

CNDP 2010 – 2011

Rapport d'activité



cndp
Commission nationale
du débat public



Sommaire

P.4
Message du président

P.8
Faits marquants

P.10
La CNDP par étapes

P.14
Les valeurs de la CNDP

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

P.24
**L'activité de la CNDP
de juin 2010
à septembre 2011**

P.74
Panorama des saisines

P.80
**Panorama des modes
de participation du
public**

P.86
**Moyens d'organisation
des débats publics**

P.92
Les annexes



Avant-propos

Comme chaque année, la Commission nationale du débat public rend compte de son activité sous une forme facilement consultable.

Ce rapport annuel présente l'essentiel de l'activité de la CNDP de juin 2010 à septembre 2011.

Le lecteur peut retrouver l'historique de la Commission nationale dans le volume *Évolution et moyens de la Commission nationale du débat public* ; le recueil intitulé *Synthèse des débats et des concertations recommandées* présente l'intégralité des projets dont a été saisie la Commission nationale.

Message du président

Les débats publics qui se sont déroulés au cours de l'année passée ont tous porté sur des projets d'équipement ; deux d'entre eux, en raison de leur ampleur et de l'exceptionnelle participation du public, ont été particulièrement remarquables. Aucun débat d'options générales n'a été organisé et les suites données au débat sur les nanotechnologies sont encore attendues.

S'agissant des concertations recommandées par la Commission nationale ou des concertations postérieures au débat, le rôle du garant, apprécié par le public, s'affirme toujours davantage.



1. Un niveau d'activité maintenu

L'activité de la Commission nationale s'est poursuivie au cours de l'année écoulée, sur un rythme égal à celui qu'elle avait connu l'année précédente. Onze débats ont eu lieu dont quatre dans le domaine de l'énergie (deux projets de terminal méthanier à Fos-sur-Mer, réacteur EPR à Penly, parc éolien en mer au large du Tréport) et six en matière de transport (liaison ferroviaire Roissy-Picardie, prolongement du RER E à l'ouest, Arc Express, réseau de transport public du Grand Paris, interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France, mise en concession autoroutière de la Route Centre Europe Atlantique).

La Commission nationale a organisé elle-même ces débats, dont elle a confié l'animation à des commissions particulières. L'organisation du onzième débat, portant sur des équipements touristiques en Seine-et-Marne, a été confiée au maître d'ouvrage. Un débat public volontaire sur le projet de desserte de la Corse en gaz naturel a en outre été organisé par la Commission nationale, à la demande du maître d'ouvrage, bien que les caractéristiques du projet soient inférieures aux critères de saisine.

Par ailleurs, six concertations placées sous l'égide d'un garant et mises en œuvre selon les recommandations de la CNDP ont été organisées sur les projets suivants: désaturation de la ligne 13 du métro parisien par le prolongement de la ligne 14, projet de raccordement par une liaison électrique souterraine d'une centrale de production type CCG à Hambach, prolongement à l'est

de la ligne 11 du métro parisien, création du Campus Condorcet, création d'un stade multifonctionnel à Nanterre et reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims.

Dans le même temps, la Commission a décidé l'organisation de neuf nouveaux débats qui se dérouleront au cours des deux prochains trimestres sur des projets les plus divers. Cinq débats concernent le domaine des transports (réalisation d'une piste longue à l'aéroport de Mayotte, extension du port de Jarry à la Guadeloupe, mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Nogent-sur-Seine et Bray-sur-Seine, ligne nouvelle ferroviaire Paris-Normandie, ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon), et deux celui de l'énergie (reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras, stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes). Les deux autres projets portent l'un sur un transfert d'eau de bassin fluvial (extension du réseau hydraulique de Languedoc-Roussillon) et l'autre sur la création de barrages-réservoirs (projet d'aménagement de la Bassée dans le département de Seine-et-Marne).

2. Le Grand Paris: une expérience novatrice et enrichissante

Les débats publics sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris (double boucle en Ile-de-France) porté par la Société du Grand Paris et le projet Arc Express (rocade en petite couronne) porté par le Syndicat des transports

d'Ile-de-France, lancés conjointement conformément à la loi relative au Grand Paris, ont constitué pour la Commission nationale une expérience tout à la fois novatrice et enrichissante. Organisés à l'échelle de la région, ils concernaient près de 11 millions de Franciliens.

La gestation des deux débats ne fut pas sans tension. Initialement, le projet de loi relative au Grand Paris avait prévu de confier au préfet de région l'organisation d'une concertation sur le réseau du Grand Paris et de suspendre la procédure du débat public sur le projet Arc Express, déjà décidé par la Commission nationale. Les réactions à cette première version entraînent quelques modifications par voie d'amendements parlementaires: le débat sur le projet Arc Express n'était plus supprimé mais coordonné avec le débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris dont la loi confiait l'organisation à la Commission nationale du débat public.

Ces deux débats étaient attendus et nécessaires. Attendus, puisque plus de 17500 personnes se sont déplacées pour s'informer et s'exprimer à l'occasion de 67 réunions publiques, dont 12 communes aux deux projets, ce qui dépasse très largement le nombre habituel de participants, 28000 connexions Internet, 272 cahiers d'acteurs, dont 94 communs aux deux projets, 260 contributions, 1151 avis et 1600 questions. Nécessaires, puisque écoutant les arguments développés au fil des débats, l'État et la région ont croisé leurs chemins. Les débats ont conduit au compromis tant sur la demande exprimée par le public de la rénovation préalable du réseau existant que sur l'unification du réseau nouveau.

En effet, hors des débats stricto sensu mais à la lumière de ce qu'ils avaient permis d'apporter depuis leur ouverture, l'État et la région se sont retrouvés entre autres partenaires au sein du comité de pilotage créé par le ministre en charge du Grand Paris. Les échanges qui s'y sont développés ont jeté les bases d'un projet de « vision partagée de l'État et de la région », s'articulant autour d'un schéma de rocade unique prenant en compte des éléments communs aux deux itinéraires et ajoutant dans chaque projet des éléments qu'il n'incluait pas mais que prévoyait l'autre proposition, à l'exception de la desserte du plateau de Saclay. Cette vision partagée, souhaitée par la majorité du public, a fait l'objet d'un protocole entre l'État et la région relatif aux transports publics en Ile-de-France, signé cinq jours avant la clôture des débats. Cet accord, qualifié d'historique, concernait tout

à la fois les tracés du projet de rocade, intitulé « Grand Paris Express », le financement des investissements correspondants, la coordination entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que les modalités de participation financière de l'État au plan régional de mobilisation pour les transports incluant la rénovation du réseau existant.

À l'instar du protocole entre l'État et la région, ces deux débats peuvent être aussi qualifiés d'exemplaires et d'historiques. Exemplaires par l'exceptionnelle participation du public et des élus, parlementaires, conseillers régionaux et généraux, maires et conseillers municipaux. Historiques par leur issue : par sa participation le public a réellement pesé sur le processus décisionnel ainsi que l'attestent le protocole et les décisions des maîtres d'ouvrage qui l'ont confirmé.

3. Les débats d'options générales

Tous les débats ne connaissent pas une telle issue. L'absence de décision, à la suite du débat sur le développement et la régulation des nanotechnologies, ne manque pas d'étonner.

Alors que la loi ne l'y obligeait pas encore, le gouvernement a décidé lui-même de rendre publiques les suites qu'il entend donner au débat.

La communication sur la recherche et le débat public sur les nanotechnologies faite en Conseil des ministres le 14 octobre 2009 se terminait ainsi : « À l'issue du débat un compte rendu et un bilan en seront établis et le gouvernement rendra publiques les suites qu'il entend lui donner ». Le compte-rendu et le bilan du débat ont été publiés le 9 avril 2010.

Certes, devant l'ampleur du sujet soumis au débat, les difficultés rencontrées dans son organisation, la diversité des questionnements et des problématiques, le public a été plus informé qu'invité à débattre et les thèmes abordés davantage mis en débat que débattus avec lui.

Il attendait néanmoins que les suites annoncées par un engagement public soient données dès l'été 2010.

La loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dispose désormais que le ministre intéressé par l'option générale informe le public des suites données au débat mais ne précise pas, contrairement aux dispositions relatives aux projets d'équipement, le délai au terme



duquel les suites doivent être rendues publiques. Elle complète par ailleurs ce que l'on entend par options générales : elles portent notamment sur des politiques, plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence importante en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement du territoire. À cet égard et dans ce cadre, 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 un débat d'options générales sur le développement de l'éolien en mer.

La programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité, pour la période 2009-2020, retient en effet l'objectif d'une production de 6 000 MW par des parcs éoliens en mer. Une instance de concertation et de planification a eu pour mission, pour chaque façade maritime, d'identifier des zones propices au développement de l'éolien en mer. Les porteurs de projets ont été invités, par appel d'offres, à privilégier ces zones, celles-ci ayant été définies.

Un débat public a eu lieu l'an dernier sur le projet du parc éolien des Deux Côtes. L'appel d'offres en cours entraînera de nombreux débats du même type. Aussi, la Commission nationale a-t-elle proposé qu'un débat public pour chacune des façades maritimes soit organisé, portant sur l'opportunité et les objectifs du développement de l'éolien en mer.

À la suite de ces débats, chaque projet de parc éolien en mer ne ferait l'objet que d'une concertation sur ses caractéristiques principales. Cette proposition n'a pas été retenue.

4. Le garant de concertation

Lorsqu'elle décide qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur un projet dont elle a été saisie mais qu'elle recommande une concertation, la Commission nationale place désormais cette concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désigne. Ce garant veille au bon déroulement de la concertation qui doit permettre au public de présenter ses observations et ses contre-propositions et à la qualité comme à la sincérité des informations diffusées. Parmi les modalités de concertation, la CNDP propose généralement que soient également discutés les modes d'information du public jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier.

Une disposition semblable concerne la procédure du débat public puisque le Code de l'environnement précise désormais que le débat « porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après le débat » et que le maître d'ouvrage peut demander à la Commission nationale du débat public de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre de ces modalités de concertation. Pour les débats qui se sont déroulés au cours de l'année écoulée, cette désignation a toujours été sollicitée.

Tout comme une commission particulière, le garant, par son indépendance, qu'assure sa désignation par la Commission nationale, et sa neutralité quant au fond du projet, construit une relation de confiance susceptible de permettre au public de participer réellement au

processus décisionnel. Dans le cadre d'une concertation postérieure à un débat, à la différence de son rôle dans une concertation recommandée, le garant peut être amené à remplir une fonction de facilitateur de nature à conforter l'acceptabilité sociale d'un projet qui se précise, puisque l'opportunité et les caractéristiques principales du projet ont déjà été soumises au public lors du débat.

L'exercice 2010-2011 est marqué par une évolution significative de la participation des citoyens au processus décisionnel tant par le déroulement de certains débats que par la consécration législative de l'évolution des modalités de concertation engagée depuis plusieurs années par la Commission nationale.

Philippe DESLANDES
président de la Commission
nationale du débat public



Faits marquants 2010/2011

11 saisines en 2010

Le nombre de saisines de la Commission nationale est d'environ une quinzaine par an depuis 2002.

Le site Internet www.debatpublic.fr

Le nombre moyen de visites quotidiennes du site est de 388 en 2011.

Coût du débat

Si le coût moyen d'un débat pour le maître d'ouvrage est de l'ordre d'un peu moins d'un million d'euros, il est d'environ 60000 euros pour la CNDP, variable en fonction des expertises complémentaires éventuelles.

5 débats publics

ont été décidés en 2010 sur des projets aussi variés que l'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Chalon-sur-Saône ou la desserte aérienne de Mayotte.

En 2010, le secteur des transports terrestres s'est partagé l'essentiel des saisines (3) et des débats (3) avec la catégorie d'opérations équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques qui a donné lieu à 3 saisines, dont 2 concertations recommandées et 1 débat recommandé au maître d'ouvrage.

Grand Paris

L'article 3 de la loi n°2010-597 sur le Grand Paris promulguée le 3 juin 2010 imposait à la CNDP de coordonner le projet de réseau de transport public du Grand Paris et le projet Arc Express porté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). Le débat s'est déroulé du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011. Ce débat 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.

Relations internationales

La CNDP a rendu disponible le bilan du débat public sur les nanotechnologies en langue anglaise : elle a ainsi montré son désir d'ouverture vers les autres pays, curieux du processus de débat public « à la française ». Cette année fut marquée par de nombreux échanges avec les partenaires internationaux.

11 décisions

ont été prises par la CNDP en 2010 pour décider d'organiser ou non un débat public (6) ou pour recommander une concertation (5). 5 projets ont fait l'objet d'un débat public et 3 concertations ont été recommandées.

51%

des questions-réponses évoquées dans le cadre des débats en 2009-2010 concernaient les caractéristiques du projet; 27% les impacts sur l'environnement et la santé. 12% portaient respectivement sur les alternatives au projet et les coûts du projet.

Suite du Grenelle II

L'article L.121-10 du Code de l'environnement modifié par la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II dispose que la CNDP peut être saisie par les ministres concernés sur « des options générales d'intérêt national en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement. Les options générales portent notamment sur des politiques, plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence importante en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement du territoire. Les plans et programmes concernés sont précisés par décret en Conseil d'État. »

Ce texte est actuellement en préparation. Il comprendra également un élargissement des catégories de projets susceptibles de faire l'objet d'une saisine de la CNDP précisées dans le tableau joint à l'article R.121-2.

La CNDP par étapes

Prémices 12 juillet 1983

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

15 décembre 1992

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

14 janvier 1993

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

Création de la CNDP 2 février 1995

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

Installation de la CNDP le 4 septembre 1997

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



25 juin 1998

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

1999

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

Le principe de participation élargi

27 février 2002

—
L'article 134 de la **loi n° 2002-276 du 27 février 2002** relative à la démocratie de proximité apporte une définition plus large du principe de participation. Elle intègre un nouveau chapitre intitulé « Participation du public à l'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement ayant une incidence importante sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ».

Loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II

12 juillet 2010

—
L'article 246 de la **loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010**, en son chapitre 4 « Dispositions relatives à l'information et à la concertation du titre 6 gouvernance » a modifié le fonctionnement de la Commission nationale du débat public. Elle prévoit entre autre, un élargissement de sa composition à vingt-cinq membres et une possibilité pour la CNDP, à son initiative ou celle du maître d'ouvrage de désigner un garant de la concertation recommandée qu'elle décide (art. L.121-9).



La CNDP par étapes

Missions de la CNDP

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

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

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

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

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

6/ Organiser un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement lorsqu'elle en est saisie par le ministre de l'Écologie.

7/ Apprécier si un débat doit être organisé sur les projets dont elle est régulièrement saisie.

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

Les objectifs du débat public aujourd'hui

1

– Informer le public sur le projet soumis au débat public, sur ses enjeux, ses aspects techniques, ses impacts, de façon objective, complète et accessible à tous, notamment grâce à une large diffusion du dossier du débat.

2

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

3

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

La finalité

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

Les valeurs de la CNDP



Transparence

— **La CNDP doit permettre, par le biais des CPDP,** la mise à disposition du public de toutes les informations et études disponibles sur le projet concerné. Elle veille au respect des bonnes conditions d'information du public. Au cours du débat public, aucune question n'est écartée. Chacun est en droit d'obtenir des réponses précises et claires et, si celles-ci sont incomplètes, d'en connaître la raison.



Débat argumenté

— **Quelles que soient leurs observations ou leur position,** les participants au débat doivent apporter des arguments expliquant et justifiant leur point de vue. Le débat public est en effet un temps de dialogue dans le processus de décision.



Égalité de traitement

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



Neutralité

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

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



Organisation et moyens de la CNDP

—

P. 18 – 1/ Composition de la CNDP
P. 19 – 2/ Le budget de fonctionnement
P. 20 – 3/ La communication

Pour exercer les missions,

nouvelles pour certaines, que la loi a confiées en 2002 à la Commission nationale du débat public, celle-ci avait besoin que les moyens dont elle allait disposer soient renforcés. Certains sont la conséquence directe de la loi, d'autres furent mis en œuvre par la Commission elle-même.

1 / Composition de la CNDP

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

Les mandats des membres de la Commission nommés en septembre-octobre 2002 sont venus à échéance en septembre-octobre 2007. Ses membres ont été renouvelés en février-mars 2008. Par décret du président de la République du 18 février 2008, ont été nommés aux postes de président et de vice-présidents :

Président :

Philippe Deslandes, préfet.

Les vice-présidents :

Patrick Legrand,
Philippe Marzolf.

Outre le président et les deux vice-présidents, les autres membres de la Commission nationale se répartissent ainsi :

- **Un député et un sénateur** nommés respectivement par le président de l'Assemblée nationale et par le président du Sénat :
 - Jean Lassalle, député des Pyrénées-Atlantiques ;
 - Monsieur X, sénateur (en remplacement de Monsieur André Dulait, sénateur des Deux-Sèvres).
- **Six élus locaux** nommés par décret sur proposition des associations représentatives des élus concernés :
 - Pierre Ducout, député-maire de Cestas (en remplacement de Monsieur Dominique Lefebvre) ;

- Claudine Guidat, adjointe au maire de Nancy (en remplacement de Monsieur Claude Guillaume) ;
- Monsieur X (en remplacement de Monsieur Philippe Leroy, président du Conseil général de la Moselle) ;
- Monsieur X (en remplacement de Monsieur Olivier Jacquin, conseiller général de Meurthe-et-Moselle) ;
- Monsieur X (en remplacement de Monsieur Jacques Auxiette, président du Conseil régional des Pays de la Loire) ;
- Monsieur X (en remplacement de Monsieur Dominique Plancke, conseiller régional du Nord-Pas-de-Calais, président de la Commission des transports).

• **Un membre du Conseil d'État,**

élu par l'Assemblée générale du Conseil d'État :

- Roland Peylet (en remplacement de Monsieur Alain Ohrel, préfet de région et conseiller d'État honoraire).

• **Un membre de la Cour de cassation,**

élu par l'Assemblée générale de la Cour de cassation :

- Olivier Guerin, avocat général à la Cour de cassation (en remplacement de Monsieur François Cachelot).

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

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

• **Un membre du corps des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel,**

nommé par décret sur proposition du Conseil supérieur des tribunaux administratifs et des cours administratives d'appel :

- Claude-Sylvain Lopez, président de tribunal administratif honoraire

(en remplacement de Monsieur Paul Vialatte).

• **Deux représentants d'associations de protection de l'environnement**

agréées exerçant leur activité sur l'ensemble du territoire national, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Environnement :

- Jean-Stéphane Devisse, proposé par WWF ;
- Gabriel Ullmann, administrateur de France Nature Environnement (FNE).

• **Deux représentants des consommateurs et des usagers,**

respectivement nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l'Économie et du ministre chargé des Transports :

- Alain Fauqueur, vice-président de TLF (Fédération des entreprises de transport et logistique de France), juge au tribunal de commerce de Paris (en remplacement de Monsieur Claude Leroi) ;
- Christian Huard, secrétaire général de l'Adeic

(en remplacement de Madame Reine-Claude Mader-Saussaye).

• **Deux personnalités qualifiées,**

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

- Daniel Ruez, ancien président de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs ;
- Jean Bergougnoux, président d'honneur de la SNCF, directeur général honoraire d'EDF.

• **Deux représentants des organisations syndicales représentatives de salariés et deux représentants des entreprises ou des chambres consulaires,**

dont un représentant des entreprises agricoles, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition des organisations professionnelles respectives les plus représentatives.

2/ Le budget de fonctionnement

La rigueur de gestion des frais courants de fonctionnement de la CNDP a permis de faire face en 2010 à toutes les hypothèses de saisine de la Commission et d'organisation de débats. C'est ce qui explique en partie que l'exercice s'achève sur un excédent de crédit, ce qui aurait

pu ne pas être le cas si la Commission avait été plus sollicitée. Le montant du crédit alloué en 2011 apparaît satisfaisant. Néanmoins, il conviendra de majorer significativement le budget si le nombre de saisines continue de s'accroître dans les mois à venir au rythme des premiers mois de 2011.

Tableau 1
Budget 2010

CNDP	
Frais de personnel (titre 2)	875 704,52
Déplacement CNDP (titre 3)	13 382,16
Méthodologie (titre 3)	17 200,00
Communication (titre 3)	213 665,43
Convention MEDD (titre 3)	0,00
Fonctionnement courant (titre 3)	160 696,39
Informatique (titre 3)	4 638,09
Total CNDP	1 285 286,59
CPDP	
Indemnités membres (titre 2)	411 665,83
Frais déplacement (titre 3)	193 610,49
Expertises (titre 3)	76 125,40
Site CPDP reproductible (titre 3)	23 037,35
Total CPDP	704 439,07
Budget 2010	2 350 467,00
Total dépenses	1 989 725,66

Tableau 2
Budget prévisionnel 2011

CNDP	
Frais de personnel (titre 2)	890 000,00
Déplacement CNDP (titre 3)	10 000,00
Méthodologie (titre 3)	5 000,00
Communication (titre 3)	120 000,00
Convention MEDD (titre 3)	200 000,00
Fonctionnement courant (titre 3)	90 000,00
Informatique (titre 3)	5 000,00
Total CNDP	1 320 000,00
CPDP	
Indemnités membres (titre 2)	715 100,00
Frais déplacement (titre 3)	140 000,00
Expertises (titre 3)	150 000,00
Site CPDP reproductible (titre 3)	25 000,00
Total CPDP	1 030 000,00
Budget 2011	2 356 438,00
Total dépenses	2 350 000,00

3 / La communication

Le coffret CNDP

La CNDP a conservé cette année le principe de rendre compte de son activité sous la forme d'un coffret en trois volumes. Le lecteur retrouve l'historique complet de la Commission nationale dans le volume *Évolution et moyens de la Commission nationale du débat public*; tandis que le recueil intitulé *Synthèse des débats et des concertations recommandées* présente l'intégralité des projets dont a été saisie la Commission nationale. Ces deux volumes complètent le présent rapport et donnent une vue d'ensemble de l'activité de la CNDP.

Le site Internet

Chiffres 2010

Statistiques quotidiennes: nombre de pages consultées

Janvier	1420
Février	1509
Mars	1615
Avril	1366
Mai	1203
Juin	1186
Juillet	1117
Août	967
Septembre	1791
Octobre	1544
Novembre	1462
Décembre	1191

—
Moyenne 1364

Chiffres 2010

Statistiques quotidiennes: nombre de visites

Janvier	460
Février	546
Mars	592
Avril	446
Mai	362
Juin	362
Juillet	326
Août	317
Septembre	492
Octobre	455
Novembre	422
Décembre	369

—
Moyenne 429

Chiffres 2010

Statistiques mensuelles: nombre de pages consultées

Janvier	44045
Février	42254
Mars	50084
Avril	40997
Mai	37323
Juin	35587
Juillet	34642
Août	29980
Septembre	53734
Octobre	47886
Novembre	43873
Décembre	36937

—
Moyenne 41445

Chiffres 2010

Statistiques mensuelles: nombre de visites

Janvier	14274
Février	15293
Mars	18370
Avril	13406
Mai	11232
Juin	10884
Juillet	10135
Août	9834
Septembre	14779
Octobre	14121
Novembre	12681
Décembre	11440

—
Moyenne 13037

Le site Internet

Chiffres 2011

**Statistiques quotidiennes:
nombre de pages consultées**

Janvier	1359
Février	1437
Mars	1754
Avril	1305
Mai	1395
Juin	1345
Juillet	1181
Août	1000

—
Moyenne 1347

Chiffres 2011

**Statistiques quotidiennes:
nombre de visites**

Janvier	433
Février	412
Mars	423
Avril	360
Mai	407
Juin	396
Juillet	354
Août	321

—
Moyenne 388

Chiffres 2011

**Statistiques mensuelles:
nombre de pages consultées**

Janvier	42149
Février	40248
Mars	54390
Avril	39175
Mai	43258
Juin	40364
Juillet	36614
Août	31028

—
Moyenne 40903

Chiffres 2011

**Statistiques mensuelles:
nombre de visites**

Janvier	13425
Février	11545
Mars	13141
Avril	10820
Mai	12635
Juin	11907
Juillet	11003
Août	9980

