



10  
ANS

**CNDP 2002 - 2012**  
**SYNTHÈSE DES DÉBATS**  
**ET DES CONCERTATIONS RECOMMANDÉES**

# 1. Synthèse des débats publics

P. 3

## Sommaire

### 1.1 Débats confiés à une Commission particulière du débat public

P. 4

### Avant propos

#### Les projets soumis à la Commission nationale du débat public en un volume

En complément du rapport d'activité qui relate les saisines et projets de l'année en cours, ce volume propose une liste exhaustive des débats publics et des concertations recommandées dont la Commission nationale a décidé l'organisation. Présenté sous forme de fiches synthétiques, l'ensemble des projets de 2002 à 2012, y sont répertoriés. Les saisines antérieures à 2002 ont été prises en compte lorsque les débats publics ou concertations n'ont été engagés qu'après novembre 2002, date d'installation de la nouvelle CNDP. Les projets sont classés dans l'ordre chronologique de la date de saisine. Le lecteur peut ainsi consulter rapidement le projet qui le concerne. Un index en fin de volume permet de se repérer aisément.

### 1.2 Débats confiés au maître d'ouvrage

P. 61

## 2. Synthèse des concertations recommandées

P. 69

### 1.3 Débats sur des options générales

P. 66

## 3. Index

P. 105



---

# Synthèse des débats publics 2002-2012

---

63

**débats publics  
organisés et clos**

dont 5 débats  
maître d'ouvrage  
3 débats d'options  
générales

# Projet de réservoir de soutien d'étiage de Charlas

## Saisine de la CNDP

Le **6 août 1997**, France Nature Environnement a saisi la Commission nationale sur ce projet.

D'un coût prévisionnel de 256 millions d'euros, il est porté par le Syndicat mixte d'étude et d'aménagement de la Garonne, et comprend trois types d'ouvrages : un adducteur de 18 km pour le remplissage du réservoir situé en dérivation, un réservoir d'une capacité de 110 millions de mètres cubes et un distributeur de 32 km qui double et sécurise le canal de la Neste.

Le **14 mai 2001**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet, et d'en confier l'animation à une commission particulière ; lors de sa séance du 9 juillet, elle a désigné Arnaud Mandement, président de cette CPDP, Michel Angot, Jean-Stéphane Devisse, Jean-Claude Flamant, François Gazelle, Roger Peiffer et Jean-Claude Sabin en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **4 juin 2003**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **8 septembre au 19 décembre 2003**.

Le déroulement du débat et les outils d'information comme un site Internet, un journal périodique, un dépliant accompagné d'une carte T ont permis d'atteindre tous les publics concernés. Durant ce débat, dix réunions publiques ont été organisées, deux cahiers d'acteurs et plus de 3700 visites du site Internet de la CPDP ont été recensés.

Suite à la demande de la fédération UMINATE présentée par la CPDP, la CNDP a décidé le 8 décembre 2003 de diligenter une expertise complémentaire portant sur la faisabilité des études nécessaires à la mise en évidence des résultats possibles et de faisabilité d'un plan de diminution des consommations en eau par l'irrigation, telle que prévue par l'article 11 du PDRN, à l'échelle de la Garonne.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **19 février 2004**.

## Issue du débat

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le SMEAG devait donc faire connaître sa décision sur la poursuite du projet avant le 19 mai 2004. Mais compte-tenu des élections cantonales et régionales des 21 et 28 mars 2004, les membres du SMEAG, représentants de ces collectivités, ont dû faire l'objet d'une nouvelle désignation au Comité syndical par ces assemblées renouvelées.

Le nouveau comité syndical s'est ainsi réuni le **23 juin 2004**, date à laquelle a été prise une délibération quant à la poursuite du projet. Le SMEAG a décidé « de la réalisation des études préalables et nécessaires, notamment toutes études complémentaires permettant des économies d'eau dans la mesure où le Syndicat mixte sera confirmé en qualité de maître d'ouvrage effectif dans le cadre de décisions prises par l'État et par les Collectivités territoriales concernées pour assurer la poursuite du projet ».

Par lettre du **14 novembre 2007**, le président du conseil général de Haute-Garonne a informé la Commission nationale que l'assemblée départementale membre du Syndicat mixte d'études et d'aménagement de la Garonne a pris l'initiative de confier au bureau d'études SOGREAH une étude complémentaire dont les résultats ont été rendus publics.

Les objectifs de cette expertise consistaient à trouver les meilleurs moyens à la fois de la gestion et de la mobilisation pour ne pas recourir à la solution radicale du barrage réservoir de Charlas. Elle a été versée au dossier.

L'ensemble de ces éléments a été intégré au Plan de gestion d'étiage Garonne-Ariège en phase de révision-actualisation.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-charlas/accueil.php>

# Projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes

## Saisine de la CNDP

Le **17 janvier 2001**, l'Union française contre les nuisances des aéronefs a saisi la Commission nationale sur ce projet. D'un coût prévisionnel de 450 millions d'euros, il consiste à aménager sur le site de Notre Dame-des-Landes un nouvel aéroport destiné à remplacer celui de Nantes-Atlantique.

Le **9 juillet 2001**, après avis favorable des ministres de l'Équipement et de l'Environnement, la CNDP a décidé d'organiser un débat public, et d'en confier l'animation à une commission particulière, sous la présidence de Jean Bergougnot. Pierrette Larivaille, Serge Vallemont, Gilbert Ganez-Lopez et Catherine Goupillon ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **7 novembre 2002**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat qui s'est déroulé du **15 décembre 2002 au 28 mai 2003**. Suite à une demande d'expertise complémentaire, la CNDP a décidé le 8 janvier 2003 d'engager cette expertise, et le 5 mars a décidé de prolonger le débat jusqu'au **28 mai 2003**.

Le déroulement du débat et les outils de communication tels que le site Internet et les courriers d'information ont permis d'atteindre tous les publics concernés. 16 réunions publiques ont été organisées durant ce débat, suscitant la rédaction de 13 cahiers d'acteurs et la connexion de 21 000 visiteurs sur le site Internet dédié au projet. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **30 juillet 2003** et le **15 juillet 2003**. Le débat s'est illustré par une participation continue du public, qui a pu faire entendre ses positions sur tous les aspects du projet.

## Issue du débat

Le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre les études pour cette future plate-forme aéroportuaire par arrêté ministériel du **9 octobre 2003**, paru au *Journal officiel de la République française* du 11 octobre 2003.

Le 18 novembre 2004, le préfet de la région Pays de la Loire a renseigné la CNDP de la mise en place d'un dispositif d'information et s'est engagé à la tenir informée des travaux du comité de pilotage de ce projet.

L'enquête publique présentant les contours définitifs du projet s'est déroulée du **18 octobre au 30 novembre 2008**. Le Décret d'utilité publique relatif à la réalisation du projet a été publié au *Journal officiel de la République française* du **10 février 2008**.

Le **23 décembre 2010**, le secrétaire d'État chargé des transports a signé le contrat de concession de l'aéroport avec la société « Aéroports du Grand Ouest », qui associe Vinci Airports, la Chambre de Commerce et d'Industrie de Nantes et l'Entreprise des Travaux Publics de l'Ouest (ETPO).

Un comité de suivi stratégique de la concession des aéroports de Notre-Dame-des-Landes, Nantes-Atlantique et Saint-Nazaire-Montoir a été créé par décret du **5 avril 2012** ayant vocation à assurer un dialogue sur la vie de la concession entre l'État, dans son rôle d'autorité concédante, et les collectivités territoriales et leurs groupements qui contribuent financièrement à la construction de l'aérodrome Notre-Dame-des-Landes. Cinq nouvelles enquêtes publiques ont été organisées du **21 juin au 23 juillet 2012**. Les deux enquêtes publiques réalisées au titre de l'application de la loi sur l'eau ont conclu en octobre 2012 à un avis positif assorti de deux réserves concernant les zones de compensation environnementales.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-aeroport-ndl>

# Projet de ligne électrique à très haute tension entre Lyon et Chambéry

## Saisine de la CNDP

Le **30 août 2001**, le ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement et le secrétaire d'État à l'Industrie ont saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 90 millions d'euros, il consiste à renforcer le réseau 400 000 volts en remplaçant la ligne à un circuit entre les postes de Chaffard, dans l'est de l'agglomération lyonnaise, et de Grande Ile, au sud de Chambéry, par une ligne à deux circuits.

Le **17 septembre 2001**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet, et d'en confier l'animation à une commission particulière, sous la présidence de Michel Delhommez. Henri Comte, Yves François, Thierry Hommel, Marc Jedliczka, Béatrice Quinquet et Ange Sartori ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **7 novembre 2002**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat et en a fixé le calendrier du **25 novembre 2002 au 25 mars 2003**.

Le déroulement du débat et les outils d'information comme un site Internet, un système de questions-réponses, des permanences ont permis d'atteindre tous les publics concernés. Durant le débat, neuf réunions publiques ont été organisées, cinq numéros de la *Lettre du débat* et quatre cahiers d'acteurs diffusés et près de 3 000 visites comptabilisées sur le site de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **7 mai 2003** et le **25 mai 2003**. Le débat a été retardé par les évolutions juridiques et les événements politiques du moment (élections présidentielles puis législatives). La nomination des

nouveaux membres de la Commission nationale est intervenue en septembre et octobre 2002, le décret d'application de la nouvelle loi a été publié en octobre 2002, dispositions qui ont enfin permis d'engager le débat fin novembre 2002. Malgré ces débuts qui ont maintenu en fonction les membres de la commission particulière de façon exceptionnelle durant près de 15 mois, le débat s'est déroulé sans difficultés. Contrairement à d'autres projets de lignes THT, ce projet n'a pas suscité de vives contestations. Les questions ont été souvent pertinentes et il a semblé que le public, assuré d'être écouté dans le cadre d'un dispositif nouveau, a fait confiance et s'est exprimé loyalement.

## Issue du débat

Le **27 juin 2003**, par délibération d'EDF, RTE a rendu publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet, en optant pour une reconstruction basée sur l'option sud.

L'enquête publique sur le projet s'est déroulée du **15 novembre au 15 décembre 2004**.

Une enquête publique complémentaire présentant un tracé différent au niveau de la ville de la Chimilin a été organisée du 11 avril au 12 mai 2005.

Le décret d'utilité publique est paru au *Journal officiel de la République française* le **1<sup>er</sup> mars 2006**.

Des arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exécution, de mise en servitudes et de permis de construire ont également été publiés.

La mise en service de la ligne a eu lieu le

**15 octobre 2007**.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lyon-chambéry/>

# Projet de ligne à très haute tension entre la France et l'Espagne

## Saisine de la CNDP

Le **28 novembre 2001**, l'association France Nature Environnement a saisi la Commission nationale de ce projet porté par Réseau de Transport d'Électricité. D'un coût prévisionnel de 83 millions d'euros, il consiste en la création d'une nouvelle ligne à deux circuits de 400 000 volts entre Baixas et Bescano pour améliorer la sécurité de fonctionnement du réseau d'interconnexion français et espagnol.

Le **14 février 2002**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a confirmé cette décision le 7 novembre 2002 et décidé de l'organiser elle-même. Elle en a confié l'animation à une commission particulière sous la présidence de Georges Mercadal. Louis Domenjo, Jacques Percebois, Gérard Porcell, Pierre Torrès, Georges Demouchy et Paul Llamas ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **5 mars 2003**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat, et en a fixé le début au **21 mars 2003** et la fin au **27 juin 2003**. Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, un journal périodique, un système de questions-réponses, des conférences de presse ont permis d'atteindre tous les publics concernés. Dix-huit réunions publiques ont été organisées, cinq contributions d'acteurs et plus de 3 000 visites du site Internet de la CPDP ont été recensées. À la demande d'expertise complémentaire de la CPDP, la CNDP a décidé le 2 avril 2003 de diligenter une ultime expertise des résultats de l'étude antérieure au débat sur l'opportunité d'une nouvelle ligne entre la France et l'Espagne et sa localisation.

Le compte rendu et le bilan ont été rendus publics le **15 juillet 2003**.

La particularité de ce débat tient en la forte opposition de

principe à tout projet de ligne THT, exprimée localement avant même son ouverture officielle. Ce rejet a créé un climat d'incrédulité à l'encontre même du processus de débat public. En effet une position rarement exprimée consistait à remettre en cause l'utilité d'un débat public dès lors qu'était niée celle du projet.

Cette conjoncture soupçonneuse et passionnée n'a pas cependant empêché le débat d'être mené à son terme dans de bonnes conditions.

## Issue du débat

Par délibération d'EDF, le **2 octobre 2003**, RTE s'engageait à présenter de nouvelles propositions d'ouvrages.

Les conclusions du débat ont conduit à étudier des solutions alternatives au projet initial de ligne aérienne. RTE a décidé, suite aux recommandations du ministère de l'Industrie, de ne pas mener à bien ce projet tel qu'il avait été soumis au débat public. Il n'y a donc pas eu d'enquête publique dans les cinq ans suivant le débat de 2003. La Commission nationale a donc été saisie à nouveau par RTE le **7 octobre 2008**, conformément à l'article L.121-12 du Code de l'environnement, du projet d'interconnexion électrique à très haute tension entre la France (poste électrique de Baixas) et l'Espagne (poste électrique de Santa Llogaia), différant du précédent en ce qu'il prévoyait l'enfouissement partiel de la ligne. Le 27 juin 2008, lors du sommet franco-espagnol de Saragosse, les gouvernements français et espagnols ont entériné cette proposition dans le cadre de l'accord de coopération sur l'interconnexion électrique.

La CNDP a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet lors de sa séance du 5 novembre 2008, mais a recommandé à RTE d'organiser une concertation sur ce projet modifié de manière substantielle (voir fiche correspondante p. 87).



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://www.liaison-france-espagne.org>

# Projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et Roissy-CDG EXPRESS

## Saisine de la CNDP

Le **12 décembre 2002**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 663 millions d'euros, il consiste à favoriser l'accès à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle (CDG) par rail pour les passagers des transports aériens par la création d'un terminal aérien dans la gare de l'Est permettant d'enregistrer le passager et ses bagages, par l'utilisation du réseau ferroviaire existant sur 9 km entre Paris et Noisy-le-Sec et par la réalisation d'un tunnel de 10,5 km reliant Noisy-le-Sec et Tremblay-en-France. Le projet CDG Express prévoit également une interconnexion entre la voie sortant du tunnel et la gare TGV de Roissy.

Le **8 janvier 2003**, la CNDP a décidé qu'il y avait lieu d'organiser un débat public sur le projet et en a confié l'animation à une commission particulière présidée par Philippe Marzolf. Isabelle Pisani, Alain Almeras, Jean-Paul Puyfaucher, Marcel Rat et Bruno Faivre d'Arcier ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **2 juillet 2003**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public du **25 août au 15 décembre 2003**.

Les outils d'information comme un site Internet, un journal périodique, des courriers d'information, des stands et

présentoirs, des conférences de presse, des permanences ont permis d'atteindre tous les publics concernés. 23 réunions publiques ont été organisées, 11 cahiers d'acteurs rédigés et 13 300 visiteurs comptabilisés sur le site Internet de la CPDP. Dès l'ouverture du débat, des alternatives au projet du maître d'ouvrage ont émergé. Le 8 octobre 2003, la CNDP a décidé de commander un dire d'expert complémentaire, portant sur la pertinence et la faisabilité de deux tracés alternatifs proposés. Le compte rendu et le bilan ont été rendus publics le **13 février 2004**.

## Issue du débat

Le **13 mai 2004**, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a décidé de poursuivre les études de la réalisation d'un service ferroviaire dédié entre Paris et Roissy-Charles-de-Gaulle et d'approfondir les études de la solution dite « Virgule » pour les amener au même niveau que celles du projet de base. Cette liaison partirait de la gare de l'Est et rejoindrait cette ligne à hauteur du secteur de la Chapelle aux limites de Paris et de Saint-Denis; elle utiliserait ensuite la ligne de Mitry jusqu'à Villeparisis et rejoindrait Roissy par une ligne nouvelle à réaliser le long de la ligne TGV d'interconnexion. Le **5 février 2005**, RFF a fait part de sa décision de retenir en définitive la solution « Virgule ». Le projet a été déclaré d'utilité publique le 19 décembre 2008.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-cdg-express>



# Projet de contournement autoroutier de Bordeaux

---

## Saisine de la CNDP

Le **30 janvier 2003**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 460 à 900 millions d'euros, il consiste en la création d'une autoroute à péage, à deux doubles voies à chaussées séparées, branchée sur l'ensemble A10-RN10 et contournant Bordeaux par l'ouest ou par l'est. Le ministre des Transports a souhaité que le gouvernement soit éclairé sur trois interrogations : l'opportunité d'un contournement autoroutier, si oui, par l'ouest ou par l'est et sous quelles conditions. En séance du **5 mars 2003**, la CNDP a considéré que ce projet devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même ; elle a décidé de confier l'animation de ce débat à une commission particulière et d'en nommer président Dominique Moyen. Joël Aubert, Philippe Mathis, André Pointud, Benoît Mornet et Pierre Sadran ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **2 juillet 2003**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier du **15 septembre 2003 (reporté au 2 octobre) au 15 janvier 2004**. Les outils d'information, comme un site Internet, un système de questions-réponses, des conférences de presse et un sondage ont permis d'atteindre tous les publics concernés. Six réunions publiques ont été organisées, deux numéros du *Journal du débat* et 15 « paroles d'acteurs » diffusés et plus de 5 000 visites sur le site Internet de la CPDP ont été

recensées. L'annonce des décisions du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, concernant les grandes infrastructures de transport a motivé la démission de tous les membres de la commission particulière, à l'exception de son président, le **31 décembre 2003**.

Le 7 janvier 2004, la Commission nationale a pris acte de la position adoptée par la CPDP de cesser l'animation du débat, et a pris note que son président Dominique Moyen restait en exercice, et dresserait le compte-rendu du débat. Puis, considérant qu'il convenait de marquer concrètement l'achèvement du débat, la CNDP a organisé et tenu une réunion d'explication et de synthèse le 15 janvier 2004.

Le compte rendu et le bilan ont été rendus publics le **20 février 2004**.

## Issue du débat

Le **14 mai 2004**, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a décidé de poursuivre les études de la réalisation d'un contournement autoroutier de Bordeaux, en recherchant une solution de passage par l'ouest. La décision est parue au *Journal officiel de la République française* le **5 juin 2004**.

Le 1<sup>er</sup> mars 2007, le tribunal administratif de Bordeaux a annulé la décision du ministre des Transports qui a fait appel. Par un arrêt du 3 décembre 2008, la Cour administrative de Bordeaux a annulé le jugement de première instance.

Le **4 juin 2008**, Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'Écologie, a annoncé l'abandon de ce projet.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-contournement-bordeaux>

# Projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

## Saisine de la CNDP

Le **24 février 2003**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 1 milliard d'euros, il consiste à réaliser une liaison autoroutière entre la France et la Belgique via Amiens et Lille. L'objectif du projet est de permettre de soulager l'axe autoroutier A1 d'une partie de son trafic vers l'Île-de-France et l'ouest, et de renforcer le développement du territoire picard, ainsi que celui de la région Nord-Pas-de-Calais. Deux scénarios ont été proposés, soit une autoroute en tracé neuf, soit une autoroute réutilisant au maximum le réseau des routes nationales existantes.

Le **2 avril 2003**, la CNDP a considéré que ce projet devait faire l'objet d'un débat public. Elle a décidé de confier l'animation de ce débat à une commission particulière et d'en nommer président Gilbert Carrère. Marie-Françoise Sevrain, Bernard Davesne, Gustave Defrance, Bernard Fritsch, Charles Gachelin ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **10 septembre 2003**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat et en a fixé le calendrier du **29 septembre 2003 au 20 janvier 2004**.

Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, un système de questions-réponses, des conférences de presse ont permis d'atteindre tous les publics concernés.

18 réunions publiques ont été organisées, suscitant la rédaction de 8 cahiers d'acteurs et la présence de près de 9 000 visiteurs sur le site Internet de la CPDP. À la demande de la CPDP, la CNDP a décidé le **3 décembre 2003** de faire réaliser une expertise complémentaire, visant à fournir une analyse des pertinences des scénarios d'évolution du trafic routier sur le réseau de l'aire d'étude du projet à l'horizon 2020. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **19 mars 2004**.

## Issue du débat

Le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a rendu publique, le **17 juin 2004**, sa décision de poursuivre le principe de réalisation d'une liaison autoroutière entre Amiens, Lille et la Belgique.

Le **10 juin 2005**, le directeur régional de l'Équipement (région Nord-Pas-de-Calais) portait à la connaissance de la Commission nationale la réalisation d'études préliminaires et les choix du dispositif de pilotage et de concertation. Une lettre du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer établissait le cahier des charges détaillé des études préliminaires de la liaison autoroutière à réaliser. Une concertation s'est déroulée de **juin 2005 à juillet 2006** pour le choix du fuseau de 100 m du projet A24.

Le projet n'a pas donné suite et a été définitivement abandonné en août 2010.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lille-amiens-belgique/>

## Projet ITER en Provence

### Saisine de la CNDP

Le **5 mai 2003**, la ministre déléguée à la Recherche et aux Nouvelles Technologies a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 4,5 milliards d'euros, il est destiné à démontrer, dans une machine unique, la faisabilité scientifique et technique de la production d'énergie par la fusion nucléaire par confinement magnétique.

La maîtrise d'ouvrage a été confiée à Iter Organization, un organisme public international.

Le **2 juillet 2003**, la CNDP a décidé l'organisation d'un débat public, et en a confié l'animation à une commission particulière, présidée par Patrick Legrand. Ont été nommés membres de la CPDP les personnalités suivantes : Carole Guihaumé, Isabelle Giri, Patricia Jean-Drouart, Yves François, Didier Houli et Hervé Le Guyader.

### Débat public

Compte tenu des reports successifs de la décision internationale définitive sur le choix de l'implantation du projet, la CPDP a suspendu son activité de mars 2003 à juin 2005.

L'accord international conclu le 28 juin 2005 ayant retenu le site de Cadarache pour accueillir le projet ITER, la Commission nationale a décidé lors de sa séance du 6 juillet 2005 la reprise de la préparation du débat public.

Le **4 janvier 2006**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public du **16 janvier au 6 mai 2006**.

Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus de réunion ont

permis l'information et l'expression de tous les publics concernés. Durant le débat, quinze réunions publiques ont été organisées au niveau régional et national, 9 cahiers d'acteurs rédigés et plus de 18 000 visites sur le site Internet de la CPDP ont été recensées.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **12 juin 2006**.

Le débat a pu porter sur tous les aspects : la machine et ses justifications, mais aussi ses enjeux à long terme et ses effets dans la région. Il a permis de préciser le rôle des différentes personnes publiques, nationales ou internationales, responsables du projet.

Enfin, un accord s'est exprimé pour recevoir ITER en Provence.

### Issue du débat

Par lettre du **14 Septembre 2006**, la direction d'ITER France et la direction générale d'ITER International ont informé la CNDP de la décision prise par les partenaires internationaux de poursuivre les études et d'engager les démarches nécessaires à la construction puis à l'exploitation d'ITER. Trois enquêtes publiques se sont déroulées (dont la dernière du **27 avril au 29 mai 2009**) concernant successivement la demande d'autorisation d'exploiter des installations sur le chantier ITER, les ouvrages prévus pour la gestion des eaux de pluies et les installations de pompes à chaleur.

L'enquête publique concernant la demande d'autorisation de création de l'installation ITER s'est déroulée du **15 juin au 4 août 2011**.

Les travaux de construction du siège ITER ont commencé le 16 août 2010 et se sont achevés en été 2012. Les travaux du réacteur expérimental ont également débuté en 2010. La livraison du chantier est prévue pour 2018.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-iter>

## Projet Fos 2 XL

### Saisine de la CNDP

Le **4 décembre 2003**, le Port Autonome de Marseille a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 153 millions d'euros, il prévoit l'extension du terminal existant sur le môle Graveleau à Fos-sur-Mer, dans les Bouches-du-Rhône, la création d'un nouveau terminal indépendant ainsi qu'un programme de dragages afférents permettant l'accueil de navires présentant un tirant d'eau de 14,50 m.

Le **4 février 2004**, la Commission nationale a considéré qu'il y avait lieu d'organiser un débat public, et en a confié l'animation à une commission particulière.

Le **3 mars 2004**, la CNDP a désigné Georges Mercadal comme président de la CPDP, et a nommé les membres suivants : Jean-Stéphane Devisse et Claude Leroi.

### Débat public

Le **7 avril 2004**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public qui s'est déroulé du **14 avril 2004 au 25 juin 2004**. Les outils d'information et d'expression du public comme un site Internet interactif comptabilisant plus de 1 500 visites, des réunions publiques (deux auditions et cinq tables rondes organisées dans différentes communes des Bouches du Rhône), un système de questions-réponses, trois journaux du débat,

et deux cahiers d'acteurs ont été mis en place.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **9 juillet 2004**.

### Issue du débat

Le **24 septembre 2004**, le maître d'ouvrage a transmis sa décision à la CNDP. Le projet Fos 2XL et les conclusions tirées du débat public ont été retenus ainsi que les différents engagements pris par le directeur général lors de la séance de clôture quant aux conditions de poursuite du projet.

Les travaux du nouveau terminal ont débuté en 2007.

L'inauguration du site a eu lieu le 5 mai 2011 précédant l'entrée en phase opérationnelle du terminal en mars 2012. À l'issue du débat Fos 2XL, le Port Autonome était engagé à mettre en œuvre un comité permanent de concertation. Afin de mettre en œuvre enfin cet engagement et compte tenu des réserves des acteurs concernés, le Port Autonome de Marseille a sollicité la CNDP pour qu'elle désigne une personnalité susceptible de rapprocher les points de vue et de mettre en place ce comité permanent de concertation.

La CNDP a suggéré François Bertault pour ce faire. Les premières réunions de ce comité permanent de concertation se sont tenues dès le 20 mai 2011.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-fos2xl>

# Projet de liaison routière entre Grenoble et Sisteron

## Saisine de la CNDP

Le **8 janvier 2004**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel compris entre 1,2 et 1,6 milliard d'euros, il consiste en la réalisation d'une liaison routière constituant le prolongement de l'autoroute A51 Marseille-La Saulce et de l'autoroute A51 Grenoble-Col du Fau. Les différentes solutions de liaison entre Grenoble et Sisteron (soit l'aménagement des routes existantes, soit la réalisation d'une autoroute passant par Lus-La-Croix Haute, soit enfin la réalisation d'une autoroute passant à l'Est de Gap) permettraient de contribuer à la fluidité des déplacements nord-sud et de desservir des territoires alpins actuellement mal irrigués.

Le **2 juin 2004**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet, et d'en confier l'animation à une commission particulière sous la présidence de Daniel Ruez. Nerte Dautier, Danielle Barres, Yves François, Vincent Tonnelier et Roger Peiffer ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **6 avril 2005**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier : du **7 juin au 26 juillet et du 23 août au 20 octobre 2005**. Les outils d'information, comme un site Internet, une diffusion du dossier de communication de presse et diverses invitations d'experts ont permis d'atteindre tous

les publics concernés. Vingt-quatre réunions publiques ont été organisées. 31 cahiers d'acteurs et plus de 17 000 connexions sur le site Internet de la CPDP ont été comptabilisés. Le 7 septembre 2005, la CNDP a approuvé la demande d'expertise complémentaire de la CPDP. L'étude confiée à un expert indépendant a porté sur l'évaluation de la validité du modèle retenu par la DRE pour ses prévisions de trafic à l'horizon 2020, sur l'inventaire des modèles existants utilisés par des organismes similaires et sur la pertinence de ces différents modèles par une étude comparative. Le compte-rendu et le bilan ont été publiés le **19 décembre 2005**. L'urgence à améliorer la liaison Grenoble-Sisteron aussi bien pour des raisons de sécurité qu'économiques est apparue comme essentielle.

## Issue du débat

Le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer, a transmis à la Commission nationale sa décision le **16 mars 2006**. Il y a retenu le principe de la réalisation de la liaison routière constituant le prolongement de l'autoroute A51 Marseille-La Saulce et de l'autoroute A51 Grenoble-Col-du-Fau. C'est la solution de passage à l'est de Gap qui a été adoptée. Une nouvelle saisine de la CNDP sera nécessaire avant l'enquête publique. 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.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-grenoble-sisteron>

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

## Saisine de la CNDP

Le **8 avril 2004**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé entre 3,5 et 5 milliards d'euros, il consiste à réaliser la ligne à grande vitesse entre Marseille, Toulon et Nice. Trois scénarii sont envisagés. Le premier inscrit la LGV PACA dans le prolongement de la LGV Méditerranée et desservirait successivement les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, puis l'Italie selon un axe de desserte distinct. Le deuxième scénario privilégie le raccordement de la LGV PACA à la LGV Méditerranée au nord de Marseille et desservirait successivement les agglomérations de Toulon et de Nice selon deux axes de dessertes distincts. Quant au troisième scénario, la LGV PACA relierait les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice selon trois axes de dessertes distincts. Le **5 mai 2004**, la Commission nationale du débat public a considéré qu'il y avait lieu d'organiser un débat public sur ce projet ; elle en a confié l'animation à une commission particulière, sous la présidence de Philippe Marzolf, Annie Canis-Miletto, Dominique de Lauzières, Didier Corot, Olivier Klein et Alain Ohrel ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **2 février 2005**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **21 février 2005 au 8 juillet 2005**. Durant le débat, 28 réunions publiques ont été organisées, 55 cahiers d'acteurs et 35 000 visites du site Internet de la CPDP ont été recensés. Le 11 mai 2005, la CNDP a approuvé la demande d'expertise complémentaire sur les études réalisées précédemment par RFF. Le débat a été prolongé jusqu'au **8 juillet 2005**.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **8 septembre 2005**. L'opportunité de la ligne ayant été très largement validée au cours du débat



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-igvpaca>

et au-delà des divergences sur le tracé, le débat a fait émerger différentes conceptions de l'aménagement du territoire concerné.

## Issue du débat

Le **6 décembre 2005**, le conseil d'administration de RFF a tiré les conclusions du débat public et a approuvé la poursuite de la ligne à grande vitesse PACA. RFF a estimé nécessaire d'approfondir la comparaison des différentes solutions en prenant pour solution de référence la LGV desservant successivement les métropoles littorales. RFF a mis en place un dispositif de suivi du débat public comportant notamment une charte de la concertation de RFF. À la demande de RFF, la CNDP a nommé le 26 juillet 2006 Philippe Marzolf, garant du respect de ces engagements. Depuis lors, RFF a organisé des groupes de travail réguliers avec les acteurs. Le **16 juillet 2009**, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, a rendu public sa décision de poursuivre les études de cette ligne pour préciser le tracé du corridor, évaluer les impacts techniques et financiers de la ligne et préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Le **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. Depuis la réunion du comité de pilotage du 11 juillet 2011, le projet d'amélioration de la ligne ferroviaire Nice-Italie (*voir fiche projet p. 102*) est pleinement associé au projet PACA. Ce projet sera inclus dans le périmètre de l'enquête publique sur le projet de LGV Provence-Alpes-Côte-d'Azur. Il était prévu que cette ligne desserve les agglomérations d'Aix-en-Provence-Marseille, de Toulon et de Nice-Côte d'Azur et s'intègre dans l'Arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes. Une première phase de concertation post-débat s'est déroulée du **15 septembre au 15 décembre 2011**.

# Projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

## Saisine de la CNDP

Le **22 juillet 2004**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût global d'environ 2,9 milliards d'euros, il consiste en la réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle à grande vitesse, dédiée aux voyageurs, d'une longueur de 200 km environ à double voie, entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse. Le projet prévoit la desserte des gares existantes de Bordeaux Saint-Jean, Agen, Montauban et Toulouse Matabiau, et d'éventuelles gares nouvelles à Agen et Montauban. Les contournements ferroviaires de Bordeaux et Toulouse ne sont pas intégrés aux études.

Le **8 septembre 2004**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Henri Demange a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Reine-Claude Mader-Saussaye, Jacques Barel, Philippe Mathis, Jean-Claude Sabin et Michel Sablayrolles en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **6 avril 2005**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier :

du **8 juin au 14 juillet** et du **1<sup>er</sup> septembre** au 18 novembre 2005. Durant le débat, 15 réunions publiques ont été organisées, 20 cahiers d'acteurs rédigés et plus de 20 000 visites du site Internet de la CNDP relevées.

Le 2 novembre 2005, la CNDP a décidé de prolonger le débat jusqu'**au 25 novembre 2005**.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **18 janvier 2006**. Ce débat a montré que le projet était apprécié différemment selon les zones géographiques : alors qu'en Gironde on préférerait la réalisation prioritaire de la ligne Bordeaux-Espagne, dans le reste de la zone d'étude on souhaitait la réalisation rapide de la ligne Bordeaux-Toulouse.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lgv-bordeaux-toulouse>

## Issue du débat

Le **13 avril 2006**, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a rendu publique sa décision de poursuivre les études relatives au projet en recherchant la meilleure intégration de l'ouvrage dans les territoires qu'il devrait traverser, et en visant, pour la section Bordeaux-Agen, à approfondir les enjeux et impacts afin de définir, à l'issue du débat public Bordeaux-Espagne, des orientations pour le choix de fuseau.

À la suite de ce débat et de celui sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne (voir fiche correspondante p.25), RFF a pris la décision de conduire les études relatives à ces projets dans le cadre d'une large concertation, regroupée sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO). Compte tenu de l'importance des études pour ces deux projets et des délais contraints de leur réalisation, RFF a élaboré une charte précisant les modalités de déroulement de cette concertation « territoriale ». De concert avec la CNDP (décision du **1<sup>er</sup> juillet 2009**), RFF a désigné Jean-Pierre Wolff, Jean-Michel Uhaldeborde et André Etchelecou, personnalités indépendantes, garantes de la concertation sur le GPSO.

Le 9 janvier 2012, le comité de pilotage du Grand Projet ferroviaire du Sud Ouest a défini le tracé de la ligne Bordeaux Toulouse. Le 30 mars 2012, le tracé proposé pour le GPSO 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.

# Projet de contournement routier Est de Rouen

## Saisine de la CNDP

Le **17 septembre 2004**, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé à 360 millions d'euros et d'un tracé de 27 km de long, il consiste en la réalisation d'une liaison express à 2 x 2 voies, aux caractéristiques autoroutières. L'aménagement projeté apparaît comme un contournement partiel de l'agglomération rouennaise ayant pour objectifs de décharger le cœur de l'agglomération d'une partie des divers types de trafic, de favoriser ainsi une amélioration des transports en commun sur les axes délestés et d'améliorer la desserte des zones d'habitation ou d'activité du plateau situé à l'est de Rouen. Ce projet, traversant à la fois des territoires agricoles « rurbanisés » et des zones urbaines en rive gauche de la Seine, suppose la construction de plusieurs ouvrages d'art pour franchir la Seine et trois importantes vallées.

Le **3 novembre 2004**, la CNDP a décidé d'organiser elle-même le débat public sur ce projet. Charles Gachelin a été nommé président de la commission particulière de ce débat, Edmond Chaussebourg, Jean-Michel Henry et Bernard Fristch en ont été désignés membres.

## Débat public

Le **11 mai 2005**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **9 juin au 7 juillet et du 5 septembre au 9 novembre 2005**. Le déroulement du débat et les outils d'information,

comme un site Internet, la distribution de cartes T, les cahiers d'acteurs et le *Journal du débat* ont permis d'atteindre tous les publics concernés. Durant le débat, 13 réunions publiques ont été organisées, suscitant la rédaction de 15 cahiers d'acteurs et la présence de plus de 6 000 visiteurs sur le site Internet de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **28 novembre 2005** et le **16 novembre 2005**. Le débat a porté tant sur l'opportunité du projet que sur ses modalités et a ainsi permis aux participants de faire valoir leurs arguments aussi bien contre que pour ce projet. Riches sur la question de l'opportunité du projet, les échanges le furent aussi sur ses modalités, c'est-à-dire sur le tracé retenu et ses caractéristiques, ainsi que sur ses impacts.

## Issue du débat

Le ministre des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la Mer, a transmis à la Commission nationale sa décision du **2 mars 2006** dans laquelle il retenait le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen sur le tracé du projet présenté au débat. La conduite de l'enquête publique est prévue à la fin de l'année 2013. Le lancement des travaux est envisagé pour 2017.

Néanmoins, une nouvelle saisine sera nécessaire avant le lancement de l'enquête publique. 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.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



## Projet Flamanville 3

### Saisine de la CNDP

Le **4 novembre 2004**, Électricité de France (EDF) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à environ 2,8 milliards d'euros en 2004 puis autour de 8 milliards d'euros en 2012, il consiste en la construction d'une unité de production d'électricité utilisant un réacteur nucléaire de type « EPR ».

Le site de Flamanville dans le département de la Manche a été retenu pour cette implantation, en complément des deux unités qui s'y trouvaient déjà. Concernant le transport d'électricité produite, un renforcement du réseau très haute tension (THT) est prévu. Ce réacteur d'environ 1600 MW de la filière Réacteurs à Eau Pressurisée (REP) est le projet européen de nouveau réacteur de génération III.

Le **1<sup>er</sup> décembre 2004**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Jean-Luc Mathieu a été désigné président de la commission particulière de ce débat. Danièle Faysse, Annie Sugier, Françoise Zonabend, Michel Colombier et Roland Lagarde en ont été nommés membres.

### Débat public

Le **6 juillet 2005**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **19 octobre 2005 au 18 février 2006**. Le débat s'est articulé en deux volets : un volet local et régional (correspondant au territoire d'implantation de l'ouvrage) avec cinq réunions publiques dont une commune avec le débat public THT Cotentin-Maine (voir fiche correspondante p. 20) et un volet national (EPR étant présenté par EDF comme une possible tête de série). La réunion de clôture a eu lieu en Basse-Normandie. Ce débat a suscité la rédaction de 10 cahiers d'acteurs et le site Internet de la CPDP a fait l'objet de 22 000 consultations.

Par décision du 2 novembre 2005, la CNDP a décidé d'organiser une expertise complémentaire sur les modalités d'information du public concernant les problèmes de sécurité des centrales nucléaires dans divers pays.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **11 avril 2006**. Le débat public a permis des échanges sur l'évaluation prospective des besoins qui a fait l'objet du groupe de travail sur le « bilan prévisionnel de RTE » et a notamment permis sa confrontation avec d'autres bilans exposés par des participants au débat. Par ailleurs, le débat a traité largement des questions partiellement couvertes soit par le secret industriel ou commercial, soit par le secret défense. Sur ces deux points, la CNDP a noté que les rapports des deux groupes de travail (sur le « Bilan RTE » et sur l'accès à l'information) étaient annexés au compte-rendu et donc, comme celui-ci, soumis à la réflexion de toutes les parties.

### Issue du débat

Le conseil d'administration d'EDF a décidé le **4 mai 2006** de poursuivre la réalisation de l'EPR à Flamanville, et, tenant compte des conclusions du débat public, a pris des engagements précis sur l'accès du public à l'information, l'accompagnement local du projet et sa participation active à la réflexion qu'a engagée la direction générale de l'Énergie sur les perspectives énergétiques nationales. L'enquête publique s'est déroulée du **15 juin au 31 juillet 2006** et le décret d'autorisation de création a été signé le **10 avril 2007** par le Premier ministre.

Les travaux de construction du réacteur ont débuté en septembre 2007. À l'issue des inspections menées en 2011, l'Autorité de Sûreté Nucléaire a considéré que l'organisation mise en place par EDF pour les opérations de génie civil était globalement satisfaisante. La mise en service du réacteur nucléaire est prévue en 2016.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-epr>

# Projet de contournement routier de Nice

---

## Saisine de la CNDP

Le **19 novembre 2004**, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet. À l'est, il consisterait à réaliser au nord de Nice une nouvelle infrastructure autoroutière qui permettrait d'améliorer le trafic de transit où les enjeux en termes de fluidité et de sécurité sont majeurs ; trois scénarii ont été étudiés. Les coûts varient entre 500 et 2 000 millions d'euros. À l'ouest, le projet résiderait dans la réalisation d'une infrastructure soit routière, soit autoroutière. Cette option permettrait d'augmenter les capacités de franchissement du Var, de soulager l'autoroute A8, d'absorber une partie du trafic local urbain et d'améliorer l'accessibilité à Sophia-Antipolis et à ses sites d'extension. Le **5 janvier 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Jean-Claude Coquet a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Jean-Pierre Clarac, Xavier Godard, Paul Le Jan, Michel Meinardi et Jean-Pierre Zirotti en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **5 octobre 2005**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **4 novembre 2005 au 28 février 2006**. Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, la carte T, les cahiers d'acteurs et le *Journal du débat* ont permis d'atteindre tous les publics concernés.

Durant ce débat, 9 réunions publiques ont été organisées, 40 cahiers d'acteurs produits et le site a été visité à 8 500 reprises.

Par décision du 7 décembre 2005, la Commission nationale a décidé d'organiser une expertise complémentaire portant sur l'intérêt comparé, la faisabilité, et le coût d'une solution alternative au projet, avec un souterrain-tracé court à l'ouest du Var et un aménagement sur place à l'est.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **26 avril 2006**. Ce débat public a fait ressortir les éléments suivants : développement quantitatif et qualitatif des transports en commun sous toutes leurs formes, amélioration des infrastructures routières, requalification de l'A8 en boulevard urbain. Les questions environnementales et paysagères ont également été évoquées et la question du volume des déblais résultant du creusement des tunnels et des lieux où les évacuer a été soulevée.

## Issue du débat

Le **20 juillet 2006**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a rendu publique sa décision de poursuivre le principe de la réalisation du projet de contournement nord de Nice.

Une nouvelle saisine de la CNDP sera nécessaire avant le lancement de l'enquête publique. 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.



—  
Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-contournement-nice>

# Projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine

## Saisine de la CNDP

Le **30 décembre 2004**, le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé entre 440 et 520 millions d'euros, il consiste au prolongement de la dénivellation et de la couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine. La RN13, qui se verrait conférer le statut de route express, réduirait les nuisances et permettrait un aménagement de cet axe majeur de l'ouest de l'Ile-de-France. Sept scénarii d'enfouissement ont été proposés.

Le **2 février 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Roland Peylet a été désigné président de la commission particulière de ce débat. Marie-Françoise Sevrain, Jean Culdaut, Michel Gaillard et Jean-Pierre Thiolon en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **4 janvier 2006**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **23 février 2006 au 30 mai 2006**. 9 réunions publiques ont été organisées, suscitant la rédaction de 8 cahiers d'acteurs et la présence de 8000 visiteurs sur le site de la CPDP.

Le **10 juillet 2006**, le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics. L'opportunité du projet a suscité, en tant que telle, assez peu d'interventions et peu d'opposition ; le débat s'est concentré sur les questions d'urbanisme (aménagement de surface) dont la CNDP avait souligné initialement qu'elles constituaient le complément indissociable de l'opération routière, sur

des aspects techniques particuliers (le problème des entrées-sorties de l'axe dénivélé), sur quelques problèmes environnementaux (évacuation des fumées) et sur la question du coût et du financement, qui a fait l'objet de nombreuses critiques ; sur ce dernier point, le débat public, à défaut de faire apparaître une réponse, a permis d'informer le public sur toutes les données du problème.

## Issue du débat

Le **9 octobre 2006**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a rendu publique sa décision de poursuivre le principe de la réalisation de la dénivellation et de la couverture de la RN13 de la Porte Maillot au carrefour Madrid, à Neuilly-sur-Seine. Il est précisé que « les études d'avant-projet sommaire seront engagées. Elles devront notamment optimiser le coût du projet et réduire les nuisances engendrées lors de la phase de chantier » (pour les riverains de l'axe et des itinéraires de délestage, pour les commerçants, pour les habitants des communes concernées ainsi que des usagers de l'axe). De plus, « la compatibilité du projet avec la couverture du boulevard périphérique de Paris et le réaménagement de la Porte Maillot sera étudiée ». Un comité de suivi du projet a été mis en place sous la présidence du préfet de la région Ile-de-France, réunissant le conseil général des Hauts-de-Seine, la commune de Neuilly et la ville de Paris. La décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le **14 octobre 2006**. Le 6 juillet 2009, le comité de pilotage a opté pour une solution en 2x3 voies.

Une nouvelle saisine de la CNDP sera nécessaire avant le lancement de l'enquête publique. 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.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdp-rn13>

# Projet de ligne à très haute tension Cotentin-Maine

## Saisine de la CNDP

Le **1<sup>er</sup> février 2005**, Réseau Transport Electricité (RTE) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé entre 180 et 220 millions d'euros, il consiste en la création de postes électriques et de lignes électriques à 400 000 volts d'une longueur de 150 à 200 km sur les communes de Raids et Saint-Sébastien-de-Raids (Manche). Le poste électrique d'arrivée serait raccordé à la ligne existante.

Le **2 mars 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet et d'en confier l'animation à une commission particulière sous la présidence de Jean-Pierre Gibling. Loïc Blondiaux, Jean-Bernard Mabilais, François Bonneaud et Jean-Paul Vellaud ont été désignés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **6 juillet 2005**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **24 octobre 2005 au 23 février 2006**.

Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus de réunion ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés. Durant le débat, 17 réunions publiques ont été organisées, 24 cahiers d'acteurs et plus de 13 000 visites du site Internet de la CPDP ont été recensés. La CNDP a programmé une expertise complémentaire concernant les alternatives techniques à la ligne THT.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **20 avril 2006**. La nécessité d'une ligne THT, dès lors que la réalisation de l'EPR était posée comme acquise, n'a

pas réellement fait discussion. En revanche le débat a fait une grande place aux diverses modalités de réalisation de cette ligne. La question la plus passionnément débattue fut le problème des effets des champs électro-magnétiques sur la santé humaine.

## Issue du débat

Le directoire de RTE a décidé le **19 mai 2006** de poursuivre le projet de ligne à 400 000 volts « Cotentin Maine » et de postes électriques associés. RTE a proposé au ministre chargé de l'Industrie d'engager une concertation locale préalable au lancement des procédures réglementaires et qui aurait pour objectif de déterminer un fuseau de moindre impact environnemental, à l'intérieur duquel seraient définis le tracé de la ligne électrique et l'emplacement des postes électriques.

La CNDP a pris connaissance de l'ouverture de la concertation le **6 octobre 2006** par le préfet de la Manche, visant à définir les caractéristiques et mesures d'insertion environnementale du projet ainsi qu'à apporter une information aux populations concernées. Du **2 juin au 17 juillet 2009**, le projet a fait l'objet d'une enquête publique. Cinq ans après le débat public, le projet a été déclaré d'utilité publique le **25 juin 2010**. Le 28 décembre 2010 a été signée la convention agricole spécifique au projet Cotentin-Maine entre RTE et les représentants de la profession agricole de la Manche, du Calvados et de l'Ille-et-Vilaine, et le 20 janvier 2011 par ceux de la Mayenne. La construction du poste de Taute, point de départ de la ligne électrique, a débuté en septembre 2010. L'entrée en service de la ligne est programmée pour 2013.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-tht-cotentin-maine>

# Projet d'extensions du tramway des Maréchaux (T3) à Paris

## Saisine de la CNDP

Le **18 avril 2005**, la Mairie de Paris, mandatée par le Syndicat des transports d'Ile-de-France par décision de son conseil d'administration en date du 8 avril 2005, a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 557 millions d'euros, il consiste aux extensions du tramway T3 vers l'ouest, entre le pont de Garigliano et la porte d'Auteuil sur environ 2 km, et vers l'Est, entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle sur environ 13 km. Deux tracés sont envisageables pour le projet d'extension à l'ouest : par le boulevard Exelmans d'une part ; par l'avenue de Versailles, la porte de Saint-Cloud et le boulevard Murat d'autre part. À l'Est, le tramway desservira, du Sud vers le Nord, les 13<sup>e</sup>, 12<sup>e</sup>, 20<sup>e</sup>, 19<sup>e</sup> et 18<sup>e</sup> arrondissements de Paris et 11 des communes limitrophes, d'Ivry-sur-Seine à Saint-Denis.

Le **11 mai 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Hubert Blanc a été désigné président de la commission particulière de ce débat. Elisabeth Lepoutre, Daniel Gras, Paul Baylac-Martres et Pierre-Louis Doucet en ont été nommés membres.

## Débat public

Par décision du **7 décembre 2005**, le dossier de la Mairie de Paris a été considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. La CNDP a fixé par cette même décision le calendrier du débat : du

**30 janvier 2006 au 15 mai 2006**. 13 réunions publiques ont été organisées lors de ce débat, suscitant la rédaction de 19 cahiers d'acteurs et environ 25 000 connexions au site Internet de la CPDP.

Le **12 juin 2006**, le bilan et le compte-rendu ont été rendus publics. Ce débat a porté non seulement sur les composantes intrinsèques du projet mais aussi sur sa nécessité et l'opportunité de la solution retenue. Il a également pris en considération les liens de ce projet avec les opérations de requalification urbaine envisagées, les enjeux et le besoin de raisonner au-delà du seul cadre parisien.

En ce qui concerne les caractéristiques des aménagements, deux points ont fait l'objet de nombreuses demandes : l'accessibilité et le nombre de stations. Les impacts pendant le chantier et les conséquences du tramway après la mise en service ont également été traités.

## Issue du débat

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France a rendu publique le **20 septembre 2006** sa délibération quant à la poursuite du projet. Il a décidé de poursuivre les études nécessaires à la réalisation du projet sur le tracé Porte-d'Ivry – Porte-de-la-Chapelle et d'approfondir les études sur plusieurs points qui ressortaient du débat public : le tracé entre Porte-de-Pantin et Porte-de-la-Villette, la localisation et le nombre des stations.

L'enquête publique a eu lieu du **18 avril au 7 juin 2008**. Le 28 novembre 2008, elle a reçu une conclusion favorable. Les travaux ont commencé au début de l'année 2010. Le tronçon Est a été mis en service à la fin de l'année 2012. Le projet d'extension vers l'Ouest est, quant à lui, suspendu.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-extension-tram-paris>

# Projet de prolongement de l'A12

## Saisine de la CNDP

Le **6 juin 2005**, le ministère des Transports, de l'Équipement, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé entre 350 et 570 millions d'euros selon les variantes envisagées, il consiste en la réalisation du prolongement de l'autoroute A12 de Montigny-le-Bretonneux jusqu'aux Essarts-le-Roi afin de permettre le rétablissement d'un niveau de service de qualité sur l'axe qui va de l'autoroute A13 à l'autoroute A11 via l'autoroute A12, en dissociant, dans la traversée urbaine de Saint-Quentin-en-Yvelines, le trafic de transit du trafic local.

Le **6 juillet 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. La présidence de la commission particulière du débat public chargée de l'animation de ce débat a été confiée à Gilbert Carrère. Elisabeth Pelekhine, Francis Beaucire, et Pierre-Gérard Merlette ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **1<sup>er</sup> février 2006**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **3 mars au 17 juin 2006**. Le débat s'est articulé autour de 10 réunions publiques. Il a suscité la parution de 19 cahiers d'acteurs et la présence de 35 000 visiteurs sur le site de la CPDP. Le 5 avril 2006, la CNDP a décidé d'organiser

deux expertises complémentaires portant d'une part sur les hypothèses retenues en matière de trafic à l'horizon 2020 et d'autre part sur l'identification et l'évaluation monétaire des impacts environnementaux.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **17 août 2006**. La question de l'opportunité et de l'acceptabilité du projet a été débattue passionnément jusqu'à la fin, avec à la fois des arguments généraux ou de principe et des arguments très localisés et très concrets. L'unanimité s'est faite pour considérer que la situation n'était plus tolérable par les populations et les collectivités concernées. Plusieurs propositions alternatives, plus ou moins approfondies, ont été présentées par des participants au débat. Enfin, au-delà des impacts sur l'environnement humain et naturel liés à certains projets, ont été évoqués d'autres aspects environnementaux et les problèmes de coût et de financement.

## Issue du débat

Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a rendu publique le **24 octobre 2006** sa décision de retenir le principe d'un prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi en section courante à 2x3 voies jusqu'à l'échangeur avec la RD58, puis à 2x2 voies, élargissable à 2x3 voies, selon le tracé dit 2C' du dossier du débat. La décision est parue au *Journal officiel de la République française* le **26 octobre 2006**.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-a12>

# Projet de prolongement de la Francilienne A104, entre Cergy-Pontoise et Poissy

## Saisine de la CNDP

Le **6 juin 2005**, le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé entre 1,02 et 2,08 milliards d'euros, il consiste en la réalisation du prolongement de la Francilienne entre le Nord de l'agglomération de Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval. La longueur du tronçon selon les combinaisons de nombreuses variantes serait comprise entre 15 et 20 km.

Le **6 juillet 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. La présidence de la commission particulière chargée de l'animation de ce débat a été confiée à Jean Bergougnoux. Sophie Allain, Claudine Marlet, Galiène Cohu, Yves Desrousseaux et Alain Mechineau ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **1<sup>er</sup> février 2006**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **8 mars 2006** au 6 juillet 2006. Le 1<sup>er</sup> mars 2006, la CNDP a décidé de reporter la fin du débat au **8 juillet 2006**. La diffusion très large des documents du débat (environ 340 000), comme un site Internet (plus de 33 000 visites), la carte T, les cahiers d'acteurs (23) et le *Journal du débat* ont permis d'informer tous les publics concernés. Vingt-cinq réunions ont été programmées dont 19 réunions de proximité et six réunions thématiques. Les réunions publiques ont réuni un nombre de

participants jamais atteint dans un débat public : environ 11 000 personnes.

Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics le **27 juillet 2006**. Si des propositions de tracés nouveaux ou combinant les tracés existants ont pu être examinées au cours du débat, il ressort nettement du débat que, d'une part, les élus (qui ont fortement participé au débat) ont des positions tranchées selon les communes, que, d'autre part, malgré de très fortes divergences sur les tracés, une grande proportion des participants expriment les difficultés de la situation et la nécessité de réaliser le prolongement de la Francilienne (les avis sur son « bouclage » étant plus partagés) et de voir une décision enfin prise et mise en œuvre. Les problèmes d'environnement ont également tenu une grande place (atteinte aux sites, aux paysages et aux milieux naturels, l'eau, le bruit, pollution de l'air) dans le débat.

## Issue du débat

Le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a rendu publique le **24 octobre 2006** sa décision de retenir le principe d'un prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval, selon un profil en travers à 2x2 voies, élargissable à 2x3 voies, avec échangeurs dénivelés, selon le « tracé vert » du dossier du débat. La décision est parue au *Journal officiel de la République française* le **26 octobre 2006**.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-francilienne>

# Projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges

## Saisine de la CNDP

Le **18 octobre 2005**, Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel compris entre 1280 et 1685 millions d'euros, il prévoit le raccordement du Limousin aux réseaux ferroviaires français et européens à grande vitesse. Il vise, d'une part, à renforcer les atouts de ce territoire en contribuant à son désenclavement et, d'autre part, à renforcer les échanges entre les deux métropoles régionales Limoges et Poitiers, ainsi qu'avec l'ensemble de l'arc atlantique. Le **7 décembre 2005**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public dont elle a confié l'animation à une commission particulière, sous la présidence de Pierrette Larivaille et composée des personnalités suivantes : Josette Fourrier, Michel Andrault, André Pointud et Michel Perigord.

## Débat public

Lors de sa séance du **5 juillet 2006**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat, en approuvant ses modalités d'organisation et son calendrier. Le débat public s'est déroulé du **1<sup>er</sup> septembre au 18 décembre 2006**. Les outils mis en place ont permis l'information des publics concernés et leur expression (plus de 1 150 questions, près de 500 contributions, 22 cahiers d'acteurs, plus de 300 avis et 17 000 connexions Internet). Vingt réunions se sont tenues : thématiques, territoriales et proximité. Au total, ces réunions ont rassemblé près de 4 800 personnes. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **30 janvier 2007**. Ce débat a porté très largement sur la question de l'opportunité du projet. La majorité des intervenants s'est prononcée pour une ligne à grande vitesse, même si un bon nombre d'autres ont plaidé pour l'amélioration des lignes existantes. Le barreau Poitiers-Limoges a été soit demandé, soit accepté comme « solution de la dernière chance » par une bonne partie



des deux régions concernées ; en revanche, il a suscité une forte opposition dans les départements de l'Indre et de la Creuse qui se sont sentis oubliés par une telle solution et ont proposé des solutions alternatives. Toutes les autres questions ont été, comparativement, beaucoup moins discutées, même si les problèmes environnementaux (impacts sur les paysages et bruit) et les problèmes de financement y ont tenu une certaine place.

## Issue du débat

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a rendu publique le **8 mars 2007** sa décision de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges sur la base de l'option centrale, en élargissant cette zone d'études au niveau de ses extrémités afin d'augmenter les possibilités de raccordement aux lignes existantes. La poursuite des études s'est faite sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études. Réseau Ferré de France a demandé à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à ce processus. Cette dernière a donc proposé Michel Perigord comme garant de la concertation. Elle a permis l'élaboration d'une charte de la concertation territoriale en **janvier 2009**. Le 30 août 2010, le tracé a été validé par le comité des financeurs du projet puis par le ministre des Transports le 6 février 2012. La concertation s'est déroulée en trois étapes entre **septembre 2008 et avril 2012**. Quatre ateliers de travail thématiques ouverts à l'État, aux collectivités territoriales, aux associations, et aux acteurs économiques ont eu lieu. Outre le site Internet et divers documents de communication, des réunions publiques ont permis l'information du grand public. RFF a du saisir une nouvelle fois la CNDP le 27 juillet 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 décidé le 5 septembre 2012 qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat.

## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-lgv-poitiers-limoges>



# Projet de prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole

## Saisine de la CNDP

Le **1<sup>er</sup> décembre 2005**, Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel compris entre 3,5 et 4 milliards d'euros, il permettrait de mettre en relation les réseaux ferroviaires français et espagnols après les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole à haute performance entre Vitoria et Irun, dite « Y basque », en 2013. Il vise ainsi à favoriser au maximum un transfert du fret international de la route vers le fer, à améliorer significativement le temps de parcours des liaisons voyageurs au sud de Bordeaux et à permettre le développement des transports régionaux de voyageurs en train.

Le **4 janvier 2006**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur le projet. La commission particulière de ce débat, sous la présidence de Jean-Pierre Chaussade, était composée de Michèle Bordenave, Jean-Stéphane Devisse, José Haro, Olivier Klein et Jean-Yves Madec.

## Débat public

Le dossier de RFF, soumis à la CNDP lors d'une séance exceptionnelle le **26 juillet 2006**, a été considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. La CNDP en a approuvé les modalités d'organisation et en a fixé le calendrier du **30 août au 29 décembre 2006**. 25 réunions publiques ont été organisées lors de ce débat, suscitant la rédaction de 35 cahiers d'acteurs et la connexion de plus de 30 000 visiteurs sur le site de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **31 janvier 2007**. Le débat a fait apparaître un très large consensus sur la priorité à donner au transport ferroviaire, en particulier pour lutter contre « le mur de camions », et donc sur tout ce qui peut favoriser le report modal que ce soit pour le fret ou pour les voyageurs. Les questions d'environnement, globales ou locales, ont tenu une grande place tout au long du débat. Certains acteurs ont



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-projet-ferroviaire-bordeaux-espagne>

souligné, compte tenu de l'évolution récente du fret ferroviaire, l'incertitude des prévisions portant sur le trafic de marchandises, ce qui avait conduit la CNDP (séance du 4 octobre 2006) à décider une expertise indépendante portant sur ce sujet et sur le problème de la capacité du réseau existant à l'échéance de 2020.

## Issue du débat

Le **8 mars 2007**, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a rendu publique sa décision de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et l'Espagne, sur la base du scénario 3 (par l'Est des Landes).

À la suite de ce débat et de celui sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse (voir fiche correspondante p.15), RFF a pris la décision de conduire les études relatives à ces projets dans le cadre d'une large concertation, regroupée sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest » (GPSO). Compte tenu de l'importance des études pour ces deux projets et des délais contraints de leur réalisation, RFF a élaboré une charte précisant les modalités de déroulement de cette concertation « territoriale ».

De concert avec la CNDP (décision du **1<sup>er</sup> juillet 2009**), RFF a désigné Jean-Pierre Wolff, Jean-Michel Uhaldeborde et André Etchelecou, personnalités indépendantes, garantes de la concertation sur GPSO.

Le 30 mars 2012, le tracé proposé pour GPSO (les deux lignes Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Espagne) 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.

# Projet de prolongement de l'A 16 de L'Isle-Adam à la Francilienne

## Saisine de la CNDP

Le **5 avril 2006**, le président du conseil régional d'Ile-de-France l'association France Nature Environnement ont saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé à 200 millions d'euros, il consiste à prolonger l'autoroute A16 afin d'assurer son raccordement à la Francilienne. Ce projet a pour objectif d'orienter le trafic des sections interurbaines de l'autoroute A16 vers le réseau francilien de voies rapides et d'éviter les traversées d'agglomérations.

Le **7 juin 2006**, la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Le 5 juillet 2006, la présidence de la commission particulière du débat public, chargée de l'animation de ce débat, a été confiée à Claude Brévan ; la CNDP a ensuite désigné comme membres de cette CPDP Pierre-Louis Doucet, Pierre-Gérard Merlette et Olivier Réchauchère.

## Débat public

Le **6 juin 2007**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat qui s'est déroulé du **11 septembre au 24 novembre 2007**. 9 réunions publiques ont été organisées. 23 cahiers d'acteurs et 33 000 visites du site ont été recensés durant ce débat.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement les **24 janvier et 18 avril 2008**.

En effet, le nouveau président de la CNDP, Philippe Deslandes, n'ayant été nommé qu'en février 2008, un laps de temps a été nécessaire entre la publication du compte-rendu et celle du bilan.

Malgré des échanges argumentés, les préoccupations

se sont révélées très locales et n'ont pas débouché sur des réflexions élargies à l'aménagement et aux conditions de déplacements. Les participants se sont accordés sur l'opportunité de réaliser le projet, de traiter le carrefour de la Croix Verte et de réhabiliter la RN1 dans la traversée de Maffliers et Montsoult.

## Issue du débat

Le MEEDDAT (ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire) a rendu publique le **16 juillet 2008** sa décision de réaliser le projet, accompagné du réaménagement du carrefour de la Croix-Verte et de la requalification de la RN1 dans les communes de Montsoult et Maffliers. La décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le **17 juillet 2008**.

Une phase de concertation a eu lieu de **septembre 2010 à mars 2012**. L'enquête publique et la déclaration d'utilité publique sont attendues pour 2013. Une mise en service est prévue en 2017.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-projeta16>

# Projet de refonte de l'usine Seine Aval

## Saisine de la CNDP

Le **16 janvier 2007**, le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 1 milliard d'euros, dont environ 500 millions d'euros pour les infrastructures, il consiste à la refonte globale de l'usine d'épuration Seine aval, dite aussi « l'usine d'Achères », l'un des sites de dépollution des eaux usées les plus importants en Europe.

Lors de sa séance du **7 février 2007**, la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public. Philippe Marzolf a été nommé président de la CPDP et sur proposition de ce dernier, la CNDP a désigné Odile Peixoto, Jean-Paul Puyfaucher, Laurence Monnoyer-Smith et Jean-Claude Deutsch membres de la CPDP.

## Débat public

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public. Les outils d'information ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés (193 questions, huit cahiers d'acteurs, 14 000 visites du site Internet de la CNDP). Quinze réunions publiques se sont tenues du **10 septembre au 21 décembre 2007**. Elles ont rassemblé au total près de 1 500 personnes.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **20 février 2008** et le **18 avril 2008**.

Le débat a répondu au triple objectif de donner la possibilité à tous ceux qui le désirent de s'informer, de s'exprimer et d'amener le maître d'ouvrage à apporter des réponses aux questions posées et à prendre conscience des réactions de la population à sa proposition. Si l'opportunité du projet n'a pas été démentie, le dimensionnement des installations a donné lieu à des controverses. Des études complémentaires se sont révélées indispensables (réutilisation des eaux usées traitées, pratiques individuelles et industrielles, gestion des eaux pluviales et urbaines, modes de traitement des boues et des polluants émergents).