—
Moyenne 11807

Tableau 1 – Statistiques quotidiennes: nombre de pages consultées

— 1 347 pages consultées chaque jour en moyenne par mois en 2011

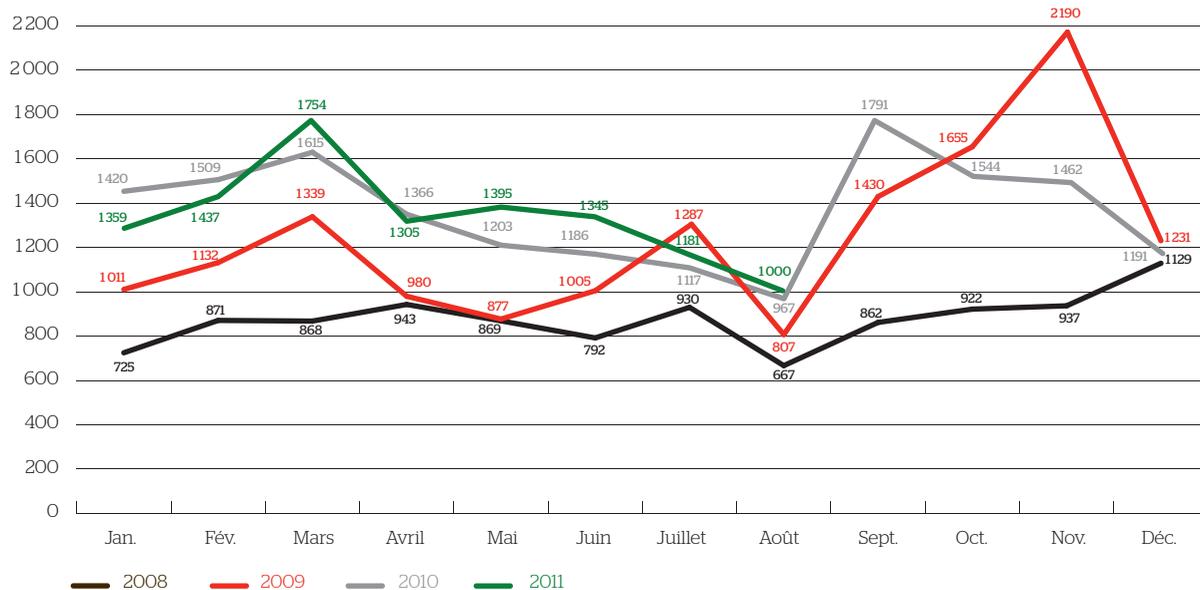


Tableau 2 – Statistiques quotidiennes: nombre de visites

— 388 visites quotidiennes en moyenne par mois en 2011

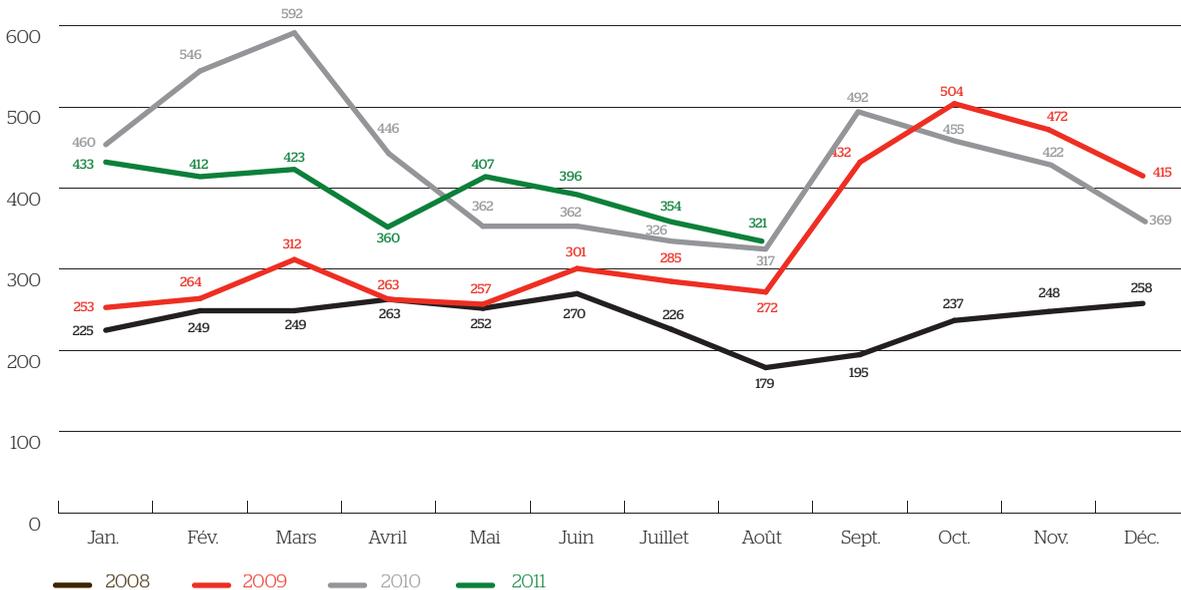


Tableau 3 – Statistiques mensuelles: nombre de pages consultées

— 40 903 pages consultées en moyenne par mois en 2011

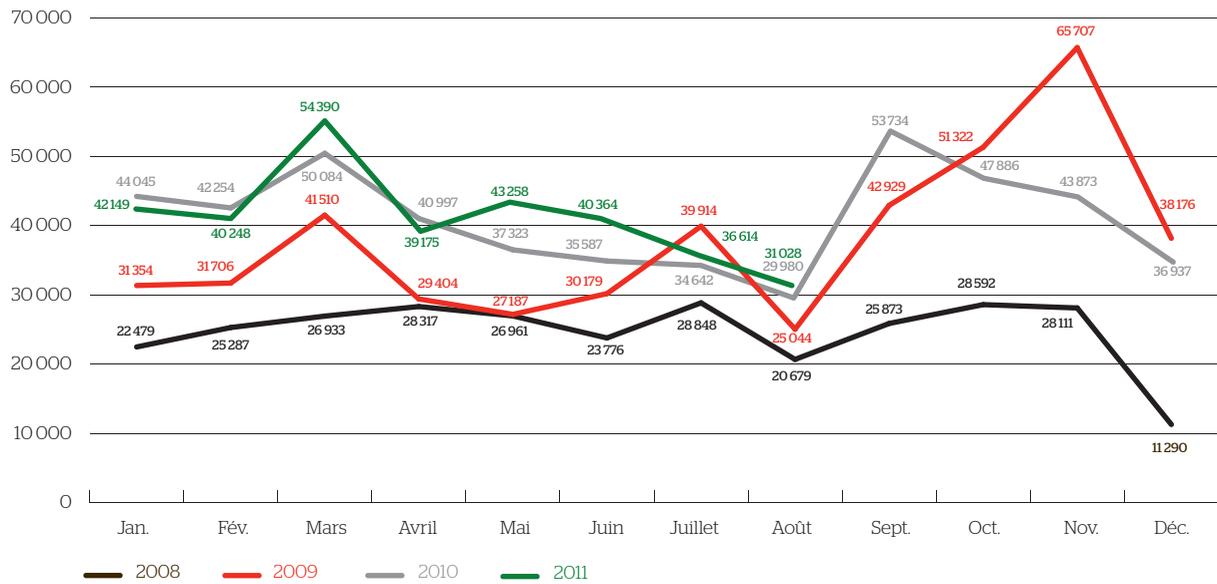
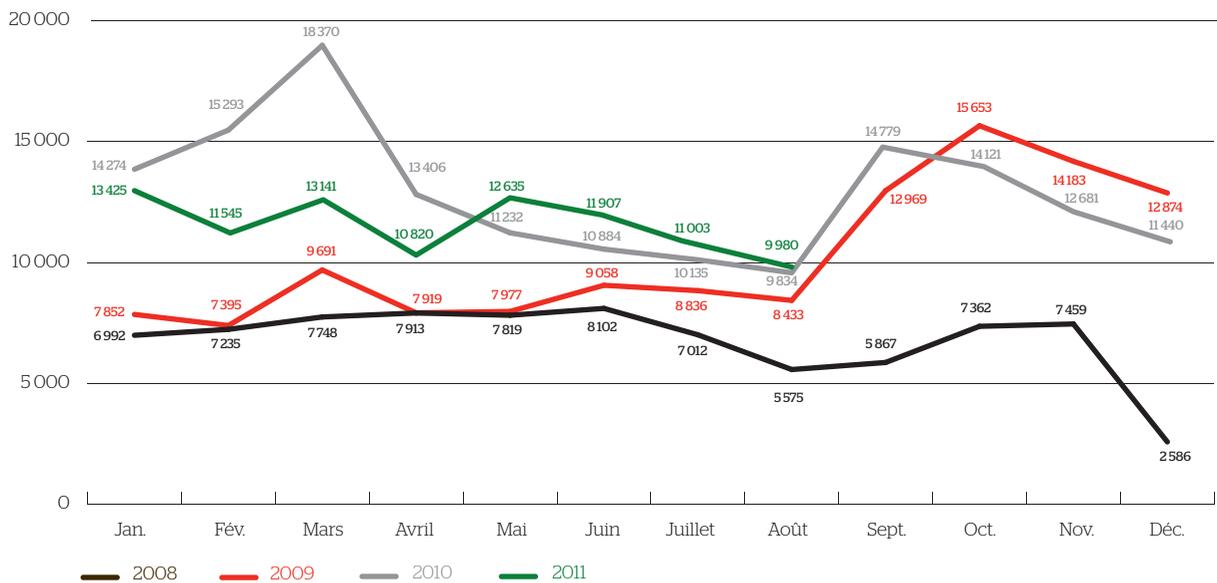


Tableau 4 – Statistiques mensuelles: nombre de visites

— 11 807 visites en moyenne par mois en 2011



L'activité de la CNDP de juin 2010 à septembre 2011

- P. 26 – 1/ Les grands projets d'infrastructures dans le domaine des transports
- P. 48 – 2/ Les projets d'équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques
- P. 53 – 3/ Les projets d'équipements industriels
- P. 62 – 4/ Projets publiés
- P. 65 – 5/ Suivi des projets
- P. 70 – 6/ Missions de conseil, d'avis et de recommandation
- P. 72 – 7/ Le rôle pédagogique et méthodologique de la CNDP

Le secteur des transports concentre le plus de saisines et de débats.

Il faut néanmoins noter que les catégories d'opérations et de projets d'investissements se sont diversifiées: création ou élargissement de routes et d'autoroutes, création ou extension d'infrastructures portuaires, création de lignes électriques, de gazoducs et équipements industriels.

Par ailleurs, la Commission nationale continue d'être sollicitée dans sa mission de conseil, d'avis et de recommandation. Son champ de compétences s'est également vu confirmé dans le domaine des grandes options en matière d'environnement et d'aménagement à travers le débat en matière de développement et de régulation des nanotechnologies.

Il convient enfin de rappeler que les textes de présentation des différents débats ne sont que des résumés synthétiques que l'on peut approfondir en se reportant aux comptes-rendus et bilans des débats publiés sur le site Internet de la CNDP (www.debatpublic.fr).

1/ Les grands projets d'infrastructures dans le domaine des transports

Débats animés par une CPDP Création ou extension d'infrastructures portuaires

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

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

Ce projet, d'un coût estimé à 200 millions d'euros, consiste en l'augmentation du gabarit de navigation sur 27 km et vise à accroître les échanges de marchandises par voie fluviale



avec le bassin parisien, les ports du Havre, de Rouen et le nord de l'Europe avec la réalisation du Canal Seine-Nord.

Le **2 mars 2011**, la Commission nationale a **décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet** et a nommé Monsieur Patrick Legrand président de la Commission particulière du débat. Elle a fondé sa décision sur le fait que l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement disposa qu' « un débat public sera organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine », sur l'intérêt national du projet car il vise à accroître les échanges de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien, les ports du Havre et de Rouen et le nord de l'Europe à l'ouverture de la liaison Seine-Nord-Europe, et sur l'importance

des enjeux socio-économiques, la demande de fret fluvial étant en augmentation.

À sa séance du **6 avril 2011**, sur proposition de Monsieur Patrick Legrand, la CNDP a désigné Madame Chantal Sayaret et Monsieur Gérard Riou membres de la Commission particulière de ce débat. Le **4 mai 2011**, Messieurs Paul Carriot, Daniel Collard, Xavier Colson et Hugo Cosquer ont été également nommés membres de cette CPDP.

Le **7 septembre 2011**, ce fut le cas de Madame Isabelle Jarry. Sur proposition de Patrick Legrand, le délai de présentation du dossier du maître d'ouvrage prévu à l'article R.121-7 II du code de l'environnement a été prolongé de deux mois.

Projet d'aménagement de la Bassée

—

Par lettre en date du 24 janvier 2011 (reçue le **26 janvier 2011**),

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

À sa séance du **2 mars 2011**, la Commission nationale a **décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet** et a nommé Monsieur Patrick Legrand président de la Commission particulière de ce débat. Elle a fondé sa décision sur l'intérêt national du projet qui vise à réduire l'aléa d'inondation de l'Île-de-France, sur l'importance des enjeux socio-économiques car ce projet est susceptible de limiter significativement les dommages liés aux crues, et sur l'impact du projet sur l'environnement car il entraînera des modifications écologiques, hydrologiques et paysagères sensibles.

Le **6 avril 2011**, sur proposition de Monsieur Patrick Legrand, la CNDP a nommé Mesdames Graziella Luisi, Marie Pittet et Chantal Sayaret et Messieurs Jacques Arnould et Gérard Riou membres de la Commission particulière de ce débat.

Le **4 mai 2011**, Madame Isabelle Jarry a été également désignée membre de cette CPDP.

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

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

Projet d'extension du Port de Jarry à la Guadeloupe

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

Ce projet consiste en la construction d'un nouveau quai de 350 m, la réalisation de 25 hectares de terre-pleins par remblaiement ainsi que l'aménagement des accès maritimes du port par dragage, pour un coût estimé à 160 millions d'euros, en vue de réaliser un hub de transbordement de marchandises conteneurisées. Ce projet a pour objet de permettre à la Guadeloupe, dans la perspective de la mise en service prévue en 2014 du nouveau canal de Panama ouvrant le passage aux porte-conteneurs de type « New-Panamax », de saisir l'opportunité de se positionner en tant que plateforme régionale dans

la Caraïbe pour le transbordement de marchandises tout en évitant pour elle-même le risque réel de se retrouver au niveau d'un port de second ordre desservi à partir d'un port de transbordement. Le nouveau terminal serait capable de recevoir des navires porte-conteneurs de 300 m de long, 40 m de large, 14 m de triant d'eau pour une capacité de chargement de l'ordre de 6500 conteneurs EVP (équivalent vingt pieds). Le coût des superstructures à la charge de l'opérateur (aménagement des terre-pleins, bureaux et ateliers, équipements de manutention) est estimé à 75 millions d'euros. Le sort du projet, conçu sur la base d'un partenariat avec un opérateur, est lié au résultat de l'appel à projets.

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

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

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

Le **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier et les modalités. Le débat public aura lieu du **5 octobre 2011 au 31 janvier 2012**.



Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées

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

Par lettre du 15 février 2010 (reçue 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 du débat public du projet

d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) sur sa section comprise entre l'autoroute A 71 à l'ouest, sur la commune de Montmarault, et l'autoroute A 6 à l'est, deux branches se séparant à Paray-le-Monial et rejoignant l'autoroute A 6 respectivement à Mâcon, par la RN 79, et Chalon-sur-Saône, par les RN 70 et 80.

La mise à 2 x 2 voies avec statut de route express de cette section, 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. Les trois sous-sections de Montmarault à Paray-le-Monial, de Paray-le-Monial à Chalon-sur-Saône et de Paray-le-Monial à Mâcon ont été déclarées d'utilité publique respectivement le 17 mars 1995 (prorogé par décret du 15 mars 2000), le 31 mai 1996 et le 9 mai 1997. Entre 1994 et 2008, une partie

des travaux d'élargissement a été réalisée à hauteur de 600 millions d'euros avec des financements de l'État, du Feder, des régions Auvergne et Bourgogne, des départements de l'Allier et de la Saône-et-Loire et de la Communauté d'agglomération de Chalon-sur-Saône.

La poursuite de réalisation du projet d'élargissement à 2 x 2 voies avec statut de route express de la RCEA entre les autoroutes A 71 et A 6 dans les conditions initialement prévues et déclarées d'utilité publique ne justifierait pas la saisine de la CNDP. Au rythme des quinze dernières années, à supposer maintenu l'effort des collectivités locales, les travaux estimés à 950 millions d'euros ne seraient pas terminés avant 20 ans. Afin d'accélérer très sensiblement l'achèvement de ces 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 Madame Claude Brevan présidente de la Commission particulière de ce débat. Le **5 mai 2010**, sur proposition de cette dernière, la CNDP a nommé Madame Martine Lehmans-Lafon, et Messieurs Jean-Yves Audouin, Jean-Louis Chérel et Denis Viala 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 liés à la mise en concession nationale et aux possibilités de modulation tarifaire ainsi que sur les aspects financiers du projet, sur la concédabilité de l'ouvrage et les besoins éventuels d'une subvention d'équilibre.

Le débat s'est déroulé du **4 novembre 2010 au 4 février 2011**. La date de clôture a été arrêtée afin de ne pas interférer avec la campagne pour les élections cantonales des 20 et 27 mars 2011. La CPDP a décidé d'organiser 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. Les réunions ont compté une moyenne de 300 participants pour un total de près de 3 500 personnes présentes. Au-delà de l'affluence, l'assiduité des participants est à souligner avec plusieurs faits marquants : la mobilisation des parlementaires et des élus locaux et la présence de nombreux chefs d'entreprise ; enfin la participation directe de nombreux particuliers. 15 562 visiteurs uniques ont été comptabilisés sur le site Internet de la CPDP. 23 cahiers d'acteurs ont été diffusés au cours du débat, 738 avis reçus, 298 questions posées sur les caractéristiques du projet, les aspects financiers et l'opportunité du projet.

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.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le **24 juin 2011** la ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement, chargé des transports ont retenu le principe de l'accélération de la mise à 2x2 voies de la RCEA par mise en concession autoroutière. Cette décision est parue au JORF du **28 juin 2011**.



Création de lignes ferroviaires

Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Par lettre en date du 6 juillet 2009 (reçue le **6 juillet 2009**), Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Ce projet, d'un coût estimé de 255 millions d'euros, consiste en la création d'une liaison ferroviaire nouvelle d'une longueur de 7 km reliant les territoires desservis par la ligne conventionnelle Paris-Creil-Amiens au réseau de lignes à grande vitesse au niveau de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle.

Le **2 septembre 2009**, la Commission nationale a **décidé d'organiser un débat public sur ce projet**. Elle a fondé sa décision sur les éléments suivants : l'intérêt national du projet car 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 Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy, l'importance des enjeux socio-économiques pour le développement du pôle de Roissy et les impacts du projet sur l'environnement, car la zone envisagée comprend plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux.

Le **7 octobre 2009**, la Commission nationale a nommé Monsieur Claude Bernet président de la Commission particulière de ce débat.

Le **2 décembre 2009**, Mesdames Lamia Abdel Naby et Danièle Rousseau, Messieurs Didier Corot et Emmanuel Droz ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat.

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 : 2 300 personnes ont participé aux réunions publiques organisées tant sur des thématiques locales que régionales. 809 avis et 607 questions sont venus enrichir le débat. 12 255 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, malgré les progrès très récents du projet de Barreau de Gonesse, qui ne peuvent d'ailleurs atténuer l'inquiétude des riverains.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le **25 novembre 2010**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre les études avec l'objectif de concevoir un projet 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 Madame Danièle Rousseau à cette mission.

Projet de métro automatique en proche couronne parisienne Arc Express

À sa séance du **2 septembre 2009**, la Commission nationale du débat public, saisie par lettre en date du **9 juillet 2009** du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) du projet dénommé Arc Express, **a décidé d'organiser un débat public sur 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 parisienne. D'une longueur de l'ordre de 60 km et comportant 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 à 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. 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 sur le projet; le 7 octobre suivant, elle a nommé Jean-Luc Mathieu président de la commission particulière puis, ultérieurement, ses différents membres (Marie-Françoise Cornieti et Doris Yoba ainsi que Claude Agard, Olivier Guérin, Jean-Pierre Richer, et Jean-Yves Taillé).

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 disposait de lancer conjointement ce débat avec celui du projet « réseau de transport public du Grand Paris ».

La loi ne confère à la CNDP

aucun pouvoir juridique réglementaire ou de sanction [...]. La mission qui lui est confiée est celle d'une magistrature d'influence en matière de participation du public.

Le **7 avril 2010**, la CNDP avait 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 suivant, anticipant la promulgation de la loi relative au Grand Paris, les dates du débat ont été fixées (du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011), soit les mêmes que celles du débat concernant le projet de réseau de transport public du Grand Paris.

24 réunions publiques ont structuré le déroulement du débat attirant plus de 7100 personnes. Elles ont été spécifiques au projet Arc Express (12) ou communes avec le RTPGP (11). Une réunion a également concerné le projet de prolongement à l'ouest de la ligne E du RER. Le débat public a été marqué par un nombre important de cahiers d'acteurs propres au

débat Arc Express (17) ou communs avec le débat public sur le RTPGP (88). Sur le site de la CPDP, 89 contributions ont été publiées. 633 avis ont été envoyés à la Commission particulière. Enfin, le système de questions-réponses a également rencontré un grand succès avec plus de 800 questions posées, ainsi que le site Internet qui a reçu 84 000 visiteurs sur plus de 405 000 pages. Le relais de la presse francilienne et nationale a également été très important.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **31 mars 2011**. Loin d'offrir aux participants l'occasion de se livrer à de vifs échanges entre défenseurs de tel ou tel projet, le débat a permis que soient respectés aussi bien les principes qui lui sont fixés : l'argumentation (la grande majorité des interventions a développé arguments, critiques ou suggestions précis), la transparence (toutes les informations nécessaires ont été mises à disposition du

public et le maître d'ouvrage a répondu honnêtement aux questions posées) - autant que les objectifs qui lui ont été assignés : discuter de l'opportunité du projet de rocade et des caractéristiques des arcs nord et sud.

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.

Le **1^{er} juin 2011**, le Conseil du STIF a rendu publique sa décision de retenir les tracés des arcs nord et sud du métro de rocade. De plus, le Conseil du STIF a pris acte de l'acte motivé adopté par le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris du **26 mai 2011**.

Projet de prolongement du RER E à l'Ouest

—
Par lettre conjointe en date du **18 décembre 2009** (reçue le même

jour), le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et Réseau Ferré de France (RFF) ont saisi la Commission nationale du projet de prolongement de la ligne actuelle du RER E, qui relie les gares de Chelles-Gournay et de Tournan-en-Brie à Haussmann Saint-Lazare, vers l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie en passant par la Défense et concourant à l'amélioration des relations de l'Ile-de-France avec la Normandie.

Ce projet, dont le coût estimé se situe selon les variantes entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros, 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 pour assurer le prolongement de la ligne Eole vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie ». Le projet, d'une



longueur de 55 km, comporte 78 à 9,4 km d'infrastructures nouvelles en tunnel et 47 km d'infrastructures existantes réutilisées.

Le 3 février 2010, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

Elle a fondé sa décision sur l'intérêt national du projet inscrit dans la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement devant assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie, les impacts du projet sur l'environnement en raison des enjeux hydrogéologiques et des contraintes liées à la pollution industrielle des sols et les impacts socio-économiques du projet pour le développement du Quartier Central des Affaires de Paris et du site de la Défense.

La Commission nationale a considéré par ailleurs que les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express

et le projet de Réseau de transports publics du Grand Paris, notamment sur le site de la Défense, devraient être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion du débat. Elle a nommé Monsieur Michel Gaillard président de la Commission particulière de ce débat. Le 7 avril 2010, sur proposition de ce dernier, Madame Marie-Françoise Sevrain et Messieurs Olivier Guérin et Bruno de Trémolles ont été nommés membres de cette CPDP.

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^{er} octobre au 19 décembre 2010.

Il a fait l'objet d'une préparation efficace avec la rencontre de nombreux « acteurs clés ». En moyenne, 200 personnes ont participé à chacune des 10 réunions publiques. 26 000 visites sur le site Internet du débat ont été enregistrées plus de 400 questions, 48 cahiers d'acteurs rédigés de manière assez équilibrée entre collectivités locales, secteur économique et milieu associatif, 43 contributions et délibérations, 194 avis mis en ligne. Le débat s'est déroulé dans une ambiance sereine et a permis d'aborder tous les thèmes, la CPDP ayant d'ailleurs complété le dispositif des réunions initialement programmées par l'atelier sur les nuisances sonores et une audition de décideurs du Val d'Oise.

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

dont le débat public est prévu à l'automne 2011 était déjà présent dans les discussions.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, 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 en 2012 du projet avec l'objectif d'une mise en service en 2020. À sa séance du 6 avril 2011, la CNDP a désigné Monsieur 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.

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

—
Par lettre en date du 30 mars 2010 (reçue le 31 mars 2010), le président de Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale du projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France. Ce projet, d'un coût variant de 1,4 milliard à 3,5 milliards d'euros, 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 en prenant en compte l'intérêt national du projet (inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative



à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement) et l'importance des enjeux socio-économiques pour le développement du pôle d'Orly et l'amélioration du fonctionnement du réseau express régional et les impacts du projet sur l'environnement, la zone envisagée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux et des secteurs fortement urbanisés.

À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a nommé Monsieur François Perdrizet président de la Commission particulière de ce débat.

Sur proposition de ce dernier, Mesdames Michelle Tilmont et Camille Saisset ainsi que Monsieur Olivier Klein ont été nommés membres de la CPDP.

Le **7 juillet 2010**, Monsieur Jacques Ducout a également été nommé membre.

Le **1^{er} décembre 2010**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat.

Le débat s'est déroulé du **9 décembre 2010 au 20 février 2011** et du **4 avril 2011 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 2000 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 mise en place après le débat public.

Projet de réseau de transport public du Grand Paris

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 M. François Leblond, président de la commission particulière du débat public (CPDP), puis, le 7 juillet, les membres de cette dernière: Mesdames Christine Urribari, Joëlle Fodor Eskenazi, Lamia Abdel Naby, Laurence Henriot, Marie-Bénédicte Aguila et Marie-Laure Jousset, et Messieurs Claude Bernet, Henri Watissee, Paul Cariot, Michel Rostagnat. Dans la foulée, elle a arrêté le calendrier du débat: du **30 septembre 2010 au 1^{er} février 2011**, soit 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 entre-temps reçu les précisions demandées, la CNDP a, le 1^{er} septembre, 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.

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 porté par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a été exemplaire à plus d'un titre. Il a permis à plus de 15000 personnes de s'informer et de s'exprimer à l'occasion de 55 réunions publiques dont 12 communes avec le projet Arc Express, environ 170000 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.

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. 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. Ce débat, dont on a beaucoup et intelligemment parlé, s'est caractérisé par une participation exceptionnelle, notamment des élus, et une expression libre et argumentée de l'ensemble des acteurs du débat. En ce sens, il s'est avéré à la fois exemplaire et instructif.

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. 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, celles apportées à l'insertion du projet territoire par territoire, celles apportées 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.

L'intégralité de cet avis peut être consultée sur le site www.debatpublic.fr.

Le **24 août 2011**, le Conseil d'Etat 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.

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

—
Par lettre en date du **17 janvier 2011 (reçue le même jour)**, le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon, inscrit dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, au titre du programme supplémentaire de 2 500 km de lignes nouvelles complétant le programme de 2 000 km à lancer d'ici à 2020. Ce projet de création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle poursuit plusieurs objectifs : relier Orléans au réseau des trains à grande vitesse, assurer, à terme, un temps de parcours inférieur à deux heures entre Paris et Clermont-Ferrand, améliorer la desserte de Bourges et des villes du grand centre et enfin constituer un itinéraire pertinent alternatif à l'actuelle ligne à grande vitesse Paris-Lyon. Le projet comporte quatre scénarios et deux variantes, pour un coût compris entre 12 et 14 milliards d'euros. À sa séance du **2 mars 2011**, la Commission nationale a **décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public** dont elle a confié l'animation à une commission particulière. Elle a fondé sa décision sur le fait que le projet, présente un caractère d'intérêt national, qu'il contribue à un aménagement

équilibré du territoire, que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations du territoire du Grand Centre que pour le renforcement de la compétitivité des métropoles de Paris et Lyon et de l'accessibilité à leurs plates-formes aéroportuaires. Par ailleurs, les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces traversés (régions naturelles, zones d'inventaires, zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, zones importantes pour la conservation des oiseaux, espaces naturels sensibles et parcs naturels régionaux) et des nuisances sonores. La CNDP a nommé Monsieur Michel Gaillard président de la Commission particulière du débat public sur ce projet. Mesdames Arlette Dubois-Besnard, Liliane Pautrot et Marie-Françoise Sevrain ainsi que Messieurs Claude Leroi, Jean-Pierre Tiffon (démission le 6 avril 2011), Bruno de Trémolles et Olivier Klein ont été nommés membres de cette CPDP.

À sa séance du **6 juillet 2011**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public qui aura lieu du **3 octobre 2011 au 31 janvier 2012**.

Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

—
Par lettre en date du 1^{er} mars 2011 (reçue le **2 mars 2011**), le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du projet ferroviaire de ligne nouvelle Paris-Normandie, visé à l'article 2-II de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris qui dispose que « le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris mentionne (...) les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne



reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ». Ce projet comprend six options de passage de ligne nouvelle entre Paris et Mantes, pour un linéaire variant de 40 à 50 km et un coût de 3,5 à 5,5 milliards d'euros et trois scénarios de ligne nouvelle en Y de l'ouest de Mantes à Caen et au Havre, pour un linéaire variant de 265 à 305 km et un coût de 5,5 à 9,5 milliards d'euros. La ligne nouvelle doit être définie pour une vitesse maximale de 200 km/h entre Paris et Mantes et de 250 km/h au-delà. Le projet a pour objectif la création d'un service à haute performance pour les voyageurs entre les grandes villes normandes et Paris et entre grandes villes normandes (temps de parcours : Paris-Rouen 45 mn, Paris-Le Havre 1 h 15, Paris-Caen 1 h 15). Il vise également à favoriser le développement des services ferroviaires régionaux normands et franciliens en dégageant des capacités sur les lignes actuelles ainsi que le développement du fret à partir des ports maritimes.

À sa séance du **6 avril 2011**, la Commission nationale a **décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public** dont elle a confié l'animation à une commission particulière. Elle a fondé sa décision sur le fait que le projet présente un caractère d'intérêt national, qu'en répondant aux carences actuelles de l'offre ferroviaire, il contribue aux objectifs de développement durable et d'aménagement du territoire et que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations normandes que pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la Région Capitale. Enfin, la CNDP a considéré que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces traversés (réseau Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, forêts de protection), du réseau hydrographique (eaux superficielles, eaux souterraines,

captages d'eau et zones inondables) et des nuisances sonores. Elle a nommé Monsieur Olivier Guérin, président de la Commission particulière du débat public sur ce projet. Mesdames Marie-Françoise Cornieti et Dominique Simon et Messieurs Jean-Philippe Bloch et Pierre-Gérard Merlette ont été nommés membres de cette CPDP.

À sa séance du **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier et les modalités. Le débat public aura lieu du **3 octobre 2011 au 3 février 2012**.

Création ou extension d'infrastructures de piste

Projet de construction d'une longue piste à Mayotte

Par lettre conjointe en date du 14 avril 2010 (reçue le **16 avril 2010**), le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, la ministre chargée de l'Outre-mer, le secrétaire d'État chargé des Transports, la secrétaire d'État chargée de l'Écologie ont saisi la Commission nationale du projet de réalisation d'une piste longue à Mayotte, adaptée aux vols long-courriers. Ce projet, d'un coût estimé à 208 millions d'euros, consiste en la construction d'une nouvelle piste, d'une longueur de 2 600 m, convergente par rapport à la piste actuelle et construite en partie sur des remblais à l'intérieur du lagon. À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a **décidé d'organiser un débat public sur ce projet** en se fondant sur l'intérêt national du projet:



l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi est un aéroport d'État et constitue un élément essentiel du dispositif de continuité territoriale, l'importance des enjeux socio-économiques: le désenclavement de Mayotte doit favoriser le développement de ses activités économiques et notamment ses activités touristiques liées au lagon, les impacts du projet sur l'environnement en raison de la très grande richesse floristique et faunistique du secteur concerné et des effets des remblais sur le fonctionnement du milieu récifal et du lagon. Monsieur Patrick Legrand, vice-président de la Commission nationale, a été désigné par la CNDP afin d'apporter à la Commission particulière chargée de l'animation du débat les Conseils méthodologiques nécessaires.

À sa séance du **7 juillet 2010**, la Commission nationale a nommé Madame Anziza Moustoifa

présidente de la Commission particulière de ce projet. Le **1^{er} décembre 2010**, sur sa proposition, Madame Nadira Maleck-Bertrand et Messieurs Zoubair ben Jacques Alonzo, Franck Madjid et Jean Van Oost ont été nommés membres de cette CPDP. Le **2 février 2011**, Monsieur Martial Henry en a également été nommé membre ainsi que Monsieur Mohamed Moindjié le **6 avril 2011**.

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

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

Concertations recommandées

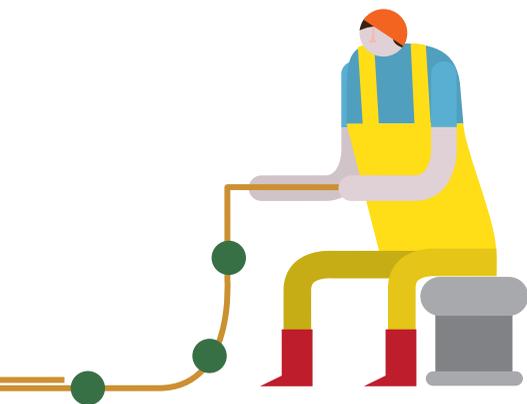
Création ou extension d'infrastructures portuaires

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

Par lettre en date du 22 juin 2011 (reçue le **23 juin 2011**), le directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France (VNF) a saisi la Commission nationale du projet de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet MAGEO).

Ce projet comprend un approfondissement de 1 m du chenal de l'Oise entre l'écluse de Creil et le pont ferroviaire de Compiègne pour porter le mouillage à 4 m, la réalisation de rescindements ponctuels de berges pour améliorer les conditions de navigation et faciliter le passage des bateaux de 180 m de long et 11,40 m de large avec deux niveaux de conteneurs, des travaux de protection des berges ainsi que des travaux de rétablissement de quais pour un coût de 98 millions d'euros sur une longueur de 37 km. Conformément à l'article R.121-3 du Code de l'environnement, ce projet a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (*Les Échos* du **22 juin 2011**) et un journal local (*Le Parisien*, édition 95, du **22 juin 2011**).

Le projet MAGEO, qui constitue un maillon de la liaison fluviale à grand gabarit Seine-Escaut dans le prolongement du canal Seine Nord Europe, revêt un caractère d'intérêt national. Inscrit dans les contrats de projets État-région 2007-2013 des régions Ile-de-France et Picardie, il vise à supprimer un goulet d'étranglement du réseau fluvial européen au gabarit Vb, à renforcer l'intégration du grand bassin parisien et du Nord-Pas-de-Calais au sein de l'économie et de la logistique européennes, à soutenir le développement des ports maritimes (Rouen, Le Havre et Dunkerque). Les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des opérations de dragage, de transport des sédiments de dragage et de la gestion des sédiments et autres matière de dragage. Considérant toutefois que le chenal de l'Oise est déjà au grand gabarit permettant le passage de bateaux de 1 000 t (classe IV), à sa séance du **6 juillet 2011**, la Commission nationale



a recommandé à VNF d'ouvrir une concertation menée sous l'égide de Monsieur Henri Wattisse, personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation.

Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées

Projet de liaison Sud d'Angers

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

Environnement, par lettre du 11 mars 2008 (reçue le **13 mars 2008**). Ce projet d'un coût estimé à 160 millions d'euros, consiste en la réalisation d'une voirie 2x2 voies à chaussées séparées qui permettrait d'améliorer la circulation automobile dans l'agglomération d'Angers et sur sa périphérie. Le **14 mai 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet.

La Commission nationale a néanmoins recommandé au Conseil général de Maine-et-Loire, maître d'ouvrage, de mener une concertation ayant pour but d'assurer l'information et l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques.

Par délibération du 28 octobre 2009, le Conseil général de Maine-et-Loire s'est dessaisi de la maîtrise d'ouvrage de ce projet de liaison 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 a décidé de saisir la Commission nationale du débat public.

Par lettre en date du 15 février 2010 (reçue le **24 février 2010**), le président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole a 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 de son bon déroulement. À sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a désigné Monsieur Pierre-Gérard Merlette à cette fin.

À la date de publication de ce rapport, la concertation est en cours et devrait être achevée avant la fin de l'année 2011.

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

Par lettre en date du 4 août 2009 (reçue le **12 août 2009**), le Conseil général de Loire-Atlantique a saisi la Commission nationale du débat public d'un projet d'aménagement à 2x2 voies des routes départementales entre Ancenis et Bouvron (RD 16 et RD 164). Le coût de cet aménagement d'une longueur totale de 60 km est estimé à 280 millions d'euros



(valeur 2007). Ce projet a pour vocation d'optimiser la liaison entre les pôles d'équilibre secondaires de Loire-Atlantique (Ancenis, Nort-sur-Erdre et Savenay) et de desservir les principaux pôles d'activités et les grands équipements de Loire-Atlantique (port de Nantes-Saint-Nazaire, futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes).

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

La Commission nationale, qui aurait apprécié d'être saisie plus tôt, ainsi qu'elle l'a exprimé lors de sa séance du **3 décembre 2008** à l'occasion de son examen du projet d'aménagement des

itinéraires routiers départementaux Ancenis-Saint-Philibert-de-Grand-Lieu (RD763 et 117), considérant que les impacts du projet d'aménagement sur les milieux naturel et agricole sont significatifs, **a recommandé** au Conseil général de Loire-Atlantique **de poursuivre la concertation engagée** selon certaines modalités pour les tronçons qui n'ont pas encore fait l'objet d'une procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. La concertation recommandée, placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, aura pour but d'assurer l'information et l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques. Elle portera sur les objectifs assignés au projet, ses enjeux économiques pour l'aménagement du territoire concerné et son éventuelle intégration dans un contournement plus large par l'ouest de l'agglomération nantaise tel qu'il apparaît dans les schémas routiers et les études portant sur la création d'un nouveau franchissement de la Loire en aval de Nantes. Elle portera également sur les conséquences et enjeux environnementaux du projet, notamment son impact sur les zones protégées.

Le **2 décembre 2009**, à la demande du Conseil général de Loire-Atlantique, la Commission nationale a désigné Monsieur Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation. À la date de publication de ce rapport, la concertation est programmée pour la fin de l'année 2011.

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

Par lettre en date du 7 janvier 2011 (reçue le **12 janvier 2011**), la ministre



de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement a saisi la Commission nationale d'un projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Ce projet, dont l'objectif est de séparer les flux de transit, venant principalement d'Espagne et du Nord, et les flux locaux, afin d'améliorer la sécurité routière, consiste à déplacer l'autoroute A9 entre la barrière de péage de Saint-Jean-de-Védas à l'ouest et l'échangeur de Vendargues à l'est sur une longueur de 12 km, pour un coût de 400 millions d'euros. Ce déplacement est prévu à 2x2 voies avec possibilité de réutilisation de la bande d'arrêt d'urgence élargie aux heures de pointe et sans diffuseur. Il a vocation à accueillir les flux de transit. L'ancienne A9, au droit de Montpellier, sera requalifiée en boulevard urbain et destinée à accueillir les trafics locaux. Le projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier, sur une longueur de 22 km

a été intégré dans la concession de la Société des Autoroutes du Sud de la France (ASF) par décret du 1^{er} mars 2002 et par décret du 30 avril 2007 déclaré d'utilité publique. Le contentieux engagé contre la déclaration d'utilité publique a été rejeté par le Conseil d'État le 3 décembre 2010.

Le projet dont la Commission nationale a été saisie suit le même tracé que celui du projet déclaré d'utilité publique mais en modifie les fonctionnalités. Il intègre en effet le déplacement court de l'A9 limité à 2x2 voies avec possibilité de réutilisation de la bande d'arrêt d'urgence élargie aux heures de pointe et sans diffuseur, la réalisation des aménagements permettant la séparation des trafics au niveau des raccordements de ce déplacement, un traitement sur place de l'autoroute existante entre le raccordement Est et l'échangeur de Vendargues et la transformation de l'axe A9 actuel en boulevard urbain entre les deux raccordements

Ouest et Est. Ces fonctionnalités modifiées confèrent à ce projet le caractère d'un nouveau projet.

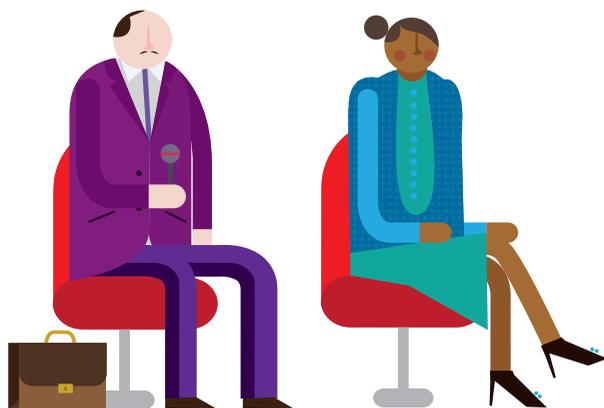
À sa séance du **2 mars 2011**, considérant que l'opportunité de ce déplacement pour le partage des trafics de transit et locaux a déjà été débattue à l'occasion de la déclaration d'utilité publique, la Commission nationale a **décidé qu'il ne devait pas faire l'objet d'un débat public**. Elle a toutefois recommandé au ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du logement, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui, en veillant au bon déroulement de la concertation à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant. Elle a désigné Monsieur Philippe Marzolf pour cette tâche. La CNDP a également précisé que la concertation à venir devrait faire une large place à l'information du public, notamment par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques.

Création de lignes ferroviaires

Prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien entre Mairie-des-Lilas et Rosny-Bois-Perrier

Par lettre en date du 21 décembre 2009 (reçue le **28 décembre 2009**), le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), a saisi la Commission nationale du projet de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien.

Ce projet, d'un coût estimé à 820 millions d'euros, est inscrit au projet de Schéma directeur de la



région Ile-de-France (SDRIF) 2008, au contrat de projets État-région 2007-2013, au contrat particulier région-département de Seine-Saint-Denis 2008-2013 et au plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France. Il concerne le territoire de cinq communes du département de Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil-sous-Bois et Rosny-sous-Bois.

Le prolongement entre Mairie-des-Lilas et Rosny-sous-Bois-Perrier est envisagé selon deux tracés : le tracé n° 1 de 6 km comportant cinq stations est entièrement souterrain, le tracé n° 2 de 5,5 km, via « Londeau-Domus », comporte six stations et est majoritairement souterrain avec un viaduc de 580 m et une station aérienne.

À sa séance du **3 février 2010**, la Commission nationale **a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet**. Elle a recom-

mandé au STIF **d'ouvrir une concertation** menée sous l'égide d'une personnalité indépendante chargée de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et favorisant l'expression du public. Cette concertation devra faire l'objet d'un compte rendu à la Commission nationale. Par lettre en date du 17 mars 2010, la directrice générale du STIF a sollicité la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation. À sa séance du **7 avril 2010**, la Commission nationale a désigné Monsieur Jean-Pierre Tiffon à cette fin.

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. Elle s'est déroulée du **6 septembre au 8 octobre 2010**.



Elle s'est articulée autour de quatre réunions publiques accueillant près de 550 personnes. 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. Le Conseil du STIF a délibéré le 9 février 2011 en s'appuyant sur le bilan 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.

Projet de raccordement ferroviaire RER D-RER B

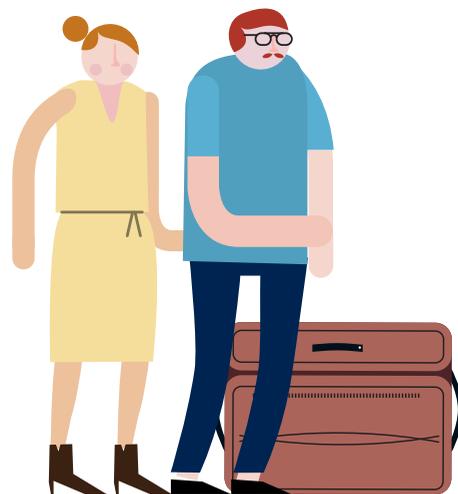
Par lettre conjointe en date du 18 avril 2011 (reçue le **18 avril 2011**), la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), dûment autorisée par délibération en date du 9 février 2011 du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports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

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

Le projet a pour objectifs de mailler le réseau de transports en commun nord-francilien en créant une liaison ferroviaire transversale Est-Ouest, d'améliorer l'accès aux pôles d'emplois de la plateforme aéroportuaire de Roissy, du Parc des Expositions de Paris-Nord-Villepinte et de la Zone d'activité de Paris-Nord 2 depuis les communes les plus densément peuplées de l'est du Val d'Oise et du nord de la Seine-Saint-Denis, de desservir le projet d'aménagement du Triangle de Gonesse, et enfin, d'offrir au Parc des Expositions une desserte ferroviaire complémentaire à la desserte actuelle par la ligne B du RER. Considérant que l'opportunité de ce projet avait déjà été débattue à l'occasion du débat public sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie (du 15 avril 2010 au 31 juillet 2010), lors des réunions publiques de Fosses, Gonesse et Villiers-le-Bel et à l'occasion du débat public sur le projet de transport du Grand Paris (du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011), lors des réunions publiques de proximité de Roissy-en-France, Villiers-le-Bel et Gonesse, la Commission nationale

a décidé de ne pas organiser de débat sur ce projet, dont l'intérêt est plus régional que national. Considérant toutefois que les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour le développement du Triangle de Gonesse et l'accès des populations riveraines aux emplois de la plateforme aéroportuaire et que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, le tracé traversant plusieurs zones naturelles, la CNDP **a recommandé aux maîtres d'ouvrage, à sa séance du 8 juin 2011, d'ouvrir une concertation.**

Cette concertation fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier de l'enquête publique. À sa séance du **6 juillet 2011**, la CNDP a nommé Monsieur François Nau, personnalité indépendante, garant de cette concertation.



Impossibilité de se prononcer ou saisines sans suite

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

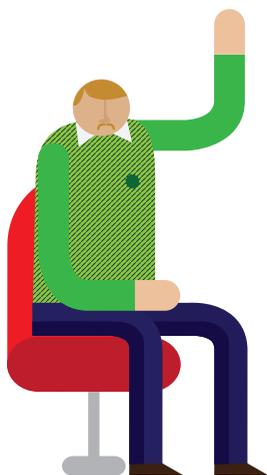
Projet de nouvelle route du littoral entre Saint-Denis de La Réunion et La Possession

Par lettre en date du 8 février 2011 (reçue le **15 février 2011**), le président de la région Réunion, dûment autorisé par délibération de la Commission permanente du Conseil régional du 21 décembre 2010, a saisi la Commission nationale du débat public du projet

de nouvelle route du littoral entre Saint-Denis de La Réunion et La Possession, d'une longueur de 12 km, entièrement réalisée en mer, en digue et en viaduc.

Le projet de nouvelle route du littoral sécurisée d'un coût total évalué à 1 milliard 600 millions d'euros, présenté par l'État, avait déjà fait l'objet d'un débat public, qui s'est déroulé du **10 septembre au 19 novembre 2004**. Le dossier support du débat dressait le panorama des différentes solutions envisagées et parmi elles la création d'une digue en mer ou la construction d'un viaduc. Le compte-rendu du débat fait état de contributions étudiant « la possibilité de passer en mer avec des viaducs ou une route digue où se retrouvent tous les modes de déplacements : 2 x 2 voies, Tram-train, vélo... » et d'avis exprimant la nécessité de réserver une voie de la nouvelle route pour le covoiturage et le transport en commun.

Le débat portait également sur le projet Tram-train, présenté par la région, car la Commission, saisie des deux projets, avait considéré que les liens entre eux nécessitaient un débat unique, sous le motif que le Tram-train pourrait, pour une partie de son trajet, utiliser la future route sécurisée. Cette idée de mutualisation, évoquée à l'occasion du débat, est reprise dans le cadre de la nouvelle saisine puisque le projet prévoit une plateforme élargie permettant l'affectation d'un espace dédié aux transports collectifs, pouvant être routier dans un premier temps mais pouvant évoluer vers du ferroviaire. Le bilan du débat a été publié le **12 janvier 2005**. Aux termes de l'article L.121-12 du Code de l'environnement, au-delà d'un délai de cinq ans qui suit cette publication, « la Commission nationale du débat public ne peut décider de relancer la concertation avec le public qui si les circons-



tances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles ».

Bien qu'un changement de maîtrise d'ouvrage ait été opéré, la compétence des routes nationales ayant été transférée à la région Réunion par la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales avec effet du 1^{er} janvier 2008, à sa séance du **6 avril 2011**, la Commission nationale a considéré que ce projet, objet de la nouvelle saisine, avait déjà été débattu et que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'avaient pas subi de modifications substantielles. Aussi a-t-elle **décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public** sur le projet de nouvelle route du littoral. La Commission nationale a rappelé au maître d'ouvrage qu'en application du nouvel article L.121-16 du Code de l'environnement, introduit par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement (dite Loi Grenelle 2), il lui appartenait de préciser, « dans le dossier déposé auprès de l'autorité administrative en vue de l'enquête publique, les concertations déjà menées ainsi que la façon dont est conduite la concertation entre le dépôt de son dossier et le début de l'enquête publique ».

Création de lignes ferroviaires

Projet de tramway du Grand Avignon

Par lettre en date du 14 avril 2011 (reçue le **18 avril 2011**), la présidente de la Communauté d'agglomération du Grand Avignon, dûment autorisée par délibération du conseil de communauté en date du **27 septembre 2010**, a saisi

la Commission nationale du projet de transport en commun en site propre. Ce projet consiste en la création de deux lignes de tramway d'une longueur totale de 14,4 km, et représente un investissement de 250 millions d'euros, dont 42 millions d'euros de matériel roulant.

Conformément à l'article R.121-3 du Code de l'environnement, ce projet a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (**8 avril 2011**), un journal diffusé dans le département de Vaucluse (**7 avril 2011**) et un journal diffusé dans le département du Gard (**6 avril 2011**).

Une première phase de concertation préalable s'est déroulée du **19 juin au 10 juillet 2010**. La Communauté d'agglomération envisage de lancer une deuxième phase de concertation portant notamment sur l'ajustement du tracé et de son insertion, l'implantation des stations, la définition des parcs relais et du garage atelier. Si le dossier de présentation montre l'importance des enjeux socio-économiques pour l'agglomération du Grand Avignon, il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens de la loi.

Aussi la Commission nationale a-t-elle décidé, à sa séance du **8 juin 2011**, de ne pas organiser de débat sur ce projet. Elle a conseillé à la Communauté d'agglomération du Grand Avignon de poursuivre la concertation engagée et de l'élargir notamment à l'occasion de réunions publiques, pour amplifier l'information de la population et l'expression des habitants et usagers sur les différents aspects du projet, notamment sur l'ajustement du tracé et de son insertion, l'implantation des stations et la définition des parkings relais et du garage atelier ainsi que sur les modalités

d'information jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier.

Projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier

Par lettre en date du 16 mai 2011 (reçue le **17 mai 2011**), le vice-président délégué du conseil de communauté d'agglomération de Montpellier, dûment autorisé par délibération en date du 3 juillet 2009 du conseil de communauté, a saisi la Commission nationale du projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier.

Ce projet dont le coût s'élève à 304 millions d'euros, consiste à boucler la quatrième ligne de tramway issue d'une réorganisation des lignes 1, 2 et 3 par la réalisation d'une infrastructure nouvelle de 1,2 km et à réaliser une cinquième ligne de tramway d'une longueur de 13 km, reliant Lavérune à Clapiers, comprenant 23 stations dont quatre stations communes avec les lignes 1 et 3 avec la ligne 4. Ce réseau à cinq lignes de tramway a pour objectif de poursuivre la politique d'offre alternative au tout automobile, en desservant directement 60 % des habitants et 63 % des emplois de l'agglomération à l'horizon 2020. Si le dossier de présentation montre l'importance des enjeux socio-économiques pour l'agglomération de Montpellier, il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens de la loi. Aussi la Commission nationale, à sa séance du **8 juin 2011**, a-t-elle **décidé de ne pas organiser de débat sur ce projet**. Elle a conseillé au conseil de communauté de poursuivre la concertation selon les modalités qu'il a définies dans sa délibération du 3 juillet 2009.

2 / Les projets d'équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques

Débat public maître d'ouvrage

Projet de réalisation des Villages Nature du Val d'Europe

Par lettre conjointe en date du 13 septembre 2010 (reçue le **14 septembre 2010**), le directeur général de la société Les villages Nature du Val d'Europe (filiale de Pierre et Vacances SA et Euro Disney Associés) et le directeur général d'EPA France (Établissement public d'aménagement du secteur IV de Marne-la-Vallée, créé par décret du 24 mars 1987, dans le cadre du projet d'implantation de la société Euro Disney), ont saisi la Commission nationale du débat public du projet de réalisation d'une nouvelle destination touristique d'envergure européenne. Ce projet comporte la création sur 259 hectares de 2300 unités d'hébergement (1 700 hébergements



dont 700 collectifs et 1 000 individuels pour la 1^{re} phase) classées en résidence de tourisme et d'équipements aquatiques, récréatifs et sportifs.

Le projet résidentiel est organisé en deux villages, le Village Lacustre et le Village Forestier, construits aux abords de deux plans d'eau ludiques à créer, pour un coût estimé, s'agissant de la première phase, à 650 millions d'euros dont 98 millions d'euros à la charge des pouvoirs publics (infrastructures routières, eau, assainissement, électricité, fibre optique). En matière d'emplois, le chantier de construction devrait créer 2375 emplois par an pendant sept ans et l'exploitation 1 600 emplois permanents pour la 1^{re} phase.

Aux termes de l'avenant n° 8 à la Convention du 24 mars 1987, signé le 14 septembre 2010 par l'État, la région d'Ile-de-France, le Conseil général de Seine-et-Marne, Disneyland Paris Resort, Pierre et Vacances et EPA France, ce dernier

est l'aménageur public de l'emprise affectée pour la réalisation du projet Les Villages Nature du Val d'Europe chargé de la maîtrise d'ouvrage des infrastructures secondaires des projets et de la mise en œuvre de l'ensemble des procédures publiques intéressant le projet. Pour les besoins de l'aménagement du projet, le périmètre d'EPA France, qui recouvre les territoires des communes de Chessy, Coupvray, Serris, Bailly-Romanvilliers et Magny-le-Hongre, doit être étendu de 195 hectares supplémentaires situés sur la commune de Villeneuve-le-Comte. Le Conseil régional d'Ile-de-France et le Conseil général de Seine-et-Marne ont respectivement approuvé le 8 juillet et le 25 juin 2010 l'avenant à la convention de 1987 sur le développement du Val d'Europe et le projet Les Villages Nature du Val d'Europe.