## Issue du débat

Le SIAAP a rendu sa décision le **10 juillet 2008** : il a décidé la poursuite du projet sur la base de l'examen des préconisations du débat public et des trois études de définition. De **novembre 2008 à janvier 2009**, le SIAAP a organisé une concertation avec les élus et les associations. En 2011, une étude d'impact sur l'état initial de Seine Aval et du premier chantier de la refonte, et sur le prétraitement fut mise en place. Les travaux ont débuté en 2012, leur livraison est prévue pour 2020.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-seineaval>

# Projet de grand contournement autoroutier de Toulouse

---

## Saisine de la CNDP

Le **5 février 2007**, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé entre 600 et 1 300 millions d'euros pour un linéaire compris entre 30 et 160 km, il consiste en la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière à 2x2 voies et à péage contournant Toulouse soit par l'ouest, soit par l'est seul, soit par l'est et le sud. Ce projet permettrait, à divers degrés selon la famille de solutions envisagées, de faciliter les échanges périphériques de villes moyennes à villes moyennes, de dissocier le trafic de transit et d'échange du trafic local, de constituer une alternative de haut niveau de service au périphérique toulousain.

Lors de sa séance du **7 mars 2007**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. La CNDP a confié la présidence de la CPDP chargée d'animer ce débat à Claude Bernet.

Michèle Bordenave et Cécile Valverde, Didier Corot et André Etchélecou en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **4 juillet 2007**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat. Elle en a arrêté le calendrier et en a approuvé les modalités.

Le débat s'est déroulé du **4 septembre au 22 décembre 2007** et s'est structuré autour de 16 réunions publiques, 16 cahiers d'acteurs et 25 000 visites du site Internet de

la CPDP ont été comptabilisés lors de ce débat.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **7 février 2008** et le **18 avril 2008**.

Le débat a suscité un très fort intérêt local. Pour un grand nombre d'intervenants, le projet n'était acceptable que s'il était en lui-même générateur ou outil d'une politique nouvelle d'aménagement du territoire traitant de l'étalement urbain, de l'influence de la ville-centre sur l'ensemble du territoire, des effets sur les documents de planification. Si le public s'est inquiété des conséquences du projet sur les terres agricoles et les espaces naturels à sauvegarder, le débat a peu donné lieu à des échanges sur les impacts environnementaux locaux du projet ou à des arguments inspirés par un sentiment « NIMBY ». La protection de la santé n'a été que ponctuellement évoquée. Pour nombre d'intervenants, le contournement devait s'inscrire en complémentarité des autres modes de déplacements existants ou en projet. Beaucoup ont exprimé des doutes sur l'efficacité d'un contournement autoroutier pour réduire des difficultés de circulation essentiellement dues aux véhicules de l'agglomération, et non à la circulation interrégionale et internationale.

## Issue du débat

Le **16 juillet 2008**, le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer a rendu publique sa décision : le projet de contournement autoroutier de Toulouse n'a pas été retenu.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-contournement-toulouse>

# Projet de terminal méthanier sur la commune du Verdon-sur-Mer

## Saisine de la CNDP

Le **6 mars 2007**, la société 4GAS a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé à 450 millions d'euros, il consiste en la construction d'un terminal de réception, stockage et regazéification de gaz naturel liquéfié au Verdon dans la zone portuaire du Port Autonome de Bordeaux, dont la mise en service était prévue en 2011. Deux projets directement liés à l'implantation du terminal ont été identifiés : d'une part, la construction de gazoducs reliant le terminal aux deux réseaux de transport de gaz existant et, d'autre part, les travaux de dragage de la Gironde. Lors de sa séance du **4 avril 2007**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public. La CNDP, étant saisie de plusieurs dossiers similaires (voir fiches Dunkerque p.30 et Antifer p.31), a eu le souci d'en assurer un traitement égal en coordonnant leur déroulement et en nommant un membre commun aux trois Commissions particulières des débats publics. Lors de sa séance du 2 mai 2007, Louis-Julien Sourd a été nommé président de la CPDP ainsi que Gustave Defrance, membre commun aux trois CPDP. Les personnalités suivantes ont été désignées membres de la CPDP : Corinne Bies et Claudia Courtois et Patrick Loulière.

## Débat public

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour ouvrir le débat. Elle en a arrêté le calendrier du **17 septembre au 14 décembre 2007**, et en a approuvé les modalités, dont une dizaine de réunions publiques. Les outils d'information, comme le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, la synthèse des études préalables du maître d'ouvrage, la convention de réservation entre 4GAS et

le Port Autonome de Bordeaux, le *Journal du débat*, le mode d'emploi du débat public, le site Internet (plus de 20 000 connexions), les panneaux d'exposition, les encarts dans la presse quotidienne, ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés (2 284 questions, 21 cahiers d'acteurs, 181 contributions, trois pétitions, 265 avis).

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **13 février 2008** et le **18 avril 2008**. Le débat a suscité un très fort intérêt local. La question de l'opportunité du projet a été largement débattue, entre des partisans du projet faisant valoir les retombées économiques locales positives et des opposants qui craignaient que l'on porte atteinte à l'image d'une région qui repose sur les qualités environnementales du dernier estuaire naturel d'Europe. Le débat a également porté sur l'implantation du site (la distance avec les habitations et les équipements publics avoisinants, les enjeux paysagers), la prévention des risques (pour la navigation des plaisanciers, risques liés aux caractéristiques de telles installations), les mesures d'accompagnement (cohabitation entre le projet et des activités touristiques, souci d'embauches au profit de la population locale et contribution à la formation, attention portée à la vie locale pendant la phase chantier).

## Issue du débat

Le **6 juin 2008**, la société 4GAS a rendu publique sa décision de poursuivre le projet en tenant compte de la plupart des recommandations émises durant le débat public concernant notamment le traitement de l'eau de regazéification, l'amélioration de l'intégration paysagère, la réduction de l'impact visuel et la réduction supplémentaire des risques. En juillet 2009, le projet a été abandonné.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-leverdon>

# Projet de terminal méthanier à Dunkerque

## Saisine de la CNDP

Par lettre conjointe du **19 mars 2007**, EDF et le Port Autonome de Dunkerque ont saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 700 millions d'euros pour EDF, 100 millions pour le Port et 300 millions pour GRT Gaz soit au total plus d'un milliard d'euros, il consiste en la construction et l'exploitation d'un terminal portuaire destiné à accueillir des navires transportant du gaz naturel liquéfié (GNL). Le site comporterait un poste de réception de navires pouvant accueillir à terme les plus gros méthaniers, deux puis trois réservoirs de stockage et une unité de regazéification.

Lors de sa séance du **4 avril 2007**, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public. La CNDP, étant saisie de plusieurs dossiers similaires (voir fiches Verdon p.29 et Antifer p.31), a eu le souci d'en assurer un traitement égal en coordonnant leurs déroulements et en nommant un membre commun aux trois CPDP. Lors de sa séance du 2 mai 2007, Pierre-Frédéric Ténier-Buchot a été nommé président de la CPDP ainsi que Gustave Defrance, membre commun aux trois CPDP. Camille Saïssset, Aline Yasmine et Claude Hanoteau ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour ouvrir le débat. Elle en a arrêté le calendrier du **17 septembre au 14 décembre 2007**, et en a approuvé les modalités d'organisation. Les outils de communication (dossier du maître d'ouvrage

et sa synthèse, deux journaux du débat, site Internet, tracts, affiches et calicots) ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés. Neuf réunions publiques se sont tenues. 19 cahiers d'acteurs ont été rédigés et plus de 10 000 visites enregistrées sur le site Internet de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **4 février** et le **18 avril 2008**.

Le débat a porté sur le projet dans toutes ses composantes. L'acceptabilité du projet a paru forte, mais assortie de demandes de garanties sur les retombées économiques et le respect du cadre de vie et de la santé. Le site des Huttes, présenté par l'Assemblée de défense de l'environnement sur le littoral Flandres-Artois n'a pas été retenu compte-tenu de l'incompatibilité avec les objectifs du maître d'ouvrage.

## Issue du débat

EDF a rendu publique le **30 juin 2008** sa décision de poursuivre la construction d'un terminal méthanier sur le site dit du Clipon. L'enquête publique a eu lieu du **7 octobre au 21 novembre 2009**.

Le président de la République a annoncé le 3 mai 2011, la réalisation du terminal méthanier à Loon-Plage. EDF a confirmé cette déclaration le 24 mai 2011.

Le 3 juin 2011, les travaux préparatoires ont commencé, pour une mise en service prévue en 2015.

Le projet sera porté par trois maîtres d'ouvrage : le port de Dunkerque en charge des infrastructures portuaires, EDF en charge de l'installation industrielle et GRT Gaz pour les raccordements sur les réseaux de transport de gaz.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cdp-dunkerque-gaz>

# Projet de construction d'un terminal méthanier à Antifer

## Saisine de la CNDP

Le **6 avril 2007**, Gaz de Normandie a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 500 millions d'euros, il consiste en la construction dans l'enceinte du port d'Antifer sur la commune de Saint-Jouin-Bruneval (Seine-Maritime), des équipements nécessaires à la réception et au déchargement des navires transportant du gaz naturel liquéfié (GNL), au stockage temporaire du produit, à sa regazéification et à l'expédition du gaz naturel sur le réseau national.

Lors de sa séance du **2 mai 2007**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public, sur ce projet. La CNDP, étant saisie de plusieurs dossiers similaires (voir fiches Verdon p.29 et Dunkerque p.30), a émis la volonté d'en assurer un traitement égal en coordonnant leurs déroulements et en nommant un membre commun aux trois CPDP. Lors de sa séance du **2 mai 2007**, Alain Ohrel a été nommé président de la CPDP ainsi que Gustave Defrance, membre commun aux trois CPDP. Marie-Bénédictte Aguila, Bernard Ferry et Xavier Noël du Peyrat en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour ouvrir le débat. Elle en a arrêté le calendrier du **14 septembre au 14 décembre 2007**, et en a approuvé les modalités d'organisation. Le débat a compté 10 réunions publiques, 21 cahiers d'acteurs et plus de 5 000 visites du site Internet de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **13 février et le 18 avril 2008**. Si les enjeux essentiels du projet tenant à l'économie nationale

européenne ont rencontré une certaine adhésion, l'opposition au projet a été évidente. L'implantation du terminal a constitué un enjeu central du débat. La prise en compte des risques a également été largement débattue. Enfin, l'accès à la plage et l'aménagement du site ont retenu l'attention des populations avoisinantes.

## Issue du débat

Le **10 juillet 2007**, Gaz de Normandie a pris acte du bilan et du compte-rendu du débat public et a décidé de retenir pour la suite du projet l'implantation à l'extrémité de la grande digue ainsi qu'à des emplacements intermédiaires. En effet, l'implantation qui rassemble le plus d'avantages consiste à disposer les réservoirs face aux bacs de la CIM sur la partie nord d'un terre-plein remblayé et les installations de regazéification au sud de ce nouveau terre-plein. Gaz de Normandie a décidé également d'engager les études d'avant-projet du terminal d'Antifer. Depuis juillet 2009, sous la présidence du sous-préfet du Havre, une instance de concertation associant l'ensemble des acteurs concernés par le projet a été mise en place.

Le 30 octobre 2009 a été déposé le dossier de demande d'autorisation d'exploiter le terminal méthanier d'Antifer auprès de la préfecture de Seine-Maritime.

Près de quatre ans après le débat public, Gaz de Normandie n'a pas renouvelé la réservation de terrain avant la date limite fixée au 2 janvier 2011, signifiant l'achèvement du projet. La compagnie s'est cependant dite prête à le relancer lorsque les circonstances économiques le justifieraient. En outre, le classement du projet en projet d'intérêt général (PIG) a expiré le 18 juin 2012 et n'a pas été prorogé.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-antifer>

# Projet de ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan

## Saisine de la CNDP

Le **4 août 2008**, Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé entre 5,5 et 7 milliards d'euros, il consiste en la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle permettant d'achever la grande liaison entre la péninsule ibérique côté méditerranéen, la France et le Nord de l'Europe. Il contribuerait au développement des services voyageurs longue distance et courte distance et au transport des marchandises.

Le **3 septembre 2008**, la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Claude Bernet a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Didier Corot, Sylvain Lopez, Jean-Pierre Richer, Chantal Sayaret et Cécile Valverde ont été nommés membres de la CPDP.

## Débat public

Le **4 février 2009**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **3 mars au 3 juillet 2009**. Les outils d'information, comme un site Internet, un système de questions-réponses, des conférences de presse ont permis d'informer tous les publics concernés. Douze réunions publiques ont été organisées, 83 cahiers d'acteurs et 18 000 visites du site de la CPDP ont été recensés. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **25 août 2009**. Le projet a suscité un intérêt manifeste et un accueil globalement favorable. Nombre d'interventions ont témoigné de la part de leurs auteurs d'une profonde connaissance des caractéristiques des liaisons ferroviaires. L'opportunité du projet, en l'occurrence la réalisation d'une seconde ligne, a été reconnue à la quasi-unanimité des intervenants. Ils ont été nombreux à inscrire le projet dans la liste des facteurs favorables au développement et au désenclavement territorial. Le scénario spécialisant la ligne nouvelle sur

les voyageurs a recueilli divers suffrages. Celui permettant la mixité voyageurs-fret a intéressé nombre de participants. À de très rares exceptions, le débat a mis en lumière le fait que sa réalisation est vivement souhaitée et attendue car elle contribuerait à la poursuite d'objectifs largement partagés : développement et désenclavement de divers territoires, lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub>, amélioration du transfert modal, contribution à la relance économique, meilleure continuité ferroviaire entre l'Espagne et le reste du continent européen.

## Issue du débat

Réseau Ferré de France a rendu publique le **26 novembre 2009** sa décision (parue au *Journal officiel de la République française* le **15 décembre 2010**) de poursuivre les études relatives au projet et a demandé à la CNDP de veiller au respect de la participation du public pendant la phase postérieure au débat public. Le **3 mars 2010**, la CNDP a confirmé la désignation par Réseau Ferré de France de Jean-Pierre Richer comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de cette démarche.

Cette concertation post-débat public s'est organisée en trois phases. La première phase s'est déroulée de **février 2010 à juin 2011**. Elle a permis de définir la zone de passage d'environ 1 000 mètres, validée par décision ministérielle du 14 novembre 2011. 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.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-lnmp>



# Projet d'extension et de développement du port de Calais

## Saisine de la CNDP

Le **12 août 2008**, le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais a saisi la Commission nationale de ce projet. Le port de Calais est situé au nord de la ville sur un domaine portuaire de plus de 526 hectares. Calais est, avec le tunnel, l'axe majeur des liaisons britanniques avec le continent. Le port doit maintenir ses capacités en adéquation permanente avec l'évolution des besoins du marché transmanche. L'estimation des trafics futurs démontre la croissance inéluctable du transport de marchandises. La nécessité d'adapter le port au trafic futur conduit à envisager une augmentation du nombre de postes, l'accroissement des surfaces de terre-pleins et de plans d'eau. Calais Port 2015 est un chantier d'extension qui n'entrave pas la continuité de ses services aux personnes et aux marchandises. Le coût prévisionnel du projet est estimé à 400 millions d'euros.

Le **1<sup>er</sup> octobre 2008**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Pierre-Frédéric Tenière-Buchot a été nommé président de la commission particulière du débat. Clara Banchereau, Patricia Brossier, François Perdrizet et Patrice Le Lorier en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **1<sup>er</sup> juillet 2009**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **11 septembre au 24 novembre 2009**. 16 réunions ont été organisées lors de ce débat, suscitant la rédaction de 42 cahiers d'acteurs et la présence de 11 000 visiteurs sur le site Internet de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics respectivement le **21 décembre 2009 et le 25 janvier 2010**. Ce débat a donné lieu à de véritables échanges. Développement économique, impacts sur l'environnement naturel et humain, relations avec les autres villes portuaires de la Côte d'Opale comme avec l'Hinterland, nécessité d'améliorer l'intermodalité, relations entre le port et la ville, conditions de vie sur l'emprise même du port, tels sont les thèmes qui ont pu être abordés durant les 34 heures de débat. Il a permis de constater l'opportunité du projet pour la grande majorité des acteurs, tout en fournissant au maître d'ouvrage des éclairages importants sur les questions qu'il a soulevé et les points qu'il a convenu d'approfondir.

## Issue du débat

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L. 121-13 du Code de l'environnement le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais a rendu publique le **21 avril 2010** sa décision de poursuivre le projet sur la base des préconisations du débat public.

Le **27 mai 2011**, le schéma directeur du port de Calais a été adopté par le conseil portuaire. Le calendrier préalable aux travaux de « Calais Port 2015 » a également été publié. L'enquête publique s'est déroulée du **13 février au 16 mars 2012** et le début des travaux est prévu en 2014.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-calais-port2015.org/>

# Projet ERIDAN : construction d'une canalisation de gaz naturel entre Saint-Avit et Saint-Martin-de-Crau

## Saisine de la CNDP

Le **10 octobre 2008**, GRT Gaz a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 600 millions d'euros, il a pour objectif de développer les capacités de transport de gaz naturel sur un axe nord/sud du sud-est de la France, capacités actuellement limitées à une canalisation d'un diamètre nominal (DN) 600, construite en 1974 entre Saint-Martin-de-Crau dans les Bouches-du-Rhône, et Saint-Avit, dans la Drôme. Le projet consiste donc à construire une nouvelle canalisation de transport de gaz naturel entre la station de compression de Saint-Martin-de-Crau et la future station de compression de Saint-Avit dont la mise en service est prévue pour fin 2010, pour une première phase.

Le **5 novembre 2008**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Patrick Legrand, vice-président de la CNDP, a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Pierre Gervason, Michel Giacobino, Ghislaine Guiran, Violette Le Quéré-Cady et Patricia Watenberg en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **3 juin 2009**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **11 juin au 24 juillet et du 3 septembre au 7 novembre 2009**. 14 réunions publiques ont rythmé ce débat qui a suscité la parution de 5 cahiers d'acteurs et plus de 6 000 visites sur le site de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **5 janvier 2010**. Le débat s'est déroulé sans difficultés mais on a pu déplorer une faible participation, le débat s'opérant sur un vaste territoire. L'opportunité du projet a rarement été mise en cause. Il est apparu de nouvelles pistes et la nécessité d'approfondir certaines questions (couverture numérique des territoires du projet, diffusion des plantes invasives...). Le débat a également permis de mettre à jour les principales préoccupations auxquelles il s'agira d'être particulièrement attentif si le projet se poursuit : conditions de réalisation du chantier, tri des terres, modalités d'indemnisation...

## Issue du débat

Le **25 mars 2010**, GRT Gaz a rendu publique sa décision de poursuivre les études du projet nécessaires à la constitution des dossiers de demande d'autorisations administratives pour construire et exploiter les ouvrages projetés. Cette décision a pris en compte la modification du fuseau d'étude apparue en cours de débat. Cette décision est parue au *Journal officiel de la République française* le **26 mars 2010**.

Deux ans après le débat public, GRTgaz a demandé à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) de lancer la construction du projet dès 2011. La CRE a approuvé la demande tout en soulignant le caractère exceptionnel de sa décision liée au contexte du projet ERIDAN. GRTgaz prévoit la réalisation de l'enquête publique en 2013 et la mise en service de la nouvelle canalisation dans le courant de l'année 2016.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-eridan-gaz>

# Projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre

## Saisine de la CNDP

Le **29 octobre 2008** le Grand Port Maritime du Havre (GPMH) a saisi la Commission nationale de ce projet. Entièrement situé à l'intérieur de la circonscription du Grand Port Maritime du Havre, le projet, d'un coût prévisionnel de 200 millions d'euros, vise à relier par un nouveau canal à grand gabarit le Port du Havre aux écluses de Tancarville, doublant ainsi l'actuel canal de même dénomination et offrant un débouché plus direct en direction de la Seine et de l'arrière-pays. Sa réalisation a pour objectif de favoriser l'accroissement du trafic fluvial et d'améliorer sensiblement la fluidification des transports routiers ou ferroviaires qui ont à traverser le Canal de Tancarville tout en offrant de nouvelles perspectives d'aménagement des espaces.

Le **3 décembre 2008**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Claude Guillerme a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Sylvie Haudebourg, François Nau, Alain Radureau, Jean-Michel Bouillot et Michel Steiner en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **1<sup>er</sup> juillet 2009**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **8 octobre 2009 au 7 février 2010**. Les outils d'information du débat (10 000 dossiers de présentation du projet, 138 000 synthèses du dossier distribuées en boîtes aux lettres, 14 réunions publiques, 27 cahiers d'acteurs, trois numéros du Journal du débat, près de 16 000 visites sur le site Internet, 173 questions) ont permis d'atteindre tous les publics concernés, et favoriser leur expression. D'autres

hypothèses que celles envisagées par le maître d'ouvrage ont pu être avancées en particulier sur les questions relatives à l'hydrologie, au maintien des activités agricoles ou à la protection de la biodiversité.

Différentes questions ou suggestions ont été présentées, tant sur les aspects purement techniques relatifs aux transports terrestres ou fluviaux que sur la préservation des zones naturelles. Plusieurs options en matière de tracé ont été évoquées de manière plus ou moins approfondie. Il n'en demeure pas moins que le débat a eu lieu et s'est déroulé dans un climat serein ayant permis l'expression des différents points de vue.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **24 mars 2010**.

## Issue du débat

Le Grand Port Maritime du Havre a rendu publique le **25 juin 2010** sa décision de poursuivre l'élaboration du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre. Il s'est engagé à réaliser les études nécessaires en tenant compte des apports du débat et des réunions de travail ainsi que de la concertation qui lui ont succédé, et à poursuivre à son initiative, les démarches de concertation initiées dans le cadre du débat public.

Cette décision est parue au *Journal officiel de la République française* le **18 septembre 2010**.

Les études se sont poursuivies en 2011 et 2012, trois réunions de concertation ont été organisées entre **octobre 2011 et janvier 2012**. Le dossier de synthèse, comparant les différentes options, de ces démarches devrait être diffusé dans le courant de l'année 2013.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-grand-canal-havre>

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

## Saisine de la CNDP

Le **18 novembre 2008**, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'État chargé des Transports ont saisi la Commission nationale de ce projet.

La RN 154 assure la liaison A10-A13 (Orléans-Rouen), via Chartres, Dreux et Évreux. L'aménagement à 2x2 voies de cet itinéraire, avec statut de route express, a été décidé par le ministre de l'Équipement et des Transports le 15 mars. La partie nord de l'itinéraire (traversée de l'Eure) de l'A13 à la limite du département, est terminée. Seules une partie de la section entre Dreux et Chartres et deux déviations sont terminées ou en travaux. L'essentiel des travaux et des financements reste à engager dans le département d'Eure-et-Loir. Les objectifs du projet d'aménagement n'ont pas changé : il s'agit de structurer l'aménagement du territoire régional, sécuriser une liaison qui connaît des trafics élevés et offrir une possibilité supplémentaire de contournement de l'Ile-de-France par l'ouest, la mise en concession de cette liaison permettant de la réaliser dans de courts délais. Le coût prévisionnel de ce projet est compris entre 600 et 700 millions d'euros. Le **7 janvier 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Alain Ohrel a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Marie-Bénédicte Aguila, Claude Brévan, Jean-Yves Audouin et Jacques Pavaux en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **12 octobre 2009 au 28 janvier 2010**. Le débat a été rythmé par 15 réunions publiques et un atelier sur les trafics, la sécurité et le bilan carbone de cette infrastructure routière. 22 cahiers d'acteurs ont été rédigés et plus de 13 000 visites du site Internet de la CPDP ont été recensées. Ce débat a eu le mérite de mettre sur la table de nombreux éléments, questions et propositions susceptibles de contribuer aux discussions à venir au sujet tant de l'aménagement proprement dit que des modalités de financement. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **26 mars 2010**.

## Issue du débat

Le **25 juin 2010**, le ministère de l'Écologie a annoncé la mise en concession autoroutière totale de la RN 154. Cette décision est parue au *Journal officiel de la République française* le **1<sup>er</sup> juillet 2010**.

Le **3 novembre 2010**, la CNDP a nommé Jean-Yves Audouin garant de la concertation postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique. L'information du public a été engagée dès **décembre 2010** avec la première réunion du comité de suivi par le préfet de la région Centre. 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.

Une phase de concertation portant sur les options de passage s'est déroulée du 24 septembre au 19 octobre 2012. Une seconde phase portant sur les variantes du tracé est prévue **début 2013**. L'enquête publique est prévue fin 2013.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-devenirdelarn154>

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

## Saisine de la CNDP

Le **5 janvier 2009**, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'État chargé des Transports ont saisi la Commission nationale de ce projet.

Près de la moitié de l'itinéraire a d'ores et déjà fait l'objet d'aménagements. Cependant l'investissement nécessaire pour terminer la mise à 2x2 voies de la liaison Toulouse-Castres s'élève à près de 300 millions d'euros.

L'importance des crédits encore à mobiliser ne permettant pas d'envisager une mise en service dans des délais raisonnables, il a été décidé une accélération de l'aménagement par la mise en concession de l'itinéraire. Le projet vise à améliorer le confort et la sécurité des riverains des routes actuelles tout en assurant le développement durable du sud du Tarn et en favorisant le dynamisme économique. Le projet vise à aménager le territoire et pallier le déséquilibre territorial au niveau régional.

Le **4 février 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Danielle Barres a été nommée présidente de la commission particulière de ce débat. Nerte Dautier, Nicolas Benvegno, Jean Crespon et Jean-Yves Ollivier en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle en a fixé le calendrier et en a approuvé les modalités. Par lettre du 23 décembre 2009, Danielle Barres a saisi la CNDP d'une demande d'expertises complémentaires portant sur les travaux de sécurisation de la RN 126 et sur un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout, sollicitées par le Collectif 126 et l'Union Protection Nature et Environnement du Tarn. Considérant qu'il ne s'agissait pas d'expertises complémentaires des éléments contenus dans le dossier



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-castrestoulouse>

du débat mais d'études nouvelles qui ne pouvaient être réalisées dans la période du débat public, la Commission nationale a décidé, le 6 janvier 2010, de ne pas répondre favorablement à la demande de la CPDP. Elle a toutefois transmis cette demande au maître d'ouvrage afin que ce dernier en tienne compte dans sa décision à l'issue du débat public.

Le débat public s'est déroulé du **21 octobre 2009 au 28 janvier 2010**. Durant le débat la présence des défenseurs de l'option autoroutière d'une part, et celle, continue, de nombreux élus a créé un climat propice à l'expression de tous les points de vue. Il s'est organisé autour de 11 réunions publiques, suscitant la rédaction de 48 cahiers d'acteurs et la présence de plus de 18 000 visiteurs sur le site Internet de la CPDP. Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics le **24 mars 2010**.

## Issue du débat

Le **25 juin 2010**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse et de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique. La décision est parue au *Journal officiel de la République française* le **1<sup>er</sup> juillet 2010**.

Le **6 octobre 2010**, la Commission nationale a nommé Nerte Dautier garante de la concertation postérieure au débat public. 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. Cette première phase portait sur le choix d'un fuseau d'études de 300 mètres. Le **28 février 2012**, Nerte Dautier a remis à la CNDP son rapport sur la seconde phase de concertation ayant porté sur les variantes du tracé et les mesures d'atténuation. Elle s'est déroulée de juin 2011 à **février 2012** et a donné lieu à cinq réunions intercommunales avec les élus et 5 permanences avec le public.

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

## Saisine de la CNDP

Le **12 janvier 2009**, le Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne (SYCTOM) a saisi la Commission nationale de ce projet.

Il vise à intégrer la mise en œuvre des meilleures techniques disponibles pour tous les process de traitement des ordures ménagères. Il comprend la reconstruction du garage à bennes de la Ville de Paris et la création d'une nouvelle rue de la ville d'Ivry-sur-Seine. Les coûts prévisionnels du projet oscillent entre 737 et 786 millions d'euros. Le SYCTOM a pour mission le traitement des déchets ménagers et assimilés de 85 communes réparties sur cinq départements. En 2007, le SYCTOM a traité 2,48 millions de tonnes de déchets ménagers. Construit en 1969 et modernisé en 1997, le centre de valorisation énergétique d'Ivry-Paris XIII est la plus importante unité de France, réceptionnant les collectes traditionnelles de plus de 1,4 million d'habitants.

Le **4 mars 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Philippe Marzolf a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Anne-Laure Bedu, Alain Marabout, Laurence Monnoyer-Smith et Jean-Paul Puyfaucher en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **4 septembre 2009** au 21 décembre 2009, prolongé par décision du 2 décembre 2009 jusqu'au **28 décembre 2009**. Le débat s'est déroulé autour de neuf réunions publiques, près de 30 000 connexions sur le site Internet de la CPDP ont été enregistrées et 15 cahiers d'acteurs ont été rédigés.

Tous les aspects techniques, sanitaires, environnementaux, sociaux, urbanistiques susceptibles d'être abordés l'ont été à l'occasion de ces quatre mois d'échanges. L'opportunité du projet a été discutée,

les suites à envisager au-delà du débat ont fait l'objet de nombreuses propositions. Les interventions du public ont été largement argumentées.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **18 février 2010**. Ce débat a été le premier en France à concerner le traitement des déchets ménagers. Il a permis de faire le point sur les attentes et les craintes de chacun, de saisir les impératifs et le cadre réglementaire et législatif s'imposant au maître d'ouvrage. Il a bénéficié des interventions de nombreux experts ou professionnels mobilisés par la CPDP. La question de la capacité de traitement envisagée par le projet a été vivement débattue. Le président de la CPDP a en conséquence proposé début décembre 2009 à la Commission nationale, qui l'a acceptée, que soit menée une étude complémentaire sur le protocole de construction du modèle utilisé par le SYCTOM pour le calcul du gisement des déchets ménagers du bassin-versant concerné.

## Issue du débat

Le SYCTOM a rendu publique le **17 mai 2010** sa décision de poursuivre le projet.

Cette décision a fait l'objet d'un affichage en façade des locaux du SYCTOM le **18 mai 2010** et d'une publication au Recueil des actes administratifs du Code général des collectivités territoriales au second semestre 2010. Le SYCTOM s'est engagé à poursuivre la concertation en aval du débat public. Elle s'est déroulée du **1<sup>er</sup> juillet 2010 au 30 juin 2011**. L'enquête publique est prévue pour le premier semestre 2015 en vue d'une mise en service de l'unité de valorisation organique en 2013.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-traitement-dechets-ivry/>

# Projet Arc de Dierrey Canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly et Voisines

## Saisine de la CNDP

Le **15 janvier 2009**, GRT Gaz a saisi la Commission nationale de ce projet.

Il s'articule autour de la station de Dierrey dans l'Aube et constitue un renforcement du cœur du réseau de transport de gaz naturel. Il vise à développer les capacités de transport de gaz naturel par canalisation sur un axe nord-ouest/sud-est dans la moitié nord de la France, afin d'acheminer le gaz qui arrive par les points d'entrée situés au nord ouest de la France vers l'est du pays. Le projet, d'un coût prévisionnel compris entre 600 et 700 millions d'euros, consiste donc à construire une nouvelle canalisation entre la station de compression de Cuvilly (près de Compiègne dans l'Oise) et la station de compression de Voisines (près de Langres en Haute-Marne). La nouvelle canalisation passerait par la station de compression existante de Dierrey-Saint-Julien, près de Troyes, dans l'Aube.

Le **4 février 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Patrick Legrand a été nommé président de la commission particulière de ce débat. Michel Genesco, Pierre Gervason, Michel Giacobino, Nicolas Lionnet et Violette Le Quéré-Cady en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **1<sup>er</sup> juillet 2009**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **22 septembre 2009 au 16 janvier 2010**. Le débat

s'est structuré autour de 19 réunions publiques suscitant la rédaction de 4 cahiers d'acteurs et 5 000 visites sur le site Internet de la CPDP. Très rares ont été les interventions mettant en doute l'opportunité du projet. Les caractéristiques techniques de cette canalisation comme la nature des territoires concernés ont conduit le public à exprimer des inquiétudes et à poser des questions de même nature que lors du débat « ERIDAN » (voir fiche correspondante p. 34), relatives notamment aux caractéristiques de l'ouvrage, à ses impacts sur les activités agricoles et viticoles, aux effets sur la faune et la flore, aux modalités et aux nuisances potentielles du chantier, à l'indemnisation des propriétaires, exploitants et communes concernés.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **9 mars 2010**.