Ce projet a déjà fait l'objet d'une concertation. Les représentants des communes concernées ont été associés aux comités de pilotage des études préalables au cours de la période de gestation du projet, de 2003 à 2005. Huit réunions publiques ont été organisées en 2010 par les maires des communes directement concernées avec la participation de l'Établissement public aménageur (EPA France) et des promoteurs privés.

Le principe de ce projet a été approuvé par l'État dans le cadre d'une lettre d'intention signée le 13 février 2007 qui entérine le principe de concertation avec les collectivités locales. C'est à ce moment-là que la Commission nationale du débat public, chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets de cette nature aurait dû être saisie. Regrettant d'être saisie si tardivement, la Commission nationale a rappelé que tant

la Convention d'Aarhus que la directive du Conseil 85/337/CEE du 27 juin 1985 imposent une information et une participation du public dans le processus de décision à un moment où toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence.

Aussi, à sa séance du **6 octobre 2010**, la Commission nationale a-t-elle **décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public**, organisé par le maître d'ouvrage, selon des modalités qu'elle a précisées. Monsieur Patrick Legrand a été chargé de suivre la préparation et le déroulement de ce débat. À sa séance du **1^{er} décembre 2010**, Monsieur Pierre Gervason a été désigné en qualité de personnalité indépendante, président du débat, chargé de l'animation du débat public sur le projet.

Le **6 avril 2011**, Monsieur Gervason a présenté le projet de dossier du débat. La Commission nationale l'a considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public mais a demandé que les données environnementales recueillies dans le cadre de l'étude d'impact, débutée en septembre 2010, et utiles au débat soient rendues publiques pendant le débat. La CNDP a arrêté le calendrier du débat qui a eu lieu du **12 avril au 24 juin 2011**. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **27 juillet 2011**.

Concertations recommandées

Projet de construction du Grand Stade de l'Olympique lyonnais

Par lettre du 9 mai 2007 (**reçue le 10 mai**), le président de l'Olympique lyonnais a saisi la Commission nationale du débat public du projet de Grand Stade



à Décines. Ce projet, d'un coût estimé entre 385 et 460 millions d'euros, 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 loisirs et de bien-être, des hôtels ainsi que des immeubles de bureaux. Le **6 juin 2007**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet.

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 Commission nationale du débat public a recommandé au maître d'ouvrage de mener une concertation.

Une note récapitulative de la concertation menée par l'Olympique lyonnais a été transmise à la Commission nationale le **8 avril 2008**.

La concertation s'est déroulée du **24 septembre 2007 au 15 octobre 2010**. Les 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 version (octobre 2009), deux lettres du projet ont été diffusées 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. Le début des travaux est prévu à l'automne 2011 pour une ouverture du stade en fin d'année 2013.

Projet de Campus Condorcet

Par lettre en date du 15 mars 2010 (reçue le **18 mars 2010**), le président de la Fondation de coopération scientifique Campus Condorcet a saisi la Commission nationale du projet de création d'un campus universitaire sur deux sites proches l'un de l'autre à Paris (Porte-de-la-Chapelle) et à Aubervilliers. Le projet porté par huit établissements et organismes publics aujourd'hui dispersés sur de nombreux sites (École des hautes études en sciences sociales, École pratique des hautes



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

À sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a nommé Monsieur Claude Guillaume personnalité indépendante, garante du bon déroulement de cette concertation. Elle s'est déroulée du **16 mai au 24 juin 2011** à la faveur de trois

réunions publiques. En préalable à ces réunions publiques, des rencontres thématiques ont eu lieu avec le monde enseignant et étudiant, les responsables associatifs, les acteurs du monde associatif. L'enquête publique est prévue de novembre 2011 à mars 2012 avec une livraison des premiers bâtiments en 2016.

Projet de stade Arena 92 à Nanterre

— Par lettre du 22 avril 2010 (reçue le **26 avril 2010**), le maire de Nanterre (Hauts-de-Seine), dûment autorisé par délibération en date du 30 mars 2010 du Conseil municipal de la ville de Nanterre, a saisi la Commission nationale du projet de construction d'un stade multifonctionnel à Nanterre sur les terrains de sports des Bouvets, au pied de l'Arche de la Défense et au sein de la Zone d'aménagement concerté Seine Arche aménagée par l'Epasa. Ce projet, d'un coût prévisionnel de 250

à 300 millions d'euros, 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 m² de bureaux. Les objectifs et caractéristiques essentielles du projet porté par la société Ovalto Investissement ont fait l'objet de publications les **24 et 26 mars 2010** dans *Le Parisien* et *Le Moniteur*. À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale **a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet**. Mais elle a recommandé à la société Ovalto Investissement et à l'Établissement public d'aménagement Seine Arche d'ouvrir une concertation recommandée. À sa séance du **7 juillet 2010**, la CNDP a désigné Monsieur François Nau comme garant de cette concertation.

Elle s'est déroulée du **18 octobre au 16 décembre 2010**.

Quatre réunions publiques ont permis de toucher un public varié d'un peu plus de 580 participants : riverains, élus, associations sportives et culturelles, supporters, jeunes. 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 (1241 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 EPADESA (Établissement public d'aménagement de la Défense et de Seine Arche) après sa fusion avec l'EPAD le **5 novembre 2010** :



elle en a accusé réception lors de sa séance du **2 février 2011**. Un calendrier prévisionnel a été mis en place : première pierre prévue début 2012, ouverture prévue mi-2014.

Projet d'extension du stade de Roland Garros

—
Par lettre en date du 22 juin 2011 (reçue le **22 juin 2011**), le directeur général de la Fédération française de tennis (FFT) a saisi la Commission nationale du projet d'extension du stade de Roland Garros. Ce projet, dont le coût s'élève à 273 millions d'euros, comporte la restructuration et la couverture du court central Philippe Chatrier, la construction d'un nouveau court de 4 950 places en terre battue dans le jardin des Serres d'Auteuil, la création d'une esplanade et la démolition du court n° 1, le réaménagement du Fond des Princes avec la création d'un court supplémentaire de 2 000 places, cinq nouveaux courts de 300 places et deux courts d'entraînement, la mise en valeur du site par un traitement paysager et la construction d'un nouveau centre d'entraînement sur la parcelle occupée par le stade Georges Hébert.

Par lettre en date du 30 juin 2011 (reçue le **4 juillet 2011**), le président de France Nature Environnement a également saisi la CNDP de ce projet. L'objectif de ce projet est de pérenniser le statut et le rayonnement du tournoi mondial de Roland Garros. Il a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (*Le Figaro* du **22 juin 2011**) et un journal local (*Le Parisien* du **22 juin 2011**), conformément à l'article R.121-3 du Code de l'environnement.

Dans le cadre de la procédure de révision simplifiée du Plan local d'urbanisme relative au

réaménagement du site de Roland Garros, une réunion publique de concertation a été organisée le 29 juin 2011 par la mairie de Paris.

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

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

—
Par lettre en date du **27 juillet 2011**, le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche a saisi la CNDP du projet de déménagement de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay. Le coût prévisionnel de ce projet s'élève à environ 221 millions d'euros. Il a fait l'objet d'une publication dans une édition nationale (*Le Monde* du **26-27 juin 2011**) et locale (*Le Parisien Essonne* du **25 juin 2011**) conformément à l'article R.121-3 de Code de l'environnement. À sa séance du **7 septembre 2011**, la CNDP a recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une concertation sur le projet, menée sous l'égide de Jean-Luc Mathieu, membre de la CNDP et personnalité indépendante, chargée du bon déroulement de la concertation.



3 / Les projets d'équipements industriels

Débats animés par une CPDP

Projet Penly 3 - Réacteur de type EPR

Par lettre en date du 28 mai 2009 (reçue le 29 mai 2009), le président d'EDF a saisi la Commission nationale du débat public du projet de construction d'une troisième unité de production électro-nucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type EPR et dénommé Penly 3.

Le 1^{er} juillet 2009, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

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, croisant des thématiques globales et d'autres plus locales. Plus de 3 000 personnes au total ont assisté à ces réunions que ce soit sur place ou via Internet (de 60 à 200 connexions par réunion). 33 cahiers d'acteurs ont été publiés. Plus de 200 articles de presse locale, régionale, nationale et internationale ont relayé l'information du débat public. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **24 septembre 2010**. Les objectifs que la CPDP s'étaient fixés, ont globalement été atteints, comme le traitement

des multiples dimensions du projet, l'incitation à l'expression de points de vue argumentés. Seule la participation du grand public n'a pas atteint le niveau souhaité. Ce débat a montré que les débats et nombreux discours, ne serait-ce que ces dernières années, autour de la production d'énergie nucléaire et des risques qui lui sont reprochés n'ont pas encore fait passer au sein de l'ensemble de l'opinion publique la conviction que les efforts déployés par les industriels permettent de tendre vers le moindre risque. Il semble bien que la suspicion règne à l'égard du discours des professionnels et des représentants de l'État et que les arguments qui leur sont opposés se sont largement enrichis et diversifiés, dépassant le seul réflexe « NIMBY ». Par ailleurs, il est apparu clairement que les participants ignorent dans une large mesure le processus de prise de décision. Sans nul doute convient-il de le décrire et de le répéter pour éviter diverses incompréhensions. Le public doit clairement être informé de l'autorité ou de l'organisme décideur. Le **26 octobre 2010**, EDF a décidé la poursuite de la préparation du projet jusqu'à la décision finale d'investissement. Dans sa décision, 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**.

Projet de parc éolien en mer des Deux Côtes

Par lettre en date du 24 août 2009 (reçue le **26 août 2009**), le président de la Compagnie du Vent a saisi la Commission nationale du débat public du projet de parc éolien en



mer des Deux Côtes, situé au large des départements de la Somme et de la Seine-Maritime.

Le **7 octobre 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Monsieur Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP, a été nommé président de la Commission particulière de ce projet.

Le **2 décembre 2009**, Madame Chantal Sayaret, Messieurs 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.

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 1 800 personnes. Le site Internet a attiré plus de 4 200 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 bouger les prises de position des uns et des autres puisque presque 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.

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.

Deux débats sur des projets de terminaux méthaniers

Deux débats relatifs aux projets de terminaux méthaniers de Fos Faster et de Fos Tonkin à Fos-sur-Mer ont été décidés par la CNDP en 2009. Ces deux débats ayant, en raison de leur implantation sur le même site de Fos-sur-Mer et des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005, des thèmes communs, la Commission nationale a **décidé**, à sa séance du **2 décembre 2009**, de **confier à la même personne**, Monsieur Antoine Dubout, la présidence des deux Commissions particulières correspondantes.

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

Par lettre du 7 octobre 2009 (reçue le **7 octobre 2009**), le directeur de la Société Fos Faster LNG Terminal



SAS a saisi la Commission nationale du débat public du projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille.

Ce projet, d'un coût estimé à 800 millions d'euros, 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 m³ 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 m³ 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

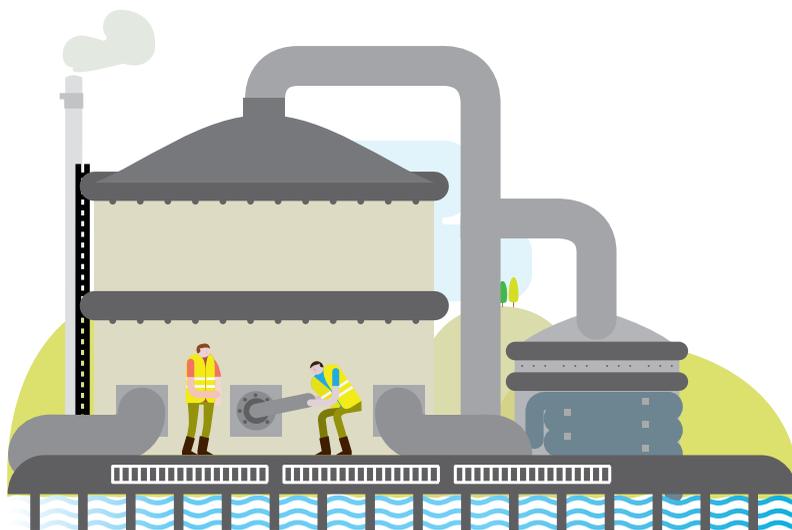
à Monsieur Antoine Dubout, qui a également assuré la présidence du débat sur le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin, également situé à Fos-sur-Mer. Madame Sylvie Monnet, Messieurs Gonzague Descoqs, 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.

Le débat s'est déroulé du **6 septembre au 17 décembre 2010**.

Le dossier de présentation du projet a été imprimé en 10 000 exemplaires. La synthèse de ce dossier a été distribuée dans 53 129 boîtes aux lettres sur six communes. Des stands d'information ont été mis en place. 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 (8 766 connexions pour 32 353 pages visitées) est venue compenser quelque peu cette faible mobilisation.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **16 février 2011**.

Le débat a effectivement eu lieu, même si l'on avait pu attendre davantage de questions posées sur le site Internet (91) et de cahiers d'acteurs (9). Le projet a été accueilli de manière plus que mitigée. Si les milieux économiques, le Conseil régional PACA, la CGT ont accueilli positivement le projet, il n'en a pas



été de même pour la majorité des autres acteurs. Le maître d'ouvrage a sans doute pâti de la comparaison avec le projet présenté par la société Elengy, débattu en parallèle.

Le **13 mai 2011**, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision de poursuivre les études sur le projet et d'engager les procédures administratives nécessaires à la construction et à l'exploitation du terminal. La société Fos Faster LNG Terminal SAS a également tenu compte dans sa décision des points de vue exprimés au cours du débat public.

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

—
Par lettre en date du 26 octobre 2009 (reçue le **27 octobre 2009**), le directeur général de la Société

Elengy a saisi la Commission nationale du débat public du projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin, sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille. Ce projet, relatif à des équipements industriels 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 R. 121-3 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 (égale à la capacité actuelle), en construisant un nouveau réservoir d'une capacité de 160 000 m³; 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 m³ 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 Monsieur Antoine Dubout, qui a également assuré la présidence du débat sur le projet de terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer. Messieurs Bernard Guedj, Michel Steiner et Georges Jais ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat ainsi que Mademoiselle 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.

Le débat public a eu lieu du **6 septembre au 17 décembre 2010**. 1038 personnes ont assisté aux huit réunions publiques. 7947 connexions ont été comptabilisées sur le site Internet pour 25 883 pages lues, 9 cahiers d'acteur 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 **16 février 2011**. 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, a été abordé : 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...

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 Tonkin ». Le **5 avril 2011**, cette décision a fait l'objet d'une publication dans la presse locale et nationale.

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

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

Ce projet, d'un coût estimé à 95 millions d'euros, consiste à renforcer l'axe en double circuit de la ligne à 400 000 volts entre le sud de Lille (poste d'Avelin) et le nord-ouest d'Arras (poste de Gavrelle). À sa séance du **5 janvier 2011**, la Commission nationale a **décidé d'organiser un débat public sur ce projet**. Elle a fondé sa décision sur le fait que ce projet revêt un caractère d'intérêt national car cette ligne concourt à l'équilibre général du réseau national et apporte des possibilités supplémentaires d'échange

transfrontalier, sur l'importance des enjeux socio-économiques puisque ce projet doit assurer la sécurité d'alimentation électrique des agglomérations de Lille et d'Arras et garantir l'augmentation des transits liés aux nouvelles installations de production électrique prévues dans la région Nord-Pas-de-Calais, et sur les impacts du projet sur l'environnement car ils peuvent être significatifs si le futur tracé s'écarte du tracé actuel.

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

À sa séance du **6 avril 2011**, Mesdames Elisabeth Campagnac, Violette Le Quéré-Cady, Mademoiselle Ariane Métais et Messieurs Claude Brûlé et Pierre Lurent ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat. À sa séance du **6 juillet 2011**,



la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public dont le calendrier et les modalités ont été approuvés. Le débat se déroulera du **12 octobre 2011 au 3 février 2012**.

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

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



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

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

In fine, ce programme se traduirait par un transfert d'eau de 2,5 m³/s portant à 14,5 m³/s les prélèvements dans le Rhône actuellement

d'environ 12 m³/s.

À sa séance du **2 février 2011**, la Commission nationale a **décidé d'organiser un débat public** sur ce projet. Elle a nommé Monsieur Philippe Marzolf président de sa Commission particulière. Le **2 mars 2011**, Mesdames Mireille Leteur et Cécile Valverde et Monsieur Claude-Sylvain Lopez en ont été nommés membres.

À sa séance du **7 septembre 2011**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier et les modalités. Le débat public aura lieu du **15 septembre au 29 décembre 2011**.

Projet de stockage souterrain de gaz de Salins des Landes

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

Ce projet, d'un coût de 650 millions d'euros, consiste en la construction d'une capacité de stockage de 600 millions de mètres cubes de gaz naturel en cavités salines sur les communes de Pouillon et de Mimbaste (Landes). Le volume de stockage comprend plusieurs cavités créées par lessivage intérieur de la couche de sel. Le lessivage, dont la durée est estimée entre trois et quatre ans, est opéré par injection d'eau de mer (teneur en sel 35 g/l) et rejet en mer de saumure (teneur en sel 270 g/l). Une double canalisation, d'une longueur de 45 km, entre l'océan atlantique et le site de stockage, acheminerait l'eau de mer nécessaire au lessivage des cavités et transporterait en retour la saumure vers l'océan. Chaque cavité saline, implantée à une

profondeur d'au moins 1 000 m, a un diamètre compris entre 70 et 80 m et une hauteur utile de 300 m. Le projet vise à couvrir les besoins saisonniers de modulation de la consommation de gaz naturel, à assurer la sécurité d'approvisionnement et à répondre aux besoins quasi instantanés d'alimentation des centrales thermiques de type Cycle Combiné Gaz utilisant le gaz naturel pour la production d'électricité, en particulier lors des creux de production des énergies renouvelables.

À sa séance du **4 mai 2011**, la CNDP a **décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public** dont elle a confié l'animation à une commission particulière. Elle a fondé sa décision sur le fait que le projet, qui s'inscrit dans le plan indicatif pluriannuel d'investissement dans le secteur du gaz qui a été établi le 5 mars 2007 et mis à jour le 10 mars 2011 par le ministère chargé de l'Énergie et

qui prévoit le développement de nouvelles capacités de stockage, revêt un caractère d'intérêt national, sur le fait que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour la modulation de la consommation de gaz et la sécurité de l'approvisionnement que pour l'alimentation des centrales thermiques à cycle combiné, et sur le fait que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, principalement en phase de construction en raison de la réalisation d'une double canalisation entre l'océan et le site de stockage et des installations de pompage en arrière de la dune littorale, des prélèvements d'eau de mer et de rejet de saumure en mer. Elle a nommé Monsieur Claude Bernet président de la CPDP sur ce projet. Le **8 juin 2011**, Mesdames Marie-Bénédicte Aguila-Baldit, Sylvie Clarimont et Claire de Loynes et Monsieur Jean Crespon en ont été nommés membres.

Concertations recommandées

Projet de raccordement par une liaison souterraine de 400 000 V d'une centrale de production de type « Cycle combiné à gaz » envisagée à Hambach au réseau public de transport d'électricité

Par lettre en date du 14 septembre 2009, **reçue le 15 septembre 2009**, le président de RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité, a saisi la Commission nationale du débat public du projet de raccordement, par une liaison électrique souterraine à 400 000 V d'une longueur de 18 km, d'une centrale de production de type « Cycle combiné à gaz » de 446 MW envisagée à Hambach (Moselle) au réseau public de transport d'électricité. Ce projet, dont le coût s'élève à 40 millions d'euros et dont la zone d'étude concerne le territoire de 20 communes du département de la Moselle, a pour objet la seule évacuation de la production d'électricité (446 MW) de la centrale à cycle combiné et ne joue aucun rôle de transit dans le réseau maillé de 400 000 V. En ce sens, le **4 novembre 2009**, la Commission nationale a **considéré qu'il ne revêtait pas un caractère d'intérêt national et a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet.**

Elle a néanmoins **recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une concertation** menée sous l'égide d'une personnalité indépendante. Le **2 décembre 2009**, la Commission nationale a désigné Monsieur Serge Lacoue en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation recommandée.

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 2500 prospectus envoyés aux habitants et mis à disposition en mairies. 700 plaquettes d'information et des registres ont également été diffusés au public dans les mairies. Quatre permanences avec expositions ont été organisées, lors desquelles l'équipe-projet et le garant se sont tenus à la disposition du public pour répondre à ses questions 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**.

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

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

400 000 V reliant Charleville au poste de Méry-sur-Seine. Sa fonction principale est d'alimenter la région Rémoise, également alimentée par la branche Sud de l'artère, de Méry-sur-Seine à Vesle. La ligne existante mono-conducteur sera, selon le projet, remplacée par une ligne à deux conducteurs, ce qui en doublera la capacité. La nouvelle ligne sera construite à proximité de l'ancienne qui sera démontée après la mise en service de la nouvelle. Les pylônes prévus pour la nouvelle ligne seront plus hauts (50 m au lieu de 40 m) et ont une emprise au sol plus importante (100 m² contre 80). Ce projet, que le développement économique de la région rémoise semble rendre nécessaire en raison de la croissance de la consommation d'énergie électrique, semble présenter un intérêt plus régional que national, même si un déséquilibre de la maille locale peut avoir des conséquences dommageables sur l'équilibre du réseau national. S'agissant d'une reconstruction, l'impact visuel devrait être proche de l'impact de la ligne existante. La reconstruction pourrait permettre la limitation de l'exposition des populations en éloignant le nouveau tracé des zones habitées, conformément à la recommandation du conseil des ministres de la Santé de l'Union européenne.

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

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



4 / Projets publiés

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

Projet de construction du Nice Olympic Stadium

Ce projet, d'un coût évalué à 166 millions d'euros hors taxes, consiste à la construction d'un stade multifonctionnel de 35000 places principalement dédié au football, localisé dans le secteur de Saint-Isidore-Sud. Sa réalisation sera confiée à un maître d'ouvrage dans le cadre d'un partenariat public privé. Les objectifs de ce projet sont d'une part de contribuer au rayonnement et au développement de la ville de Nice et d'autre part, de réaliser un équipement structurant à l'échelle de la Plaine du Var en créant un stade urbain assurant l'animation en continu d'un nouveau quartier de ville.

Ce projet a été publié le **11 août 2010** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

Projet de prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières

Ce projet, d'un coût estimé valeur 2010 à 205 millions d'euros hors taxe, consiste en un prolongement de l'arc nord du tramway T3 (reliant dès 2012 la porte de Vincennes à la porte de la Chapelle) sur une longueur de 4,7 km. La longueur totale de l'arc nord sera donc de 14,3 km (la longueur de l'arc sud pont du Garigliano - porte de Vincennes restant inchangée à 12,8 km). Le prolongement comporte sept nouvelles stations.

Ce prolongement au-delà de la porte de la Chapelle figure

au projet de Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) de 2008, au plan de mobilisation de la région pour les transports ainsi qu'au Contrat particulier 2009-2013 signé entre la région et le département de Paris. La mise en service est prévue pour 2017.

Ce projet a été publié le **11 octobre 2010** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

Projet du nouveau stade de Bordeaux

Ce projet, d'un coût estimé valeur 2010 à 165 millions d'euros hors taxe, consiste en la construction d'une nouvelle enceinte sportive dédiée principalement à la pratique du sport de haut niveau dans le quartier du lac, à proximité du Stadium, sur un terrain mis à disposition par la Communauté urbaine de Bordeaux qui a prévu sa desserte par tramway. Le nouveau stade aurait une capacité d'environ 43000 places couvertes et permettrait l'organisation d'un quart de finale de l'EURO 2016. La Ville a décidé le principe de la réalisation de ce projet. L'État, la région Aquitaine, la Communauté urbaine de Bordeaux et le Club des Girondins de Bordeaux intéressés par le projet ont proposé de s'y associer.

Ce projet a été publié le **15 février 2011** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

Prolongement du T1 de la station Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles au T2 à Colombes

Ce projet de transport, dont le coût est estimé à 130 millions d'euros, vise à compléter la rocade tramway tout autour de Paris et à renforcer le maillage du réseau de transport en commun dans le Nord-Ouest de l'agglomération parisienne. D'une longueur de 6 km, le projet comprend une dizaine de stations



entre la station d'Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles jusqu'à Colombes, en rejoignant la ligne de tramway T2. Ce projet a été publié le **21 juillet 2011** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

Projet Center Parcs à Trois-Moutiers et Morton

—
Ce projet, d'un coût estimé à 230 millions d'euros, consiste en la réalisation d'un ensemble immobilier à vocation d'hébergements touristiques et d'équipements de loisirs dans le département de la Vienne, sur le territoire des communes de Morton et des Trois-Moutiers, sur le site du Bois de la Mothe Chandénier. Le projet comprend un ensemble de 800 cottages de 70 m² environ regroupés en hameaux. Ce projet a été publié le **27 juillet 2011** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

Projet d'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio

—
Ce projet, dont le coût est estimé à 90 millions d'euros, vise à améliorer la capacité d'accueil du port en créant une extension vers le large, un réaménagement du bassin existant et deux nouveaux bassins pour une capacité totale portée à plus de 800 places. Ce projet a été publié le **29 juillet 2011** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

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

Projet de tramway du Grand Avignon

—
Ce projet, d'un coût prévisionnel de 250 millions d'euros hors taxe

valeur 2011, consiste en la création de deux lignes de tramway fer d'une longueur totale de 14,4 km. Ce projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale le **18 avril 2011** (voir page 47), et a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (**8 avril 2011**), un journal diffusé dans le département de Vaucluse (**7 avril 2011**) et un journal diffusé dans le département du Gard (**6 avril 2011**).

Projet d'extension du stade de Roland Garros

—
Ce projet, dont le coût s'élève à 273 millions d'euros, comporte la restructuration et la couverture du court central Philippe Chatrier, la construction d'un nouveau court de 4950 places en terre battue dans le jardin des Serres d'Auteuil, la création d'une esplanade et la démolition du court n° 1, le réaménagement du Fond des Princes avec la création d'un court supplémentaire de 2000 places, cinq nouveaux courts de 300 places et deux courts d'entraînement, la mise en valeur du site par un traitement paysager et la construction d'un nouveau centre d'entraînement sur la parcelle occupée par le stade Georges Hébert. Ce projet a fait l'objet d'une double saisine : le **22 juin 2011** par la Fédération française de tennis et le **4 juillet 2011** par France Nature Environnement (voir page 52). Il a également fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (*Le Figaro* du **22 juin 2011**) et un journal local (*Le Parisien* du **22 juin 2011**), conformément à l'article R.121-3 du Code de l'environnement.

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

—
Ce projet, d'un coût de 98 millions d'euros sur une longueur de 37 km

comprend un approfondissement de 1 m du chenal de l'Oise entre l'écluse de Creil et le pont ferroviaire de Compiègne pour porter le mouillage à 4 m, la réalisation de rescindements ponctuels de berges pour améliorer les conditions de navigation et faciliter le passage des bateaux de 180 m de long et 11,40 m de large avec deux niveaux de conteneurs, des travaux de protection des berges ainsi que des travaux de rétablissement de quais. Ce projet a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (*Les Échos* du **22 juin 2011**) et un journal local (*Le Parisien*, édition 95, du **22 juin 2011**) et d'une saisine de la Commission nationale le **23 juin 2011** par le directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France (voir page 40).

Projet de déménagement de l'École Centrale Paris sur le plateau de Saclay

—
Ce projet, d'un coût prévisionnel de 221 millions d'euros, prévoit le déménagement de l'École Centrale de Paris sur le campus de Paris-Saclay. L'implantation envisagée se situe dans le quartier du Moulon à Gif-sur-Yvette à proximité de Supélec. Ce projet a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans une édition nationale (*Le Monde* du **26-27 juin 2011**) et locale (*Le Parisien Essonne* du **25 juin 2011**), et d'une saisine de la Commission nationale le **27 juillet 2011** par le ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche (voir page 52).

Projets publiés

NOM DU PROJET	DATE DE LA PUBLICATION	DATE DE SAISINE	DÉCISION DE LA CNDP
Projet d'extension du port de plaisance de Porto-Vecchio	29/07/2011	Pas de saisine	
Projet Center Parcs à Trois-Moutiers et Morton	27/07/2011	Pas de saisine	
Projet de déménagement de l'École Centrale Paris sur le plateau de Saclay	25/07/2011	27/07/2011	Concertation recommandée
Prolongement du T1 de la station Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles au T2 à Colombes	21/07/2011	Pas de saisine	
Projet d'extension du stade de Roland Garros	22/06/2011	22/06/2011	Concertation recommandée
Projet MAGEO de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil	22/06/2011	23/06/2011	Concertation recommandée
Projet de tramway du Grand Avignon	06/04/2011	18/04/2011	Saisine sans suite
Projet du nouveau stade de Bordeaux	15/02/2011	Pas de saisine	
Total 2011			8
Prolongement du tramway T3 de la porte de la Chapelle à la porte d'Asnières	11/10/2010	Pas de saisine	
Projet de construction du Nice Olympic Stadium	11/08/2010	Pas de saisine	
Stade Arena à Nanterre	24/03/2010	22/04/2010	Concertation recommandée
Projet Nord III	25/02/2010	Pas de saisine	
Reconstruction à 2 circuits de la ligne existante à 225 000 V entre les postes de Pratclaux-Sanssac-Trevas-Rivière	05/02/2010	Pas de saisine	
Total 2010			5
TOTAL 2002-2011			39

Depuis la date de publication du précédent rapport annuel, la CNDP a eu connaissance de dix projets publiés par des maîtres d'ouvrage. Six projets n'ont fait l'objet d'aucune saisine. Un projet a fait l'objet d'une saisine sans suite :

le projet de tramway du Grand Avignon, la Commission nationale ayant conseillé à la Communauté d'agglomération du Grand Avignon de poursuivre et d'élargir la concertation engagée. Deux projets ont fait l'objet d'une concertation recommandée: le projet d'extension du stade de Roland Garros ainsi que le projet MAGEO de mise au gabarit européen de l'Oise entre Compiègne et Creil. La loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II a été adoptée le 12 juillet 2010. L'article 246 du chapitre 4 « Dispositions relatives à l'information et à la concertation » du titre 6 Gouvernance, de la loi n°2010-788 prévoit une modification importante pour les projets publiés conformément à l'article L.121-8 créant deux obligations pour le maître d'ouvrage :

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

5 / Suivi des projets

Concertations post débats publics

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

Le **25 juin 2010**, le ministère de l'Écologie a annoncé la mise en concession autoroutière totale de la RN 154 entre Allaines et Nonancourt. Le chantier pourrait être achevé dès 2018. Par lettre en date du 7 septembre 2010, le préfet de la région Centre a sollicité la désignation d'un garant de la bonne mise en œuvre

de la concertation postérieure au débat public. Le **3 novembre 2010**, la CNDP a nommé Monsieur Jean-Yves Audouin comme garant de cette concertation pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet. Le **3 décembre 2010**, la région Centre a installé le Comité de suivi du projet regroupant 79 membres, conformément à l'article 5 de la décision ministérielle du **25 juin 2010**.

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

Par lettre en date du **20 septembre 2010**, le préfet de la région Midi-Pyrénées a sollicité la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public sur le projet d'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse.

Le **6 octobre 2010**, la Commission nationale a nommé Madame Nerte Dautier comme garante de cette concertation. Elle a rendu son bilan de la première phase de la concertation sur le choix du fuseau qui s'est déroulée de **janvier à mai 2011**. Ce premier temps a reposé sur deux séries de réunions publiques, trois réunions de Comités de suivi et des permanences de proximité. La deuxième étape verra la mise en place de groupes de travail sur l'environnement et l'aménagement du territoire et l'agriculture, avec une première réunion « environnement » le **30 juin 2011**.

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

précise que « la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique ». De plus, « la Commission nationale du débat public veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie, jusqu'à la réception des travaux ». Dans cet esprit, la Commission nationale a examiné les suites données, à diverses étapes de leur avancement, à des dossiers dont elle avait été saisie. Le vote de la loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II n° 2010-788 du 12 juillet 2010 a fait évoluer les modalités de suivi du débat public :

- le maître d'ouvrage doit informer la Commission nationale du débat public des modalités d'information et de participation du public qu'il met en œuvre et des conséquences qui en découlent sur le projet ;
- le maître d'ouvrage peut demander un garant à la CNDP pour veiller à la mise en œuvre de ces modalités.

Actualités des projets

Projet d'aéroport à Nantes - Notre-Dame des Landes

Plus de huit ans après le débat public qui s'est tenu du **15 décembre 2002 au 28 avril 2003**, Monsieur le secrétaire d'État chargé des Transports a signé le 23 décembre 2010 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).

Projet de renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne

À la suite de la concertation qui s'est déroulée du **19 janvier au 20 avril 2009** et du **24 novembre 2009 au 22 mars 2010**,

Monsieur Georges Mercadal, en qualité de garant de la concertation, a rendu son rapport en date du **7 avril 2010**. À sa séance du **7 juillet 2010**, la Commission nationale a donné acte au président du directoire de Réseau de transport d'électricité (RTE) du compte rendu de la concertation qu'il lui avait adressé. Le **11 mars 2011** a été publiée l'enquête publique qui s'est déroulée du **3 janvier au 3 février 2011**. Par un arrêté en date du **22 avril 2011** publié au *Journal Officiel* le **4 mai 2011**, le projet de ligne électrique à très haute tension France-Espagne a été déclaré d'utilité publique. Le **23 mai 2011**, Messieurs les ministres de l'Industrie français et espagnol ont annoncé que la mise en chantier de la ligne aura lieu à la fin de l'année 2011 et la mise en service commerciale en 2014.

Projet d'aménagement des lignes à grande vitesse du Sud-Ouest

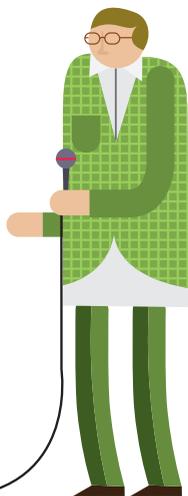
Près de cinq ans après le débat public sur le projet de prolongement de la LGV entre Bordeaux et la frontière espagnole qui s'est déroulé du **30 août au 29 décembre 2006**, Madame la ministre de l'Écologie a validé le 8 mai 2011 le fuseau D comme fuseau définitif de la future ligne à grande vitesse. 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 débuteront au premier semestre 2012. La mise en service commerciale est prévue pour 2017.

À la suite des débats publics des projets de lignes à grande vitesse Sud Europe Atlantique du **30 août au 29 décembre 2006** et Bordeaux-

Toulouse du **8 juin au 14 juillet 2005** et du **1^{er} septembre au 25 novembre 2005**, la première étape de la concertation postérieure au débat public s'est tenue du 4 au 30 octobre 2010 dans le cadre de la charte de la concertation territoriale proposée par Réseau Ferré de France (RFF). Messieurs Jean-Michel Uhaldeborde, Jean-Pierre Wolff et André Etcheleco, garants de la concertation pour les Grands Projets du Sud-Ouest (GPSO), ont transmis à la CNDP leur bilan de la première étape de la concertation le 17 décembre 2010 et celui de la deuxième étape le 6 juin 2011. La concertation prendrait fin au plus tard début 2012 avec une mise à l'enquête publique des deux lignes prévue pour 2012-2013.

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

Suite à la décision du 16 juillet 2009 du conseil d'administration de Réseau Ferré de France (RFF) de poursuivre les études sur cette ligne, le président de RFF a sollicité par lettre en date du **24 septembre 2010** le renouvellement de la mission du garant de la nouvelle étape de concertation sur le trajet retenu. À sa séance du **6 octobre 2010**, la CNDP a désigné Monsieur 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 sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur. Le **17 janvier 2011**, le Comité de pilotage du projet de LGV PACA (COPIL) a entériné les objectifs de desserte ferroviaire du territoire concerné par le projet à l'horizon 2023-2040 et validé le projet de charte de concertation



et d'information du public issu du comité de rédaction du **14 décembre 2010**.

Ligne à très haute tension Cotentin-Maine

À la suite du débat public organisé du **24 octobre 2005 au 23 février 2006**, la Commission nationale du débat public a été tenue régulièrement informée du suivi du projet par RTE. Du **2 juin au 17 juillet 2009**, le projet Cotentin-Maine 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 Réseau de transport d'électricité (RTE) et les représentants de la profession agricole de la Manche, du Calvados et 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 future ligne électrique, a débuté en septembre 2010. La construction de la ligne sera, elle, lancée à l'automne 2011.

Projet de construction d'un terminal méthanier à Antifer

Près de quatre ans après le débat public qui s'est tenu du **14 septembre au 14 décembre 2007**, Gaz de Normandie, filiale de Poweo, n'a pas renouvelé la réservation de terrain avant la date limite fixée au 2 janvier 2011, signifiant la fin du projet. La compagnie s'est cependant dite prête à le relancer lorsque les circonstances économiques le justifieront.

Projet de ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan

Par lettre en date du **15 février 2010**, le président de Réseau Ferré de France (RFF)

a sollicité la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public, postérieure au débat public, dans le cadre d'une charte de concertation territoriale. Suite à la demande de Réseau Ferré de France, la Commission nationale a confirmé la désignation de Monsieur Jean-Pierre Richer comme personnalité indépendante garante de la concertation le **3 mars 2010**. Par courrier en date du **20 juin 2011**, il a présenté à la CNDP le compte-rendu de la première étape des études préalables à l'enquête d'utilité publique de la ligne. Entre juillet et décembre 2010, RFF a réuni sept ateliers dans cinq villes différentes en fonction des thèmes abordés. Les commissions consultatives réunissant élus locaux et représentants de l'État se sont tenues en septembre et novembre 2010 et en janvier 2011. Le Comité de pilotage a validé les propositions à soumettre au ministre concernant la zone préférentielle de la ligne.

Le **12 avril 2011**, Monsieur le secrétaire d'État chargé des Transports a signé le protocole définitif des études préalables à la déclaration d'utilité publique de la LGV Montpellier-Perpignan avec les représentants de Réseau Ferré de France (RFF) et de huit collectivités locales. Les premiers travaux doivent débuter en 2012 et s'achever en 2016.

Projet ERIDAN - canalisation de transport de gaz naturel

Deux ans après le débat public qui s'est tenu du **11 juin au 7 novembre 2009**, GRTgaz a demandé à la Commission de régulation de l'énergie (CRE) de lancer la construction du projet dès 2011 par lettre en date du 15 février 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.

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

À la suite du débat public qui s'est tenu du **4 septembre 2009 au 28 décembre 2009**, Pierre-Yves Guiheneuf a été nommé le 31 mai 2010 par le Comité des partenaires de la concertation garant de la concertation post-débat public. La CNDP a eu connaissance du bilan de cette première phase de concertation.

Le **8 décembre 2010** a eu lieu la restitution des ateliers de la concertation.

Projet de reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg

Le **28 décembre 2009**, la Communauté urbaine et la mairie de Strasbourg ont saisi la Commission nationale du projet de reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg. Les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet, estimé à 160 millions d'euros, ont fait l'objet de publications officielles. À sa séance du **6 janvier 2010**, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet. La ville de Strasbourg a retiré sa candidature à l'Euro 2016 et s'est désengagée de ce projet qui a finalement été abandonné.

Décisions des maîtres d'ouvrage

PROJETS	DATES DU DÉBAT	DATE DE DÉCISION DU MO	TEL QUEL
Interconnexion sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France	09/12/2010 au 20/02/2011 et du 04/04/2011 au 20/05/2011		
Accélération de la mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RCEA RN79/RN70 Montmarault - Mâcon - Chalon-sur-Saône	04/11/2010 au 04/02/2011	24/06/11	
Arc Express - Projet de métro automatique en proche couronne parisienne	30/09/2010 au 31/01/2011	01/06/11	
Projet de réseau de transport du Grand Paris	30/09/2010 au 31/01/2011	01/06/2011 31/05/2011	
Projet de terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer	06/09/2010 au 17/12/2010	13/05/11	
Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin	06/09/2010 au 17/12/2010	04/04/11	●
Prolongement RER E à l'Ouest	01/10/2010 au 19/12/2010	17/03/2011 09/02/2011	●
Total 2011			2
Projet de parc éolien en mer des Deux côtes	28/04/2010 au 13/08/2010 et du 30/08/2010 au 10/09/2010	09/12/10	
Projet Roissy-Picardie	15/04/2010 au 31/07/2010	25/11/10	
Projet Penly 3	24/03/2010 au 24/07/2010	26/10/10	●
Projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-Paris XIII	04/09/2009 au 28/12/2009	17/05/10	
Projet d'accélération de l'aménagement de la RN126 entre Castres et Toulouse	21/10/2009 au 28/01/2010	25/06/10	
Projet Arc de Dierrey (canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly et Voisines)	22/09/2009 au 26/01/2010	20/05/10	●
Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière	12/10/2009 au 28/01/2010	25/06/10	
Prolongement du Grand Canal du Havre	08/10/2009 au 07/02/2010	25/06/10	
Projet ERIDAN	11/06/2009 au 24/07/2009 et du 03/09/2009 au 07/11/2009	25/03/10	
Projet d'extension et de développement du Port de Calais	11/09/2009 au 24/11/2009	21/04/10	
TOTAL 2010-2011			4

POURSUITE DU PROJET

CHOIX D'UNE OPTION MISE AU DÉBAT	MODIFICATION DU TRACÉ INITIAL	PROJET MODIFIÉ OU COMPLÉTÉ	CHOIX D'UNE NOUVELLE OPTION APPARUE EN COURS DE DÉBAT	SUSPENSION DU PROJET	ABANDON DU PROJET	TOTAL
		●				
		●	●			
		●	●			
	●		●			
0	1	3	3	0	0	9
●		●				
●		●				
●		●				
●		●				
●		●				
	●	●				
●		●				
6	2	11	3	0	0	26

6 / Missions de conseil, d'avis et de recommandation

Projet Cyrénée de raccordement en gaz de la Corse

—
Par lettre en date du **31 mai 2010**, le directeur général de la société GRT-gaz a sollicité l'avis de la Commission nationale sur la concertation relative au projet de raccordement de la Corse en gaz naturel à partir du gazoduc GALSI en projet, prévu pour relier l'Algérie à l'Italie via la Sardaigne. Ce projet, par ses dimensions, ne relevait ni d'une saisine de la Commission nationale du débat public ni d'une obligation de publication mais il présentait des enjeux importants en termes d'aménagement du territoire, d'impacts environnementaux et socio-économiques. GRT-gaz a souhaité engager dans les meilleurs délais une large concertation en amont du dépôt du dossier de demande d'autorisation et de l'enquête publique. Elle a sollicité l'appui de la Commission nationale afin de garantir la qualité

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

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

De plus, « la Commission nationale du débat public a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation. »



de cette concertation.

Le 2 juin 2010, la Commission nationale a désigné Monsieur Patrick Legrand en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur ce projet qui a pris la forme d'un débat public volontaire. Ce dernier s'est déroulé du 18 novembre 2010 au 17 mars 2011 sur le territoire de 55 communes concernées par les couloirs de passage terrestres de la canalisation.

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

—
Par lettre du **23 novembre 2010**, le président de Statkraft France SAS a sollicité la CNDP afin de recueillir ses conseils sur le projet de centrale à gaz à cycle combiné sur le parc industriel de la Plaine de l'Ain. Ce projet, par ses dimensions, ne relevait ni d'une saisine de la Commission nationale ni d'une obligation

de publication. Mais il présentait des enjeux importants en termes d'aménagement du territoire, d'impacts environnementaux et socio-économiques. Le groupe Statkraft a souhaité la mise en œuvre d'une stratégie de concertation locale qu'elle mènerait auprès des différentes parties prenantes concernées par le projet.

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

Projet de modernisation de la ligne Massy-Valenton

—
Par lettre en date du **29 juin 2011**, le président de Réseau Ferré de France a sollicité l'avis de la Commission nationale

sur les modalités d'organisation de la concertation volontaire sur le projet de modernisation de la partie ouest de la ligne actuelle Massy-Valenton et la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation.

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



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

7 / Le rôle pédagogique et méthodologique de la CNDP

Poursuivant cette année encore sa mission pédagogique et méthodologique, la CNDP s'est engagée dans des actions complémentaires pour diffuser la « culture du débat public » en participant à plusieurs conférences organisées par le Conseil d'État et l'Assemblée nationale.

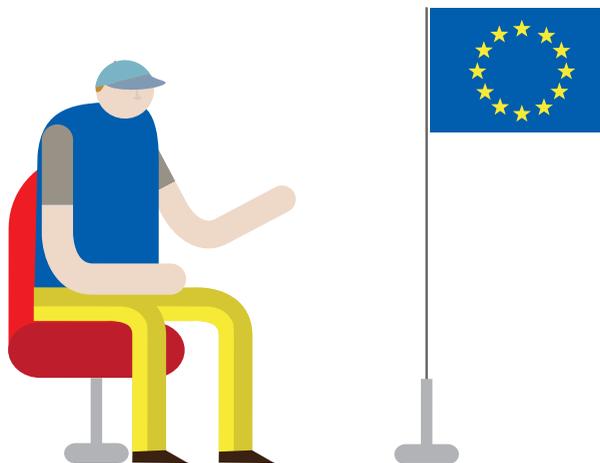
La diffusion de la culture du débat public

La CNDP s'est engagée dans une série d'actions complémentaires pour diffuser la « culture du débat public », aussi bien en France qu'à l'étranger, tant par la rédaction d'articles que par sa participation à des colloques.

La CNDP a participé à plus d'une vingtaine de colloques, conférences et séminaires sur le thème de la participation du public. Le 11 octobre 2010, l'AIP2, **Association internationale pour la participation publique** fondée en 1990 appuyant les organisations et les collectivités du monde entier en vue d'améliorer les processus de prise de décision en favorisant la participation du public, a invité la CNDP à participer à un séminaire portant sur la participation des exclus à l'Hôtel de Ville de Paris.

La Commission nationale a été invitée à intervenir dans le cadre du cycle de conférences 2010/2011 organisées par le **Conseil d'État** sur la démocratie environnementale. À la conférence du 27 avril 2011, Philippe Deslandes, président de la CNDP, a fait le point sur la procédure de débat public 15 ans après la loi Barnier.

Le 10 mai 2011, l'association **Décider ensemble**, présidée par Bertrand Pancher, député de la Meuse en partenariat avec l'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) et l'Université de technologie de Compiègne, a invité le président de la CNDP à intervenir dans le cadre de l'atelier Analyse des pratiques



de la concertation en France à l'Assemblée nationale. Les 26 et 27 mai 2011, la Commission nationale a été invitée au **Congrès annuel de la Compagnie nationale des commissaires enquêteurs** à Bordeaux sur le thème Utilité durable de la concertation publique. Une déclaration commune de coopération entre le Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), la CNCE et la CNDP a permis de consolider la volonté commune de poursuivre les discussions et les échanges afin de contribuer à l'évolution et à l'enrichissement des dispositifs de participation du public au Québec comme en France.

En parallèle, Jean-François Beraud, secrétaire général de la CNDP, est intervenu lors de l'audition publique de l'office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques (**OPECST**) le 26 mai 2011 à l'Assemblée nationale sur le thème L'innovation à l'épreuve des peurs et des risques : quelles innovations pour la société de demain ?

CNDP à l'international

Dans le cadre de la conférence **BICA Borsa internazionale della comunicazione ambientale** à Rome en Italie qui s'est tenue les 26 et 27 octobre 2010, la CNDP a été invitée à présenter les méthodes et pratiques du débat public et de la concertation en France.

Durant l'hiver 2011, **la municipalité de Côme en Italie**, a fait appel à la Commission nationale

pour intervenir sur le sujet de la décentralisation administrative et de la participation du public. L'objectif de cet atelier était de déterminer, dans le cadre de la politique de la ville, une alternative possible aux conseils de quartiers tout en privilégiant et valorisant la participation citoyenne.

Il est ressorti de ces visites qu'à travers ses récents débats (dont celui sur le réseau de transport public du Grand Paris), la pratique du débat public à la française semblait faire école au-delà de nos frontières.

La Convention de la Communauté européenne sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement a été adoptée le 25 juin 1998 dans la ville danoise d'Aarhus lors de la quatrième Conférence ministérielle du processus « Un environnement pour l'Europe ». Le Secrétariat de la **Convention d'Aarhus** établi à Genève, en Suisse, recueille les rapports d'application de la Convention et organise régulièrement des réunions de travail avec les différents pays signataires de la Convention.

La Commission nationale a souhaité engager la réalisation d'une étude comparative des procédures d'application par les différents pays signataires de la Convention d'Aarhus. Il apparaît que, contrairement aux idées reçues, la France reste bien placée en matière de mise en place et de respect des processus participatifs citoyens en comparaison avec les autres pays européens, notamment les pays du nord de l'Europe souvent cités en exemple.

Accueil de délégations étrangères

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

En septembre 2010, Monsieur Hyung-Seo Park, directeur du KRIHS (Korea Research Institute for Human Settlements) a rendu visite à la CNDP dans le cadre du programme de recherche sur le développement régional et national sur le conflit public en **Corée du Sud**.

En mai 2011, le service nucléaire de l'Ambassade de France en Italie et le service économique de l'ambassade de France en **Croatie** ont organisé la visite de la CNDP de Madame Natasa Vujec, secrétaire d'État croate à l'Énergie.

La CNDP a également accueilli six fonctionnaires de l'État fédéré de Bavière en **Allemagne** dont une représentante de la ville de Munich, intéressés à découvrir les fonctions et missions de la Commission nationale.

Enfin en juin 2011, la CNDP a reçu la visite du Comité présidentiel pour la cohésion sociale de la **République de Corée**.

L'objet de la visite de ces délégations étrangères était commun : la connaissance des procédures employées par la France en matière de participation du public. Pour la délégation croate comme pour la délégation coréenne, il apparaît impératif de parvenir à trouver les moyens de l'adhésion de la population aux décisions qui devraient être prises et qui pour l'instant sont repoussées d'année en année.

Panorama des saisines

—

P. 76 – Projets concernant les transports terrestres
P. 78 – Autres projets

Depuis juin 2010,

date de publication du précédent rapport d'activité, la Commission nationale a examiné 18 dossiers dont elle a été saisie, relatifs à de grands projets d'aménagement ou d'équipement. Ces dossiers examinés le furent soit après une saisine obligatoire conformément à la loi (15), soit après une saisine consécutive à la publication du projet par le maître d'ouvrage (3).

Projets d'aménagement et d'équipement

Depuis la publication du précédent rapport annuel 2009-2010 à la date de publication du présent rapport, la répartition des saisines est la suivante :

– De juin 2010 à décembre 2010 : 4
 – De janvier 2011 à septembre 2011 : 14
 Il convient de constater que le nombre de saisines de la Commission nationale est en baisse par rapport à l'année précédente avec 10 saisines pour l'année 2010 contre 19 saisines en 2009.
 Parmi la liste du décret du

22 octobre 2002 des 11 catégories de projets susceptibles de faire l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public, la répartition des saisines pour la période de **juin 2010 à septembre 2011** est la suivante :
 – 2 de ces catégories n'ont conduit à aucune saisine de la Commis-

Tableau 1 – Transports terrestres

NOM DU PROJET	DATE DE SAISINE	CRÉATION D'AUTOROUTES, DE ROUTES EXPRESS OU DE ROUTES À DOUBLES VOIES
Projet MAGEO	23/06/2011	
Projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier	17/05/2011	
Projet de tramway du Grand Avignon	18/04/2011	
Projet de raccordement ferroviaire RER D-RER B	18/04/2011	
Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie	02/03/2011	
RN1 - Nouvelle route du Littoral à La Réunion	15/02/2011	●
Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	17/01/2011	
Mise en gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	13/01/2011	
Déplacement court de l'A9 au droit de Montpellier	12/01/2011	
Total année 2011		1
Projet de réseau de transport du Grand Paris	03/06/2010	
Interconnexion Sud en Ile-de-France	31/03/2010	
Accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RCEA RN79/RN70 Montmarault-Mâcon-Chalon-sur-Saône	17/02/2010	
Total année 2010		0
2009		1
2008		2
2007		4
2006		3
2005		4
2004		5
2002-2003		5
TOTAUX 2002-2011		25

sion nationale (création d'infrastructures de piste, création d'une installation nucléaire de base) que ce soit « obligatoirement » ou après publication des caractéristiques du projet par le maître d'ouvrage – 4 de ces catégories n'ont conduit à une saisine de la Commission nationale qu'une fois (création d'autoroutes, élargissement d'une route existante à deux ou trois

voies pour en faire une route, création de barrages hydroélectriques ou de barrages réservoirs). Dès lors, 5 catégories de projets concentrent l'essentiel des saisines : – 5 pour la création de lignes ferroviaires ; – 2 pour la création de d'infrastructures portuaires ; – 2 pour la création de lignes électriques ;

– 2 pour la création d'une voie navigable ou mise à grand gabarit de canaux existants ; – 2 pour la création d'équipements culturels, sportifs et scientifiques et équipements industriels La catégorie des infrastructures de transport terrestre correspond à elle seule à 53 % des saisines de la Commission nationale depuis juin 2010.