## Issue du débat

GRT Gaz a rendu publique le **20 mai 2010** sa décision de poursuivre le projet selon le calendrier présenté lors du débat public, et de poursuivre la phase de concertation avec le public en mettant à sa disposition les informations sur l'avancement du projet et les décisions prises. Cette décision a été publiée les **2 et 4 juin 2010** dans la presse nationale et locale.

Le dossier administratif d'obtention des autorisations a été déposé en préfecture le 17 avril 2012. L'enquête publique sur ce projet est prévue en 2013 suivi d'une mise en service en 2015.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-arcdierrey-gaz>

# Projet Penly 3 : Réacteur de type EPR

## Saisine de la CNDP

Le **29 mai 2009**, EDF a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé de 4 milliards d'euros, il consiste en la construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly en Seine-Maritime, basé sur un réacteur à eau pressurisée de type EPR et dénommé Penly 3. Les objectifs, la nature et l'importance du projet ainsi que la place qu'il a tenue dans la politique énergétique nationale, telle qu'elle a été définie à l'issue du Grenelle de l'Environnement, lui ont conféré un caractère d'intérêt national. Selon les indications du dossier de saisine, la nature de ce projet permettrait à la France de maintenir ses compétences technologiques pour participer au redémarrage du nucléaire dans le monde et à plus long terme de préparer le renouvellement du parc français.

Le **1<sup>er</sup> juillet 2009**, la CNDP a considéré que ce projet devait faire l'objet d'un débat public. Elle a décidé d'en confier l'animation à une commission particulière et d'en nommer président Didier Houi. Bénédicte Herbinet et Paula Ceccaldi et Vincent Ala, Jean-Marc Helm et Rémy Martin ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le maître d'ouvrage ayant sollicité un délai supplémentaire d'un mois et demi de présentation du dossier du débat, la CNDP l'a considéré suffisamment complet pour être soumis au débat public le **3 mars 2010**. À la demande de la CPDP, la Commission nationale a décidé le 5 mai 2010 de faire procéder à une expertise complémentaire sur l'identification des politiques énergétiques alternatives au

projet Penly 3 et sur le contenu en gaz à effet de serre de l'électricité consommée en France à la demande de la Fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement (FNE).

Le débat public a eu lieu du **24 mars au 24 juillet 2010**. Une douzaine de réunions publiques ont été organisées, occasionnant la rédaction de 33 cahiers d'acteurs et la connexion de 60 à 200 visiteurs par réunion publique sur le site Internet de la CPDP.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **24 septembre 2010**. Ce débat a montré que les nombreux discours autour de la production d'énergie nucléaire et des risques qui lui sont reprochés n'ont pas encore fait passer au sein de l'opinion publique la conviction que les efforts déployés par les industriels permettent de tendre vers le moindre risque. Par ailleurs, il est apparu clairement que les participants ignoraient dans une large mesure le processus de prise de décision.

## Issue du débat

Le **26 octobre 2010**, EDF a décidé la poursuite de la préparation du projet jusqu'à la décision finale d'investissement. EDF s'est engagé à créer les conditions d'une bonne information du public et à proposer un programme de concertation sur la sûreté nucléaire, les conditions de travail et d'accueil des personnels et des entreprises pendant le chantier et les retombées économiques locales. Cette décision a fait l'objet d'une publication dans le quotidien *Le Monde* le **5 novembre 2010**. Le 9 février 2012, le Conseil de politique nucléaire a confirmé la poursuite du projet.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-penly3.org>



# Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

## Saisine de la CNDP

Le **6 juillet 2009**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé à 255 millions d'euros, il consiste en la création d'une liaison ferroviaire d'une longueur de 7 km reliant les territoires desservis par la ligne conventionnelle Paris-Creil-Amiens à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. Si le projet aboutit, cette liaison doit permettre le développement du transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France, de garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse en désaturant la ligne à grande vitesse Nord et en augmentant la capacité de la gare CDG-TGV, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy. Le **2 septembre 2009**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle en a confié l'animation à une commission particulière. Claude Bernet en a assumé la présidence avec à ses côtés Lamia Abdel-Naby, Danièle Rousseau, Didier Corot et Emmanuel Droz, en qualité de membres de la CPDP.

## Débat public

Le **3 mars 2010**, la Commission nationale a considéré le dossier de RFF suffisamment complet pour être soumis au débat et en a arrêté le calendrier du **15 avril au 31 juillet 2010**. Le débat a été très suivi : 2300 personnes ont participé aux 11 réunions publiques organisées tant sur des thématiques locales que régionales. Plus de 12 000 connexions au site Internet ont été comptabilisées. Enfin 53 cahiers d'acteurs ont été rédigés. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **24 septembre 2010**. Les conclusions du débat ont été claires : la demande sociale est très forte en Picardie, pour la grande vitesse comme pour la desserte régionale. D'autre part, la desserte de Roissy par un transport durable, depuis le nord (Picardie) comme depuis le sud (Val-d'Oise) est apparue de plus en plus souhaitée. Cependant, le projet reste controversé dans l'est du Val d'Oise.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-roissypicardie.org>

## Issue du débat

Le **25 novembre 2010**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre les études sur le projet avec l'objectif de le concevoir efficace en termes économiques, de performances, de services rendus et respectueux de son environnement. Le scénario « trains à grande vitesse + service régional » a été retenu. Cette décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le **10 mars 2011**.

Le **2 mars 2011**, la Commission nationale a répondu favorablement à la demande du président de RFF 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 sur le projet. Elle a nommé Danièle Rousseau à cette mission. 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 début juillet 2012. RFF a prévu une deuxième vague de concertation entre novembre 2012 et le **printemps 2013**. Elle comprendrait deux phases de concertation et une consultation formelle avec les élus, les acteurs économiques et les associations. La première de ces deux phases de concertation s'est déroulée de novembre à décembre 2012. Elle a porté sur le tracé et les modalités de mise en oeuvre des futurs services ferroviaires. La phase d'enquête publique est prévue pour la fin de l'année 2014, la déclaration d'utilité publique pour 2015 afin de mettre en service la ligne en 2020.

# Projet Arc Express

## Saisine de la CNDP

Le **9 juillet 2009**, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale de ce projet. Porté par la région Ile-de-France, et sous maîtrise d'ouvrage du STIF, Arc Express est un projet de métro automatique de rocade autour de Paris, situé en proche couronne. D'une longueur de l'ordre de 60 km, il comporte une quarantaine de stations nouvelles (espacées de 1 km à 1,5 km pour une desserte fine du territoire), dont une trentaine en correspondance avec 28 lignes de train, de RER, de métro et de tramway. Roulant à 40 km/h (contre 25 km/h pour les lignes de métro existantes), essentiellement en souterrain et doté d'un matériel de nouvelle génération, il disposerait d'une capacité de 20 000 à 30 000 passagers par heure de pointe et par sens et transporterait 1 million de voyageurs par jour. Son objectif consiste à favoriser les liaisons de banlieue à banlieue en proche couronne et d'améliorer la qualité de desserte en transports collectifs de l'agglomération francilienne. Il est destiné à permettre une réduction du trafic sur le réseau actuel de métro et inciter au report modal. Au service de l'aménagement du territoire, le projet vise également à desservir les grands pôles économiques et d'habitat - existants ou en développement - des territoires denses de l'Ile-de-France, ainsi qu'une vingtaine de quartiers relevant de la politique de la ville. Tel que présenté initialement, Arc Express se compose de quatre tronçons, dont deux, les arcs « sud » et « nord » ont été définis comme prioritaires. Les deux arcs « ouest » et « est », en cours d'étude au lancement du débat, ne figuraient donc au sein du dossier du STIF que sous forme de fuseaux. Le débat a ainsi porté d'une part sur l'opportunité de l'ensemble de la rocade et d'autre part sur les caractéristiques des arcs « sud » et « nord ».

Le coût du projet Arc Express estimé à l'origine à environ 5 milliards d'euros pour les deux arcs prioritaires et à 6 milliards d'euros pour les quatre tronçons a évolué en cours de débat pour atteindre, pour l'ensemble de la rocade, la fourchette de 7,1 à 8,3 milliards d'euros, sachant que cette dernière estimation sera affinée lorsque les études détaillées des arcs « est » et « ouest » seront achevées.

Lors de sa séance du **2 septembre 2009**, la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public ; le 7 octobre suivant, elle a nommé Jean-Luc Mathieu président de la commission particulière puis, ultérieurement, ses différents membres : Jean-Pierre Richer, Marie-Françoise Cornieti, Olivier Guérin, Doris Yoba, Jean-Yves Taille et Claude Agard.

Courant 2010, un projet de loi initial relatif au projet du « Grand Paris » a prévu, entre autres, de ne pas soumettre Arc Express à débat malgré la décision antérieure de la CNDP. Cette disposition a suscité une mise au point de cette dernière, réaction comprise par les parlementaires qui ont adopté fin mai 2010 la loi « relative au Grand Paris », promulguée le 3 juin 2010, qui dispose de lancer conjointement ce débat avec celui du projet « réseau de transport public du Grand Paris ».

Le **7 avril 2010**, la CNDP a considéré le dossier du STIF comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve qu'à l'occasion du débat les conditions de compatibilité avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris soient explicitées pour la bonne information du public. Le **2 juin 2010**, anticipant la promulgation de la loi relative au Grand Paris, les dates du débat ont été fixées afin de correspondre à celles du débat concernant le projet de réseau de transport public du Grand Paris. →



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-arcexpress.org/>

→ **Débat public**

Le débat s'est déroulé du **30 septembre 2010** au **31 janvier 2011**, conformément aux exigences de l'article 3 de la loi n°2010-597 sur le Grand Paris (voir fiche projet p.51). 24 réunions publiques ont structuré le déroulement du débat attirant plus de 7 100 personnes. Elles ont été spécifiques au projet Arc Express (12) ou communes avec le RTPGP (12 dont une ouverte également au prolongement du RER E à l'ouest de Paris). L'information du public a également été relayée par la diffusion de 17 cahiers d'acteurs et par le site Internet de la CPDP qui a reçu 84 000 visites. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **31 mars 2011**.

**Issue du débat**

Tirant les enseignements du débat, les deux partenaires sont parvenus cinq jours avant la clôture des échanges en public, à un accord qu'ils ont qualifié d'«historique». Le «protocole entre l'État et la Région relatif aux transports publics en Ile-de-France» en date du **26 janvier 2011** a apporté des éléments de décision. Selon ce protocole, l'État et la Région ont décidé de porter ensemble à la connaissance de la CNDP, une contribution conjointe sur «les évolutions qui pourraient être apportées aux projets soumis aux débats publics en cours». Elle concerne les tracés du projet de rocade, intitulé dorénavant «Grand Paris Express», le financement des investissements, la coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris,

la mise en œuvre du SDRIF, la gouvernance de la SGP et les modalités de suivi du protocole. Cet accord a dressé également la liste des gares supplémentaires retenues, tout en précisant leur caractère définitif ou optionnel. Le **1<sup>er</sup> juin 2011**, le Conseil du STIF a rendu publique sa décision de retenir les tracés des Arcs Nord et Sud du métro de rocade tels qu'ils sont ressortis des débats. Il a également pris acte de l'acte motivé adopté par le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris du 26 mai 2011. Enfin, en tant qu'autorité organisatrice, il a décidé de rester vigilant sur le fait que la priorité soit donnée à la réalisation du plan de mobilisation pour les transports et à son financement.

À l'issue du débat public, dans le cadre du Grand Paris Express et conformément aux engagements pris par le STIF, la CNDP a été saisie le 17 octobre 2012 du projet de Ligne Orange, dont il est maître d'ouvrage. Il comprend d'une part deux sections distinctes reliant les stations du Grand Paris Express Champigny Centre et Noisy-Champs à la station Rosny-Bois-Perrier, en correspondance avec le RER E et la ligne 11 prolongée et d'autre part une section reliant les stations Rosny-Bois-Perrier et Saint-Denis Pleyel. Le projet concerne trois départements (Seine-Saint-Denis, Val-de-Marne, Seine-et-Marne) sur un tracé d'environ 30 km ponctué de 16 stations.

Ce dossier, examiné par la CNDP le **5 décembre 2012**, a conduit à la décision de recommander au STIF de mener une concertation sous l'égide d'un garant que la Commission nationale désignera.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-arcexpress.org/>

# Projet de parc éolien en mer des Deux Côtes

## Saisine de la CNDP

Le **26 août 2009**, la Compagnie du Vent a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé de 1,8 milliard d'euros, il consiste à réaliser un parc éolien en mer, situé au large des départements de la Somme et de la Seine-Maritime d'une puissance installée de 705 mégawatts, produite par 141 éoliennes, à 14 km de la côte, entre Dieppe et le sud de la baie de Somme.

Le **7 octobre 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Philippe Marzolf a été nommé président de la commission particulière de ce projet. Le **2 décembre 2009**, Chantal Sayaret, Alain Brisac et Thierry Masnou en ont été nommés membres.

Le **7 avril 2010**, la CNDP a demandé à ce que soit complété et modifié le dossier du maître d'ouvrage qui lui avait été présenté. Par consultation écrite du **15 avril 2010**, suite aux modifications apportées par le maître d'ouvrage au dossier du débat, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public.

## Débat public

Le débat s'est déroulé du **28 avril 2010 au 10 septembre 2010** (suspension du 13 au 30 août). 12 réunions publiques ont rassemblé environ 1800 personnes. Le site Internet a attiré plus de 4200 internautes ayant accédé à la retransmission des débats. 31 cahiers d'acteurs ont été réalisés, 384 contributions et avis ont été transmis, 174 questions ont été posées sur Internet et plus de 500 articles de presse se sont fait l'écho du débat. À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a appelé l'attention du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du

Développement durable et de la Mer sur l'intérêt d'organiser, une fois les zones propices définies, un débat public pour chacune des façades maritimes sur le développement de l'éolien offshore. À la suite de ces débats d'options générales, chaque projet ne ferait l'objet que d'une concertation sur ses caractéristiques principales.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **18 octobre 2010**. Le débat a fait évoluer les prises de positions des uns et des autres puisque près d'une personne sur deux (48 %) a considéré que son avis a évolué grâce au débat, et 21 % de manière très nette. Ce sont principalement les arguments portant sur la rentabilité, l'impact sur l'emploi local et le risque de pollution qui ont semble-t-il donné lieu à des évolutions de prise de position. Il reste que pour la partie de la population nettement en désaccord avec le projet, plus des deux tiers n'ont pas du tout changé d'avis.

## Issue du débat

Le **9 décembre 2010**, la Compagnie du Vent a rendu publique sa décision de poursuivre les études du projet des Deux Côtes sur la base de la variante LARGE, sous réserve du choix des zones propices arrêté par l'État en intégrant les propositions faites par le maître d'ouvrage durant le débat. À la suite de l'appel d'offres éolien en mer portant sur cinq zones maritimes dont les résultats ont été présentés le 6 avril 2012 par le ministre de l'Énergie, le site du Tréport a été déclaré sans suite (Parc des Deux Côtes).



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://www.debatpublic-eolien-en-mer.org>

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

## Saisine de la CNDP

Le **7 octobre 2009**, le directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 800 millions d'euros, il consiste à développer une capacité annuelle de traitement de 8 milliards de mètres cubes de gaz naturel, pouvant être portée dans une deuxième phase à 16 milliards de mètres cubes. Pour le stockage du gaz, le projet prévoit deux réservoirs de 180 000 mètres cubes chacun pour la première phase ; cette capacité serait doublée si la seconde phase était réalisée. Le déchargement des navires serait effectué sur deux jetées dédiées, pour une capacité de traitement de 12 500 à 14 000 mètres cubes par heure.

Le **2 décembre 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Elle en a confié la présidence à Antoine Dubout, qui a également assuré la présidence du débat sur le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin (voir fiche projet p.46), également situé à Fos-sur-Mer. Sylvie Monnet, Gonzague Descoqs, Olivier Ghebaldi, Gérard Bellan et Roger Peiffer ont été nommés membres de la commission particulière de ce débat. À sa séance du **5 mai 2010**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat.

## Débat public

Le débat s'est déroulé du **6 septembre au 17 décembre 2010**. 8 réunions publiques ont été organisées, suscitant la rédaction de 9 cahiers d'acteurs. Le dossier de présentation du projet a été imprimé en 10 000 exemplaires. Des stands d'informations ont été réalisés. Malgré ces efforts, les réunions publiques n'ont rassemblé qu'un nombre relativement limité de personnes, en raison du désistement de la plupart des associations et des conséquences, sur l'organisation du débat, des mouvements sociaux qui ont affecté, durant son déroulement, les professions portuaires. Néanmoins, la fréquentation du site Internet du débat (plus de 8000 connexions pour plus de 32 000 pages visitées) est venue compenser quelque peu cette faible mobilisation. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **17 février 2012** et le **16 février 2011**. Ce débat a permis l'expression d'avis contrastés autour de trois thèmes : le développement du GNL (gaz naturel liquéfié), le cumul des installations et la sécurité, à la fois maritime et industrielle.

## Issue du débat

Le **13 mai 2011**, Fos Faster LNG Terminal a rendu publique sa décision de poursuivre le projet. Il s'est engagé à mettre en œuvre un dispositif d'information et de concertation soumis à avis de 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 a demandé au maître d'ouvrage que les dispositions envisagées soient précisées pour que le public puisse apporter sa contribution à l'amélioration du projet.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-fos-faster/>

# Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin

## Saisine de la CNDP

Le **27 octobre 2009**, le directeur général de la société Elengy a saisi la Commission nationale de ce projet. Le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin à Fos-sur-Mer, relatif à des équipements industriels et dont le coût prévisionnel des bâtiments et infrastructures est estimé à 200 millions d'euros, a fait l'objet d'un avis de publication portant sur ses objectifs et ses caractéristiques essentielles dans *La Tribune* et *La Provence* du **23 octobre 2009**, conformément aux articles L.121-8 II et R121-3 du Code de l'environnement. Il a pour objet de prolonger de 20 ans l'exploitation du terminal de Fos Tonkin avec une capacité de regazéification de 7 milliards de mètres cubes par an, en construisant un nouveau réservoir d'une capacité de 160000 mètres cubes ; les réservoirs existants en fin d'exploitation, seraient démantelés lors de la mise en œuvre du nouveau réservoir. Le projet envisage d'optimiser l'amarrage des méthaniers de 75 000 mètres cubes de capacité soit par l'adaptation de l'appontement existant, soit par la construction d'un nouvel appontement, à l'est de l'appontement actuel. Le **2 décembre 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle en a confié la présidence à Antoine Dubout, qui a également assuré la présidence du débat sur le projet de terminal méthanier Fos FASTER à Fos-sur-Mer (voir fiche projet p.45). Bernard Guedj, Michel Steiner et Georges Jais ont été nommés membres de la commission particulière de ce débat ainsi que Chloé Basville. À sa séance du **5 mai 2010**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

## Débat public

Le débat public a eu lieu du **6 septembre au 17 décembre 2010**. 1 038 personnes ont assisté aux huit réunions publiques. 7 947 connexions ont été comptabilisées sur le site Internet pour 25 883 pages lues, 9 cahiers d'acteurs ont été rédigés, 10 avis ont été déposés sur le site Internet de la CPDP et 86 questions ont été posées. La presse locale et régionale, tant écrite qu'audiovisuelle, s'est emparée du sujet. Par la suite, la sensibilisation massive des journalistes a permis de susciter au total 132 retombées médiatiques. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **17 février 2011** et le **16 février 2011** respectivement. La décision de la plupart des associations de ne pas participer au débat a évidemment eu comme conséquence de limiter le nombre de personnes ayant participé aux échanges. Cependant, l'ensemble des thèmes traités habituellement dans le cadre d'un débat concernant une installation industrielle, et en particulier un terminal méthanier, ont été abordés : visibilité de l'installation, atteintes à l'environnement et notamment au milieu marin, risques industriels vus souvent sous l'angle de leur accumulation au sein d'un même territoire, technologies mises en œuvre...

## Issue du débat

Le **4 avril 2011**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet par les études nécessaires à l'élaboration des dossiers de demandes d'autorisations administratives pour construire et exploiter le terminal de Fos Tonkin tel que projeté dans le projet « Cap ». Par lettre datée du 14 mai 2012, Elengy a établi un bilan des principales actions de concertations menées : une Commission locale d'information et d'échange (CLIE) et une participation à la concertation continue pour le développement durable de la Zone Industriale-Portuaire de Fos (voir fiche projet p. 12).



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-fos-tonkin/>

# Projet de prolongement du RER E à l'ouest

## Saisine de la CNDP

Le **18 décembre 2009**, Réseau Ferré de France (RFF) et le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) ont saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros, il consiste au prolongement de la ligne du RER E, qui relie les gares de Chelles-Gournay et de Tournan-en-Brie à Hausmann Saint-Lazare, vers l'Ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie en passant par la Défense. D'une longueur de 55 km, il comporterait 7,8 à 9,4 km d'infrastructures nouvelles en tunnel et 47 km d'infrastructures existantes réutilisées.

Ce projet est visé par l'article 14 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui dispose qu'« au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la région et les établissements publics compétents pourra figurer le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie ».

Le **3 février 2010**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a nommé Michel Gaillard, président de la commission particulière de ce débat. Le **7 avril 2010**, sur proposition de ce dernier, Marie-Françoise Sevrain, Olivier Guérin et Bruno de Trémolles ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

À sa séance du **7 juillet 2010**, la CNDP a considéré le dossier des maîtres d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public qui s'est déroulé du **1<sup>er</sup> octobre au 19 décembre 2010**.

10 réunions publiques ont rythmé ce débat, suscitant la rédaction de 48 cahiers d'acteurs et 26 000 visites sur le site Internet de la CPDP. Le débat s'est déroulé dans une ambiance sereine et a permis d'aborder une grande variété de thèmes.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **7 février 2011**. Le projet, attendu avec impatience, a été largement soutenu et approuvé. Il a suscité un intérêt au-delà du territoire immédiatement concerné. Les Conseils régionaux, comme les conseils économiques et sociaux normands se sont en effet exprimés sur ce projet. Le lien avec le projet de Ligne Nouvelle Paris-Normandie était déjà présent dans les discussions.

## Issue du débat

Le **9 février 2011**, le STIF a rendu publique sa décision de poursuivre le projet et les études y afférant sur la base des éléments présentés au débat. Le **17 mars 2011**, RFF a également rendu publique sa décision d'engager les études nécessaires à la mise en enquête d'utilité publique du projet.

À sa séance du **6 avril 2011**, la CNDP, à la demande du président de RFF, a désigné Michel Gaillard en qualité de garant de la bonne mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique.

La concertation post débat public s'est déroulée du 30 mai au 23 septembre 2011. Le 6 octobre, le garant a rendu son rapport au maître d'ouvrage et à la CNDP. L'enquête publique s'est déroulée du **16 janvier au 18 février 2012**. La déclaration d'utilité publique est attendue pour 2013.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://www.debatpublic-prolongement-rer-e.org>

# Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RN79-RN70 Montmarault - Mâcon - Chalon-sur-Saône

## Saisine de la CNDP

Le **17 février 2010**, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la mer et le secrétaire d'État chargé des Transports ont saisi la Commission nationale de ce projet. La mise à 2x2 voies avec statut de route express de la section comprise entre l'autoroute A71 à l'Ouest, sur la commune de Montmarault, et l'autoroute A6 à l'Est, deux branches se séparant à Paray-le-Monial et rejoignant l'autoroute A6 respectivement à Mâcon, par la RN79, et Chalon-sur-Saône par les RN 70 et 80, d'une longueur totale de 240 Km, n'est pas à proprement parler un projet nouveau dans la mesure où elle a été approuvée par une décision ministérielle du **3 août 1993**. La poursuite de réalisation du projet d'élargissement à 2x2 voies avec statut de route express de la RCEA entre les autoroutes A71 et A6 dans les conditions initialement prévues et déclarées d'utilité publique ne justifiait pas la saisine de la CNDP. Afin d'accélérer très sensiblement l'achèvement des travaux à l'horizon 2017, les ministres signataires de la saisine ont envisagé de créer une section autoroutière d'usage payant de 240 km, maintenant dans la mesure du possible le nombre et l'emplacement des échangeurs actuels avec les voiries locales. Cette contrainte conduit à sortir du périmètre concédé et à réaliser sous maîtrise d'ouvrage État la section allant de Ciry-le-Noble à Chalon-sur-Saône, d'un coût estimé à 200 millions d'euros. Le reste du projet avec caractéristiques autoroutières, serait réalisé en concession pour un coût de 1100 millions d'euros. Le **7 avril 2010**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet et a nommé Claude Brévan, présidente de la commission particulière de ce débat. Martine Lehmans-Lafon, Jean-Yves Audouin, Jean-Louis Chérel et Denis Viala ont été nommés membres de cette CPDP. Le **6 octobre 2010**, la CNDP a considéré comme suffisamment complet le dossier du maître d'ouvrage pour être soumis au débat public. À sa séance

du **3 novembre 2010**, la CNDP a décidé de demander un dire d'experts sur les aspects juridiques et financiers du projet.

## Débat public

Le débat s'est déroulé du **4 novembre 2010 au 4 février 2011**. La CPDP a animé 12 réunions publiques. Elle a défini le calendrier des réunions publiques avec la volonté de garantir un équilibre territorial, le débat public couvrant deux départements et deux régions. Ce débat a également suscité la rédaction de 23 cahiers d'acteurs et plus de 15 000 visiteurs sur le site Internet de la CPDP. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **29 mars 2011**. La longue histoire de ce projet a pesé sur la manière dont les différents acteurs se sont positionnés. La commission particulière a émis le souhait que les propositions alternatives de montage financier, les propositions d'aménagement de sécurité et les principaux amendements soient examinés de façon contradictoire, afin que les ministres disposent de tous les éléments d'appréciation avant leur prise de décision.

## Issue du débat

Le **24 juin 2011**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de retenir le principe de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par mise en concession autoroutière. Cette décision est parue au *Journal officiel de la République française* du **28 juin 2011**. Le **9 novembre 2011**, la CNDP a désigné José Thomas garant de la concertation post-débat public. Par décision du **7 mars 2012**, la Commission nationale a approuvé les dispositions du préfet de la région Auvergne pour assurer l'information et la participation du public. Par un communiqué du 23 septembre 2012, le ministre des Transports a annoncé la suspension des réflexions menées localement sur la mise en concession autoroutière et lancé une mission d'évaluation sur les alternatives possibles à cette mise en concession.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-rcea.org>



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

## Saisine de la CNDP

Le **31 mars 2010**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût variant de 1,4 à 3,5 milliards d'euros, il consiste en la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle, d'une longueur de 16 à 32 km et, selon les variantes présentées, reliant la ligne Atlantique aux autres lignes à grande vitesse qui desservent le sud-est, l'est et le nord de la France. Ce projet comporte aussi la création d'une gare au niveau de l'aéroport d'Orly. À sa séance du **5 mai 2010**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a nommé François Perdrizet président de la commission particulière de ce débat. Michèle Tilmont et Camille Saisset ainsi que Olivier Klein et Jacques Ducout ont été nommés membres de la CPDP. Le **1<sup>er</sup> décembre 2010**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat.

## Débat public

Le débat s'est déroulé du **9 décembre 2010 au 20 février 2011** et du **4 avril au 20 mai 2011**. Près de 2000 personnes ont assisté aux 13 réunions publiques, près de 1000 personnes ont suivi au moins une réunion en direct sur le site Internet de la CPDP qui a totalisé près de 2 000 connexions et 135 questions. 74 cahiers d'acteurs ont été publiés. Paradoxalement, le relais de la presse a été très discret.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **12 juillet 2011**. La richesse des avis et la diversité des questions et contributions portées au débat ont confirmé l'intérêt des acteurs pour ce débat. L'interconnexion a été jugée opportune mais les avis ont divergé en fonction des scénarios. RFF a proposé qu'un dispositif de concertation soit mis en place après le débat public.

## Issue du débat

Le **22 septembre 2011**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre le projet. Il s'est engagé à assurer la faisabilité du projet, à approfondir les études et à mettre en place une concertation post-débat. Par décision de la CNDP du **9 novembre 2011**, Michèle Tilmont a été désignée garante de cette concertation. Le dispositif mis en place par RFF a dans un premier temps consisté à envoyer un questionnaire à environ 200 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. L'enquête publique est prévue pour 2014 et la mise en service est attendue pour 2020.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org>

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

## Saisine de la CNDP

Le **16 avril 2010**, le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et le Secrétariat d'État chargé des Transports ont saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé entre 178 et 282 millions d'euros, il consiste en la construction d'une nouvelle piste, d'une longueur de 2 600 mètres, convergente par rapport à la piste existante et construite en partie sur des remblais à l'intérieur du lagon. Deux scénarios ont été proposés par le maître d'ouvrage : l'un prévoyant dans un premier temps le prolongement de la piste existante puis la création d'une piste convergente de 2 600 mètres ; l'autre prévoyant la création d'une piste convergente à partir de l'extrémité de la piste existante.

Le **2 juin 2010**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Le **7 juillet 2010**, Anziza Moustoifa a été nommée présidente de la Commission particulière. Nadira Maleck-Bertrand, Zoubair Ben Jacques Alonzo, Franck Madjid, Jean Van Oost, Martial Henry et Mohamed Moindjié en ont été nommés membres.

Le **6 avril 2011**, répondant à la demande du directeur général de l'aviation civile et sur proposition de la présidente de la CPDP, la Commission nationale a prolongé de deux mois le délai de présentation du dossier du débat.

## Débat public

Le **8 juin 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat qui s'est déroulé du **27 juin au 11 décembre 2011**. 21 réunions publiques ont été organisées, 6 cahiers d'acteurs et 5 500 visites sur le site de la CPDP ont été recensés.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **9 février 2012** et le **8 février 2012**.

Le débat a rencontré un vif intérêt auprès de la population, se prolongeant sur la thématique des conditions de vie de la société mahoraise. Il a révélé le souhait de la population de voir intégrer ce projet dans une réflexion globale sur l'aménagement et le développement de Mayotte.

## Issue du débat

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 par le lancement d'études complémentaires pour les deux scénarios afin d'en affiner la comparaison.

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



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://www.debatpublic-pistelanguemayotte.org/>

# Projet de réseau de transport public du Grand Paris

## Saisine de la CNDP

Le **3 juin 2010**, conformément à l'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010, la Commission nationale a été saisie de ce projet.

La double boucle du RTPGP proposée au débat public est destinée à desservir aussi bien le cœur de l'agglomération parisienne que les territoires de proche, moyenne et lointaine couronnes. À cette fin, trois liaisons ont été présentées : l'une de l'aéroport de Roissy à celui d'Orly via Saint-Denis Pleyel et Paris ; une deuxième de Roissy à Orly via La Défense ; une troisième du Bourget à La Défense par l'est et le sud.

Ces trois lignes de métro automatique sont jalonnées d'une quarantaine de gares nouvelles dont 85 % assurent une correspondance avec un autre mode de transport en commun existant ou prévu. Roulant à une vitesse moyenne de 65 km/h, elles sont destinées à améliorer les liaisons de banlieue à banlieue, tout en réduisant notablement les temps de parcours.

Un projet de loi avait prévu initialement de confier simplement l'organisation d'une concertation sur le RTPGP au préfet de région et de ne pas soumettre à débat le projet Arc Express, porté par la région Ile-de-France. Ces dispositions ont suscité une mise au point de la CNDP s'étonnant de sa mise à l'écart et rappelant les règles du droit commun. Cette initiative, approuvée par de nombreux acteurs de la vie politique et sociale, a été comprise par les parlementaires qui, confiant in fine l'organisation du débat à la Commission nationale, sont revenus aux principes posés par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité. C'est ainsi que l'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté fin mai 2010 la loi « relative au Grand Paris », promulguée le **3 juin 2010**, qui dispose par ailleurs que la CNDP devait, dans un délai de quatre mois, lancer conjointement ce débat avec celui du projet Arc Express.