ÉLARGISSEMENT D'UNE ROUTE EXISTANTE À DEUX OU TROIS VOIES POUR EN FAIRE UNE ROUTE	CRÉATION DE LIGNES FERROVIAIRES	CRÉATION D'UNE VOIE NAVIGABLE OU MISE À GRAND GABARIT DE CANAUX EXISTANTS	TOTAL DES SAISINES
		●	
	●		
	●		
	●		
	●		
		●	
●			
1	5	2	9
	●		
	●		
●			
1	2	0	3
1	7	0	9
1	7	2	12
0	0	0	4
2	2	0	7
0	5	0	9
1	2	2	10
1	8	0	14
8	38	6	77

Tableau 2 – Autres projets

NOM DU PROJET	DATE DE SAISINE	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRA-STRUCTURES DE PISTE	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRA-STRUCTURES PORTUAIRES
Projet de déménagement de l'École Centrale à Saclay	27/07/2011		
Projet d'extension du stade de Roland Garros	22/06/2011		
Projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes	20/04/2011		
Projet d'extension du Port de Jarry à la Guadeloupe	25/03/2011		●
Projet d'aménagement de la Bassée	26/01/2011		●
Total année 2011		0	2
Aqua Domitia - Projet de programme d'extension du réseau hydraulique de la région Languedoc Roussillon	29/12/2010		
Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille	30/11/2010		
Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité à 400 000 volts Lonny-Seuil-Vesle entre Charleville-Mézières et Reims	20/09/2010		
Villages Nature de Val d'Europe	14/09/2010		
Stade Arena à Nanterre	22/04/2010		
Desserte aérienne de Mayotte	16/04/2010	●	
Campus Concordet	18/03/2010		
Total année 2010		1	0
2009		0	0
2008		0	2
2007		0	1
2006		0	1
2005		0	1
2004		0	0
2002-2003		0	1
TOTAUX 2002-2011		1	8

CRÉATION DE LIGNES ÉLECTRIQUES	CRÉATION D'UNE INSTALLATION NUCLÉAIRE DE BASE	CRÉATION DE BARRAGES HYDRO-ÉLECTRIQUES OU DE BARRAGES RÉSERVOIRS	ÉQUIPEMENTS CULTURELS, SPORTIFS SCIENTIFIQUES OU TOURISTIQUES	ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS	TOTAL DES SAISINES
			●		
			●		
				●	
0	0	0	2	1	5
		●			
●					
●					
			●		
			●		
			●		
2	0	1	3	0	7
1	1	1	1	5	9
1	0	0	0	1	4
0	0	0	1	5	7
0	0	0	0	0	1
1	0	0	0	0	2
0	3	0	0	1	4
0	0	0	1	0	2
5	4	2	8	13	41

Panorama des modes de participation du public

—

P. 82 – Tableau des modes de participation du public

P. 84 – Répartition géographique des modes de participation du public

Formellement depuis juin 2010,

date de publication du rapport d'activité 2009-2010, la Commission nationale du débat public a pris 105 décisions (au 7 septembre 2011). Sur les 17 décisions prises pour décider d'organiser ou non un débat public ou pour recommander une concertation, 2 le furent entre juin et décembre 2010 et 15 entre janvier et juin 2011.

Saisie 24 fois depuis le début de l'année 2010 et jusqu'en septembre 2011, la Commission nationale du débat public a répondu, toujours dans le respect des délais prescrits par la loi, en utilisant tous les types de réponses dont elle dispose.

Pour la période juin 2010-septembre 2011, dans 80 % des cas concernant des projets, la Commission nationale a décidé une participation du public, sous forme de débat public (57 %) ou de concertation recommandée (23 %). On constate donc que c'est plus d'une saisine sur deux qui a conduit à l'organisation d'un débat public mené par la CNDP durant cette période. Dans 13 % des cas, elle n'a pas donné suite à la saisine.

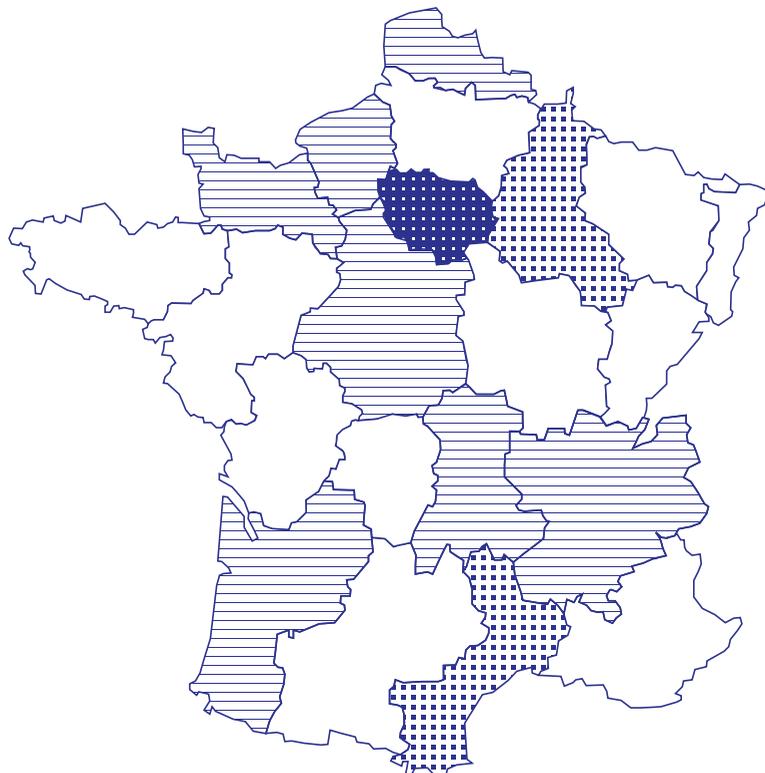
Modes de participation du public

PROJETS	DATE DE SAISINE DE LA CNDP	DATE DE DÉCISION DE LA CNDP	DÉBAT PUBLIC CPDP
Projet de déménagement de l'École Centrale à Saclay	27/07/2011	07/09/2011	
Projet MAGEO	23/06/2011	06/07/2011	
Projet Roland Garros	22/06/2011	06/07/2011	
Projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes	20/04/2011	04/05/2011	●
Projet de tramway du Grand Avignon	18/04/2011	08/06/2011	
Projet de raccordement ferroviaire RER D-RER B	18/04/2011	08/06/2011	●
Projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier	15/04/2011	08/06/2011	
Projet d'extension du Port de Jarry à la Guadeloupe	25/03/2011	06/04/2011	●
Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie	02/03/2011	06/04/2011	●
RN1 - Nouvelle route du Littoral à La Réunion	15/02/2011	06/04/2011	
Projet d'aménagement de la Bassée	26/01/2011	02/03/2011	●
Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon	17/01/2011	02/03/2011	●
Mise en gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine	13/01/2011	02/03/2011	●
Déplacement court de l'A9 au droit de Montpellier	12/01/2011	02/03/2011	
Total année 2011			6
Aqua Domitia - Projet de programme d'extension du réseau hydraulique de la région Languedoc-Roussillon	29/12/2010	02/02/2011	●
Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille	30/11/2010	05/01/2011	●
Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité à 400 000 volts Lonny-Seuil-Vesle entre Charleville-Mézières et Reims	20/09/2010	03/11/2010	
Villages Nature de Val d'Europe	14/09/2010	06/10/2010	●
Projet de réseau de transport du Grand Paris	03/06/2010	07/07/2010	●
Stade Arena à Nanterre	22/04/2010	02/06/2010	
Desserte aérienne de Mayotte	16/04/2010	02/06/2010	●
Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France	31/03/2010	05/05/2010	●
Projet de Campus Condorcet	18/03/2010	05/05/2010	
Accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RCEA RN79/RN70 Montmarault-Mâcon-Chalon-sur-Saône	17/02/2010	07/04/2010	●
Total année 2010			7
2009			11
2008			6
2007			5
2006			3
2005			8
2004			8
2002-2003			7
TOTAUX 2002-2011			61

CONCERTATION RECOMMANDÉE	SAISINE SANS SUITE	SAISINE NON RECEVABLE	IMPOSSIBILITÉ DE SE PRONONCER	TOTAL
●				
●				
●				
	●			
	●			
	●			
●				
4	3	0	0	14
●				
●				
●				
3	0	0	0	10
4	3	1	0	19
6	3	0	1	16
4	0	1	1	11
4	0	0	1	8
0	4	1	0	13
3	2	1	0	14
6	3	0	0	16
34	18	4	3	121

Juin 2010-septembre 2011 : débats publics - Concertations recommandées

Répartition géographique des modes de participation du public décidés par la CNDP en France par régions



Nombre de débats publics décidés dans chaque région



Légende

1. Débat CPDP: débat organisé par une Commission particulière
2. CR: concertation recommandée
3. Débat MO: débat organisé par le maître d'ouvrage

HAUTE-NORMANDIE

1. Ligne nouvelle Paris-Normandie

ILE-DE-FRANCE

1. Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon
1. Liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine
1. Aménagement de la Bassée
1. Ligne nouvelle Paris-Normandie
2. Projet de raccordement ferroviaire RER D-RER B
2. Projet Roland Garros
2. Projet MAGEO
2. Transfert de l'école Centrale sur le plateau de Saclay
3. Villages Nature de Val d'Europe

LANGUEDOC-ROUSSILLON

1. Aqua Domitia
2. Déplacement de l'A9 au droit de Montpellier

NORD-PAS-DE-CALAIS

1. Ligne de grand transport d'électricité entre Arras et Lille

OUTRE-MER

1. Extension du Port de Jarry à la Guadeloupe
1. Desserte aérienne à Mayotte

RHÔNE-ALPES

1. Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

AQUITAINE

1. Stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes

AUVERGNE

1. Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

BASSE-NORMANDE

1. Ligne nouvelle Paris-Normandie

CENTRE

1. Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon

CHAMPAGNE

1. Liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine
2. Ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims

Moyens d'organisation des débats publics

—

P. 88 – Les sites Internet

P. 89 – Les réunions publiques et le système questions-réponses

P. 90 – Les moyens financiers

Les outils de communication

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

Les sites Internet des CPDP

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

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

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

Tableau 1 – Visites sur les sites des CPDP

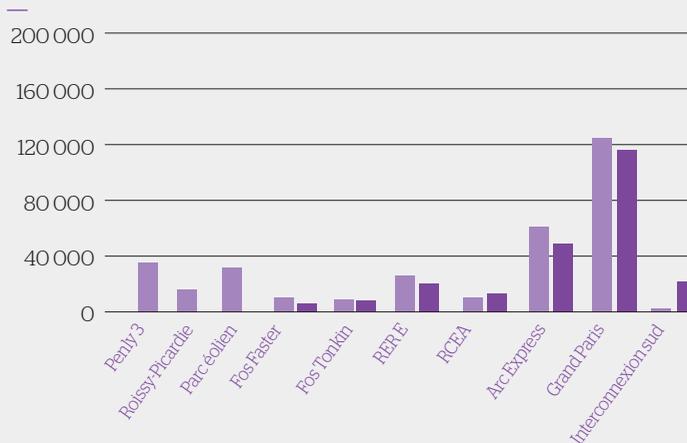


Tableau 2 – Pages consultées sur les sites des CPDP

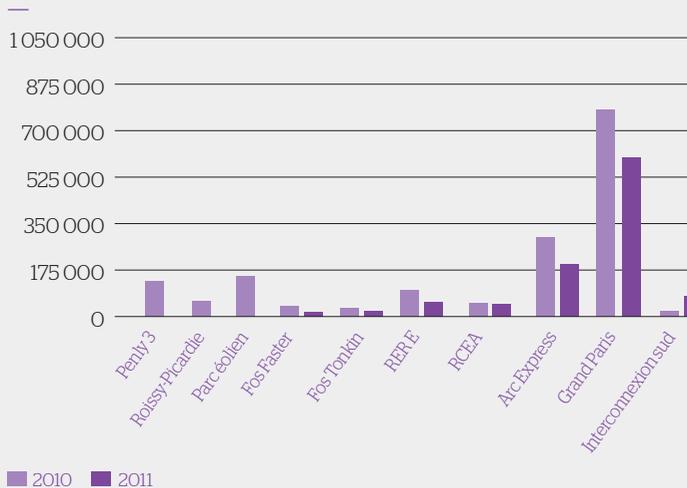


Tableau 3 – Nombre total de visiteurs et de pages pour les sites des CPDP*

NOM DU PROJET	VISITEURS	PAGES
Penly 3	241819	1340152
Roissy-Picardie	111261	491509
Parc éolien	17530	75795
Fos Faster	55607	170987
Fos Tonkin	14978	41241
RER E	14948	48855
RCEA	35421	152819
Arc Express	13139	56549
Grand Paris	38591	137630
Interconnexion sud	23965	90943

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

Les réunions publiques et le système questions-réponses

À côté des outils d'information du public (site Internet, *Journal du débat*), les CPDP ont particulièrement utilisé deux outils au service de la participation du public : l'un plus collectif, les réunions, l'autre plus individuel, le système des questions-réponses.

La pratique du débat public a conduit à déterminer progressivement plusieurs types de réunions : les réunions générales, les auditions publiques, les réunions de proximité et les tables rondes thématiques publiques.

Temps fort des débats publics, les réunions générales ont pour objet d'assurer et de marquer les étapes du débat (lancement, clôture, étapes charnières) : elles ont pour effet d'accroître la visibilité du débat.

Les CPDP ont mis au point un procédé permettant de répondre aux questions de chacun. Ces questions peuvent être posées lors des réunions, par courrier, par l'intermédiaire du site Internet, par carte T (carte-retour préaffranchie). Cette dernière permet par exemple de maximiser les retours et encourage la participation des « hésitants ». L'ensemble des questions posées varie d'un débat à l'autre. À la lecture des figures ci-après,

il apparaît que les questions portant sur le projet suscitent un intérêt majeur. Elles semblent porter plus spécifiquement sur ses caractéristiques et sur ses impacts éventuels sur l'environnement et la santé. Alors que l'objectivité

de la Commission particulière ou l'utilité du débat public sont des questions moins souvent traitées, les questions sur l'organisation du débat concentrent l'essentiel des interrogations du public.

Analyse des questions-réponses évoquées dans le cadre des débats depuis la mise en place du système questions-réponses (2003-2011)

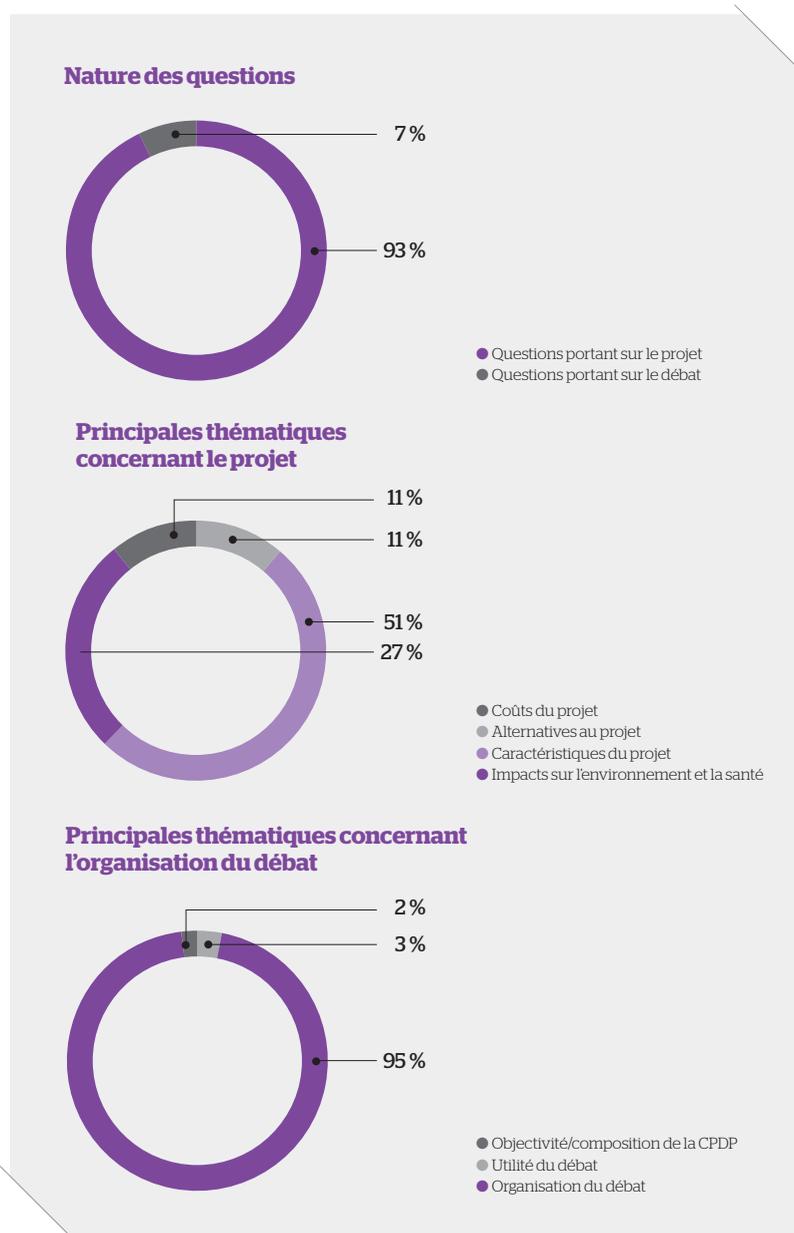


Tableau 4 – Coûts des débats organisés par la CNDP 2009-2011

NOM DU PROJET	DÉPENSES ENGAGÉES PAR LA CPDP PAYÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE (A)
Projet Interconnexion Sud	794 600
Projet de réseau de transport du Grand Paris	3 922 000
Accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RCEA RN79/RN70 Montmarault-Mâcon-Chalon-sur-Saône	945 970
Prolongement du RER E à l'Ouest	995 750
Projet de terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer	481 200
Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin	516 560
Projet de parc éolien en mer des Deux Côtes	772 500
Arc Express - Projet de métro automatique en proche couronne parisienne	2 049 715
Projet Roissy-Picardie	884 630
Projet Penly 3	972 000
Débat public sur des options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies	3 223 800
Projet Arc de Dierrey (canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly et Voisines)	644 398
Projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-Paris XIII	815 600
Projet d'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse	1 239 000
Moyenne	1 247 366
TOTAL	17 463 123

Les moyens financiers

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

Dès lors, le « coût du débat » est la somme des dépenses d'organisation matérielle à la charge du maître d'ouvrage, et de celle des expertises complémen-

taires éventuelles, indemnités et frais de transport et de séjour à la charge de la CNDP.

Le tableau ci-dessus récapitule pour quelques débats.

On constate que le débat le moins coûteux a entraîné 482 000 euros de charges et le plus coûteux, 3 922 000 euros.

Pour mémoire, depuis 2002, sur 50 débats analysés, 18 ont été d'un coût supérieur à 1 million d'euros. Si le coût moyen d'un débat pour le maître d'ouvrage est de l'ordre de 1 400 000 euros, il est d'environ 60 000 euros pour la Commission nationale, variable en fonction de l'existence et de l'importance des éventuelles expertises complémentaires.

DÉPENSES ENGAGÉES PAR LA CPDP PAYÉES PAR LA CNDP (B)	TOTAL (A)+(B)	COÛT DU PROJET EN EUROS*	COÛT DU DÉBAT/ COÛT DU PROJET EN %
33 700	828 300	2 450 000 000	0,03
95 200	4 017 200	22 450 000 000	0,2
73 100	1 019 070	950 000 000	0,11
31 400	1 027 150	2 500 000 000	0,04
46 200	527 400	800 000 000	0,07
58 800	575 360	200 000 000	0,29
37 700	810 200	1 800 000 000	0,04
52 500	2 102 215	7 700 000 000	0,03
31 900	916 530	255 000 000	0,36
156 000	1 128 000	4 000 000 000	0,03
60 000	3 283 800	-	-
30 000	674 398	650 000 000	0,1
65 000	880 600	750 000 000	0,12
59 000	1 298 000	300 000 000	0,43
56 914	1 304 280	3 200 357 143	0,13
796 800	18 259 923	44 805 000 000	

* Moyenne des estimations

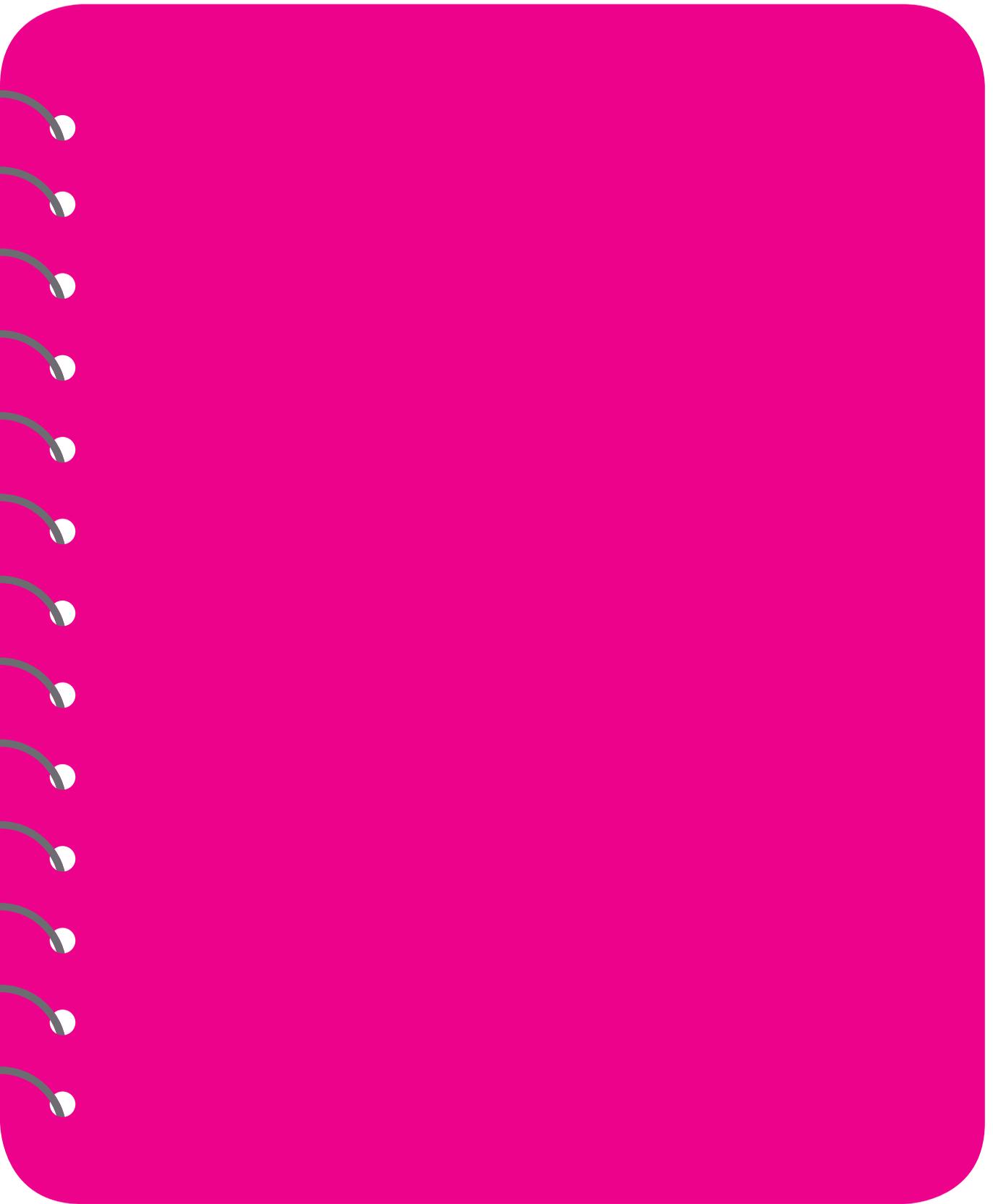
Si le coût moyen d'un débat

pour le maître d'ouvrage est de l'ordre de 1 million d'euros, il est d'environ 60 000 euros pour la Commission nationale, variable en fonction des expertises complémentaires éventuelles.



Les annexes

- P. 94 – 1/ Décisions et avis de la CNDP
- P. 126 – 2/ Décisions des maîtres d'ouvrage
- P. 140 – 3/ Loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris



1 / Décisions et avis de la CNDP

SÉANCE DU 7 JUILLET 2010

Décision n° 2010 / 49 / RTPGP / 2 Projet de réseau de transport public du Grand Paris

La Commission nationale du débat public,

– vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
– vu sa décision n° 2010/43/ARCEX/9 du 2 juin 2010 fixant le calendrier du débat public sur le projet Arc Express,

après en avoir délibéré,

– considérant que l'article 3 de la loi sus-visée dispose que le débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, et que les procédures de débat public relatives au projet de réseau de transport public du Grand Paris et au projet Arc Express sont lancées conjointement,

décide :

Article unique

Le débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris aura lieu du 1^{er} octobre 2010 au 1^{er} février 2011.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2010 / 50 / RTPGP / 3 Projet de réseau de transport public du Grand Paris

La Commission nationale du débat public,

– vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris et notamment son paragraphe I,
– vu sa décision n° 2010/46/RT-PGP/1 du 2 juin 2010 nommant M. François Leblond, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris,

sur proposition de
M. François Leblond,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris :

– Mme Lamia Abdel-Naby,
– Mme Marie Bénédicte Aguila,
– M. Claude Bernet,
– M. Paul Carriot,
– Mme Joëlle Fodor-Eskenazi,
– Mme Laurence Henriot,
– Mme Marie-Laure Jousset,
– M. Michel Rostagnat,
– M. Didier Serrat,
– Mme Christine Uribarri,
– M. Henri Watissee.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2010 / 51 / ARCEX / 10 Projet Arc Express

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,
– vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 juillet 2009,
– vu sa décision n° 2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public, et sa décision n° 2009/60/ARCEX/3 du 4 novembre 2009 nommant Mme Claude Brevan, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express,
– vu la lettre de démission du 3 juin 2010 de Mme Claude Brevan,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte de la démission de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express de Mme Claude Brevan.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2010 / 52 / ARCEX / 11 Projet Arc Express

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier

joint relatif au projet Arc Express,
 – vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 juillet 2009,
 – vu sa décision n° 2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public, et sa décision n° 2009/52/ARCEX/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Jean-Luc Mathieu, président de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express,

sur proposition
 de M. Jean-Luc Mathieu,
 après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Jean-Pierre Richer, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express.

Le président
 Philippe Deslandes

Décision n° 2010 /53/ EOLE/4 Projet de prolongement du RER E à l'Ouest

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 – vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 décembre 2009, reçue le 18 décembre 2009, de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Ouest de la ligne actuelle du RER E (Eole),
 – vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,
 – vu sa décision n° 2010/04/EOLE/1 du 3 février 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/05/EOLE/2 nommant M. Michel Gaillard,

président de la Commission particulière,
 – vu la lettre du directeur régional Ile-de-France de Réseau Ferré de France en date du 23 juin 2010 transmettant le projet du dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de
 M. Michel Gaillard,
 après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 1^{er} octobre au 19 décembre 2010.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
 Philippe Deslandes

Décision n° 2010 /54/ MAYO /2 Projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 – vu la lettre de saisine conjointe en date du 14 avril 2010, reçue le 16 avril 2010, du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'État chargé des Transports et de la secrétaire d'État chargée de l'Écologie, et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,

– vu sa décision n° 2010/37/MAYO/1 du 2 juin 2010 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

Denommer Mme Anziza Moustoifa, présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte.

Le président
 Philippe Deslandes

Décision n° 2010 /55/ ARENA /2 Projet de création d'un stade multifonctionnel à Nanterre (Hauts-de-Seine)

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
 – vu la lettre de saisine du maire de Nanterre en date du 22 avril 2010, reçue le 26 avril 2010, relatif au projet de création d'un stade multifonctionnel à Nanterre dénommé stade Arena 92, après publication du projet,
 – vu la délibération en date du 30 mars 2010 du conseil municipal de la ville de Nanterre,
 – vu la lettre conjointe de la société Ovalto investissement et de l'Établissement public d'aménagement Seine Arche (EPASA) en date du 5 mai 2010 et le dossier de saisine joint relatif au projet stade Arena 92,
 – vu sa décision n° 2010/38/ARENA/1 du 2 juin 2010 recommandant à la société Ovalto investissement et à l'Établissement public d'aménagement Seine Arche d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante,

après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De désigner M. François Nau en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de création d'un stade multifonctionnel à Nanterre (Hauts-de-Seine).

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2010 /56 / REEFE / 3
Projet de renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne (Pyrénées-Orientales) par ligne enterrée

—
La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine du président du directoire de RTE - Réseau de Transport d'Electricité en date du 9 octobre 2008, reçue le 10 octobre, et le dossier joint relatif au projet de renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne par ligne enterrée,

– vu sa décision n° 2008/22/ REEFE/1 du 5 novembre 2008 recommandant à RTE d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante et sa décision n° 2008/31/REEFE/2

du 3 décembre 2008 désignant M. Georges Mercadal en qualité de personnalité indépendante, garant de la concertation,

– vu le compte-rendu, en date du 7 juin 2010, de la concertation qui s'est déroulée du 19 janvier au 20 avril 2009 et du 24 novembre 2009 au 22 mars 2010,

– vu le rapport du garant de la concertation en date du 7 avril 2010,

après en avoir délibéré,

décide :**Article unique :**

De donner acte au président du directoire de RTE du compte-rendu de la concertation qu'il a adressé à la Commission nationale. Le compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2010 /57 / RA
Projet de rapport annuel d'activité de la Commission nationale du débat public

—
La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en son article L. 121-7,

après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

D'approuver le projet de rapport annuel d'activité 2009-2010.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2010 /58 / ISUD / 4
Projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France

—
La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2010, reçue le 31 mars 2010, et le dossier joint relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,

– vu sa décision n° 2010/30/ISUD/1 du 5 mai 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/41/ISUD/2 du 2 juin 2010 nommant M. François Perdrizet, président de la Commission particulière du débat public,

sur proposition de
M. François Perdrizet,
après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De nommer membre de la Commission particulière du débat public sur le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France :
M. Jacques Ducout.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 28 JUILLET 2010

—
Décision n° 2010 /59 / PRO14 / 3
Projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14

—
La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 1^{er} juillet 2009, reçue le 7 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen,

– vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 avril 2009,

– vu sa décision n° 2009/43/ PRO14/1 du 2 septembre 2009 décidant de ne pas organiser un débat public et recommandant au Syndicat des transports d'Ile-de-France d'ouvrir une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant et sa décision n° 2009/56/PRO14/2 du 7 octobre 2009 désignant M. Michel Gaillard en qualité de personnalité indépendante,

– vu la lettre en date du 20 juillet 2010 de la directrice générale du

Syndicat des transports d'Ile-de-France, transmettant le compte-rendu de la concertation qui s'est déroulée du 11 janvier au 13 février 2010,
 – vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 7 juillet 2010,
 après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De donner acte au président du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) du compte-rendu de la concertation sur le projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 qu'il a adressé à la Commission nationale. Le compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 1^{ER} SEPTEMBRE 2010**Décision n° 2010 / 60 / RTPGP / 4
Projet de réseau de transport public du Grand Paris****La Commission nationale du débat public,**

– vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
 – vu sa décision n° 2010/46/RTPGP/1 du 2 juin 2010 nommant M. François Leblond, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris et sa décision n° 2010/49/RTPGP/2 du 7 juillet 2010 relative au calendrier du débat public,
 – vu la lettre du préfigurateur de la société Grand Paris en date du 27 août 2010 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public ainsi que l'avis de l'Autorité environnementale,

– vu le rapport environnemental transmis sous format électronique,
 – vu les éléments techniques et financiers du projet Arc Express établis par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF),
 sur proposition de
M. François Leblond,
 après en avoir délibéré,

décide :**Article 1**

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées. Le débat aura lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

Le président
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010 / 61 / ARCEX / 12
Projet Arc Express****La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
 – vu l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris,
 – vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,
 – vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 8 juillet 2009,
 – vu sa décision n° 2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2009/52/ARCEX/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Jean-Luc Mathieu, président de la Commission particulière du débat public sur

le projet Arc Express, sa décision n° 2010/24/ARCEX/7 du 7 avril 2010 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public et sa décision n° 2010/43/ARCEX/9 du 2 juin 2010 fixant le calendrier du débat,

sur proposition de
M. Jean-Luc Mathieu,
 après en avoir délibéré,

décide :**Article 1**

Les éléments techniques et financiers du projet de réseau de transports public du Grand Paris établis par la société du Grand Paris sont intégrés au dossier du maître d'ouvrage.

Article 2

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées. Le débat aura lieu du 30 septembre 2010 au 31 janvier 2011.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 6 OCTOBRE 2010**Décision n° 2010 / 62 / VNVE / 1
Projet de réalisation des Villages Nature de Val d'Europe****La Commission nationale du débat public,**

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
 – vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
 – vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-8,
 – vu la lettre conjointe du directeur

général de la société « Les villages Nature du Val d'Europe » et du directeur général d'EPA France en date du 13 septembre 2010, reçue le 14 septembre 2010, et le dossier joint relatif au projet de réalisation des Villages Nature du Val d'Europe,

après en avoir délibéré,

- considérant que ce projet revêt, en raison de son ampleur et de son ambition européenne, un caractère d'intérêt national,
- considérant que ses impacts sur l'aménagement du territoire et l'environnement, notamment sur la ressource en eau, le cycle de vie des unités d'hébergement et la réversibilité du site, sont significatifs,
- considérant que ses enjeux socio-économiques sont importants, notamment par les emplois qu'il est susceptible de créer,
- considérant que le périmètre limité des réunions publiques déjà organisées n'a pas permis une information suffisamment large du public ni favorisé son expression,

décide :

Article 1

Le projet de réalisation des Villages Nature de Val d'Europe doit donner lieu à un débat public.

Article 2

Le débat public sera organisé conjointement par l'Établissement public d'aménagement public d'aménagement (EPA France) et la société Les Villages Nature du Val d'Europe, qui portent le projet, selon les modalités suivantes :

- la Commission nationale désignera une personnalité indépendante, dénommée président du débat, chargé de l'animation du débat. Le président du débat appliquera les principes et les méthodes de la Commission nationale du débat public et

entretiendra à ce titre un contact direct avec cette dernière,

- le président du débat se verra soumettre par le maître d'ouvrage le projet de dossier destiné au débat ainsi que le calendrier, le périmètre et les modalités d'organisation de débat que le maître d'ouvrage doit proposer à la Commission nationale du débat public,
- le dossier destiné au débat devra assurer l'information complète et claire du public et permettre son expression.

Article 3

M. Patrick Legrand est chargé de suivre la préparation et le déroulement de ce débat public.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2010 / 63 / RCEA / 4
Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN79-RN70 et RN80) par création d'une section autoroutière à usage payant Montmarault (03) - Mâcon (71) - Chalon-sur-Saône (71)

–

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et du secrétaire d'État chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Chalon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
- vu sa décision n° 2010/20/

RCEA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/21/RCEA/2 du 7 avril 2010 nommant Mme Claude Brevan, présidente de la Commission particulière,

- vu la lettre en date du 22 septembre 2010 du directeur de cabinet du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer transmettant le projet de dossier du débat,

sur proposition de Mme Claude Brevan, après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 4 novembre 2010 au 4 février 2011.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2010 / 64 / LGV PACA / 8
Projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

–

La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en son article L.121-13-1,
- vu sa désignation de M. Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui s'est déroulé du 21 février au 8 juillet 2005, en qualité de garant de l'application de la charte de la consultation des acteurs et d'information du public établie par Réseau Ferré de France et mise en

œuvre de 2006 à 2008 pendant les études complémentaires sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur, lors de sa réunion du 26 juillet 2006, – vu la décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France en date du 16 juillet 2009 de poursuivre les études sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur sur la variante des Métropoles du Sud, reliant Marseille à Nice via Toulon, – vu la lettre du président de Réseau Ferré de France en date du 24 septembre 2010 sollicitant le renouvellement de la mission du garant pour une nouvelle étape de concertation sur le trajet retenu,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

De désigner M. Philippe Marzolf en qualité de garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2010 / 65 / ACV / 7 Projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en son article L.121-13-1,
– vu la décision du 25 juin 2010 du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer consécutive au débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession

autoroutière et notamment son article 5 qui dispose que la concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner,
– vu la lettre du préfet de la région Midi-Pyrénées en date du 20 septembre 2010 sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

De désigner Mme Nerte Dautier en qualité de garante de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 3 NOVEMBRE 2010

Décision n° 2010 / 66 / LECR / 1 Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants

et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine en date du 15 septembre 2010, reçue le 20 septembre 2010, du président de RTE (Réseau de Transport d'Électricité) et le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Charleville-Mézières (poste de Lonny) et Reims (poste de Vesle),

après en avoir délibéré,

– considérant que les impacts socio-économiques du projet sont importants pour le développement économique de l'agglomération rémoise, mais
– considérant que ce projet, dont l'objectif principal est d'assurer l'alimentation électrique de la région rémoise, ne revêt pas un caractère d'intérêt national significatif au sens de la loi,
– considérant que, s'agissant principalement d'une reconstruction, les impacts nouveaux sur l'environnement sont limités,

décide :

Article 1 :

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims.

Article 2 :

Il est recommandé à RTE d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :
– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
– elle fera une large place à l'information du public, notamment par une publicité élargie, et à l'expression

de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques,
– elle portera également sur les modalités d'information du public durant le chantier,
– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale qui sera annexé au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2010 / 67 / ISUD / 4
Projet d'interconnexion
Sud des lignes à grande
vitesse en Ile-de-France

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2010, et le dossier joint relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,
– vu sa décision n° 2010/30/ISUD/1 du 5 mai 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/41/ISUD/2 du 2 juin 2010 nommant M. François Perdrizet, président de la Commission particulière du débat public,
– vu la lettre en date du 18 octobre 2010 du président de Réseau Ferré de France, sollicitant un délai supplémentaire de deux semaines pour approfondir quelques points du dossier du débat, en accord avec la Commission particulière,

sur proposition de
M. François Perdrizet,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

Le délai de six mois prévu à l'article R.121-7 II du Code de l'environnement est prolongé de deux semaines.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2010 / 68 / SOL / 2
Projet de construction
du Grand Stade
de l'Olympique lyonnais

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
– vu la lettre de saisine du directeur général de l'Olympique lyonnais en date du 9 mai 2007, et le dossier joint relatif au projet de construction du Grand Stade de l'Olympique lyonnais,
– vu sa décision n° 2007/32/SOL/1 du 6 juin 2007 recommandant une concertation,
– vu le bilan de la concertation menée par l'Olympique lyonnais transmis par lettre du 12 octobre 2010,

après en avoir délibéré,

considérant que le compte-rendu de la concertation est satisfaisant en ce qu'il démontre notamment que les recommandations de la Commission nationale du débat public ont été convenablement suivies par le maître d'ouvrage,

décide :

Article unique

De donner acte à l'Olympique lyonnais du compte-rendu de la concertation qu'il a adressé à la Commission nationale. Le compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2010 / 69 / NDCA / 6
Projet d'achèvement
de l'aménagement
de la RN 154 par mise
en concession
autoroutière itinéraire
Nonancourt-Dreux-Chartres-
Allaines

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en son article L.121-13-1,
– vu la décision du 25 juin 2010 du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, et du Développement durable et de la Mer consécutive au débat public relatif au projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive et notamment son article 6 disposant que le maître d'ouvrage saisira la Commission nationale du débat public en vue de la désignation d'un garant sous l'égide duquel la concertation et l'information du public seront poursuivies,
– vu la lettre en date du 7 septembre 2010 du préfet de la région Centre sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner M. Jean-Yves Audouin en qualité de garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 54 par mise en concession autoroutière.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2010 / 70 / RCEA / 5**Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN 79-RN 70 et RN 80) par création d'une section autoroutière à usage payant Montmarault (03) - Mâcon (71) - Chalon-sur-Saône (71)**

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 – vu la lettre du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et du secrétaire d'État chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Chalon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,
 – vu sa décision n° 2010/20/RCEA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/21/RCEA/2 du 7 avril 2010 nommant Mme Claude Brevan, présidente de la Commission particulière,
 – vu la lettre en date du 4 octobre 2010 du président du conseil général de Saône-et-Loire à la présidente de la Commission particulière sollicitant une expertise indépendante sur la faisabilité financière de l'option d'une concession de la route Centre Europe Atlantique,

sur proposition de Mme Claude Brevan, après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De demander un dire d'experts sur les aspects juridiques liés à la mise en concession nationale et aux possibilités de modulation tarifaire ainsi que sur les aspects financiers du projet, sur la concédabilité de l'ouvrage et les besoins éventuels d'une subvention d'équilibre.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2010 / 71 / TMFF / 8**Projet de terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône)**

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-7,
 – vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-mer sur le domaine du grand port maritime de Marseille,
 – vu sa décision n° 2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout, président de la Commission particulière,
 – vu la lettre de l'Association FIDEA en date du 28 octobre 2010 sollicitant une expertise complémentaire sur la récupération de frigories provoquées par le réchauffement du GNL,

sur proposition de M. Antoine Dubout, après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De ne pas réaliser une expertise complémentaire mais d'organiser un atelier sur la question de la récupération des frigories. Les résultats des travaux de l'atelier seront communiqués à l'occasion d'une réunion publique avant la fin du débat.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2010 / 72 / TMFT / 7**Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin**

—

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R.121-7,
 – vu la lettre de saisine du directeur général de la société Elengy en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,
 – vu sa décision n° 2009/63/TMFT/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/65/TMFT/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout, président de la Commission particulière,
 – vu la lettre de l'association Fidea en date du 28 octobre 2010 sollicitant une expertise complémentaire sur la récupération des frigories provoquées par le réchauffement du GNL,

sur proposition de M. Antoine Dubout, après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De ne pas réaliser une expertise complémentaire mais d'organiser un atelier sur la question de la récupération des frigos. Les résultats des travaux de l'atelier seront communiqués à l'occasion d'une réunion publique avant la fin du débat.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 1^{ER} DÉCEMBRE 2010**Décision n° 2010/73/MAYO/3****Projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte****La Commission nationale du débat public,**

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

sur proposition de
Mme Anziza Moustoifa,
après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte :
– M. Zoubair ben Jacques-Alonzo,
– Mme Nadine Hafidou,
– M. Franck Madjid,
– Mme Nadira Maleck-Bertrand,
– M. Jean Van Oost.

Le président
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010/74/ISUD/5
Projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France****La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2010, reçue le 31 mars 2010, et le dossier joint relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France,
– vu sa décision n° 2010/30/ISUD/1 du 5 mai 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/41/ISUD/2 du 2 juin 2010 nommant M. François Perdrizet, président de la Commission particulière du débat public,
– vu la lettre du 15 novembre 2010 du président de Réseau Ferré de France transmettant le projet de dossier du débat,

sur proposition
de M. François Perdrizet,
après en avoir délibéré,

décide :**Article 1**

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 9 décembre 2010 au 20 février 2011 et du 4 avril 2011 au 20 mai 2011.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2010/75/LECR/2**Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims****La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine en date du 15 septembre 2010, reçue le 20 septembre 2010, du président de RTE (Réseau de Transport d'Électricité) et le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Charleville-Mézières (poste de Lonny) et Reims (poste de Vesle),
– vu sa décision n° 2010/66/LECR/1 du 3 novembre 2010 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à RTE d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :**Article 1**

De désigner M. René Daroque en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de reconstruction de ligne de grand transport d'électricité entre Charleville-Mézières et Reims.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2010/76/VNVE/2
Projet de réalisation des Villages Nature de Val d'Europe

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-8,
— vu la lettre conjointe du directeur général de la société Les villages Nature du Val d'Europe et du directeur général d'EPA France en date du 13 septembre 2010, reçue le 14 septembre 2010, et le dossier joint relatif au projet de réalisation des Villages Nature du Val d'Europe,
— vu sa décision n° 2010/62/VNVE/1 du 6 octobre 2010 décidant l'organisation d'un débat public confiée au maître d'ouvrage et la désignation d'une personnalité indépendante chargée de l'animation du débat et chargeant M. Patrick Legrand de suivre la préparation et le déroulement du débat,

sur proposition de
M. Patrick Legrand,
après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De désigner M. Pierre Gervason en qualité de personnalité indépendante chargée de l'animation du débat sur le projet de réalisation des Villages Nature du Val d'Europe.

SÉANCE DU 5 JANVIER 2011

—
Décision n° 2011/01/LELA/01
Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras

—
La Commission nationale du débat public,

— vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
— vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
— vu la lettre de saisine en date du 29 novembre 2010, reçue le 30 novembre 2010, du président de RTE (Réseau de transport d'électricité) et le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Lille (poste d'Avelin) et Arras (poste de Gravelle),

après en avoir délibéré,

— considérant qu'en concourant à l'équilibre général du réseau national et en apportant des possibilités supplémentaires d'échange transfrontalier le projet revêt un caractère d'intérêt national,
— considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, s'agissant de la sécurité d'alimentation électrique des agglomérations de Lille et d'Arras et de l'augmentation des transits liés aux nouvelles installations de production électrique prévues dans la région Nord-Pas-de-Calais,
— considérant que les impacts du projet sur l'environnement peuvent être significatifs si le futur tracé s'écarte du tracé actuel,

décide :**Article unique**

Le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/02/LSH/3
Projet de raccordement par liaison souterraine de 400 000 volts d'une centrale de production de type « Cycle combiné à gaz » à Hambach (Moselle)

—
La Commission nationale du débat public,

— vu le Code de l'environnement en ses articles L. 121-1 et suivants et son article R. 121-9,
— vu la lettre de saisine du président de RTE en date du 14 septembre 2009, reçue le 15 septembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de raccordement, par une liaison électrique souterraine à 400 000 volts d'une longueur de 18 km, d'une centrale de production de type « Cycle combiné à gaz » de 446 MW envisagée à Hambach (Moselle) au réseau public de transport d'électricité,
— vu sa décision n° 2009/59/LSH/1 du 4 novembre 2009 recommandant une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante et sa décision n° 2009/66/LSH/2 du 2 décembre 2009 désignant M. Serge Lacoué en qualité de garant de la concertation,
— vu la lettre de RTE en date du 15 décembre 2010 transmettant le compte-rendu de la concertation et le rapport du garant,

après en avoir délibéré,

— considérant que le compte-rendu de la concertation est satisfaisant

en ce qu'il démontre notamment que les recommandations de la Commission nationale du débat public ont été convenablement suivies par le maître d'ouvrage,

décide :

Article unique

De donner acte à RTE du compte-rendu de la concertation qu'il a adressé à la Commission nationale. Le compte-rendu et le rapport du garant seront rendus publics et joints au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 2 FÉVRIER 2011

Décision n° 2011/03/AQUA/2 Projet d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon Aqua Domitia

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002, – vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003, – vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7, – vu la lettre de saisine en date du 22 décembre 2010, reçue le 29 décembre 2010, du président du directoire de BRL, Compagnie nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc, et le dossier joint relatif au projet d'extension du réseau hydraulique régional, à partir du Rhône, vers des territoires à ressources en eau déficitaires ou limitées,

dénommé projet Aqua Domitia, – vu sa décision n° 2009/34/AQUA/1 du 1^{er} juillet 2009 demandant à être de nouveau saisie du projet lorsque les conclusions des études menées dans le cadre des schémas d'aménagement et de gestion des eaux seront connues,

après en avoir délibéré,

– considérant que, par la nature et le volume des transferts opérés entre bassins fluviaux, le projet présente un caractère d'intérêt national, – considérant qu'en sécurisant les approvisionnements en eau, le projet présente des enjeux socio-économiques significatifs, en favorisant la compétitivité des productions agricoles, le développement de l'activité touristique et la croissance démographique, – considérant qu'en raison des modifications sensibles sur l'utilisation des sols qu'une ressource en eau plus abondante est susceptible d'entraîner, les impacts du projet sur l'environnement sont importants,

décide :

Article unique

Le projet d'extension du réseau hydraulique régional du Languedoc-Roussillon (projet Aqua Domitia), comportant cinq maillons, doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/04/AQUA/3 Projet d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon Aqua Domitia

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement

en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7, – vu la lettre de saisine en date du 22 décembre 2010 du président du directoire de BRL, Compagnie nationale d'aménagement du Bas Rhône et du Languedoc, et le dossier joint relatif au projet d'extension du réseau hydraulique régional, à partir du Rhône, vers des territoires à ressources en eau déficitaires ou limitées, dénommé projet Aqua Domitia, – vu sa décision n° 2011/03/AQUA/2 du 2 février 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Philippe Marzolf, président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension du réseau hydraulique régional du Languedoc-Roussillon (projet Aqua Domitia).