Saisie de facto, la Commission nationale a, le **2 juin 2010**,

nommé François Leblond, président de la commission particulière du débat public (CPDP), puis, le 7 juillet, les membres de cette dernière : Christine Uribarri, Joëlle Fodor Eskenazi, Lamia Abdel Naby, Laurence Henriot, Marie-Bénédicte Aguila, Marie-Laure Jousset, Claude Bernet, Henri Watissée, Paul Carriot, Michel Rostagnat et Didier Serrat. Elle a arrêté le calendrier du débat en fixant des dates identiques à celle du débat Arc Express, du fait de leur lancement conjoint.

Lors de sa séance du **28 juillet 2010**, elle a examiné le dossier de présentation du projet proposé par la Société du Grand Paris, maître d'ouvrage, et demandé que certains points soient explicités pour une meilleure information du public, notamment les questions relatives au financement. Ayant reçu les précisions demandées, la CNDP a, le **1<sup>er</sup> septembre 2010**, considéré le dossier comme suffisamment complet pour être soumis au débat public ; elle a parallèlement approuvé les modalités d'organisation de ce dernier qui prévoyaient à l'origine la tenue de 51 réunions publiques.

## Débat public

Le débat s'est déroulé du **30 septembre 2010 au 31 janvier 2011**. Ce débat coordonné avec le débat public sur le projet Arc Express a été exemplaire à plus d'un titre. Il a permis à plus de 15 000 personnes de s'informer et de s'exprimer à l'occasion de 55 réunions publiques dont 12 communes avec le projet Arc Express, environ 170 000 connexions Internet, 255 cahiers d'acteurs, 835 questions, 151 avis et 171 contributions. L'écho que lui a réservé la presse écrite comme audiovisuelle a fortement contribué à sensibiliser des millions de Franciliens non seulement sur les difficultés de leur système de transport et les solutions susceptibles de les surmonter mais aussi sur l'aménagement à venir de leur région. Pour la première fois, les élus se sont impliqués en masse dans cet exercice de démocratie de proximité. →



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org>

→ Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **31 mars 2011**. Tous les acteurs concernés se sont exprimés. Si les élus se sont manifestés en majorité, les efforts déployés par la commission particulière pour recueillir davantage la parole des particuliers ont été couronnés de succès. Rares ont été les débats publics ayant donné lieu à autant de prises de positions, de propositions ou de commentaires illustrant l'intérêt que ce débat a suscité parmi les Franciliens. En ce sens, il s'est avéré à la fois exemplaire et instructif. Dans son bilan, le président de la CNDP souligne que l'utilité du débat ne s'est pas limitée à éclairer les chemins parcourus par l'État et la région aboutissant au protocole d'accord du 26 janvier. Il les a aussi raccourcis et a surtout conduit au compromis.

### Issue du débat

Tirant les enseignements du débat, les deux partenaires sont parvenus cinq jours avant la clôture des échanges en public, à un accord qu'ils ont qualifié d'«historique». Le «protocole entre l'État et la région relatif aux transports publics en Ile-de-France» en date du **26 janvier 2011** a apporté des éléments de décision. Selon ce protocole, l'État et la région ont décidé de porter ensemble à la connaissance de la CNDP, une contribution conjointe sur «les évolutions qui pourraient être apportées aux projets soumis aux débats publics en cours». Elle concerne les tracés du projet de rocade, intitulé dorénavant «Grand Paris Express», le financement des investissements, la coordination entre le STIF et la Société du Grand Paris, la mise en œuvre du SDRIF, la gouvernance de la SGP et les modalités de suivi du protocole. Cet accord a dressé également la liste des gares supplémentaires retenues, tout en précisant leur caractère définitif ou optionnel. Ce protocole a permis de répondre notamment à l'un des soucis primordiaux de la région et du public en arrêtant les modalités de participation financière de l'État au plan régional de mobilisation pour les transports.



### Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-reseau-grandparis.org>

Le **31 mai 2011**, la Société du Grand Paris a rendu public l'acte motivé prévu par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, dans lequel elle expose les enseignements du débat public et des avis des personnes consultées, les modifications apportées à la configuration générale du réseau, à l'insertion du projet territoire par territoire, en matière de modalités d'exploitation ainsi que le schéma d'ensemble présentant les tracés, lignes et implantations des gares. Y sont également précisés, les réseaux de transport complémentaires, les principes d'exploitation et de maintenance, les prévisions de trafics, déplacements et conditions d'accessibilité des territoires. Les conditions de mise en œuvre, de coût et de financement du réseau sont explicitées. Enfin, le processus de concertation avec le public ainsi que la coordination entre le STIF et la SGP sont mis à jour.

Le **24 août 2011**, le Conseil d'État l'ayant approuvé, le décret n°2011-1011 portant approbation du schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris a été publié. La Société du Grand Paris a mis en place un comité stratégique le 9 mars 2012. Ce comité a pour mission d'émettre des avis et des propositions au conseil de surveillance qui pourra lui aussi solliciter le comité sur ses thématiques de travail. Le **4 avril 2012**, la Commission nationale a désigné Henri Watissée en qualité de garant de la concertation postérieure au débat public. Le 27 juin, la SGP a soumis à la CNDP les modalités d'informations et de participation du public qu'elle souhaitait mettre en œuvre dans le cadre de la concertation sur le tronçon Pont-de-Sèvre-Noisy-Champs (ligne Rouge Sud). Le **4 juillet 2012**, la CNDP a approuvé ces modalités, appelant à rendre public le compte-rendu de la concertation et à le joindre au dossier d'enquête publique. 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 de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille

## Saisine de la CNDP

Le **30 novembre 2010**, Réseau de Transport d'Électricité (RTE) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 95 millions d'euros, il consiste à renforcer l'axe en double circuit de la ligne à 400 000 volts entre le sud de Lille et le nord-ouest d'Arras. Il vise à attribuer à la ligne existante à simple circuit une capacité de 4 600 MW, répartie sur deux circuits.

Le **5 janvier 2011**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Michel Giacobino a été nommé président de la Commission particulière. Claude Brûlé, Pierre Lorent, Elisabeth Campagnac, Violette Le Quéré-Cady et Ariane Métails en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **6 juillet 2011**, la CNDP a estimé le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public sous réserve que soient présentés et mis en discussion à l'occasion du débat les mesures compensatrices et leur coût. Le débat s'est déroulé du **12 octobre 2011 au 13 février 2012**. Durant ce débat, 9 réunions publiques ont été organisées, 16 cahiers d'acteurs ont été rédigés et environ 7500 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 hautes tensions.

Ce débat a permis à RTE de compléter ses informations et de prendre à cette occasion divers engagements.

## Issue du débat

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. Bernard Fery a été nommé garant de la concertation post-débat public le **5 septembre 2012**.

Une première phase de concertation est prévue pour une durée de douze à dix-huit mois afin de déterminer plus finement l'aire d'étude et le fuseau de moindre impact. Une seconde phase, d'une durée de six à neuf mois, portant sur le tracé de détail et les mesures compensatrice est également en projet.

La phase de concertation post-débat public a été engagée en **septembre 2012** et porte sur la période allant jusqu'à l'enquête publique (période d'une durée de l'ordre de vingt à vingt-quatre mois). Cette concertation permettra de déterminer d'ici à **l'automne 2013** le fuseau de moindre impact, puis le tracé général et les caractéristiques du projet ainsi que les mesures compensatoires jugées nécessaires, toutes choses en vue d'une enquête publique au 2<sup>e</sup> semestre 2014.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://www.debatpublic-lillearrastht.org/>

# Projet de programme d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon - Aqua Domitia

## Saisine de la CNDP

Le **29 décembre 2010**, BRL, Compagnie nationale d'aménagement du Bas Rhône et du Languedoc, a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût variant entre 150 et 250 millions d'euros, il prévoit la réalisation de différents maillons successifs d'une conduite hydraulique enterrée, du sud de Montpellier jusqu'au sud de Narbonne. L'objectif de ce projet est d'apporter une ressource complémentaire pour sécuriser les besoins liés à une croissance démographique soutenue et d'alimenter en eau brute les secteurs déficitaires pour la production d'eau potable. Suite à la saisine du **1<sup>er</sup> juillet 2009** considérée irrecevable en l'état en l'absence des résultats des études menées dans le cadre des Schémas d'aménagement et de gestion des eaux, la CNDP s'est prononcée le **2 février 2011** en faveur de l'organisation d'un débat public sur ce projet. Philippe Marzolf a été nommé président de la Commission particulière, Claude-Sylvain Lopez, Mireille Leteur et Cécile Valverde en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **7 septembre 2011**, la CNDP a estimé le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis

au débat public qui s'est déroulé 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 respectivement le **9 février 2012** et le **8 février 2012**. Le débat, du fait de la spécificité 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 l'innocuité de l'eau.

## Issue du débat

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. Le maître d'ouvrage a souhaité mettre en place un dispositif d'information et de concertation.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://debatpublic-aquadomitia.org/>

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

## Saisine de la CNDP

Le **13 janvier 2011**, Voies Navigables de France (VNF) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 200 millions d'euros, il vise à étendre le réseau navigable à grand gabarit du bassin de la Seine et à accroître les échanges de marchandises par voie fluviale.

Il s'agit d'aménager un tronçon de 27 km à partir de l'écluse de la Grande Bosse en Seine-et-Marne, de telle sorte que des péniches à grand gabarit puissent accéder aux ports de Nogent-sur-Seine, dans le département de l'Aube. Cet aménagement permettrait de relier, sans rupture de charge, Nogent-sur-Seine au bassin parisien et au-delà, aux ports du Havre et de Rouen et, via le futur canal Seine-Nord-Europe, aux grands ports maritimes de l'Europe du nord.

Le **2 mars 2011**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Patrick Legrand a été nommé président de la Commission particulière. Gérard Riou, Paul Carriot, Daniel Collard, Hugo Cosquer, Isabelle Jarry et Chantal Sayaret en ont été nommés membres.

Le **7 septembre 2011**, répondant à la sollicitation du directeur général de Voies Navigables de France et sur proposition de Patrick Legrand, la Commission nationale a prolongé de 2 mois le délai de présentation du dossier du débat.

## Débat public

Le **5 octobre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public qui s'est déroulé du **2 novembre 2011 au 17 février 2012**. La participation et l'information du public ont été assurées par 11 réunions publiques organisées durant ce débat. 30 cahiers d'acteurs ont été réalisés et près de 10 000 visites du site Internet de la CPDP ont été recensées.

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.

## Issue du débat

Le **29 juin 2012**, le maître d'ouvrage 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. Le **5 septembre 2012**, la CNDP a désigné Paul Carriot garant de cette concertation post-débat.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://www.debatpublic-petiteseinegrandgabarit.org/>

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

## Saisine de la CNDP

Le **17 janvier 2011**, Réseau Ferré de France (RFF), a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé entre 12,2 et 14 milliards d'euros, il consiste à relier Paris à Lyon par une nouvelle ligne de 500 km passant par les régions Auvergne, Bourgogne et Centre. À terme, il vise à assurer un temps de parcours inférieur à 2 heures entre Paris et Clermont-Ferrand et à améliorer la desserte de Bourges.

Le **2 mars 2011**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Michel Gaillard a été nommé président de la Commission particulière. Claude Leroi, Olivier Klein, Bruno de Tremiolles, Arlette Dubois-Besnard, Liliane Pautrot et Marie-Françoise Sevrain en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **6 juillet 2011**, la CNDP 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 14 000 personnes lors des 27 réunions publiques organisées, suscitant la rédaction de 220 cahiers d'acteurs et la présence de près de 80 000 visiteurs sur le site Internet de la CPDP. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics

le **20 mars 2012**. Une exceptionnelle mobilisation a été soulignée lors de ce débat ainsi qu'une forte implication des élus et des collectivités territoriales. Le projet a reçu un large soutien du public en raison de sa dimension d'aménagement du territoire. En revanche, de nombreux points sont restés en suspens tels que le tracé ; de fortes préoccupations essentiellement environnementales et financières ont été relevées par l'assistance.

## Issue du débat

Le **7 juin 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. RFF a souhaité déployer un dispositif d'information et de concertation dont le fonctionnement est encadré par une charte et garanti par une personnalité indépendante, Mélanie Goffi, désignée par la Commission nationale le **4 juillet 2012**. Cette concertation a appliqué la charte pour la conduite de la concertation adoptée par le conseil d'administration de RFF le 12 mai 2011. Elle s'est faite dans le cadre de l'étape préliminaire aux études préalables à l'enquête d'utilité publique et durera un an.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://debatpublic-lgv-pocl.org/>



# Projet d'aménagement de la Bassée

## Saisine de la CNDP

Le **26 janvier 2011**, L'EPTB Seine Grands Lacs (Établissement public territorial de bassin) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 495 millions d'euros et situé aux portes de l'Île-de-France, il vise à compléter le dispositif existant de protection de la région face au risque inondation.

Cet aménagement serait constitué de zones de stockage délimitées par des digues hautes de 1,5 mètre à 4,70 mètres, construites dans la plaine de la Bassée entre Bray-sur-Seine et Marolles-sur-Seine. L'objectif principal du projet serait ainsi d'abaisser les niveaux de crue et de limiter les dommages associés à ces crues.

Le **2 mars 2011**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Patrick Legrand a été nommé président de la Commission particulière. Jacques Arnould, Gérard Riou, Graziella Luisi, Marie Pittet, Chantal Sayaret et Isabelle Jarry en ont été nommés membres.

Le **7 septembre 2011**, répondant à la sollicitation du président des Grands Lacs de Seine et sur proposition de Patrick Legrand, la Commission nationale a prolongé de deux mois le délai de présentation du dossier du débat.

## Débat public

Le **5 octobre 2011**, la Commission nationale du débat public a estimé le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public qui s'est déroulé du **2 novembre 2011 au 17 février 2012**. 14 réunions publiques ont été organisées, 20 cahiers d'acteurs et 8000 visites sur le site Internet de la CPDP ont été comptabilisés.

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 d'intégration du projet d'aménagement de la Bassée dans une politique globale de gestion des risques liée aux inondations.

## Issue du débat

Le **14 juin 2012**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre les études sur le projet en tenant compte des propositions faites durant le débat.

Le maître d'ouvrage a décidé de mettre en service d'ici à 2020 un casier pilote, sous réserve de l'accord de l'État et de l'obtention des financements nécessaires. L'EPTB Seine Grands Lacs proposerait également à l'État la labellisation d'un plan d'actions de prévention des inondations sur le territoire des quatre départements membres de l'EPTB. Enfin, un projet de reconnexion des délaissés de la Seine serait conduit en maîtrise d'ouvrage partagée avec VNF. Le calendrier de la restauration environnementale ne serait pas modifié.

Une concertation spécifique sur le choix du casier pilote devrait avoir lieu au printemps 2013 avant que le conseil d'administration du maître d'ouvrage ne prenne sa décision, prévue pour juin 2013, sur l'ensemble du calendrier. Par décision de la CNDP, le **7 novembre 2012**, Paul Carriot a été nommé garant de la concertation post-débat.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-crueseinebassée.org/>

# Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

## Saisine de la CNDP

Le **2 mars 2011**, Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale de ce projet.

La construction de la ligne de transport rapide entre Paris et la Normandie, dont le coût est estimé entre 10 et 15 milliards d'euros, vise à relier Paris au Havre par Mantes et Rouen. Le projet a pour but d'améliorer l'accessibilité de la Normandie et de contribuer à faire de la vallée de la Seine un axe de développement du Grand Paris, et du Havre le port de la capitale.

Le **6 avril 2011**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Olivier Guerin a été nommé président de la Commission particulière. Jean-Philippe Bloch, Pierre-Gérard Merlette, Marie-Françoise Cornieti et Dominique Simon en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **7 septembre 2011**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public. Il s'est déroulé du **3 octobre 2011 au 3 février 2012**, 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 et la conduite d'une expertise complémentaire sur l'amélioration des lignes existantes, démontrant ainsi l'intérêt du public pour ce projet. Cependant, quelques points sont apparus aux yeux du public comme trop peu éclairés tels que le coût et les modalités du financement ou encore ceux sur les conditions d'exploitation de cette ligne.

## Issue du débat

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. RFF a souhaité déployer un dispositif d'information et de concertation dont le fonctionnement sera encadré par une charte et garanti par une personnalité indépendante désignée par la CNDP. Cette décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le **24 juin 2012**.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-lnpn.org/>

# Projet d'extension du Port de Jarry à la Guadeloupe

## Saisine de la CNDP

Le **25 mars 2011**, le Port Autonome de la Guadeloupe a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé à 160 millions d'euros, il prévoit la construction d'un hub de transbordement de marchandises conteneurisées au Port de Jarry. Il consiste en la réalisation d'un quai de 350 mètres de longueur, la construction de 19 à 25 hectares de terre-pleins par remblaiement ainsi que l'aménagement des accès maritimes du port par dragage.

Le **6 avril 2011**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Jean-Claude Degras a été nommé président de la Commission particulière. Moïse Flessel, Jacques Portecop, Marie-Laure Blonbou et Myriam Lubino-Bissainte en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat qui s'est déroulé du **5 octobre 2011 au 31 janvier 2012**.

Il s'est articulé autour de 20 réunions publiques rassemblant près de 800 participants et 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.

## Issue du débat

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.

Le **4 juillet 2012**, la CNDP a nommé Jean-Claude Degras garant de la concertation post-débat et de l'information du public pendant la phase postérieure au débat jusqu'à l'enquête publique sur le projet.

Le **28 septembre 2012**, le conseil d'administration du Port Autonome de la Guadeloupe a décidé de retenir l'option 4, soumise au débat public, de la réaliser en deux phases et a autorisé l'engagement des démarches administratives nécessaires à la mise en œuvre de la phase 1 du projet retenu.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-portguadeloupe.org/>

# Projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes

## Saisine de la CNDP

Le **20 avril 2011**, Électricité de France (EDF) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé à 650 millions d'euros, il vise à créer un stockage de gaz naturel en aménageant des cavités étanches à très grande profondeur dans l'un des dômes de sel identifié dans le sous-sol landais sur les communes de Pouillon et Mimbaste. Il poursuit l'objectif de couvrir les besoins saisonniers de modulation, d'assurer la sécurité d'approvisionnement des clients et de répondre aux besoins d'alimentation des centrales thermiques. Le **4 mai 2011**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Claude Bernet a été nommé président de la Commission particulière, Jean Crespon, Marie-Bénédicte Aguila-Baldit, Sylvie Clarimont et Claire de Loynes en ont été nommés membres.

## Débat public

Le **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat qui s'est déroulé du **20 octobre 2011 au 31 janvier 2012**. Il s'est structuré autour de 9 réunions publiques, 14 cahiers d'acteur et près 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 ce projet. Le maître d'ouvrage s'est engagé à respecter les engagements énoncés publiquement et à poursuivre le dialogue avec les publics concernés.

## Issue du débat

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 dans sa décision le souhait de mettre en œuvre un processus de concertation garanti par une personnalité indépendante nommée par la CNDP en cas de poursuite du projet.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debatpublic-gaz-salinsdeslandes.org/>

# Projets de nouvelle route du littoral et projet de tram-train à La Réunion

## Saisine de la CNDP

La Commission nationale a reçu le **16 juillet 2003** la saisine du conseil régional de La Réunion sur le projet de tram-train régional entre Saint-Paul et Saint-Benoît et, le **4 août 2003**, celle du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, sur le projet de nouvelle liaison routière entre Saint-Denis et La Possession. Par lettre du **12 novembre 2003**, le conseil régional et le ministère de l'Équipement ont saisi conjointement la CNDP de ces deux projets.

Le projet de Transport en commun en site propre (TCSP), d'un coût évalué entre 1,3 et 1,5 milliard d'euros, consiste en la création d'un système de tramway régional rapide par voie ferrée, dit « tram-train », sur 72 km, entre Saint-Paul, Saint-Denis et Saint-Benoît. Le projet de nouvelle liaison routière sécurisée entre Saint-Denis et l'ouest de l'île de La Réunion, dont le coût est évalué à 1 milliard d'euros, consiste en la création d'une route express à 2x2 voies entre La Possession et Saint-Denis, sur 12 km, dont la plus grande partie en tunnel, en viaduc ou en digue sur la mer. Les deux projets pourraient avoir un tronçon commun sur une partie d'ouvrage en mer.

Le **10 septembre 2003**, la Commission nationale a considéré que les projets devaient donner lieu à un débat unique, en soulignant toutefois qu'il appartenait aux deux maîtres d'ouvrage, région d'un côté et État de l'autre, de se rapprocher pour présenter un dossier de saisine conjoint. Georges Mercadal a été désigné pour suivre la préparation et le déroulement de ce débat. Le **3 décembre 2003**, considérant que le complément de saisine adressé conjointement par les deux maîtres d'ouvrage était satisfaisant, la Commission nationale a confirmé qu'il y avait lieu d'organiser un débat public unique sur ces deux projets, et en a confié l'organisation conjointement aux deux maîtres d'ouvrage. René Robert a été désigné président de la Commission du débat public.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

## Débat public

Le **7 juillet 2004**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **2 septembre 2004**

au **19 novembre 2004**. Les outils d'information, comme un site Internet et un système de questions-réponses ont permis d'informer tous les publics concernés. Deux numéros du *Journal du débat* ont été diffusés, six réunions publiques, quatre ateliers thématiques et neuf auditions en séance publique ont été organisés et une contribution des jeunes, préparée avec le milieu éducatif sur les différentes problématiques soulevées, a été présentée lors de la réunion de clôture, le 19 novembre 2004.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **19 janvier 2005**.

## Issue du débat

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, les deux maîtres d'ouvrage ont rendu publiques leurs décisions quant à la poursuite du projet.

Le **30 mars 2005**, le conseil régional de La Réunion a décidé de réaliser un tram-train de Saint-Benoît à Saint-Joseph, via Saint-Denis. Le **11 avril 2005**, le ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a décidé de mener des études sur la sécurité et le niveau de service permettant d'améliorer la liaison routière entre Saint-Denis et La Possession, en examinant les possibilités de réaliser un aménagement le long du littoral et en recherchant un passage par les Hauts. Le projet a finalement été suspendu.

Le **15 février 2011** le président du Conseil régional de la Région Réunion a saisi la Commission nationale du projet de création d'une nouvelle liaison routière comportant cette fois-ci une offre de transport en commun à haut niveau de service, entre Saint-Denis et La Possession, d'une longueur de 12 km. Le **6 avril 2011**, la CNDP a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public. Le projet de tram-train est lui en suspens.

# Projet d'aménagement routier de l'itinéraire Caen-Flers (section Boulon-Flers)

## Saisine de la CNDP

Le **4 août 2003**, le conseil général du Calvados et le conseil général de l'Orne ont saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 281 millions d'euros, il consiste à réaliser un aménagement à 2x2 voies des routes départementales RD562 - RD962 entre Boulon et Flers, dans le prolongement de la déviation à la sortie de Caen, destiné à relier le premier bassin d'emploi de la région de Basse-Normandie (Caen) au troisième bassin (Flers-Condé-sur-Noireau).

Le **8 octobre 2003**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public et d'en confier l'animation aux Maîtres d'ouvrage. Georges Mercadal a été désigné pour suivre la préparation et le déroulement de ce débat public. Le 9 février 2004, les conseils généraux du Calvados et de l'Orne ont nommé Bernard Gaasch président de la Commission du débat public, chargé de l'organisation de ce débat avec l'aide de ses membres : Antoine Bodenes et Gérard Debout.

## Débat public

Le **7 avril 2004**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public ; elle a approuvé le calendrier du débat du **30 avril 2004 au 2 juillet 2004** et en a fixé les modalités. Les outils d'information tels qu'un site

Internet interactif (2000 visites), un système de questions-réponses et des fiches de contributions au débat (300) ont permis l'expression et l'information de tous les publics concernés. Au total plus de 1 000 personnes ont assisté aux 6 réunions publiques thématiques organisées durant le débat.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **15 juillet 2004**.

## Issue du débat

Conformément aux dispositions de l'article L.121-13 du Code de l'environnement, les deux maîtres d'ouvrage ont rendu publiques leurs délibérations quant à la poursuite du projet. Le conseil général de l'Orne, lors de sa séance du **24 septembre 2004**, a décidé « d'approuver le tracé envisagé pour le prolongement nord-ouest de la déviation de Flers », et le conseil général du Calvados, lors de sa séance du **22 novembre 2004**, de poursuivre le principe de réalisation de l'itinéraire Caen-Flers.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-caen-flers>

# Projet Georges Besse II de renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium à Tricastin

## Saisine de la CNDP

Le **9 avril 2004**, le groupe AREVA a saisi la Commission nationale de ce projet.

Élaboré en relation étroite avec le ministère de l'Économie, des Finances et de l'Industrie, il consiste en la construction à l'horizon 2012-2015 d'une nouvelle usine d'enrichissement de l'uranium, succédant à l'usine actuelle Georges Besse, sur le site du Tricastin, sur la commune de Bollène dans le département de la Drôme, sans en modifier les limites existantes. Cette nouvelle usine, baptisée Georges Besse II, comportera dans un premier temps deux unités d'enrichissement, puis une troisième; elle utilisera la technologie de centrifugation et s'inscrira dans la continuité socio-économique de Georges Besse. Son coût est estimé à 3 milliards d'euros.

Le **5 mai 2004**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet, et d'en confier l'animation au maître d'ouvrage AREVA. Georges Mercadal, Yves Mansillon et Charles Gosselin ont été désignés pour suivre la préparation et le déroulement de ce débat public. Sur recommandation de la CNDP, le groupe AREVA a constitué une commission de pilotage du débat public chargée de l'animation du débat. La présidence de cette commission a été confiée en juin 2004 à Jean-Paul Frouin, qui l'a ensuite constituée des membres suivants: Jean-Claude Darras, Didier Houi et Guy de Manheulle. La commission de pilotage a adressé régulièrement des notes sur la préparation et le déroulement de ce débat; elle a également été en contact direct avec la CNDP durant le débat public.

## Débat public

Le **7 juillet 2004**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public; elle en a fixé le calendrier

**du 1<sup>er</sup> septembre au 22 octobre 2004**. Durant ces sept semaines de débat, outre la mise en place d'outils d'information et d'expression comme un site Internet comptabilisant plus de 1 500 visites et un système de questions-réponses, huit réunions publiques ont été organisées dans les départements de la Drôme, de Vaucluse, du Gard et de l'Ardèche, ainsi que des expositions itinérantes d'information organisées dans six communes de ces départements; trois numéros du Journal du débat ont été distribués, sept contributions d'acteurs ont été produites et des permanences en mairies ont été tenues dans trois communes. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **20 décembre 2004**.

## Issue du débat

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, AREVA a rendu publique le **21 février 2005** sa décision de poursuivre son programme de remplacement de l'usine actuelle Georges Besse par l'usine Georges Besse II.

En janvier 2006, les travaux de construction de l'unité Sud ont débuté. Les enquêtes publiques relatives au projet se sont déroulées du **12 juin au 21 juillet 2006**.

Le **14 décembre 2010**, la nouvelle usine a été inaugurée. La mise en activité de l'unité Nord est prévue pour 2012.

Le 7 juin 2012, l'usine Georges Besse I a arrêté toute activité, laissant l'usine Georges Besse II prendre seule le relais.

AREVA prévoit d'atteindre la pleine capacité de production de 7,5 millions d'unités de travail de séparation (UTS) en 2016.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdg-gebesse2>

# Projet de développement portuaire de Bastia

## Saisine de la CNDP

Le **3 mars 2006**, la Collectivité territoriale de Corse a saisi la Commission nationale de ce projet.

Le plan de développement du port de commerce de Bastia présente deux volets : des aménagements sur le site actuel, de manière à le rendre plus fonctionnel et accroître ses capacités d'accueil (construction d'un poste à quai sud, réalisation d'une première tranche d'extension du terre-plein nord, rescindement du quai 3, démolition du tenon poste 8, dragage du bassin saint Nicolas) prévus à l'horizon 2010 et la réalisation d'un nouvel équipement portuaire au sud de la commune, à la Carbonite. Le coût du projet est estimé à 213 millions d'euros.

Le **5 avril 2006**, la Commission nationale a considéré que le projet devait donner lieu à un débat organisé par le maître d'ouvrage, animé par une personnalité indépendante. Georges Mercadal a été chargé de suivre la préparation du débat.

Le **5 juillet 2006**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour le débat, dès lors qu'il comporterait une analyse juridique plus précise sur la protection des posidonies. Maurice Joubert a été désigné président de la commission de pilotage du débat public. Sur sa proposition, Jean-Claude Darras et Yves Poggi, ont été désignés membres de la commission de pilotage.

## Débat public

La CNDP a fixé le calendrier du débat du **6 mars au 16 mai 2007**. Le déroulement du débat et les outils de communication (site Internet, système de questions-réponses) ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant le débat, six réunions publiques ont été organisées et le site Internet a recensé près de 4 500 visites, la brochure présentant le débat et la synthèse du dossier ont été diffusés à 4 500 exemplaires ; le dossier du projet à 3 000 exemplaires.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **10 juillet 2007**. Le débat public a permis d'aborder toute la gamme des questions liées au projet de développement portuaire de Bastia : l'opportunité du projet, la localisation et les caractéristiques du projet, les conséquences et les impacts, le financement et les suites données au débat.

## Issue du débat

Le **26 septembre 2007**, la Collectivité territoriale de Corse a rendu publique sa décision quant à la poursuite du projet et a décidé de réaliser le développement du port de Bastia sur le site de la Carbonite. Elle a autorisé le président du conseil exécutif de Corse à désigner un comité scientifique indépendant pour suivre les phases d'études du projet, proposer des mesures d'accompagnement environnementales et assurer un suivi de la mise en œuvre des mesures arrêtées, engager une étude financière pour proposer un plan de financement et mettre en place un dispositif de poursuite de la concertation.

Elle a décidé qu'un rapport d'étape des études et des procédures engagées sur le projet serait présenté à l'Assemblée de Corse après la décision du ministre chargé de la Protection de la Nature sur l'autorisation exceptionnelle d'atteinte à une espèce protégée. Les réunions du comité scientifique ont débuté le 18 mai 2010. 4 nouvelles études ont été demandées pour compléter le projet, relatives à la qualité de l'air, au milieu marin, aux courants et à la sédimentologie. En juin 2010 a été décidé l'abandon de la création du poste sud à vocation mixte pour l'accueil des ferries et des bateaux de croisière de 220 mètres, ainsi que celle d'un terre-plein Nord, de 22 000 m<sup>2</sup>. Cependant, la partie de terre-plein associée au projet du quai sud est maintenue. Le projet de nouvel équipement portuaire sur le site de la Carbonite est également maintenu.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



# Projet de réalisation des Villages Nature de Val d'Europe

## Saisine de la CNDP

Le **14 septembre 2010**, l'Établissement Public d'Aménagement de Marne-la-Vallée EPAFRANCE et la société Les Villages Nature de Val d'Europe ont saisi la Commission nationale de ce projet. Né de la collaboration depuis 2003 entre le promoteur privé, la société Les Villages Nature de Val d'Europe, et l'aménageur public du secteur IV de Marne-la-Vallée, EPAFRANCE, le projet Villages Nature prévoit la création d'une destination touristique d'envergure européenne au sud est de Marne-la-Vallée sur les communes de Bailly-Romainvilliers et Villeneuve-le-Comte en Seine-et-Marne. Son Plan d'action durable vise à limiter au maximum son empreinte écologique et à créer des partenariats locaux. D'un coût prévisionnel de 650 millions d'euros, il prévoit des hébergements et des espaces récréatifs permettant de sensibiliser les visiteurs à la protection de la nature. Le **6 octobre 2010**, la CNDP a considéré, que le projet devait donner lieu à un débat organisé par les maîtres d'ouvrage. Patrick Legrand a été désigné pour suivre la préparation et le déroulement du débat public. Le 1<sup>er</sup> décembre 2010, Pierre Gervason a été nommé président de la Commission particulière du débat public, chargé de l'organisation de ce débat avec l'aide de ses membres : Patricia Jean-Drouart, Marc Jozan et Violette Le Quéré-Cady.

## Débat public

Le **6 avril 2011**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public ; elle a approuvé le calendrier

du débat qui s'est déroulé du **12 avril au 23 juin 2011**.

Les outils d'information tels que le site Internet (5 810 visites) et le système de questions-réponses (150 questions orales et 82 questions écrites) ont permis d'atteindre tous les publics concernés. 2 000 exemplaires de la lettre du débat ont été distribués lors des réunions publiques et des points presse. 2 500 exemplaires du dossier ont été diffusés, ainsi que 2 000 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 compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **27 juillet 2011**.

## Issue du débat

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. Le maître d'ouvrage veillera ainsi à une meilleure prise en compte des aspects écologiques, à renforcer l'ancrage territorial du projet et à répondre aux questions d'accessibilité du site. Il continuera en outre à informer le public et à poursuivre la concertation avec les acteurs locaux.

Le début des travaux est prévu en 2013-2014.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.villagesnature.com/>

# Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

---

## Saisine de la CNDP

Le **16 février 2005**, le ministre délégué à l'Industrie et le ministre de l'Écologie et du Développement durable ont saisi la Commission nationale de ce projet. Avant l'examen du projet de loi par le Parlement en 2006, les pouvoirs publics souhaitaient l'engagement d'un débat public pour permettre à la population de s'informer et de s'exprimer sur la problématique des déchets nucléaires et sur les enjeux de leur gestion.

Le **2 mars 2005**, la Commission nationale a décidé, au vu du caractère d'intérêt national évident de la question, de l'importance de ses enjeux et de ses conséquences socio-économiques et environnementales, d'organiser un débat public. Elle en a confié l'animation à une commission particulière, sous la présidence de Georges Mercadal, vice-président de la CNDP. Catherine Vourc'h, Paula Ceccaldi, Jean-Claude Darras, Robert Guillaumont, Jean-Paul Schapira et Dominique Boullier ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **25 juillet 2005**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **12 septembre 2005 au 13 janvier 2006**. Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus de réunion ont permis soit l'information, soit l'expression de tous les publics concernés. Durant le débat, 15 réunions publiques ont été organisées au niveau régional et national. À partir du 20 septembre 2005, la Cité des Sciences et de l'Industrie à Paris, en partenariat avec la CPDP, a proposé une exposition sur les déchets radioactifs, leurs enjeux techniques, humains et environnementaux. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **24 janvier 2006**. Le débat a d'abord fait apparaître qu'il fallait encore 10 à 15 ans de recherche pour être sûr que l'on pouvait réaliser, dans les conditions voulues, le stockage en couche géologique profonde et que ce



---

## Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-dechets-radioactifs>

temps devait être mis à profit pour chercher des solutions. Il est ensuite apparu que la loi future ne devait pas concerner seulement les déchets à vie longue mais l'ensemble des déchets et matières nucléaires. Les échanges ont mis également à jour les inquiétudes des populations immédiatement concernées. Enfin, toutes les voies prévues par la « Loi Bataille » ont été débattues. On a plus particulièrement confronté le stockage en profondeur et l'entreposage selon deux critères : réversibilité / irréversibilité, confiance dans la géologie / confiance dans l'homme. À cette occasion s'est dégagée la notion d'entreposage pérennisé et non plus provisoire.

## Issue du débat

La loi n° 2006-739, promulguée le **28 juin 2006**, institue un plan national de gestion des matières et déchets radioactifs, et fixe un programme de recherches et de travaux, ainsi qu'un calendrier pour le mettre en œuvre. Le MINEFI a aussi rendu public un document intitulé « Gestion des déchets radioactifs – les suites au débat public » qui présente les décisions ou orientations prises par le ministère en regard de chacun des points mentionnés dans le résumé du compte-rendu du débat que la CPDP a animé. Le décret n° 2012-542 du 23 avril 2012 pris pour l'application de l'article L.542-1-2 du Code de l'environnement a établi les prescriptions du Plan national de gestion des matières et des déchets radioactifs. L'article 17 de ce décret 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 réversible en formation géologique profonde.

Le **10 octobre 2012**, la CNDP a ainsi été saisie du projet CIGEO (centre industriel de stockage géologique pour le stockage réversible profond des déchets radioactifs) en Meuse/Haute-Marne. La CNDP a décidé le **7 novembre 2012** l'organisation d'un débat public. Elle en a confié l'animation à une commission particulière présidée par Claude Bernet.

# Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien

## Saisine de la CNDP

Le **6 Juin 2005**, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, le ministre de l'Écologie et du Développement durable et le Secrétaire d'État aux Transports et à la Mer ont saisi la Commission nationale de ce projet.

Le gouvernement souhaitait être éclairé sur la perception du fonctionnement du système de transport, l'acceptabilité locale des différents scénarios de systèmes de transports envisagés et les orientations souhaitables pour améliorer les transports dans la vallée du Rhône et sur l'Arc languedocien.

Le **6 juillet 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public. Elle en a confié l'animation à une CPDP, sous la présidence de Philippe Marzolf. Paul Vialatte, Dominique Bourg, Philippe Bovy, Noël Lebel, Claude Leroi et Anne Devailly ont été nommés membres de cette CPDP.

## Débat public

Le **1<sup>er</sup> mars 2006**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **27 mars au 26 juillet 2006**.

Durant le débat, 30 réunions publiques ont été organisées. Un atelier citoyen a complété ces moyens de participation. Le compte rendu et le bilan ont été rendus publics le **21 septembre 2006**.

Il en est ressorti l'idée d'une mobilité « soutenable », grâce à une maîtrise de la demande de déplacements routiers, la priorité, reconnue très généralement comme nécessaire, qui doit être accordée au report de la route vers les autres modes (transports ferroviaire, fluvial et maritime) que ce soit pour les marchandises ou pour les personnes, en ce qui concerne les infrastructures routières, des positions divergentes sur la nécessité d'en réaliser de nouvelles sur l'axe vallée du Rhône-Arc languedocien ou en piémont des Cévennes ont émergé.

## Issue du débat

Le **4 décembre 2006**, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et la ministre de l'Écologie et du Développement durable ont rendu publique leur décision de prévoir l'élaboration d'un plan d'action publique national « transport, urbanisme, effet de serre » de réduction des émissions de gaz à effet de serre, proposant des objectifs à l'horizon 2020-2025 et préparant l'échéance ultérieure de 2050, sur l'ensemble des secteurs des transports et de l'urbanisme. La priorité sera donnée au développement des modes ferroviaires, fluvial et maritime et chacun d'eux fera l'objet de plusieurs mesures. L'exploitation des autoroutes A7, A8 et A9 sera améliorée grâce à des mesures de natures différentes (information des usagers, réglementation, gestion); en revanche l'élargissement des autoroutes A7 et A9 n'a pas été retenu. Le débat public a mis en évidence la nécessité de développer des synergies entre les axes autoroutiers existants et les autres itinéraires qui peuvent les soulager. Il a été décidé de créer un observatoire partenarial et interrégional de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'ensemble de l'Arc méditerranéen et de faire un point à cinq ans sur le doublement de l'A7.

Par lettre en date du 17 octobre 2008, le directeur général d'Autoroutes du Sud de la France a sollicité la nomination d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre de la démarche de consultation des acteurs et d'information du public sur le projet d'aménagements et de mesures de régulation du réseau autoroutier ASF (A7 et A9).

Le **5 novembre 2008**, la CNDP a désigné Philippe Marzolf personnalité indépendante garante de cette consultation qui s'est déroulée d'avril 2009 à juin 2011. Le comité de suivi en a dressé le bilan le 27 juin 2011 et a indiqué des mesures de régulations du trafic et de meilleure information des usagers afin d'améliorer la fluidité du trafic et la sécurité.



## Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-vral>

# Développement et régulation des nanotechnologies

## Saisine de la CNDP

Le **24 février 2009**, sept ministères : ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, ministère du Travail, des Relations sociales, de la Famille, de la Solidarité et de la Ville, ministère de l'Agriculture et de la Pêche, ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, ministère de la Défense, ministère de la Santé et des Sports ont saisi la Commission nationale de ce projet. En application des engagements du Grenelle de l'environnement, la loi Grenelle I n°2009-967 du 3 août 2009 (article 42) a décidé l'organisation d'un débat large et transparent sur les risques et les conditions de développement des nano-technologies. Compte tenu des enjeux mondiaux en matière de recherche et d'innovation dans le domaine des nanomatériaux manufacturés et des nanosystèmes, le débat devait faire une large place aux aspects internationaux et européens sur le sujet. Le **4 mars 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Jean Bergougnoux a été nommé président de la commission particulière du débat. Galiène Cohu, Isabelle Jarry, Jacques Arnould, Jean-Pierre Chaussade, Patrick Legrand et Marie Pittet ont été nommés membres de la CPDP.

## Débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **15 octobre 2009 au 24 février 2010**. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **9 avril 2010**. Une version anglaise du bilan a également été publiée, afin d'informer les instances internationales du contenu et des conclusions de ce débat. Le déroulement

du débat et les outils d'information comme le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, les cinq lettres du débat, un site Internet dédié (195 429 connexions), un système de questions-réponses (661 questions) ont permis l'information et l'expression des publics concernés (51 cahiers d'acteurs, 75 contributions, 263 avis, 590 abonnés à la lettre d'information, 1 175 retombées « médias »). Au total, 3 216 personnes ont assisté aux 16 réunions publiques.

On peut regretter une participation trop limitée du grand public, des élus, des chercheurs ou des industriels. Mais le public a montré qu'il attendait d'abord une information contradictoire et qu'il entendait exercer son droit à la vigilance. L'un des mérites du débat a été d'identifier les craintes et les inquiétudes du public, des associations et de certains collectifs qui se sont opposés à l'arrivée des nanotechnologies dans la vie quotidienne. À l'issue du débat, on peut constater que les thèmes ont davantage été mis en débat que débattus.

## Issue du débat

Au Conseil des ministres du **12 mai 2010**, la secrétaire d'État chargée de l'Écologie, a précisé que : « (...) Les analyses en cours permettront de tirer les enseignements du débat et de préciser les suites qui y seront apportées. Le gouvernement rendra publiques ses orientations à l'été, et tiendra compte, dans ses travaux, des questions et des attentes synthétisées par la Commission, notamment le souhait de poursuivre la concertation avec la société civile (...) »

Le **27 octobre 2011** a été publiée la décision ministérielle relative au débat sur les nanotechnologies. Elle a rappelé l'importance de la prévention des risques associés aux nanotechnologies et la nécessité d'informer davantage le public en la matière.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
[www.debatpublic-nano.org](http://www.debatpublic-nano.org)



---

# Synthèse des concertations recommandées 2002-2012

---

34

—  
**concertations  
recommandées  
et closes**

# Projet de ligne à très haute tension pour le renforcement électrique du Lot dit « Quercy Blanc »

## Saisine de la CNDP

Le **18 février 2000**, la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France, sites et monuments (SPPEF) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 44 millions d'euros, il consiste en la création d'une ligne à très haute tension de 225 kV dite « Quercy Blanc », entre la centrale de Golfech, dans le Tarn-et-Garonne, et Cahors, d'une longueur de 40 km est porté par Réseau de transport d'électricité (RTE).

À sa séance du **29 mars 2001**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, néanmoins elle a recommandé au maître d'ouvrage, alors que cela n'avait pas été encore prévu par les textes, d'expérimenter une nouvelle procédure: un débat local sur la problématique du renforcement électrique de la région de Cahors en tenant compte des concertations antérieures. Le 17 septembre 2001, la CNDP a désigné Jean-Stéphane Devisse, un de ses membres, comme son représentant chargé de veiller à l'application de sa recommandation. Le choix de RTE s'est porté sur un collège de « scrutateurs » pour l'accompagner dans la préparation du débat et en garantir la bonne tenue.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **4 octobre au 15 décembre 2002**. L'information du public s'est faite par le biais de 8 réunions publiques, de publications dans les magazines locaux et d'un site Internet dédié recensant près de 1000 visites.

Jean-Stéphane Devisse a rendu compte à la CNDP de la concertation tout au long de son déroulement. La CNDP a donné acte du compte-rendu du maître d'ouvrage le **5 mars 2003**.

## Issue de la concertation

RTE a par la suite rendu publique sa décision d'abandonner le projet initialement prévu de création de ligne pour procéder à un renforcement des lignes existantes.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de modification des itinéraires routiers RD 761 et 748 (Angers-Montreuil-Bellay) et RD 960 (Saumur-Cholet)

---

## Saisine de la CNDP

Le **9 janvier 2003**, le conseil général du Maine-et-Loire a saisi la Commission nationale de ces projets. D'une longueur de 43,2 et de 58,4 km et d'un coût prévisionnel de 119,4 à 128,7 millions d'euros, ils consistent en la modification des itinéraires routiers RD 761 et 748 (Angers-Montreuil-Bellay) et RD 960 (Saumur-Cholet), dans le Maine-et-Loire.

Le **5 mars 2003**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, néanmoins elle a recommandé au maître d'ouvrage de diffuser largement auprès du public une information sur les objectifs et les caractéristiques du projet ainsi que sur ses conséquences éventuelles sur l'environnement et le territoire.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **1<sup>er</sup> avril 2004 au 31 mai 2004**. L'information du public s'est faite par le biais de publications dans les magazines locaux, d'un site Internet dédié (12 000 visiteurs par mois durant la période de concertation, cinq avis) et d'une permanence à

la direction des routes et des déplacements.

Le président du conseil général du Maine-et-Loire a remis le **17 septembre 2004** le bilan de la concertation à la CNDP. Lors de sa séance du **3 novembre 2004**, la Commission nationale a donné acte de ce bilan.

## Issue de la concertation

L'enquête publique s'est déroulée du **2 octobre 2007 au 27 mars 2007**. La DUP est parue au *Journal officiel de la République française* le **23 septembre 2008** mais, suite à un problème d'incompatibilité avec le plan d'occupation des sols, elle a été retirée le 17 novembre 2008.

La programmation des travaux n'a pas été fixée, le schéma départemental routier faisant l'objet d'une révision en 2012.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire

## Saisine de la CNDP

Le **8 mars 2003**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 1,6 milliard d'euros, il consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse de 200 km entre Connerré-Sablé-sur-Sarthe et Rennes, en prolongement de la LGV Paris-Courtalain-Connerré mise en service en 1989 dans le cadre du projet « TGV Atlantique ».

À sa séance du **7 mai 2003**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé à RFF de poursuivre la concertation engagée et en a précisé les modalités.

## Concertation

Suivant les indications de la CNDP, RFF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. La concertation s'est déroulée du **10 mars 2003 au 26 janvier 2006**. 60 réunions publiques ont été organisées et un site Internet dédié au projet a été mis en place, comptabilisant plus de 7 500 visites.

Réseau Ferré de France a remis à la CNDP un rapport d'étape le 3 février 2004, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place en mars 2003 sur ce projet. Lors de sa séance du **3 mars 2004**, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce rapport.

## Issue de la concertation

Cette première phase largement ouverte à la population a été suivie par des phases plus institutionnelles de consultation des services de l'État au printemps 2004. Une phase de consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations, de l'automne 2004 au printemps 2005 a abouti à l'approbation du dossier d'avant-projet sommaire. Sur cette base, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) s'est déroulée du **1<sup>er</sup> juin au 31 juillet 2006**.

La Commission d'enquête a émis un avis favorable à la DUP en date du 16 novembre 2006. Le projet a été déclaré d'utilité publique par décret du **26 octobre 2007**, paru au *Journal officiel de la République française* le **28 octobre 2007** (décret emportant également la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes concernées).

Le **28 juillet 2011**, le contrat de partenariat public-privé a été signé entre RFF et la société Eiffage Rail Express. Ce projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire s'inscrit dans un schéma global d'aménagement du territoire prévoyant le lancement de 2 000 km de lignes nouvelles à grande vitesse d'ici à 2020, issu des décisions du Grenelle de l'Environnement. L'enquête parcellaire a débuté le 1<sup>er</sup> février 2012, précédant la mise en travaux de la ligne prévue entre 2012 et 2016.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
[www.lgv-bpl.net](http://www.lgv-bpl.net)



# Projet de ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique

## Saisine de la CNDP

Le **18 mars 2003**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 1,5 milliard d'euros pour sa phase 1 et de 2,2 milliards d'euros pour sa phase 2, il consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) de 302 km entre Monts au sud de Tours et Ambarès et Lagrave au nord de Bordeaux, en prolongement de la LGV Paris-Courtalain-Tours mise en service en 1989 dans le cadre du projet « TGV Atlantique ». Le **7 mai 2003**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé à RFF de poursuivre la concertation engagée et en a précisé les modalités.

## Concertation

Une Commission de suivi a été installée en octobre 2003 par le préfet coordinateur du projet afin de participer à cette mise en place et au suivi de la concertation. La concertation a eu lieu du **17 octobre 2003 au 26 décembre 2006**. 10 réunions publiques ont été organisées pour la phase 1 du projet concernant la section Angoulême-Bordeaux. Le site Internet de la concertation a comptabilisé plus de 8 000 visites. Réseau Ferré de France a remis à la CNDP un rapport d'étape le 3 février 2004, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **3 mars 2004**, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce rapport. La Commission nationale a pris connaissance le **7 mars 2007** du bilan de

la concertation. Ce bilan présente la concertation menée dans le cadre de la préparation de la déclaration d'utilité publique pour la partie Angoulême-Bordeaux et la concertation menée dans le cadre de la préparation de l'avant-projet sommaire de la partie Tours-Angoulême. La Commission nationale a également pris connaissance du rapport de la Commission de suivi sous la garantie de laquelle elle avait demandé que se déroule cette concertation. Ce rapport, rédigé par Claude Lacour, son président, décrit la mission remplie par la Commission de suivi selon les orientations fixées par la CNDP.

## Issue de la concertation

L'enquête publique s'est déroulée du **25 octobre au 19 décembre 2007**. Une enquête publique complémentaire s'est déroulée du 10 juin au 10 juillet 2008. La déclaration d'utilité publique pour la portion Tours-Angoulême est parue au *Journal officiel de la République française* le **12 juin 2009**, celle de la section Angoulême-Bordeaux étant officielle depuis juillet 2006. Près de cinq ans après le débat public qui s'est déroulé du 30 août au 29 décembre 2006, la ministre de l'Écologie a validé le **8 mai 2011** le fuseau D comme fuseau définitif de la future ligne à grande vitesse. Réseau Ferré de France (RFF) et VINCI ont signé le 16 juin 2011 le contrat de concession pour la future ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux. Le montant de l'investissement s'élève à 7,8 milliards d'euros dont 6,2 milliards consacrés aux travaux qui ont débuté au premier semestre 2012. La mise en service commerciale est prévue pour 2017.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
[www.lgvsudeuropeatlantique.org](http://www.lgvsudeuropeatlantique.org)

# Projet de continuité autoroutière au droit d'Arles

---

## Saisine de la CNDP

Le **7 avril 2003**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 140 à 747 millions d'euros, porté par la direction des routes, il a pour objectif l'aménagement de la route nationale RN 113 qui constitue, au droit d'Arles, le dernier maillon non autoroutier de l'axe international Espagne-France-Italie formé par les autoroutes A 9, A 54 et A 7/A 8. Le projet de contournement d'Arles doit permettre à la fois d'achever une grande liaison autoroutière entre l'Espagne et l'Italie et de reconquérir un centre-ville particulièrement pénalisé par ses conditions de circulation.

Le **4 juin 2003**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet, mais a néanmoins recommandé aux services de l'État, sous l'autorité du préfet, de poursuivre la concertation engagée et en a précisé les modalités.

## Concertation

La Direction départementale de l'équipement a remis le 12 novembre 2003 le bilan de la première phase de concertation à la CNDP qui s'est déroulée du **1<sup>er</sup> février 2003 au 30 avril 2003**.

Elle s'est structurée autour de 4 réunions publiques, mettant à disposition du public un site dédié au projet

recensant près de 3000 visiteurs par an.

La concertation locale a été continue depuis l'initialisation du projet jusqu'en 2011. Durant la période d'élaboration du SNIT en 2009-2010, dont l'objectif était de reposer totalement la question de l'opportunité des projets alors en cours, le maître d'ouvrage a dû restreindre le processus de relations et d'échanges initié avec l'ensemble des acteurs concernés. En janvier 2010, la publication d'un avant-projet de SNIT a confirmé l'opportunité du projet.

Le **7 janvier 2004**, la Commission nationale a donné acte à la direction des routes du compte-rendu de la première phase de concertation. Une deuxième phase de concertation publique s'est déroulée du **14 juin 2011 au 13 juillet 2011**. Le **6 juillet 2011**, la CNDP a donné acte du compte-rendu de l'ensemble des concertations menées depuis 2003.

## Issue de la concertation

Le 10 novembre 2011, le sous-Préfet d'Arles a décidé de poursuivre les études sur la variante préférentielle du projet (bande de 300 mètres en largeur) et en a fixé le tracé fin 2011.

L'enquête publique et la déclaration d'utilité publique sont prévues pour 2013 et 2014, augurant le début de travaux pour 2017 et une mise en service en 2020.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.paca.developpement-durable.gouv.fr>

# Projet de contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier

---

## Saisine de la CNDP

Le **7 avril 2003**, Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel d'environ 1 milliard d'euros, il consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle mixte de 61 km entre Lattes, au sud de Montpellier, et Manduel, au sud de Nîmes, auxquels s'ajoutent 9 km de raccordement à la ligne actuelle Tarascon-Sètes à Lattes et Saint-Brès à Manduel.

Le **4 juin 2003**, la CNDP a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet, mais a recommandé à RFF de poursuivre la concertation engagée, sous l'autorité du préfet coordinateur, et en a précisé les modalités.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **15 juin au 15 août 2003**. 7 réunions publiques ont été organisées et près de 2000 visites sur le site Internet dédié au projet ont été recensées.

Réseau Ferré de France a remis à la CNDP, le 31 octobre 2004, un compte-rendu complet, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **7 janvier 2004**, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce compte-rendu.

## Issue de la concertation

L'enquête publique s'est déroulée du **4 novembre au 18 Décembre 2003**.

La déclaration d'utilité publique est parue au *Journal officiel de la République française* le **17 mai 2005**.

En juin 2008, le protocole d'intention de financement avec les collectivités territoriales a été signé.

Le marché de partenariat public-privé a été attribué le 12 janvier 2012 à OC'VIA, l'appel à candidatures ayant été lancé en septembre 2008. La mise en service est envisagée en 2017.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://contournement-nimes-montpellier.com/>

# Projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe

## Saisine de la CNDP

Le **19 mai 2004**, Voies navigables de France a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 4 milliards d'euros, il propose de moderniser et développer le réseau fluvial de la partie française de la liaison européenne Seine-Escaut. Il consiste en la réalisation d'un canal à grand gabarit, d'une longueur de 105 km, entre Janville (au nord de Compiègne dans l'Oise) et le canal Dunkerque-Escaut. Il doit relier les bassins de la Seine et du nord de la France et au-delà, au réseau fluvial européen.

À sa séance du **7 juillet 2004**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé à Voies navigables de France de mener une concertation. Jean-Stéphane Devisse a été chargé par la CNDP d'en assurer le suivi.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **1<sup>er</sup> juillet 2004 au 30 avril 2006** mettant en place 7 réunions publiques. (phase d'information de juillet 2004 à mars 2005, première phase de concertation de mars à avril 2005 destinée aux acteurs territoriaux, seconde phase de concertation de mai à septembre 2005 élargie à la population et consultation des collectivités, acteurs socio-économiques, associations et services de l'État en novembre-décembre 2005 puis de mars à avril 2006 sur les volets techniques et économiques).

Voies navigables de France a remis à la CNDP le dossier de synthèse des premières étapes de cette concertation en **octobre 2005**. À la séance du **5 juillet 2006**, Jean-Stéphane Devisse a souligné le travail approfondi effectué dans les territoires, la qualité et la sincérité de VNF et des services de l'État. Il a précisé que cette concertation avait été menée non comme un exercice imposé mais comme un atout pour l'insertion du projet du point de vue social et territorial.

## Issue de la concertation

L'enquête publique s'est déroulée du **15 janvier 2007 au 15 mars 2007**. La déclaration d'utilité publique est parue au *Journal officiel de la République française* le **12 septembre 2008**.

La phase de dialogue compétitif pour la réalisation du canal a été officiellement lancée le **5 avril 2011**. À l'issue du comité consultatif du canal Seine-Nord Europe, qui s'est tenu le 19 mai 2011, les régions Nord-Pas-de-Calais et Picardie, les départements du Nord, du Pas-de-Calais, de la Somme et de l'Oise et les ports de Paris, Rouen, Le Havre et Dunkerque ont signé le protocole d'accord sur la gouvernance et le financement des plateformes multimodales du canal Seine-Nord Europe. Les travaux préparatoires ont été réalisés entre 2010 et 2012 laissant place aux travaux du canal devant s'achever en 2016. La mise en service est prévue pour 2017.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
[www.seine-nord-europe.com](http://www.seine-nord-europe.com)

## Projet de réacteur Jules Horowitz

### Saisine de la CNDP

Le **12 juillet 2004**, l'administrateur général du Commissariat à l'énergie atomique (CEA) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 532 millions d'euros, il consiste en la construction d'un réacteur de recherche nucléaire polyvalent, de stature européenne et internationale. Conçu pour remplacer à terme le réacteur de recherche Osiris, dans le domaine de l'étude du comportement des matériaux et des combustibles sous irradiation, le projet de réacteur Jules Horowitz sera une plate-forme de recherche et de développement, constituée d'un ensemble d'installations : une zone non nucléaire, avec bureaux d'accueil, atelier de montage des dispositifs expérimentaux, et une partie nucléaire, comprenant le bâtiment du réacteur et celui des annexes nucléaires.

Le **8 septembre 2004**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au CEA de poursuivre la concertation engagée et en a précisé les modalités.

### Concertation

Le 28 janvier 2005, le CEA a proposé un plan d'organisation de la concertation en précisant les modalités pratiques de son déroulement, les supports d'information envisagés, ainsi que la mise en place d'une Commission de concertation. Cette concertation a eu lieu entre le **1<sup>er</sup> avril et le 30 juin 2005**.

Elle a concerné les aspects socio-économiques et d'aménagement du territoire, associant à ce titre les acteurs du site du CEA/Saclay où est implanté le réacteur

de recherche Osiris, ainsi que les options de sûreté mises en place. Une équipe dédiée à la concertation ainsi qu'une Commission de concertation - chargée de veiller à l'équilibre des échanges en particulier lors des 4 réunions publiques - furent aussi mises en place pour organiser et diriger le déroulement de ce débat. Un site Internet dédié au projet a accompagné cette concertation, recueillant plus de 700 visites. La composition de la Commission de concertation présidée par Jean-Claude Darras fut fixée en concertation avec Patrick Legrand, alors membre de la CNDP, chargé d'assurer le suivi de cette concertation. Le CEA a remis à la CNDP, le 15 septembre 2005, le compte-rendu de cette concertation dont il ressort que le maître d'ouvrage a bénéficié d'échanges fructueux notamment sur les impacts concernant les équilibres socio-économiques des communes concernées, sur les problèmes d'environnement, sur la sécurité et la sûreté. Lors de sa séance du **5 octobre 2005**, la Commission nationale a donné acte au CEA de ce compte-rendu, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

### Issue de la concertation

L'enquête publique a eu lieu du **20 novembre au 21 décembre 2006**. Le **19 mars 2007**, le ministre délégué à l'Industrie a lancé les premiers travaux de construction. Le décret autorisant le Commissariat à l'énergie atomique à créer cette installation nucléaire est paru au *Journal officiel de la République française* le **14 octobre 2009**.

La mise en service du réacteur est envisagée en 2014.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet RD 41 - RD 94 - mise à 2x2 voies de l'axe Bretagne-Anjou de Corps-Nuds jusqu'au Maine-et-Loire

## Saisine de la CNDP

Les **28 juillet** et **9 août 2004**, les conseils généraux des départements du Maine-et-Loire et de l'Ille-et-Vilaine ont saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 225 millions d'euros et d'une longueur de 120 km, il consiste en la poursuite de l'aménagement des routes départementales RD 41 et RD 94 depuis Corps-Nuds jusqu'au Lion-d'Angers. À sa séance du **8 septembre 2004**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé aux conseils généraux des départements du Maine-et-Loire et de l'Ille-et-Vilaine de mener une concertation et en a précisé les modalités.

## Concertation

Les maîtres d'ouvrage ont structuré leur démarche de concertation autour de deux phases de dialogue favorisant l'expression et l'information du public. 6 réunions publiques ont scandé cette concertation qui

s'est déroulée du **1<sup>er</sup> avril 2006 au 31 juillet 2007**.

Les maîtres d'ouvrage ont remis à la CNDP le compte-rendu de cette concertation le 10 mars 2008. Elle en a donné acte à sa séance du **16 avril 2008**.

## Issue de la concertation

Dans le département de l'Ille-et-Vilaine, près de 25 km de travaux ont été achevés. Trois sections restent à réaliser : la section Janzé-Le Theil-de-Bretagne dont les travaux ont débuté dès janvier 2012 et qui devrait se poursuivre jusqu'à 2013, les sections Retiers-Martigné-Ferchaud et Martigné-Ferchaud-limite du département « Forêt d'Araize », dont les travaux ont été déclarés d'utilité publique le **5 août 2009**, sont en cours d'aménagement foncier.

Dans le département de Maine-et-Loire, le tronçon La Membrolle-sur-Longuenée-Le Lion-d'Angers a été déclaré d'utilité publique en juillet 2011.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.ille-et-vilaine.fr>

# Projet d'aménagement de la RN 19 entre Langres (A 31) et Vesoul-Est

---

## Saisine de la CNDP

Le **7 novembre 2006**, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé entre 620 et 700 millions d'euros selon les options d'aménagement envisagées, il consiste en l'aménagement de la section A 31-Vesoul-Est comprise entre l'autoroute A 31 à hauteur de Langres (Haute-Marne) et la RN 57 à hauteur de Vesoul (Haute-Saône), pour un linéaire d'environ 82 km.

Lors de sa séance du **6 décembre 2006**, la Commission nationale du débat public a estimé qu'un débat public n'était pas nécessaire. Elle a néanmoins recommandé au maître d'ouvrage de mener une concertation selon des modalités qu'elle a définies, sous l'autorité des préfets concernés.

## Concertation

Suivant les indications de la CNDP, le maître d'ouvrage a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. José Thomas a été désigné en mars 2007 personnalité indépendante, garante de l'information et de l'expression de la population, notamment à l'occasion des réunions publiques. Le 6 juin 2007, la CNDP a pris acte des modalités de concertation

prévues par le maître d'ouvrage en deux phases successives de concertation consacrées l'une à l'itinéraire A 31-Vesoul et l'autre au franchissement de l'agglomération de Vesoul, correspondant à l'état d'avancement différent de ces deux parties du projet. La première s'est déroulée du **26 juin au 3 octobre 2007**, la seconde du **12 octobre au 31 décembre 2007**. Chaque phase a comporté deux cycles de réunions publiques séparés par une période d'écoute et de dialogue privilégiant les échanges par courrier ou courriel mais pouvant comporter, en fonction de la demande, des réunions locales ou thématiques. 8 réunions publiques ont été organisées, réunissant 1100 personnes.

Le compte-rendu de la concertation, auquel a été joint le compte-rendu du garant, a été adressé à la Commission nationale par le préfet de la région Franche-Comté le 9 janvier 2009. Elle en a pris acte le **4 février 2009**. Le 24 juillet 2009, le Président de la République a confirmé l'inscription du projet au Schéma national des infrastructures de transport (SNIT).

## Issue de la concertation

Les études préalables à l'enquête publique ont été lancées en 2011. L'enquête publique est attendue en 2013 pour une mise en service en 2018.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de prolongement de la ligne T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay

## Saisine de la CNDP

Le **21 novembre 2006**, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 390 millions d'euros, il consiste à prolonger sur environ 8km la ligne de tramway T1 de la gare de Noisy-le-Sec à Val de Fontenay.

Lors de sa séance du **6 décembre 2006**, 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 maître d'ouvrage une nouvelle phase de concertation, en particulier sur la partie du projet située sur la commune de Noisy-le-Sec. La CNDP a précisé que cette concertation recommandée devrait être menée sous l'égide d'une personnalité indépendante, garante de l'expression de la population.

## Concertation

Le 25 juillet 2007, la CNDP a proposé au STIF Michel Gaillard comme personnalité indépendante. Ce dernier a transmis le 10 Janvier 2008 un rapport d'étape à la Commission nationale, annonçant les dates de la concertation prévue du 1<sup>er</sup> juin au 15 juillet 2008. Le 17 juillet 2008, Michel Gaillard a transmis à la

Commission nationale un second rapport d'étape dans lequel il a précisé qu'étant donné le contexte préélectoral, il a résulté un glissement en fin d'année de la phase de concertation initialement prévue durant l'été 2008.

La concertation, qui s'est déroulée du **3 novembre au 30 décembre 2008**, s'est articulée autour de six réunions publiques sur les cinq communes concernées par le projet. Les outils mis à la disposition du public comprenaient un dossier de concertation, un journal de la concertation, des dépliant, une exposition d'information et un site Internet dédié.

Le 8 février 2009, Michel Gaillard a adressé au maître d'ouvrage son appréciation de la concertation.

Le **2 septembre 2009**, la Commission nationale a décidé de donner acte au Syndicat des transports d'Ile-de-France du compte-rendu de la concertation recommandée reçu le 21 juillet 2009. Rendu public, il sera joint le moment venu au dossier d'enquête publique.

## Issue de la concertation

En 2009, le tracé de la ligne T1 a été validé par le STIF. Le début de travaux est prévu en 2014 et la mise en service en 2017.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
[www.t1est.fr](http://www.t1est.fr)



## Projet de rocade-Nord de Grenoble

### Saisine de la CNDP

Le **4 avril 2007**, le conseil général de l'Isère a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 580 millions d'euros, il consiste à réaliser l'achèvement du contournement routier de Grenoble par la rocade nord. Il a pour objectif de désaturer les autoroutes A48 et A480 à l'ouest, l'autoroute A41 à l'est et la rocade sud lors des périodes de pointe de trafic de plus en plus longues.

À sa séance du **2 mai 2007**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a néanmoins recommandé au conseil général de l'Isère une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante, ayant pour but d'assurer l'information et de permettre l'expression de la population avant la consultation évoquée dans le dossier de saisine. Le 6 juin 2007, la CNDP a pris acte des modalités de concertation prévues par le maître d'ouvrage (délibération de la Commission permanente du conseil général en date du 25 mai 2007).

### Concertation

Le **4 juillet 2007**, la CNDP a indiqué qu'elle avait reçu un certain nombre d'observations semblant montrer que la concertation ne satisfaisait pas les attentes de tous les participants. Dans ces conditions, elle a recommandé au maître d'ouvrage de prévoir une ou plusieurs nouvelles réunions. La concertation s'est déroulée du **19 novembre 2007 au 11 janvier 2008**. 9 réunions publiques ont été organisées et le site Internet mis en place pour le projet a reçu plus de 31 000 visites.

Conformément à l'article R.121-9 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage a transmis à

la Commission nationale du débat public, le 4 avril 2008, le bilan de cette concertation. La CNDP a observé que lors de la concertation, l'indépendance des personnalités désignées par le président du tribunal administratif comme garant de la concertation a été mise en cause, puisqu'elles avaient participé en tant que commissaires-enquêteurs à la Commission d'enquête publique qui avait donné un avis favorable au plan de déplacements urbains qui incluait le projet de rocade nord de Grenoble. Par ailleurs, le document mis à la disposition du public était incomplet lors du lancement de la concertation et a été complété au cours de la concertation à la suite des protestations d'élus locaux et d'acteurs de la concertation. Le **16 avril 2008**, la Commission nationale a néanmoins décidé de donner acte du bilan de la concertation au président du conseil général compte-tenu du fait que celle-ci a permis l'expression des différentes positions sur le projet tant lors des réunions publiques que par les avis exprimés par écrit.

### Issue de la concertation

Trois enquêtes publiques se sont déroulées du **19 octobre au 1<sup>er</sup> décembre 2009**. Le 22 mars 2010, la commission d'enquête a remis ses conclusions sur les différentes enquêtes publiques. La première concernait la déclaration d'utilité publique du projet de rocade. La commission a rendu un avis défavorable considérant que «les inconvénients générés l'emportaient sur ses avantages». Elle a toutefois reconnu «la nécessité et l'urgence d'apporter une solution aux problèmes de circulation». Enfin, sur l'enquête «Loi sur l'eau», la commission a rendu un avis favorable. Le 18 juin 2010, le conseil général de l'Isère a voté l'abandon du projet.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de grand stade de l'Olympique lyonnais

---

## Saisine de la CNDP

Le **9 mai 2007**, le président de l'Olympique lyonnais a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel compris entre 380 et 460 millions d'euros, il consiste en la construction d'une enceinte sportive à Décines. Sur ce site viendront s'implanter en plus du stade, le siège social du club, le centre d'entraînement des professionnels, un centre de loisir et de bien-être, des hôtels, ainsi que des immeubles de bureaux.

À sa séance du **6 juin 2007**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public. D'autre part, prenant en compte à la fois les obligations qui résultent pour les collectivités locales des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'urbanisme et l'engagement pris par l'Olympique lyonnais de veiller à ce que les principes de la Charte de la concertation rendue publique par la ministre de l'Environnement en 1996 soient appliqués et que les objectifs de la Charte de la participation du Grand Lyon soient mis en œuvre, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage de mener une concertation.

## Concertation

Une note récapitulative de la concertation menée par l'Olympique lyonnais a été transmise à la Commission nationale le 8 avril 2008. Elle a présenté un premier bilan d'étape de la concertation qui s'est déroulée du **24 septembre 2007 au 15 octobre 2008**.

L'Olympique lyonnais a décidé de poursuivre la concertation avec

les acteurs locaux dans la perspective du dépôt du permis de construire du projet. Le dialogue avec l'ensemble des partenaires et les contacts avec les associations ont été poursuivis.

Une seconde phase de concertation s'est déroulée du **31 mars 2008 au 15 octobre 2010**. Les 2 réunions publiques ont attiré plus de 1000 personnes, plus de 30 rencontres avec les associations ont eu lieu entre 2007 et 2010. Le dossier de présentation du projet a été diffusé à 750 exemplaires dans sa première version (novembre 2007) et 3000 exemplaires dans sa seconde (octobre 2009). Le site Internet a attiré quant à lui plus de 600 000 visites entre 2007 et mi-septembre 2010. Deux lettres du projet ont été diffusées respectivement à 3000 exemplaires, notamment au cours des réunions publiques. Enfin, 1338 articles de presse sur le projet ont été comptabilisés.

À sa séance du **3 novembre 2010**, la CNDP a donné acte à l'Olympique lyonnais du compte-rendu de la concertation considérant que ses recommandations avaient été convenablement suivies. Les enquêtes publiques se sont déroulées du 14 juin au 18 juillet 2011.

## Issue de la concertation

Le 31 mai 2011, le projet a été déclaré d'intérêt général (DIG). Le permis de construire a été obtenu le 3 février 2012. La livraison des travaux est prévue en 2014.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.grandstadeol.com/>

# Projet d'amélioration des accès du port maritime de Rouen

## Saisine de la CNDP

Le **16 mai 2007**, le Port Autonome de Rouen a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 185 millions d'euros, il consiste à l'amélioration des accès nautiques du port de Rouen, en arasant les points hauts du chenal de navigation en Seine. Ce projet s'inscrit dans un cadre global de valorisation de la Seine. Le projet comporte deux volets distincts : le dragage du chenal (115 millions d'euros) et l'adaptation des infrastructures portuaires (estimée à 70 millions d'euros).

À sa séance du **6 juin 2007**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au Port Autonome de Rouen de poursuivre la concertation engagée et en a précisé les modalités.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **19 novembre 2007 au 11 janvier 2008** avec six réunions publiques. Suivant les indications de la CNDP, le Port Autonome de Rouen a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public.

Des brochures, fiches techniques, cahiers d'acteurs ont été édités ; une exposition a circulé.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, le conseil d'administration du Port Autonome de Rouen a remis à la CNDP le bilan de cette concertation le 24 mars 2008, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place le 20 mars 2008 sur ce projet. Lors de sa séance du **16 avril 2008**, la Commission nationale a donné acte au Port Autonome de Rouen de ce compte-rendu, rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

## Issue de la concertation

Le financement du projet était inscrit au contrat de projets État-région de Haute-Normandie pour la période 2007-2013. Outre le Port Autonome de Rouen, l'État, le conseil régional de Haute-Normandie et le conseil général de la Seine-Maritime pourraient faire appel à d'autres financeurs (Communauté d'agglomération rouennaise, Ville de Rouen, fonds européens).

L'enquête publique s'est déroulée du **28 mars 2011 au 29 avril 2011**. Les travaux préparatoires ont débuté en 2011, la fin des travaux est prévue pour 2015.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Artère Hauts de France II Projet de canalisation de gaz Dunkerque-Cuvilly

## Saisine de la CNDP

Le **6 juillet 2007**, GRT Gaz a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 320 millions d'euros, il consiste en la construction d'une nouvelle canalisation de transport de gaz naturel afin de raccorder le futur terminal méthanier d'EDF prévu à Dunkerque. Ce projet est appelé l'artère des Hauts de France II.

À sa séance du **25 juillet 2007**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public. Ce projet est en effet apparu comme subordonné au projet de terminal méthanier de Dunkerque (maîtres d'ouvrage: EDF et Port Autonome de Dunkerque) pour lequel la CNDP a décidé le 4 avril 2007, d'organiser un débat public. La Commission nationale a néanmoins recommandé à GRT Gaz de mener une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant) en la personne de Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot par décision du **4 septembre 2007**.

## Concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, GRT Gaz a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. Elle s'est déroulée du

**17 novembre au 9 décembre 2008** et s'est structurée autour de 17 réunions publiques.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, GRT Gaz a remis à la CNDP le compte-rendu de cette concertation le 4 mai 2009, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place en novembre 2008 sur ce projet. Lors de sa séance du **6 mai 2009**, la Commission nationale a donné acte à GRT Gaz de ce compte-rendu, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

## Issue de la concertation

L'enquête publique a eu lieu du **14 juin au 15 juillet 2010**. La déclaration d'utilité publique a été signée le **16 décembre 2010**. L'autorisation ministérielle de construire et d'exploiter l'ouvrage a été signée le **21 janvier 2011**.

Les travaux préliminaires ont commencé en 2011 et le chantier a été lancé le 6 mars 2012. La construction de 51 km de canalisation entre Pitgam et Nedon devrait s'achever en 2013. La construction de 17 km de canalisation entre Loon Plage et Pitgam et de 123 km entre Nedon et Cuvilly est programmée en 2013-2014 pour une mise en service début 2015. La construction de la station d'interconnexion de Pitgam est prévue entre 2013 et 2015.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.grtgaz.com>

# Projet de liaison Sud d'Angers

## Saisine de la CNDP

Le **13 mars 2008**, l'association France Nature Environnement, après publication du projet le 18 janvier 2008, conformément aux dispositions de l'article L.121-8 du Code de l'environnement a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 160 millions d'euros, il 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 sa périphérie.

Le **14 mai 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais 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. La CNDP a pris en considération les éléments suivants: les objectifs assignés au projet (permettre l'écoulement des mouvements d'échange départementaux et périurbains de l'agglomération, permettre le développement des transports en commun, la réduction des nuisances et l'amélioration de la sécurité, assurer une desserte satisfaisante des zones d'activités industrielles ou commerciales de l'agglomération), les enjeux locaux du projet et les mesures arrêtées par le conseil général du Maine-et-Loire en matière de concertation.

## Concertation

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 et a demandé à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole de se substituer à lui pour en mener à bien les études, les procédures et la réalisation. 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 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 saisi la Commission nationale du même projet et sollicité l'organisation d'un débat public ou à défaut la définition des modalités de concertation avec la nomination, le cas échéant, d'un garant. 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 du bon déroulement de la concertation, Pierre-Gérard Merlette nommé le 2 juin 2010.

La première phase de la concertation a eu lieu 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.

## Issue de la concertation

Par délibération du **12 juillet 2012**, le Conseil de Communauté d'Angers Loire Métropole a décidé d'abandonner deux familles de solutions sur les quatre présentées lors de la concertation. Il n'en a toutefois retenu aucune à ce stade. Il a néanmoins décidé de procéder tous les cinq ans à une évaluation des aménagements et des déplacements.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

## Projet de liaison tram-train entre Massy et Évry

---

### Saisine de la CNDP

Le **12 juillet 2008**, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 307 millions d'euros, il consiste à créer une liaison ferroviaire entre Massy et Évry qui remplacera la branche du RER C sur la Grande Ceinture Sud, entrera en correspondance avec les RER B, C et D et sera un maillon du réseau de contournement sud-ouest de Paris. Ce projet trouve son origine en 2001 dans les projets de Tangentielle Sud (Versailles-Corbeille) et Tangentielle Ouest (Achères-Versailles) qui se proposaient de relier, par une nouvelle ligne de RER, Achères à Melun. À sa séance du **3 septembre 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au STIF d'ouvrir une nouvelle phase de concertation (la dernière remontant à 2001), placée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant).

### Concertation

Le 5 novembre 2008, la Commission nationale a pris acte de la désignation de Catherine Vourc'h par la direction générale du STIF comme garante de la bonne mise en œuvre de la concertation qui s'est déroulée du **25 mai 2009 au 3 juillet 2009**. Un dispositif participatif a été mis en œuvre sur une durée de six semaines.

Afin d'informer la population sur le projet, 140 000 dépliants ont été distribués, 3 000 dossiers de concertation, et 10 000 synthèses du dossier ont été distribuées dans les boîtes aux lettres des habitants (dans une bande de 400 m autour du tracé du tram-train) et remis aux élus, acteurs socio-économiques, et partenaires du projet. Cinq réunions publiques ont eu lieu et des expositions ont été organisées dans chacune des villes. Des registres et des urnes ont été installés dans les mairies et certaines gares RER. Enfin, un site Internet dédié au projet a été mis à la disposition de ceux qui souhaitaient s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution. Au total, 650 personnes environ ont participé aux réunions publiques.

Le STIF a remis à la CNDP le compte-rendu de cette concertation, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **3 février 2010** la Commission nationale a donné acte au maître d'ouvrage de ce compte-rendu, auquel a été annexé le rapport établi par Catherine Vourc'h, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

### Issue de la concertation

La mise en service est attendue en 2017.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
[www.tramtrain-massyevry.fr](http://www.tramtrain-massyevry.fr)

# Projet France-Espagne Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne

## Saisine de la CNDP

Le **10 octobre 2008**, RTE (Réseau de Transport d'Électricité) a saisi la Commission nationale. Ce projet, d'un coût de 750 millions d'euros, a déjà fait l'objet d'un débat public du 21 mars au 27 juin 2003, au cours duquel l'opportunité de l'interconnexion a été largement débattue (voir fiche p. 7). Les conclusions du débat ont conduit à étudier des solutions alternatives au projet initial de ligne aérienne. RTE a décidé, suite aux recommandations du ministère de l'Industrie, de ne pas mener à bien ce projet tel qu'il avait été soumis au débat public. Il n'y a donc pas eu d'enquête publique dans les cinq ans suivant le débat de 2003.

La Commission nationale a donc été ressaisie par RTE le **10 octobre 2008**, conformément à l'article L.121-12 du Code de l'environnement, d'un projet d'interconnexion électrique à très haute tension entre la France (poste électrique de Baixas) et l'Espagne (poste électrique de Santa Llogaia), différant du précédent en ce qu'il prévoyait l'enfouissement partiel de la ligne. Le **27 juin 2008**, lors du sommet franco-espagnol de Saragosse, les gouvernements français et espagnols avaient entériné cette proposition dans le cadre de l'accord de coopération sur l'interconnexion électrique. La CNDP a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet lors de sa séance du **5 novembre 2008**, mais a recommandé à RTE d'organiser une concertation sur ce projet modifié de manière substantielle, conformément à l'article L.121-12 du Code de l'environnement.

## Concertation

Georges Mercadal a assuré le rôle de garant de cette concertation recommandée dont la première phase s'est déroulée du **19 janvier au 20 avril 2009**. Grâce au travail conjoint de deux Commissions, elle a permis au préfet des Pyrénées-Orientales de valider l'aire d'étude concernant 24 communes, conformément à la circulaire « Fontaine » du 9 septembre 2002, puis de soumettre à l'approbation du MEEDDAT le fuseau proposé par RTE. Ce dernier suit dans la plaine du Roussillon la ligne à grande vitesse et franchit la chaîne des Pyrénées par un tunnel d'environ 8 km. La seconde phase de la concertation s'est déroulée du **1<sup>er</sup> septembre 2009 au 22 mars 2010**, elle a porté sur les hypothèses de tracé précis de cette ligne, en vue de préparer les éléments du dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP). Au total, 3 réunions publiques ont été organisées lors de cette concertation.

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, RTE a remis à la CNDP le bilan de cette concertation afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place en 2009 sur ce projet. La Commission nationale a donné acte à RTE de ce rapport le **7 juillet 2010**.

## Issue de la concertation

L'enquête publique a eu lieu du **20 septembre au 21 octobre 2010**. Le projet a été déclaré d'utilité publique le **4 mai 2011**.

Les travaux ont été lancés en 2012 et devraient s'achever à l'automne 2013. Des tests techniques et opérationnels sont prévus début 2014 pour une mise en service mi-2014.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.liaison-france-espagne.org>

**CONCERTATION  
RECOMMANDÉE 2009**

# Projet d'aménagement des itinéraires routiers départementaux Ancenis - Saint-Philbert-de-Grand-Lieu (RD 763 et 117) et Ancenis - Beaupréau - Cholet (RD 763-752)

## Saisine de la CNDP

Le **17 octobre 2008**, le président du conseil général de Loire-Atlantique et le président du conseil général de Maine-et-Loire ont saisi la Commission nationale de ce projet. Il consiste à l'aménagement en 2x2 voies des routes départementales entre Ancenis et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu (RD 763 et RD 117) et entre Ancenis et Beaupréau-Cholet (RD 763 et RD 752). Ces itinéraires ont un tronçon commun de 15,5 km entre Ancenis et Saint-Rémy-en-Mauges (RD 763). Le coût de cet aménagement d'une longueur totale de 77 km (25 en Maine-et-Loire et 52 en Loire-Atlantique) est estimé à 442 millions d'euros (160 millions pour le département de Maine-et-Loire et 282 millions pour le département de Loire-Atlantique). Le **3 décembre 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public. Mais la Commission, aurait apprécié d'être saisie plus tôt, au moment où toutes les options étaient encore possibles et non après la déclaration d'utilité publique de certains tronçons. Considérant que les impacts du projet d'aménagement sur les milieux naturel et agricole étaient significatifs, elle a recommandé aux Conseils généraux de Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique de poursuivre la concertation selon certaines modalités pour les tronçons n'ayant pas encore fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

## Concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé depuis 2001, les maîtres d'ouvrage ont structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et

l'expression du public sous l'égide de Pierre-Gérard Merlette, personnalité indépendante. concertation s'est structurée autour de 5 réunions publiques et s'est déroulée du **1<sup>er</sup> mars au 15 septembre 2009 et du 15 novembre 2009 au 15 janvier 2010**.

Le président du conseil général de Loire-Atlantique et le président du conseil général de Maine-et-Loire ont remis à la CNDP les comptes-rendus de cette concertation le 9 mars 2010. Lors de sa séance du **7 avril 2010**, la Commission nationale a donné acte aux maîtres d'ouvrage de ces comptes-rendus auxquels a été annexé le rapport du garant, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

## Issue de la concertation

Le calendrier du projet prévoit le déroulement des travaux entre 2014 et 2025.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



# Projet de débranchement du tram-train T4 pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil

## Saisine de la CNDP

Le **25 novembre 2008**, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel de 175 millions d'euros, il consiste à créer un axe structurant en site propre permettant d'améliorer les déplacements en transport collectif, le maillage des transports collectifs et le cadre de vie des riverains.

À sa séance du **7 janvier 2009**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au STIF de poursuivre la concertation engagée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant).

## Concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, le STIF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public.

La concertation s'est déroulée du **1<sup>er</sup> septembre 2009 au 31 octobre 2009**. Lors de sa séance du 6 mai 2009, la Commission nationale a pris acte de la désignation de Jean-Luc Mathieu par la direction générale du STIF comme garant de la bonne mise en œuvre de la concertation.

Un dispositif participatif d'une durée de neuf semaines a été mis en œuvre dans le but d'associer le plus largement

possible la population au débat. La population a été informée sur le projet par 77 000 dépliant, 2100 dossiers de concertation, 20 000 synthèses de ce dossier, qui ont été distribués aux habitants et aux riverains, mais aussi remis aux élus, acteurs socio-économiques et partenaires du projet. Cinq réunions publiques ont eu lieu, un atelier de travail a été organisé, des expositions se sont tenues dans les villes concernées par le projet et les principales gares desservant le territoire. Des registres ont été installés dans les mairies et à la Communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil. Enfin, un site Internet dédié au projet a été mis à disposition de ceux qui souhaitent s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution.

Le STIF a remis à la CNDP le bilan de cette concertation le 18 janvier 2010, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **3 février 2010**, la Commission nationale a donné acte au STIF de ce compte-rendu, auquel a été annexé le rapport établi par Jean-Luc Mathieu.

## Issue de la concertation

Le 11 avril 2012, le Conseil du STIF a décidé du tracé définitif. L'enquête publique a eu lieu du **10 décembre 2012 au 24 janvier 2013**, pour une déclaration d'utilité publique fin 2013. Le début des travaux est envisagé pour 2014 et la mise en service pour 2017.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
[www.t4clichymontfermeil.com](http://www.t4clichymontfermeil.com)

# Projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14

## Saisine de la CNDP

Le **7 juillet 2009**, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel d'environ 950 millions d'euros, il consiste à prolonger la ligne 14 du métro au nord-ouest, entre le terminus de Saint-Lazare et la Mairie-de-Saint-Ouen. Long d'un peu plus de 5 km, le tracé s'étend sur les communes de Paris (8e et 17e arrondissements), Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine) et Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis). Le projet est intégralement souterrain et comprend trois stations : Porte-de-Clichy, Clichy-Saint-Ouen et Mairie-de-Saint-Ouen. La RATP est gestionnaire et exploitante du réseau métropolitain.

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au STIF d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant), en compatibilité avec le projet de réseau de transports publics du Grand Paris et le projet Arc Express. Sur proposition du STIF, Michel Gaillard a été désigné par la CNDP, personnalité indépendante garante de la concertation sur ce projet le 7 octobre 2009.

## Concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, le STIF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. La concertation s'est déroulée du **11 janvier au 12 février 2010**. Cinq réunions publiques, une réunion de synthèse, trois rencontres avec les voyageurs, des permanences du garant et des registres en mairie et sur le site Internet ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés.

Michel Gaillard a remis son rapport à la Commission nationale le 23 mars 2010. La CNDP a donné acte au STIF de son compte-rendu le **28 juillet 2010**.

## Issue de la concertation

L'enquête publique s'est déroulée du **16 janvier au 17 février 2012**. Le 9 octobre 2012, le projet a été déclaré d'utilité publique. Le début des travaux est prévu en 2013 pour une mise en service du prolongement au nord en 2017 et du prolongement au sud en 2020. Le début des travaux est prévu à la fin de l'année 2013 pour une mise en service du prolongement au nord en 2017 et du prolongement au sud en 2020.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.desaturerlaligne13.com/>

RD16 ET RD164

—  
**CONCERTATION  
RECOMMANDÉE EN 2009**

## Projet RD16 et RD164 Ancenis-Nort-sur-Erdre- RN 137 - Bouvron

---

### Saisine de la CNDP

Le **12 août 2009**, le conseil général de Loire-Atlantique a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût estimé à 280 millions d'euros, il consiste en un aménagement à 2x2 voies des routes départementales entre Ancenis et Bouvron (RD16 et RD164) d'une longueur totale de 60 km. 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, aéroport de Notre-Dame-des-Landes). Le **7 octobre 2009**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation, considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. Le 2 décembre 2009, la Commission nationale a désigné Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation.

### Concertation

Le **6 avril 2011**, le garant de la concertation a informé la CNDP qu'il n'avait aucune information sur ce projet. 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 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 approuvé ce schéma routier. L'aménagement à 2 voies simples ne relève 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 par laquelle elle recommandait une concertation au maître d'ouvrage.



Pour en savoir plus

—  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de raccordement par liaison de 400 000 volts d'une centrale de production type «Cycle Combiné à Gaz» d'Hambach (Moselle)

## Saisine de la CNDP

Le **15 septembre 2009**, Réseau de transport d'électricité (RTE) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel d'environ 40 millions d'euros, il consiste à raccorder au réseau électrique la centrale de type «Cycle combiné à gaz» (CCG) de Direct Energie envisagée à Hambach, près de la ville de Sarreguemines. Il s'agit, d'une part, de réaliser une liaison de raccordement simple circuit entièrement souterraine à 400 000 volts de 18 km environ entre la centrale en projet et la ligne à deux circuits 400 000 volts Marlenheim-Vigy, et d'autre part de créer un poste à 400 000 volts à proximité immédiate de cette ligne pour y raccorder la nouvelle liaison.

Le **4 novembre 2009**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé à RTE d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant). À sa séance du 2 décembre 2009, Serge Lacoue a été désigné par la CNDP, personnalité indépendante garante de la concertation sur ce projet.

## Concertation

Le 25 juin 2010, la décision préfectorale d'autorisation d'exploitation de la centrale de production a été prise. La concertation s'est déroulée du **15 septembre au**

**15 octobre 2010** dans les 10 communes mosellanes concernées par le fuseau de moindre impact du projet dans le but d'associer la population. Celle-ci a été informée sur le projet via 2 500 prospectus envoyés aux habitants et mis à disposition en mairies. 700 plaquettes d'information et des registres ont également été mis à la disposition du public dans les mairies. Quatre réunions publiques ont été organisées pour répondre aux questions du public et recueillir sa perception du projet. Enfin, un site Internet dédié au projet a été créé à l'attention de ceux qui souhaitent s'informer sur la concertation et/ou apporter leur contribution.

RTE a transmis le compte-rendu de la concertation ainsi que le rapport du garant à la CNDP le **15 décembre 2010**. La Commission nationale en a accusé réception à sa séance du **5 janvier 2011**.

## Issue de la concertation

Une première enquête publique a eu lieu du **26 septembre au 26 octobre 2011** concernant le raccordement à 400 000 volts. Une seconde enquête s'est déroulée du **10 juin au 11 juillet 2011** pour le raccordement à 225 000 volts. Celles-ci ont toutes deux reçu un avis favorable des commissaires-enquêteurs.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.rte-france.com>

# Ligne 11 du métro Projet de prolongement à l'Est

## Saisine de la CNDP

Le **21 décembre 2009**, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût prévisionnel d'environ 1,1 milliard d'euros, il consiste au prolongement à l'est de la ligne 11 du métro (Longue de 6,3 km et constituée de 13 stations) reliant le centre de Paris (Châtelet) à la station Mairie-des-Lilas (Seine-Saint-Denis) afin de favoriser la mobilité des voyageurs et optimiser l'articulation entre le prolongement de la ligne et les projets d'aménagements. Le **3 février 2010**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au STIF d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant), en compatibilité avec le projet de réseau de transports publics du Grand Paris et le projet Arc Express. À sa séance du 7 avril 2010, à la demande du STIF, Jean-Pierre Tiffon a été désigné par la CNDP, personnalité indépendante garante de la concertation sur ce projet.

## Concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, le STIF a structuré sa démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public qui s'est déroulée du

**6 septembre au 8 octobre 2010**. Elle s'est articulée autour de quatre réunions publiques accueillant près de 550 personnes et 84 avis. Trois rencontres de proximité ont permis de rencontrer environ 160 personnes et de recueillir 96 avis écrits ; un site Internet a permis de recueillir 200 avis ; un registre dans chaque commune du prolongement (Les Lilas, Romainville, Montreuil, Noisy-le-Sec, Rosny-sous-Bois) ainsi qu'un registre de l'Association montreuilloise des usagers de transports collectifs ont totalisé 85 avis.

À sa séance du **2 mars 2011**, la Commission nationale a accusé réception du compte-rendu de la concertation transmis par le STIF le 16 février 2011 auquel était joint le rapport du garant.

## Issue de la concertation

Le Conseil du STIF a délibéré le **9 février 2011** en s'appuyant sur le compte-rendu et en tenant compte des enseignements de la concertation : il a décidé la poursuite du projet sur la base du tracé 2 et sa réalisation sans phasage. Il a demandé que toutes les dispositions soient prises pour permettre la réalisation du projet en ce sens. L'enquête publique est prévue pour le premier semestre 2013 et le début des travaux pour 2014 avec une mise en service de la ligne en 2019.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.prolongementligne11est.fr>

## Projet de Campus Condorcet

### Saisine de la CNDP

Le **18 mars 2010**, la Fondation de coopération scientifique du Campus Condorcet a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à plus de 600 millions d'euros, il a pour objectif la création d'un pôle international de formation et de recherche en sciences humaines et sociales et est destiné à accueillir 15 500 personnes, enseignants, chercheurs et 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 et l'autre porte de la Chapelle.

Le **5 mai 2010**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation, considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet.

Le 2 juin 2010, la Commission nationale a désigné Claude Guillerme en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation.

### Concertation

La concertation s'est déroulée du **16 mai au 24 juin 2011** et s'est articulée notamment autour de trois réunions publiques rassemblant près de 200 participants. Deux

promenades urbaines ont été organisées attirant près de 80 personnes qui ont suivi un parcours commenté de la mairie d'Aubervilliers à la porte de la Chapelle.

Une « Journée du Campus » a également été organisée. En préalable à ces réunions, des rencontres thématiques ont été organisées, réunissant le monde enseignant et étudiant ainsi que les associations.

Le **1<sup>er</sup> février 2012**, la CNDP a donné acte du compte rendu de la concertation transmis par le maître d'ouvrage le 11 janvier 2012, auquel a été joint le rapport du garant.

La concertation s'est illustrée par une faible mobilisation du public et par une variété de questions et réactions.

À l'occasion des réunions publiques, le maître d'ouvrage s'est engagé à approfondir certains points, tels que ceux liés aux logements des étudiants et à la restauration.

### Issue de la concertation

Le **14 juin 2011**, le conseil d'administration de la Fondation a validé les schémas d'organisation des sites de porte de la Chapelle et d'Aubervilliers. L'enquête publique pour le site d'Aubervilliers s'est déroulée du **18 juin au 20 juillet 2012**. La première phase des travaux devrait être achevée en 2018.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.campus-condorcet.fr>

## ARENA

### CONCERTATION RECOMMANDÉE 2010

# Projet Arena 92

## Saisine de la CNDP

Le **22 avril 2010**, le Maire de Nanterre a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût prévisionnel de 250 à 300 millions d'euros, il consiste en la création d'un nouveau site d'installation, sur les terrains de sports des Bouvets, au pied de l'Arche de la Défense. Ce projet de stade multifonctionnel prévoit la réalisation d'une salle modulable et polyvalente capable d'accueillir 32 000 spectateurs en mode stade de rugby et de 10 000 à 40 000 spectateurs en mode concert, des commerces dans l'enceinte du stade, ainsi qu'environ 35 000 m<sup>2</sup> de bureaux.

Le **2 juin 2010**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet mais a néanmoins recommandé à la maîtrise d'ouvrage constituée de la Société OVALTO Investissement et de l'Établissement public d'aménagement Seine Arche (EPASA), d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant) et portant notamment sur les conditions de desserte du stade en liaison avec les débats publics sur les projets de réseaux de transport public du Grand Paris, d'Arc Express et d'Eole. À sa séance du 7 juillet 2010, elle a désigné François Nau en tant que garant.

## Concertation

La concertation recommandée s'est déroulée du **18 octobre au 16 décembre 2010**. Quatre réunions publiques ont permis de toucher un public d'environ

580 participants. L'organisation a permis de cibler les publics de Nanterre concernés par le projet: les riverains, les élus, les associations sportives et culturelles, les supporters, les jeunes de Nanterre. Deux visites de sites (aux Bouvets et à Saint-Denis) ont réuni au total 50 personnes. Le journal de présentation du projet a été distribué à 38 500 exemplaires, le dossier de concertation largement diffusé et le site Internet dédié au projet régulièrement mis à jour (1 241 visiteurs uniques par mois et 72 questions ou avis postés).

Le compte rendu de la concertation et le rapport du garant ont été adressés à la Commission nationale le **24 janvier 2011** par les maîtres d'ouvrage, OVALTO Investissement représenté par sa filiale RACING ARENA et l'EPASA devenue Etablissement public d'aménagement de la Défense et de Seine Arche (EPADESA) après sa fusion avec l'EPAD le **5 novembre 2010**: elle en a accusé réception lors de sa séance du **2 février 2011**.

## Issue de la concertation

Le 14 février 2011, a été présenté le projet architectural retenu. L'enquête publique relative au projet s'est déroulée du **7 mars au 7 avril 2011**. Le Conseil Municipal de Nanterre a approuvé une révision simplifiée du plan local d'urbanisme afin de réaliser le projet. En juillet 2011, une enquête publique a eu lieu sur le permis de construire.



### Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.debat-arena-nanterre.fr>

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

## Saisine de la CNDP

Le **20 septembre 2010**, Réseau de Transport d'Électricité (RTE) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 105 millions d'euros, il consiste à remplacer la ligne électrique à 400 000 volts entre les postes de Lonny (Charleville-Mézières), Seuil (Rethel) et Vesle (Reims) par une ligne de plus grande capacité. RTE prévoit de construire une ligne à deux circuits 400 000 volts puis de supprimer celle à un seul circuit 400 000 volts.

Ce projet aurait pour objectif de garantir la sécurité en alimentation électrique d'une partie de la région Champagne-Ardenne, d'accompagner son développement et d'assurer l'accueil de nouvelles installations de production d'électricité, notamment éolienne.

Le **3 novembre 2010**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. Le 1<sup>er</sup> décembre 2010, la CNDP a désigné René Daroque en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **3 mai au 15 novembre 2011**. 6 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.

Le **1<sup>er</sup> février 2012**, la CNDP a donné acte du compte-rendu de la concertation transmis par le maître d'ouvrage, auquel a été joint le rapport du garant. 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.

## Issue de la concertation

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 solution définitive du projet a été proposée par RTE et sera soumise à enquête publique et déclaration d'utilité publique en 2013-2014. Le début des travaux est prévu en 2015 pour une mise en service de la ligne courant 2016.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.charleville-reims.rte-france.com>



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

---

### Saisine de la CNDP

Le **12 janvier 2011**, le Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement du Languedoc-Roussillon ont saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 500 millions d'euros, il consiste en un déplacement court de l'A9 entre la barrière de péage de Saint-Jean-de-Védas à l'ouest et l'échangeur des Vendargues à l'est sur une douzaine de kilomètres. Il vise à séparer des trafics de nature différente dont le cumul sur l'A9 pénalise les conditions de circulation et la sécurité des usagers. Le déplacement de l'autoroute aurait pour objectif d'améliorer la sécurité de la circulation en séparant le trafic international et le trafic local et participerait au plan multimodal de déplacement.

Le **2 mars 2011**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation, considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet et a désigné Philippe Marzolf en qualité de personnalité garante de la mise en œuvre de la concertation.

### Concertation

La concertation s'est déroulée du **15 juin au 15 juillet 2011**. Des supports informationnels tels qu'un site Internet comptabilisant près de 2 000 visites et des registres ont été mis à disposition du public. 4 réunions publiques rassemblant près de 1000 participants se sont également tenues pour permettre l'expression et l'information des publics concernés. Le **5 octobre 2011**, la CNDP a donné acte du compte-rendu de la concertation transmis par le maître d'ouvrage auquel a été annexé le rapport du garant.

### Issue de la concertation

Le maître d'ouvrage a pris la décision d'entériner le choix du projet de déplacement long déclaré d'utilité publique en avril 2007. Il s'est également engagé à continuer le dialogue avec le public et à prendre des mesures supplémentaires de sécurité routière en attendant la réalisation de l'aménagement.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de raccordement ferroviaire RER D-RER B Barreau de Gonesse

## Saisine de la CNDP

Le **18 avril 2011**, Réseau Ferré de France (RFF) et le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) ont saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 300 millions d'euros, il consiste à créer dans le Val d'Oise une nouvelle branche du RER D desservant Melun et Malesherbes au sud et Orry-la-Ville au nord. Cette ligne de 11km relierait la gare de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville du RER D et la gare Parc des Expositions du RER B et desservirait la future gare du Triangle de Gonesse. Une liaison BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre la gare RER D de Garges-Sarcelles et la gare RER B du Parc des Expositions doit en être la préfiguration.

Le **8 juin 2011**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. Le 6 juillet 2011, François Nau a été nommé personnalité indépendante garante de cette concertation.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **20 octobre au 9 décembre 2011**. 5 réunions publiques ont rassemblé plus de 350 participants et des rencontres thématiques ont été organisées. Un site Internet dédié au projet a également été mis à disposition du public, enregistrant près de 3500 visites.

Le **3 mai 2012**, la CNDP a donné acte du compte-rendu de la concertation transmis par les maîtres d'ouvrage, auquel a été joint le rapport du garant. Celle-ci n'a pas fortement mobilisée le grand public, réunissant surtout les élus, les associations d'usagers des transports et de défense de l'environnement et les acteurs économiques. Des questions ont été formulées par les participants notamment sur les solutions alternatives au projet. Le maître d'ouvrage s'est alors engagé à poursuivre le dialogue avec les publics intéressés.

## Issue de la concertation

L'enquête publique et la déclaration d'utilité publique sont prévues pour 2013-2014. La mise en service de la nouvelle branche du RER D est envisagée pour 2020.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de nouveau stade Roland-Garros

## Saisine de la CNDP

La Commission nationale a été saisie de ce projet le **22 juin 2011** par la Fédération Française de Tennis (FFT) et le **4 juillet 2011** par France Nature Environnement (FNE). D'un coût estimé à 273 millions d'euros, il aurait pour objectif d'améliorer les conditions d'accueil des populations en favorisant le desserrement des équipements existants, le réaménagement et la modernisation des installations du site.

Le **6 juillet 2011**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet et a nommé Jean-Pierre Tiffon en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation.

## Concertation

La concertation s'est organisée en deux phases. La première phase s'est déroulée du **8 octobre au 23 novembre 2011**. 6 réunions publiques ont rassemblé en moyenne 150 participants. Un site Internet dédié à ce projet a été mis à disposition du public et a comptabilisé près de 3000 visites. Le **7 décembre 2011**, la CNDP a accusé réception du compte-rendu de la concertation

incluant le rapport du garant. Elle a néanmoins recommandé au maître d'ouvrage d'organiser deux nouvelles réunions publiques en présence du garant. La première, qui s'est tenue le **17 janvier 2012**, a porté sur l'adéquation des transports publics, conduite avec le concours des villes de Boulogne-Billancourt et de Paris. La seconde, en date du **24 janvier 2012**, a porté sur les modalités d'informations du public jusqu'à l'enquête publique et pendant le chantier. Le **1<sup>er</sup> février 2012**, la Commission nationale a donné acte du compte rendu de cette deuxième phase transmis par le maître d'ouvrage, auquel a été joint le rapport du garant.

## Issue de la concertation

La FFT s'est engagée, à la suite de la concertation avec le public, à diligenter des études complémentaires relatives à de nouvelles pistes d'évolutions du projet. 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 du Centre national d'entraînement devraient débuter en 2013. La FFT devrait mettre en place un comité d'information et de suivi.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.concertation-rolandgarros.fr/>

MAGEO

CONCERTATION  
RECOMMANDÉE 2012

# MAGEO

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

### Saisine de la CNDP

Le **23 juin 2011**, Voies Navigables de France (VNF) a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût de 197 millions d'euros, il a pour objectif de mettre l'Oise au gabarit Vb entre Creil et Compiègne en garantissant un mouillage (profondeur disponible pour le bateau dans le chenal aménagé) de 4 mètres au lieu de 3 et permettant le passage de convois de 180 mètres de long et 11,40 mètres de large. Le projet concerne un linéaire continu de 37 km sur un périmètre de 25 communes du département de l'Oise. Le **6 juillet 2011**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet et a désigné Henri Watissee personnalité indépendante garante de cette concertation.

### Concertation

La concertation s'est déroulée du **10 janvier au 15 février 2012**. 7 réunions publiques, comptant près de 650 participants, ont été organisées mobilisant les publics riverains, agriculteurs, usagers de la voie d'eau, associations environnementales, acteurs de l'eau, acteurs politiques et économiques. Un site Internet dédié au projet a été mis en place par le maître d'ouvrage et a enregistré plus de 2 500 visites.

Le **6 juin 2012**, la Commission nationale a donné acte du compte rendu de VNF, auquel a été annexé le rapport du garant. Durant la concertation, le public a été en mesure d'exprimer dans de bonnes conditions ses préoccupations et attentes, notamment celles de participer aux réflexions et décisions intéressant les rivières, son parcours et ses risques de crues et d'inondations.

### Issue de la concertation

Les études d'avant-projet sur le tracé ont débuté en avril 2012. L'enquête publique devrait avoir lieu en 2013. Le début des travaux est prévu en 2014 pour une mise en service en 2017. Par lettre du **2 juillet 2012**, Voies Navigables de France a volontairement demandé à la CNDP de nommer un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation publique. La concertation postérieure à une concertation recommandée ne constitue pas une obligation légale. Le **5 septembre 2012**, la Commission nationale a nommé Henri Watissee à cette mission. Le **3 octobre 2012**, la Commission nationale a approuvé les modalités de la nouvelle phase de cette concertation.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.mageo-concertation.fr/>

# Projet de transfert de l'École Centrale Paris sur le plateau de Saclay

## Saisine de la CNDP

Le **27 juillet 2011**, le Ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé à 221 millions d'euros, il permettrait à l'École Centrale de Paris de mettre en œuvre des projets scientifiques conjoints avec d'autres acteurs scientifiques situés sur le campus de Paris-Saclay et faciliterait l'accès aux grands équipements présents sur le plateau de Saclay. L'implantation envisagée se situe dans le quartier du Moulon à Gif-sur-Yvette à proximité de Supélec.

Le **7 septembre 2011**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet et a désigné Jean-Luc Mathieu en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **3 octobre au 24 novembre 2011**. 5 réunions publiques ont été organisées, présentant le projet aux étudiants, personnels, élus et riverains concernés par la mise en œuvre de ce

projet. Un site Internet a été mis en ligne sur le site officiel de l'ECP exposant le cadre et les objectifs de la concertation recommandée ainsi que le calendrier et l'avancement du projet. Des panneaux d'affichage et une annonce dans le journal des deux villes concernées ont complété ce dispositif informationnel.

Le **4 janvier 2012**, la CNDP a donné acte du compte-rendu de la concertation transmis par le maître d'ouvrage, auquel a été joint le rapport du garant. Le maître d'ouvrage s'est engagé à approfondir certains points soulevés par le public lors des réunions publiques à l'instar de la problématique des transports en commun.

## Issue de la concertation

Le maître d'ouvrage a décidé le **3 janvier 2012** de poursuivre le projet sans y apporter de modifications substantielles. L'enquête publique et la déclaration d'utilité publique sont prévues en 2013.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)  
<http://www.enseignementsup-recherche.gouv.fr>

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

## Saisine de la CNDP

Le **31 août 2011**, Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale de ce projet.

D'un coût estimé entre 1,5 et 5,2 milliards d'euros, il consiste en la création de voies ferroviaires supplémentaires sur un linéaire d'une trentaine de kilomètres entre Nice et l'Italie.

Le **5 octobre 2011**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet et a désigné Philippe Marzolf personnalité indépendante garante de cette concertation.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **16 janvier au 16 février 2012** et s'est réalisée de concert avec la concertation sur le projet LGV PACA.

L'opportunité de la poursuite de la liaison Nice-Italie a été examinée dans le cadre du débat public sur le projet LGV PACA qui s'est tenu du 21 février 2005 au 8 juillet 2005 (voir fiche correspondante p. 14). En 2009,

le gouvernement a demandé à RFF de préciser les enjeux et les conditions de réalisation de ce prolongement vers l'Italie et en 2011 de l'inclure dans le périmètre de l'enquête publique sur ce projet programmé en 2015.

La concertation s'est organisée autour de deux réunions publiques, de deux groupes de travail et de trois expositions pour présenter les différentes problématiques du projet aux publics concernés.

Le **5 décembre 2012**, la CNDP a donné acte du compte-rendu de la concertation transmis par le maître d'ouvrage.

## Issue de la concertation

Cette concertation a permis d'acter un large consensus des acteurs du département des Alpes-Maritimes sur les principes du projet (liaison Nice-Monaco-Italie, amélioration des liaisons Nord-Sud...). Toutefois, le phasage exact du projet reste encore à déterminer.

À l'issue de cette phase de concertation spécifique, la liaison Nice-Italie n'a plus lieu d'être distinguée du projet global de la LGV PACA.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

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

## Saisine de la CNDP

Le **26 décembre 2011**, le Département du Val d'Oise a saisi la Commission nationale de ce projet. D'un coût variant entre 413 et 561 millions d'euros, il consiste à aménager une infrastructure routière de type boulevard urbain, reliant les autoroutes A15 et A1, entre la RD109 à Soisy-sous-Montmorency et la RD84 à Bonneuil-en-France, en se raccordant aux sections déjà réalisées au droit de la RD109 à Soisy-sous-Montmorency et de la RD370 à Gonesse. Le tracé long de 11 km traverse les communes de Soisy-sous-Montmorency, Montmorency, Deuil-la-Barre, Groslay, Sarcelles, Garges-lès-Gonesse et Bonneuil-en-France. L'Avenue du Parisis relierait notamment les bassins de population de la Vallée de Montmorency et de la Plaine de France aux pôles d'emplois des Rives de Seine, de Roissy et les lignes B, C, D et H du RER.

Le **22 février 2006**, le Département du Val-d'Oise avait déjà saisi la Commission nationale de ce projet qui s'était prononcée le 5 avril 2006 en faveur de l'organisation d'une concertation recommandée. Ce projet a connu des évolutions dont l'intégration d'un transport en commun en site propre.

Le **4 janvier 2012**, la CNDP a confirmé sa décision de 2006 et a recommandé au maître d'ouvrage d'organiser une concertation considérant qu'il n'avait pas lieu d'organiser un débat sur ce projet et a désigné François Nau en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée.

## Concertation

La concertation s'est déroulée du **15 février au 30 novembre 2012**.



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# Projet de développement du port de Brest-Bretagne

## Saisine de la CNDP

Par lettre en date du **13 février 2012**, le Conseil régional de Bretagne a saisi la CNDP du 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 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,

dans le cadre de l'appel d'offres portant sur les installations éoliennes de production d'électricité en mer.

Le **7 mars 2012**, la Commission nationale a recommandé l'organisation d'une concertation, considérant qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public. Elle a nommé le même jour Claude Bernet en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée.

## Concertation

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



Pour en savoir plus

[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)



# Index 2002-2012

---

149\*

saisines  
de la CNDP

34

concertations  
recommandées  
et closes

63

débats publics  
organisés et clos

**\* Ce chiffre ne prend pas en compte**

– 4 débats publics + 1 concertation recommandée ayant fait l'objet d'une saisine avant novembre 2002

**Ce chiffre prend en compte**

– 9 débats publics et 4 concertations recommandées en cours d'organisation  
– 2 débats publics et 2 concertations recommandées abandonnés  
– 2 saisines regroupées en 1 seul débat public  
– 1 concertation recommandée organisée après une seconde saisine de la CNDP  
– 3 saisines qui feront l'objet d'une décision en 2013  
– 35 saisines sans suite ou non recevables



## PANORAMA DES DÉBATS PUBLICS DE LA COMMISSION NATIONALE 2002-2012

### Débats publics animés par les Commissions particulières du débat public

PROJETS	DATE(S) DE SAISINE	DATE(S) DE LA DÉCISION CNDP
<b>Réservoir de Charlas</b>	06/08/1997	14/05/2001
<b>Aéroport Notre-Dame-des Landes</b>	17/01/2001	09/07/2001
<b>THT Lyon-Chambéry</b>	30/08/2001	17/09/2001
<b>THT France-Espagne</b>	28/11/2001	14/02/2002 confirmée le 07/11/2002
<b>CDG-Express</b>	12/12/2002	08/01/2003
<b>Contournement Bordeaux</b>	30/01/2003	05/03/2003
<b>Liaisons Amiens-Lille-Belgique</b>	24/02/2003	02/04/2003
<b>ITER</b>	05/05/2003	02/07/2003 et 06/07/2005
<b>Fos 2 XL</b>	04/12/2003	04/02/2004
<b>Liaison Grenoble-Sisteron</b>	08/01/2004	02/06/2004
<b>LGV PACA</b>	08/04/2004	05/05/2004
<b>LGV Bordeaux-Toulouse</b>	22/07/2004	08/09/2004
<b>Contournement Rouen</b>	17/09/2004	03/11/2004
<b>EPR Flamanville 3</b>	04/11/2004	01/12/2004
<b>Contournement Nice</b>	19/11/2004	05/01/2005
<b>Enfouissement de la RN13</b>	30/12/2004	02/02/2005
<b>THT Cotentin-Maine</b>	01/02/2005	02/03/2005
<b>Tramway T3</b>	18/04/2005	11/05/2005
<b>Prolongement A 12</b>	06/06/2005	06/07/2005
<b>Prolongement A 104</b>	06/06/2005	06/07/2005
<b>LGV Poitiers-Limoges</b>	18/10/2005	07/12/2005
<b>LGV Bordeaux-Espagne</b>	01/12/2005	04/01/2006
<b>Prolongement A 16</b>	05/04/2006	07/06/2006
<b>Seine Aval</b>	16/01/2007	07/02/2007
<b>Contournement Toulouse</b>	05/02/2007	07/03/2007
<b>Terminal méthanier du Verdon</b>	06/03/2007	04/04/2007
<b>Terminal méthanier à Dunkerque</b>	19/03/2007	04/04/2007
<b>Terminal méthanier à Antifer</b>	06/04/2007	02/05/2007
<b>LGV Montpellier-Perpignan</b>	04/08/2008	03/09/2008
<b>Calais Port 2015</b>	12/08/2008	01/10/2008
<b>ERIDAN</b>	10/10/2008	05/11/2008
<b>Grand Canal du Havre</b>	29/10/2008	03/12/2008
<b>RN 154</b>	18/11/2008	07/01/2009
<b>RN 126 Castres-Toulouse</b>	05/01/2009	04/02/2009
<b>Ivry-Paris XIII</b>	12/01/2009	04/03/2009
<b>Arc de Dierrey</b>	15/01/2009	04/02/2009



DATES DU DÉBAT PUBLIC	DATE DE PUBLICATION DU BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP	PAGES
Du 08/09/2003 au 19/12/2003	19/02/2004	4
Du 15/12/2002 au 28/05/2003	15/07/2003	5
Du 25/11/2002 au 25/03/2003	25/05/2003	6
Du 21/03/2003 au 27/06/2003	15/07/2003	7
Du 25/08/2003 au 15/12/2003	13/02/2004	8
Du 02/10/2003 au 15/01/2004	20/02/2004	9
Du 29/09/2003 au 20/01/2004	19/03/2004	10
Du 16/01/2006 au 06/05/2006	12/06/2006	11
Du 14/04/2004 au 25/06/2004	09/07/2004	12
Du 07/06 au 26/07 et du 23/08 au 20/10/2005	19/12/2005	13
Du 21/02/2005 au 08/07/2005	08/09/2005	14
Du 08/06 au 14/07 et du 01/09 au 25/11/2005	18/01/2006	15
Du 09/06 au 07/07 et du 05/09 au 09/11/2005	16/11/2005	16
Du 19/10/2005 au 18/02/2006	11/04/2006	17
Du 04/11/2005 au 28/02/2006	26/04/2006	18
Du 23/02/2006 au 30/05/2006	10/07/2006	19
Du 24/10/2005 au 23/02/2006	20/04/2006	20
Du 30/01/2006 au 15/05/2006	12/06/2006	21
Du 03/03/2006 au 17/06/2006	17/08/2006	22
Du 08/03/2006 au 08/07/2006	27/07/2006	23
Du 01/09/2006 au 18/12/2006	30/01/2007	24
Du 30/08/2006 au 29/12/2006	31/01/2007	25
Du 11/09/2007 au 24/11/2007	18/04/2008	26
Du 10/09/2007 au 21/12/2007	18/04/2008	27
Du 04/09/2007 au 22/12/2007	18/04/2008	28
Du 17/09/2007 au 14/12/2007	18/04/2008	29
Du 17/09/2007 au 14/12/2007	18/04/2008	30
Du 14/09/2007 au 14/12/2007	18/04/2008	31
Du 03/03/2009 au 03/07/2009	25/08/2009	32
Du 11/09/2009 au 24/11/2009	25/01/2010	33
Du 11/06 au 24/07 et du 03/09 au 07/11/2009	05/01/2010	34
Du 08/10/2009 au 07/02/2010	24/03/2010	35
Du 12/10/2009 au 28/01/2010	26/03/2010	36
Du 21/10/2009 au 28/01/2010	24/03/2010	37
Du 04/09/2009 au 28/12/2009	18/02/2010	38
Du 22/09/2009 au 16/01/2010	09/03/2010	39



## PANORAMA DES DÉBATS PUBLICS DE LA COMMISSION NATIONALE 2002-2012

### Débats publics animés par les Commissions particulières du débat public (suite)

PROJETS	DATE(S) DE SAISINE	DATE DE LA DÉCISION CNDP
<b>Penly 3</b>	29/05/2009	01/07/2009
<b>Roissy-Picardie</b>	06/07/2009	02/09/2009
<b>Arc Express</b>	09/07/2009	02/09/2009
<b>Parc Éolien en mer</b>	26/08/2009	07/10/2009
<b>Fos Faster</b>	07/10/2009	02/12/2009
<b>Fos Tonkin</b>	27/10/2009	02/12/2009
<b>RER E</b>	18/12/2009	03/02/2010
<b>RCEA</b>	17/02/2010	07/04/2010
<b>INTERCO SUD</b>	31/03/2010	05/05/2010
<b>Desserte aérienne de Mayotte</b>	16/04/10	02/06/2010
<b>Grand Paris</b>	03/06/2010	07/07/2010
<b>Arras-Lille</b>	30/11/2010	05/01/2011
<b>Aqua Domitia</b>	01/07/2009 et 29/12/2010	02/02/2011
<b>Bray sur Seine</b>	13/01/2011	02/03/2011
<b>POCL</b>	17/01/2011	02/03/2011
<b>La Bassée</b>	26/01/2011	02/03/2011
<b>LNPN</b>	02/03/2011	06/04/2011
<b>Port de Jarry</b>	25/03/2011	06/04/2012
<b>Salins des Landes</b>	20/04/2011	04/05/2011



<b>DATES DU DÉBAT PUBLIC</b>	<b>DATE DE PUBLICATION DU BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP</b>	<b>PAGES</b>
Du 24/03/2010 au 24/07/2010	24/09/2010	40
Du 15/04/2010 au 31/07/2010	24/09/2010	41
Du 30/09/2010 au 31/01/2011	31/03/2011	42
Du 28/04/2010 au 10/09/2010	18/10/2010	44
Du 06/09/2010 au 17/12/2010	16/02/2011	45
Du 06/09/2010 au 17/12/2010	16/02/2011	46
Du 01/10/2010 au 19/12/2010	07/02/2011	47
Du 04/11/2010 au 04/02/2011	29/03/2011	48
Du 09/12/2010 au 20/02/2011 et du 04/04/2011 au 20/05/2011	12/07/2011	49
Du 27/06/2011 au 11/12/2011	08/02/2012	50
Du 30/09/2010 au 31/01/2011	31/03/2011	51
Du 12/10/2011 au 13/02/2012	30/03/2012	53
Du 15/09/2011 au 29/12/2011	08/02/2012	54
Du 02/11/2011 au 17/02/2012	30/03/2012	55
Du 03/10/2011 au 31/01/2012	20/03/2012	56
Du 02/11/2011 au 17/02/2012	30/03/2012	57
Du 03/10/2011 au 03/02/2012	21/03/2012	58
Du 05/10/2011 au 31/01/2012	21/03/2012	59
Du 20/10/2011 au 31/01/2012	19/03/2012	60



## PANORAMA DES DÉBATS PUBLICS DE LA COMMISSION NATIONALE 2002-2012

### Débats publics confiés au maître d'ouvrage par la CNDP

PROJETS	DATE(S) DE SAISINE	DATE DE LA DÉCISION CNDP
<b>Nouvelle route du littoral et tram-train à La Réunion</b>	16/07/2003, 04/08/2003 et 12/11/2003	03/12/2003
<b>Aménagement routier Caen-Flers</b>	04/08/2003	08/10/2003
<b>Georges Besse II</b>	09/04/2004	05/05/2004
<b>Développement portuaire de Bastia</b>	03/03/2006	05/04/2006
<b>Villages Nature</b>	14/09/2010	06/10/2010

### Débats publics sur des options générales

PROJETS	DATE DE SAISINE	DATE DE LA DÉCISION CNDP
<b>Gestion des déchets radioactifs</b>	16/02/2005	02/03/2005
<b>VRAL</b>	06/06/2005	06/07/2005
<b>Nanotechnologies</b>	24/02/2009	04/03/2009



<b>DATES DU DÉBAT PUBLIC</b>	<b>DATE DE PUBLICATION DU BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP</b>	<b>PAGES</b>
Du 02/09/2004 au 19/11/2004	19/01/2005	61
Du 30/04/2004 au 02/07/2004	15/07/2004	62
Du 01/09/2004 au 22/10/2004	20/12/2004	63
Du 06/03/2007 au 16/05/2007	10/07/2007	64
Du 12/04/2011 au 23/06/2011	27/07/2011	65

<b>DATES DU DÉBAT PUBLIC</b>	<b>DATE DE PUBLICATION DU BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP</b>	<b>PAGES</b>
Du 12/09/2005 au 13/01/2006	24/01/2006	66
Du 27/03/2006 au 26/07/2006	21/09/2006	67
Du 15/10/2009 au 24/02/2010	09/04/2010	68

## PANORAMA DES CONCERTATIONS RECOMMANDÉES 2002-2012

PROJETS	DATE(S) DE SAISINE	DATE DE LA DÉCISION CNDP
<b>Quercy Blanc</b>	18/02/2000	29/03/2001
<b>Aménagement de routes en Maine-et-Loire</b>	09/01/2003	05/03/2003
<b>LGV Bretagne-Pays de la Loire</b>	08/03/2003	07/05/2003
<b>LGV SEA</b>	18/03/2003	07/05/2003
<b>Continuité autoroutière au droit d'Arles</b>	07/04/2003	04/06/2003
<b>Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier</b>	07/04/2003	04/06/2003
<b>Canal Seine Nord Europe</b>	19/05/2004	07/07/2004
<b>Réacteur Jules Horowitz</b>	21/07/2004	08/09/2004
<b>Bretagne-Anjou</b>	28/07/2004 et 09/08/2004	08/09/2004
<b>Aménagement de la RN 19 Langres-Vesoul</b>	07/11/2006	06/12/2006
<b>Prolongement de la ligne Tramway T1</b>	21/11/2006	06/12/2006
<b>Rocade Nord de Grenoble</b>	04/04/2007	02/05/2007
<b>Stade Iyonnais</b>	09/05/2007	06/06/2007
<b>Accès maritimes port de Rouen</b>	16/05/2007	06/06/2007
<b>Artère Hauts de France II</b>	06/07/2007	25/07/2007
<b>Liaison Sud d'Angers</b>	13/03/2008	14/05/2008
<b>Tram-train Massy-Évry</b>	12/07/2008	03/09/2008
<b>France-Espagne</b>	10/10/2008	05/11/2008
<b>Itinéraires routiers Ancenis</b>	17/10/2008	03/12/2008
<b>Tram-train T4</b>	25/11/2008	07/01/2009
<b>Désaturation ligne 13</b>	07/07/2009	02/09/2009
<b>RD16 et RD164</b>	12/08/09	07/10/09
<b>CCG Hambach</b>	15/09/2009	04/11/2009
<b>Ligne 11</b>	21/12/2009	03/02/2010
<b>Campus Condorcet</b>	18/03/2010	05/05/2010
<b>Arena</b>	22/04/2010	02/06/2010
<b>Charleville-Mézières - Reims</b>	20/09/10	03/11/2010
<b>Déplacement A9</b>	12/01/2011	02/03/2011
<b>RER D - RER B</b>	18/04/2011	08/06/2011
<b>Roland Garros</b>	22/06/2011 et 04/07/2011	06/07/2011
<b>MAGEO</b>	23/06/2011	06/07/2011
<b>Saclay</b>	27/07/2011	07/09/2011
<b>Liaison ferroviaire Nice-Italie</b>	31/08/2011	05/10/2011
<b>Avenue du Paris</b>	26/12/2011	04/01/2012
<b>Port de Brest-Bretagne</b>	13/02/2012	07/03/2012





DATES DE LA CONCERTATION	DATE D'ACCUSÉ RÉCEPTION DU COMPTE-RENDU PAR LA CNDP	PAGES
Du 04/10/2002 au 15/12/2002	05/03/2003	70
Du 01/04/2004 au 31/05/2004	03/11/2004	71
Du 10/03/2003 au 26/01/2006	03/03/2004 (1 <sup>re</sup> étape)	72
Du 17/10/2003 au 26/12/2006	07/03/2007	73
Du 01/02/2003 au 30/04/2003 et du 14/06/2011 au 13/07/2011	06/07/2011	74
Du 15/06/2003 au 15/08/2003	07/01/2004	75
Du 01/07/2004 au 30/04/2006	05/07/2006	76
Du 01/04/2005 au 30/06/2005	05/10/2005	77
Du 01/04/2006 au 31/07/2007	16/04/2008	78
Du 26/06/2007 au 31/12/2007	04/02/2009	79
Du 03/11/2008 au 30/12/2008	02/09/2009	80
Du 19/11/2007 au 11/01/2008	16/04/2008	81
Du 24/09/2007 au 15/10/2008 et du 31/03/2008 au 15/10/2010	03/11/2010	82
Du 19/11/2007 au 11/01/2008	16/04/2008	83
Du 17/11/2008 au 09/12/2008	06/05/2009	84
Du 12/12/2011 au 02/07/2012	05/09/2012	85
Du 25/05/2009 au 03/07/2009	03/02/2010	86
Du 19/01/2009 au 20/04/2009 et du 01/09/2009 au 22/03/2010	07/07/2010	87
Du 01/03 au 15/09/2009 et du 15/11/2009 au 15/01/2010	07/04/2010	88
Du 01/09/2009 au 31/10/2009	03/02/2010	89
Du 11/01/2010 au 12/02/2010	28/07/2010	90
Pas de concertation		91
Du 15/09/2010 au 15/10/2010	05/01/2011	92
Du 06/09/2010 au 08/10/2010	02/03/2011	93
Du 16/05/2011 au 24/06/2011	01/02/2012	94
Du 18/10/2010 au 16/12/2010	02/02/2011	95
Du 03/05/2011 au 15/11/2011	01/02/2012	96
Du 15/06/2011 au 15/07/2011	05/10/2011	97
Du 20/10/2011 au 09/12/2011	03/05/2012	98
Du 08/10/2011 au 23/11/2011 et du 17/01/2012 au 24/01/2012	07/12/2011 et 01/02/2012	99
Du 10/01/2012 au 15/02/2012	06/06/2012	100
Du 03/10/2011 au 24/11/2011	04/01/2012	101
Du 16/01/2012 au 16/02/2012	05/12/2012	102
Du 15/02/2012 au 30/11/2012	À venir	103
Du 26/06/2012 au 30/11/2012	À venir	104

**CNDP**  
**244 boulevard Saint-Germain**  
**75007 Paris**  
**[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)**

Document édité à 3500 exemplaires

Illustration de couverture : Denis Carrier  
Design graphique: Lowe Stratéus  
Impression: imprimerie Comelli

Logo FSC

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