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/05/LELA/02 Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7, – vu la lettre de saisine en date du 29 novembre 2010, reçue le 30 novembre 2010, du président de RTE (Réseau de Transport d'Electricité) et le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 volts) entre Lille (poste d'Avelin) et Arras (poste de Gravelle), – vu sa décision n° 2011/01/LELA/01 du 5 janvier 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide:

Article unique

De nommer M. Michel Giacobino, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/06/MAYO/4
Projet de réalisation
d'une piste longue adaptée
aux vols long-courriers
à Mayotte

—
La Commission nationale
du débat public,

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

sur proposition de
Mme Anziza Moustoifa,
après en avoir délibéré,

décide:

Article unique

De nommer M. Martial Henry, membre de la Commission particulière du débat public sur

le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/07/ARENA/3
Projet de création
d'un stade multifonctionnel
à Nanterre
(Hauts-de-Seine)

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine du maire de Nanterre en date du 22 avril 2010, reçue le 26 avril 2010, relatif au projet de création d'un stade multifonctionnel à Nanterre dénommé stade Arena 92,
– vu la délibération en date du 30 mars 2010 du conseil municipal de la ville de Nanterre,
– vu la lettre conjointe de la société Ovalto Investissement et de l'Établissement public d'aménagement Seine Arche (EPASA) en date du 5 mai 2010 et le dossier de saisine joint relatif au projet stade Arena 92,
– vu sa décision n° 2010/38/ARENA/1 du 2 juin 2010 recommandant à la société Ovalto investissement et à l'Établissement public d'aménagement Seine Arche d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante,
– vu sa décision n° 2010/55/ARENA/2 du 7 juillet 2011 désignant M. François Nau en qualité de garant de la concertation,
– vu le compte-rendu de la concertation adressé à la Commission le 24 janvier 2011, établi par les maîtres d'ouvrage, Ovalto Investissement représenté par sa filiale Racing Arena et l'EPASA devenue EPADESA (Établissement public d'aménagement de la Défense et de Seine Arche) après sa fusion

avec l'EPAD le 5 novembre 2010, et incluant le rapport du garant,

après en avoir délibéré,

– considérant que le compte-rendu de la concertation est satisfaisant en ce qu'il démontre notamment que les recommandations de la Commission nationale du débat public ont été suivies par le maître d'ouvrage,

décide:

Article unique

De donner acte à la société Racing Arena et à l'Établissement public d'aménagement de la Défense et de Seine Arche (EPADESA) du compte-rendu de la concertation qu'ils ont adressé à la Commission nationale. Le compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 2 MARS 2011

—
Décision n° 2011/08/POCL/1
Projet de ligne à grande vitesse
Paris-Orléans-Clermont-
Ferrand-Lyon

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011,

du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, inscrit à l'article 12 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, au titre du programme supplémentaire de lignes nouvelles, présente un caractère d'intérêt national et contribue à un aménagement équilibré du territoire,

– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations du territoire du Grand Centre que pour le renforcement de la compétitivité des métropoles de Paris et de Lyon et de l'accessibilité à leurs plates-formes aéroportuaires,

– considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces protégés traversés et des nuisances sonores,

décide :

Article unique

Le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011/09/POCL/2 **Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon**

–

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,

– vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Michel Gaillard, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011/10/POCL/3 **Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon**

–

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,

– vu sa décision n° 2011/08/POCL/1

du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel Gaillard, président de la Commission particulière, sur proposition de M. Michel Gaillard, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon :

– Mme Arlette Dubois-Besnard,
– M. Claude Leroi,
– Mme Liliane Pautrot,
– Mme Marie-Françoise Sevrain,
– M. Jean-Pierre Tiffon,
– M. Bruno de Tremiolles.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011/11/A9/1 **Projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier**

–

La Commission nationale du débat public,

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

n° 2002-285 du 28 février 2002,

– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,

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

– vu la lettre de saisine de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement en date du 7 janvier 2011, reçue

le 12 janvier 2011, et le dossier joint relatif au projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier,

après en avoir délibéré,

– considérant que ce projet suit le même tracé que le projet de dédoublement de l'autoroute A9 au droit de Montpellier déclaré d'utilité publique par décret du 30 avril 2007 mais qu'il en modifie les fonctionnalités, constituant de ce fait un nouveau projet,

– considérant que le projet, dont l'objectif est de séparer les flux de transit et les flux locaux, présente un caractère d'intérêt national,

– considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant de la sensibilité des usages de l'eau et de la préservation de la qualité des eaux souterraines et en raison des zones naturelles réglementaires ou sensibles traversées,

– considérant que les questions de sécurité routière et les enjeux socio-économiques du projet sont importants,

– considérant cependant que l'opportunité de la séparation des trafics de transit et locaux a déjà été débattue à l'occasion de la déclaration d'utilité publique,

décide :

Article 1 :

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Article 2

Il est recommandé au ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement

de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,

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

– elle portera aussi sur les aménagements permettant la séparation des trafics locaux et de transit au niveau des raccordements, le traitement en aménagement sur place entre le raccordement Est et l'échangeur de Vendargues et la requalification de l'ancienne A9 au droit de Montpellier en boulevard urbain,

– elle portera également sur les modalités de concertation après enquête publique et durant le chantier,

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

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/12/A9/2 Projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier

La Commission nationale du débat public,

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

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

– vu sa décision n°2011/11/A9/1 du 2 mars 2011 recommandant au ministère de l'Écologie,

du Développement durable, des Transports et du Logement d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner M. Philippe Marzolf en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de déplacement court de l'autoroute A9 au droit de Montpellier.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/13/BASS/1 Projet d'aménagement de la Bassée

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,

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

– vu la lettre de saisine du président des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale des Barrages - Réservoirs du Bassin de la Seine) en date du 24 janvier 2011, reçue le 26 janvier 2011 et le dossier joint relatif au projet d'aménagement de la Bassée,

– vu la délibération n° 2010-64 (Institution interdépartementale des Barrages - Réservoirs de la Seine) en date du

9 décembre 2010,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, dont l'objet est de réduire l'alea d'inondation de l'Île-de-France, présente un caractère d'intérêt national,

– considérant que les enjeux socio-économiques du projet, susceptible de limiter significativement les dommages liés aux crues, sont importants,

– considérant que, par son fonctionnement, le projet entraînera des modifications écologiques, hydrologiques et paysagères sensibles,

décide :

Article unique

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

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/14/BASS/2 Projet d'aménagement de la Bassée

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine du président des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale des Barrages- Réservoirs du Bassin de la Seine) en date du 24 janvier 2011, reçue le 26 janvier 2011 et le dossier joint relatif au projet d'aménagement de la Bassée,

– vu sa décision n° 2011/13/BASS/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'aménagement de la Bassée.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/15/BRNO/1 Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray- sur-Seine et Nogent-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,

– vu l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,

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

– vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011, reçue le 13 janvier 2011, du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,

après en avoir délibéré,

– considérant que l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement dispose qu'« un débat public sera organisé avant la fin de l'année 2011 sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine »,

– considérant que le projet, dont l'objet est d'accroître les échanges

de marchandises par voie fluviale avec le bassin parisien, les ports du Havre et de Rouen et le nord de l'Europe à l'ouverture de la liaison Seine-Nord-Europe, revêt un caractère d'intérêt national,

– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'augmentation de la demande de fret fluvial,

décide :

Article unique

La Commission nationale du débat public organisera elle-même le débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine et elle en confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/16/BRNO/2 Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine

La Commission nationale du débat public,

– vu l'article 11 de la loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,

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

– vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011, reçue le 13 janvier 2011, du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,

– vu sa décision n° 2011/13/BRNO/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/17/AQUA/4
Projet d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon Aqua Domitia

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 22 décembre 2010 du président du directoire de BRL, Compagnie nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc, et le dossier joint relatif au projet d'extension du réseau hydraulique régional, à partir du Rhône, vers des territoires à ressources en eau déficitaires ou limitées, dénommé projet Aqua Domitia,
– vu sa décision n° 2011/03/AQUA/2 du 2 février 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/04/AQUA/3 du 2 février 2011 nommant M. Philippe Marzolf, président de la Commission particulière,

sur proposition de
M. Philippe Marzolf,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon (projet Aqua Domitia):

– Mme Mireille Leteur,
– M. Claude-Sylvain Lopez,
– Mme Cécile Valverde.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/18/L11/3
Projet de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro entre Mairie-des-Lilas et Rosny-Bois-Perrier

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) en date du 21 décembre 2009, reçue le 28 décembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'est de la ligne 11 du métro de la Mairie-des-Lilas à Rosny-Bois-Perrier,
– vu la délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France du 9 décembre 2009,
– vu sa décision n° 2010/06/L11/1 du 3 février 2010 recommandant au Syndicat des transports d'Ile-de-France d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante,
– vu sa décision n° 2010/26/L11/2 du 7 avril 2010 désignant M. Jean-Pierre Tiffon en qualité de garant de la concertation,
– vu la lettre en date du 16 février 2011 de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France transmettant le compte-rendu de la concertation et le rapport du garant,

après en avoir délibéré,

considérant que le compte-rendu de la concertation est satisfaisant en ce qu'il démontre notamment que les recommandations

de la Commission nationale du débat public ont été suivies par le maître d'ouvrage,

décide :

Article unique

De donner acte au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) du compte-rendu de la concertation qu'il a adressé à la Commission nationale. Le compte-rendu sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/19/LFRP/5
Projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en son article L.121-13-1,
– vu la décision de Réseau Ferré de France en date du 25 novembre 2010 de poursuivre, à la suite du débat public, les études et la concertation relatives au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
– vu la lettre en date du 23 février du président de Réseau Ferré de France sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner Mme Danièle Rousseau en qualité de garant de la concertation et de l'information du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 6 AVRIL 2011

Décision n° 2011/20/TTR-LRSR/4 Projet de nouvelle route du littoral entre Saint-Denis de La Réunion et La Possession

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment son article L.121-12,
– vu la lettre de saisine en date du 8 février 2011, reçue le 15 février 2011, du président de la Région Réunion et le dossier joint relatif au projet de nouvelle route du littoral entre Saint-Denis de La Réunion et La Possession,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet a déjà fait l'objet d'un débat public, qui s'est déroulé du 10 septembre au 19 novembre 2004,
– considérant que le bilan du débat a été publié le 12 janvier 2005,
– considérant que les circonstances de fait justifiant le projet n'ont pas subi des modifications substantielles,
– considérant que, dans les circonstances de l'espèce, le changement de maître d'ouvrage ne suffit pas à justifier en droit un nouveau débat,

décide:

Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de nouvelle route du littoral entre Saint-Denis de La Réunion et La Possession.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/21/LNPN/1 Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, inscrit à l'article 2 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, présente un caractère d'intérêt national,
– considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant pour le développement des agglomérations normandes que pour le renforcement de l'attractivité et de la compétitivité de la Région capitale,

– considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant des espaces traversés (réseau Natura 2000, zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique, forêts de protection), du réseau hydrographique (eaux superficielles, eaux souterraines, captages d'eau et zones inondables) et des nuisances sonores,

décide:

Article unique

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

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/22/LNPN/2 Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie,
– vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide:

Article unique

De nommer M. Olivier Guerin, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/23/LNPN/3
Projet de ligne nouvelle
Paris-Normandie

—

La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 – vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris-Normandie,
 – vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/22/LNPN/2 du 6 avril 2011 nommant M. Olivier Guerin, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Olivier Guerin, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne nouvelle Paris-Normandie. :
 – M. Jean-Philippe Bloch,
 – Mme Marie-Françoise Cornieti,
 – M. Pierre-Gérard Merlette,
 – Mme Dominique Simon.

Le président
 Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/24/PAG/1
Projet d'extension
du port de Jarry, Port Autonome
de la Guadeloupe

—

La Commission nationale
du débat public,

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

du 28 février 2002,

– vu la directive du Conseil 85/337/CEE du 25 juin 1985 et la directive du Parlement et du Conseil 2003/35/CE du 26 mai 2003,
 – vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 – vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,
 – vu la lettre en date du 29 mars 2011 du directeur général des infrastructures et de la mer au directeur général du port autonome de Guadeloupe,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, en visant à maintenir le port autonome de la Guadeloupe au rang des ports de premier ordre dans la région Caraïbe par la réalisation d'un hub de transbordement de conteneurs, revêt un caractère d'intérêt national,
 – considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, en raison de l'augmentation de l'activité portuaire qu'il entraîne et du nombre d'emplois créés,
 – considérant que les impacts du projet sur l'environnement, notamment sur le milieu marin, sont significatifs,

décide :

Article unique

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

Le président
 Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/25/MAYO/5
Projet de réalisation
d'une piste longue adaptée
aux vols long-courriers
à Mayotte

—

La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
 – vu la lettre de saisine conjointe en date du 14 avril 2010, reçue le 16 avril 2010, du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'État chargé des Transports et de la secrétaire d'État chargée de l'Écologie et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,
 – vu sa décision n° 2010/37/MAYO/1 du 2 juin 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/54/MAYO/2 du 7 juillet 2010 nommant Mme Anziza Moustoifa, présidente de la Commission particulière,
 – vu la lettre en date du 4 mars 2011 du directeur général de l'aviation civile sollicitant un délai supplémentaire de deux mois pour la mise au point du dossier du débat,

sur proposition de
 Mme Anziza Moustoifa,
 après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

Le délai de six mois prévu à l'article R.121-7 II du Code de l'environnement est prolongé de deux mois.

Le président
 Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/26/MAYO/6
Projet de réalisation
d'une piste longue adaptée
aux vols long-courriers
à Mayotte

—
La Commission nationale
du débat public,

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

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

longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,

– vu sa décision n° 2010/37/MAYO/1 du 2 juin 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/54/MAYO/2 du 7 juillet 2010 nommant Mme Anziza Moustoifa, présidente de la Commission particulière,

sur proposition de Mme Anziza Moustoifa, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte de la démission de la Commission particulière du débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte de Mme Nadine Hafidou.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/27/MAYO/7
Projet de réalisation
d'une piste longue adaptée
aux vols long-courriers
à Mayotte

—
La Commission nationale
du débat public,

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

– vu la lettre de saisine conjointe en date du 14 avril 2010, reçue le 16 avril 2010,

du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'État chargé des Transports et de la secrétaire d'État chargée de l'Écologie et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,

– vu sa décision n° 2010/37/MAYO/1 du 2 juin 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/54/MAYO/2 du 7 juillet 2010 nommant Mme Anziza Moustoifa, présidente de la Commission particulière,

sur proposition de Mme Anziza Moustoifa, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Mohamed Moindjie, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/28/VNVE/3
Projet de réalisation des Villages
Nature de Val d'Europe

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-8,

– vu la lettre conjointe du directeur général de la société « Les villages Nature du Val d'Europe » et du directeur général d'EPA France en date du 13 septembre 2010, reçue le 14 septembre 2010, et le dossier joint relatif au projet de réalisation des Villages Nature du Val d'Europe,

– vu sa décision n° 2010/62/VNVE/1 du 6 octobre 2010 décidant que ce projet doit faire l'objet d'un débat public organisé conjointement par EPA France et la société Les Villages Nature du Val d'Europe, maître d'ouvrage et sa décision n° 2010/76/VNVE/2 du 1^{er} décembre 2010 désignant M. Pierre Gervason en qualité de personnalité indépendante chargée de l'animation du débat,

sur proposition de M. Pierre Gervason, après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public mais demande que les données environnementales recueillies dans le cadre de l'étude d'impact, débutée en septembre 2010, et utiles au débat soient rendues publiques pendant le débat.

Article 2

Le débat public aura lieu du 12 avril au 24 juin 2011.

Article 3:

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/29/LELA/3
Projet de reconstruction
de la ligne de grand transport
d'électricité entre Lille et Arras

—
La Commission nationale
du débat public,

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

— vu la lettre de saisine

de saisine en date du 29 novembre 2010 du président de RTE (Réseau de Transport d'Electricité) et

le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400000 volts) entre Lille (poste d'Avelin) et Arras (poste de Gravelle),

— vu sa décision n° 2011/01/LELA/01 du 5 janvier 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/05/LELA/02 du 2 février 2011 nommant Michel Giacobino, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Michel Giacobino, après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras :

- M. Claude Brulé,
- Mme Élisabeth Campagnac,
- Mme Violette Le Quéré-Cady,
- M. Pierre Lorent,
- Melle Ariane Métais.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/30/POCL/4
Projet de ligne à grande vitesse
Paris-Orléans-Clermont-
Ferrand-Lyon

—
La Commission nationale
du débat public,

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

— vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,

— vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel Gaillard, président de la Commission particulière et sa décision n° 2011/10/POCL/3 du 2 mars 2011 nommant les membres de la Commission particulière, — vu la lettre en date du 16 mars 2011 de M. Jean-Pierre Tiffon,

sur proposition de M. Michel Gaillard, après en avoir délibéré,

décide :**Article unique :**

De donner acte de la démission de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon de M. Jean-Pierre Tiffon, pour convenances personnelles.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/31/POCL/5
Projet de ligne à grande vitesse
Paris-Orléans-Clermont-
Ferrand-Lyon

—
La Commission nationale
du débat public,

— vu le Code de l'environnement

en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,

— vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,

— vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel Gaillard, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Michel Gaillard, après en avoir délibéré,

décide :**Article unique**

De nommer M. Olivier Klein, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/32/BASS/3
Projet d'aménagement
de la Bassée

—
La Commission nationale
du débat public,

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

— vu la lettre de saisine du président des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale des Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine) en date du 24 janvier 2011, reçue le 26 janvier 2011 et le dossier joint relatif au projet d'aménagement de la Bassée,

— vu sa décision n° 2011/13/BASS/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/14/BASS/2 du 2 mars 2011 nommant M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière,

sur proposition
de M. Patrick Legrand,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres
de la Commission particulière
du débat public sur le projet
d'aménagement de la Bassée :
– M. Jacques Arnould,
– Mme Graziella Luisi,
– Mme Marie Pittet,
– Mme Chantal Sayaret,
– M. Gérard Riou.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011/33/BRNO/3
Projet de mise à
grand gabarit de la liaison
fluviale entre Bray-sur-Seine
et Nogent-sur-Seine

La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement
en ses articles L.121-1 et suivants et
son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine
en date du 6 janvier 2011,
reçue le 13 janvier 2011, du
directeur général de
Voies navigables de France (VNF)
et le dossier joint relatif au
projet de mise à grand gabarit
de la liaison fluviale entre
Bray-sur-Seine et
Nogent-sur-Seine,
– vu sa décision n° 2011/15/
BRNO/1 du 2 mars 2011
décidant l'organisation
d'un débat public
et sa décision n° 2011/16/BRNO/2
du 2 mars 2011 nommant
M. Patrick Legrand, président
de la Commission particulière,

sur proposition
de M. Patrick Legrand,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la
Commission particulière du débat
public sur le projet de mise à grand
gabarit de la liaison fluviale entre
Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine :
– Mme Chantal Sayaret,
– M. Gérard Riou

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011/34/EOLE/5
Projet de prolongement
du RER E à l'Ouest

–

La Commission nationale
du débat public,

– vu l'article L.121-131 du Code
de l'environnement,
– vu le Code de l'environnement
en ses articles L.121-1 et suivants et
son article R.121-7,
– vu la délibération n° 2011/0039 du
9 février 2011 du Syndicat
des transports d'Ile-de-France,
– vu la délibération du Conseil
d'administration de Réseau Ferré
de France en date du 17 mars 2011,
– vu la lettre du président de
Réseau Ferré de France (RFF)
en date du 18 mars 2011 sollicitant
la désignation d'un garant
chargé de veiller à la mise en œuvre
des modalités d'information
et de participation du public
pendant la phase postérieure
au débat public jusqu'à l'enquête
publique,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner M. 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.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 4 MAI 2011

–

Décision n° 2011/35/SDL/1
Projet de stockage
souterrain de gaz naturel
Salins des Landes

–

La Commission nationale
du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus
du 25 juin 1998 sur l'accès à l'infor-
mation, la participation du public
au processus décisionnel et l'accès
à la justice en matière d'environne-
ment, approuvée par la loi
n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu la directive du Conseil 85/337/
CEE du 25 juin 1985 et la direc-
tive du Parlement et du Conseil
2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le Code de l'environnement
en ses articles L.121-1 et suivants et
son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du
20 avril 2011, reçue le 20 avril 2011,
du président-directeur général
d'EDF et le dossier joint relatif au
projet de stockage souterrain de
gaz naturel de Salins des Landes,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, qui
s'inscrit dans le plan indicatif plu-
riannuel d'investissement dans le
secteur du gaz établi par le ministre
chargé de l'énergie et prévoyant
le développement de nouvelles
capacités de stockage, revêt un
caractère d'intérêt national,
– considérant que les enjeux
socio-économiques du projet sont
importants, tant pour la modulation
de la consommation de gaz, la sécu-
rité de l'approvisionnement que
pour l'alimentation des centrales
thermiques à cycle combiné,
– considérant que les impacts du
projet sur l'environnement sont
significatifs, principalement en
phase de construction en raison
de la réalisation d'une double
canalisation entre l'océan et le site
de stockage et des installations

de pompage en arrière de la dune littorale, des prélèvements d'eau de mer et de rejet de saumure en mer,

décide :

Article unique

Le projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/36/SDL/2 **Projet de stockage souterrain de gaz naturel Salins des Landes**

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 20 avril 2011, reçue le 20 avril 2011, du président-directeur général d'EDF et le dossier joint relatif au projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes,

– vu sa décision n° 2011/35/SDL/1 du 4 mai 2011 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Claude Bernet, président de la Commission particulière du débat public sur le projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/37/BRNO/4 **Projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine**

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011, reçue le 13 janvier 2011, du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,

– vu sa décision n° 2011/15/BRNO/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/16/BRNO/2 du 2 mars 2011 nommant M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Patrick Legrand, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine :

– M. Paul Carriot,
– M. Daniel Collard,
– M. Xavier Colson,
– M. Hugo Cosquer.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/38/PAG/2 **Projet d'extension du port de Jarry, Port Autonome de la Guadeloupe**

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,

– vu sa décision n° 2011/24/PAG/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer M. Jean-Claude Degras, président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension du port de Jarry.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/39/BASS/4 **Projet d'aménagement de La Bassée**

La Commission nationale du débat public,

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

– vu la lettre de saisine du président des Grands Lacs de Seine (Institution inter-départementale des Barrages-Réservoirs du Bassin de la Seine) en date du 24 janvier 2011, reçue le 26 janvier 2011 et le dossier joint relatif au projet d'aménagement de la Bassée,
– vu sa décision n° 2011/13/BASS/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/14/BASS/2 du 2 mars 2011 nommant M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Patrick Legrand, après en avoir délibéré

décide :

Article unique

De nommer Mme Isabelle Jarry, membre de la Commission particulière du débat public sur le projet d'aménagement de la Bassée.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 8 JUIN 2011

Décision n° 2011/40/GON/1 Projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B

La Commission nationale du débat public,

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

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

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

– vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 avril 2011, reçue le 18 avril 2011, de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B (Barreau de Gonesse),

après en avoir délibéré,

– considérant que l'opportunité de ce projet a été débattue à l'occasion du débat public sur le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie et du débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris,

– considérant toutefois que les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour le développement du triangle de Gonesse et l'accès des populations riveraines aux emplois de la plateforme aéroportuaire,

– considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, le tracé traversant plusieurs zones naturelles,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B (Barreau de Gonesse).

Article 2

Il est recommandé au Syndicat des transports d'Ile-de-France et à Réseau Ferré de France d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

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

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

– elle portera également sur les modalités d'information après enquête publique et durant le chantier,

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

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/41/TAGA/1 Projet de création de deux lignes de tramway de l'agglomération du Grand Avignon

La Commission nationale du débat public,

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

– vu les directives du Parlement

et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,

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

– vu la délibération en date du 27 septembre 2010 du conseil de communauté de l'agglomération du Grand Avignon,

– vu la lettre de saisine de la présidente de la communauté d'agglomération du Grand Avignon en date du 14 avril 2011, reçue le 18 avril 2011 et le dossier joint relatif au projet de création de deux lignes de tramway,

après en avoir délibéré,

– considérant que, si le dossier de présentation montre l'importance des enjeux socio-économiques pour l'agglomération du Grand Avignon, il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens de la loi,

– considérant que le projet a déjà fait l'objet d'une première phase de concertation préalable,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de création de deux lignes de tramway de l'agglomération du Grand Avignon.

Article 2

Il est conseillé à la communauté d'agglomération du Grand Avignon de poursuivre la concertation engagée et de l'élargir, notamment à l'occasion de réunions publiques, pour amplifier l'information de la population et l'expression des habitants et usagers sur les différents aspects du projet, notamment sur l'ajustement du tracé et de son insertion, l'implantation des stations et la définition des parkings relais et du garage atelier

ainsi que sur les modalités d'information jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/42/TMA/1
Projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier

—
La Commission nationale du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
– vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7,
– vu la délibération en date du 3 juillet 2009 du conseil de communauté,
– vu la lettre de saisine en date du 16 mai 2011, reçue le 17 mai 2011, du vice-président délégué du conseil de communauté de Montpellier et le dossier joint relatif au projet d'extension du réseau de tramway de l'agglomération de Montpellier,

après en avoir délibéré,

considérant que, si le dossier de présentation montre l'importance des enjeux socio-économiques pour l'agglomération de Montpellier, il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens de la loi,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet d'extension du réseau de tramway de

l'agglomération de Montpellier.

Article 2:

Il est conseillé au conseil de communauté de poursuivre la concertation selon les modalités qu'il a définies dans sa délibération du 3 juillet 2009.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/43/MAYO/8
Projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

—
La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine conjointe en date du 14 avril 2010, reçue le 16 avril 2010, du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, de la ministre chargée de l'Outre-mer, du secrétaire d'État chargé des Transports et de la secrétaire d'État chargée de l'Écologie et le dossier joint relatif au projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte,
– vu sa décision n° 2010/37/MAYO/1 du 2 juin 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2010/54/MAYO/2 du 7 juillet 2010 nommant Mme Anziza Moustoifa présidente de la Commission particulière,
– vu la lettre en date du 27 mai 2011 du directeur du transport aérien transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de
Mme Anziza Moustoifa,
après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage

comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Article 2

Le débat public aura lieu du 27 juin au 29 juillet 2011 et du 2 septembre au 6 novembre 2011.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/44/PAG/3
Projet d'extension du port de Jarry Port Autonome de la Guadeloupe

—
La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,
– vu sa décision n° 2011/24/PAG/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/38/PAG/2 du 4 mai 2011 nommant M. Jean-Claude Degras, président de la Commission particulière,

sur proposition de
M. Jean-Claude Degras,
après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension du port de Jarry :
– Mme Marie-Laure Blonbou,
– M. Moïse Flessel,
– Mme Myriam Lubino-Bissainte,
– M. Jacques Portecop.

Le président
Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/45/SDL/3
Projet de stockage
souterrain de gaz naturel Salins
des Landes

—

La Commission nationale
du débat public,

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

sur proposition de
 M. Claude Bernet
 après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de stockage souterrain de gaz naturel de Salins des Landes :
 – Mme Marie-Bénédicte Aguila-Baldit,
 – Mme Sylvie Clarimont,
 – M. Jean Crespon,
 – Mme Claire de Loynes.

Le président
 Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/46/BRNO/5
Projet de mise à grand gabarit
de la liaison fluviale entre Bray-
sur-Seine et Nogent-sur-Seine

—

La Commission nationale
du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011, reçue le 13 janvier 2011, du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet

de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,
 – vu sa décision n° 2011/15/BRNO/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/16/BRNO/2 du 2 mars 2011 nommant M. Patrick Legrand président de la Commission particulière,

sur proposition
 de M. Patrick Legrand,
 après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De donner acte de la démission de la Commission particulière du débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine de M. Xavier Colson.

Le président
 Philippe Deslandes

—

Décision n° 2011/47/ED

—

La Commission nationale
du débat public,

– sur proposition
 du Bureau de la CNDP
 – après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

De modifier le document relatif à l'éthique et à la déontologie des membres des commissions particulières de débat public conformément au document joint à la présente décision.

Article 2

D'adopter le document relatif à l'éthique et à la déontologie

des garants de concertation recommandée et de concertation après débat joint à la présente décision.

Article 3

De ne rendre effective la désignation des présidents et membres de CPDP et des garants de concertation qu'au reçu de la déclaration jointe à la présente décision.

Le président
 Philippe Deslandes

SÉANCE DU 6 JUILLET 2011

—

Décision n° 2011/48/SRG/1
Projet d'extension du stade
de Roland Garros

—

La Commission nationale
du débat public,

– vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
 – vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
 – vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-3, R.121-7 et R.121-9,
 – vu la lettre de saisine en date du 22 juin 2011, reçue le 22 juin 2011, du directeur général de la fédération française de tennis et le dossier joint relatif au projet d'extension du stade de Roland Garros,
 – vu la lettre de saisine en date du 30 juin 2011, reçue le 4 juillet 2011, du président de France Nature Environnement,

après en avoir délibéré,

– considérant que le rayonnement international du tournoi de Roland Garros confère au projet un caractère d'intérêt national,

– considérant toutefois que les impacts sur l'environnement, s'ils sont réels, sont localisés,

Décide :

Article 1 :

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet d'extension du stade de Roland Garros.

Article 2

Il est recommandé à la Fédération française de Tennis d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

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

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

– elle portera notamment sur l'adéquation des transports publics, la relocalisation des serres supprimées et des collections végétales qu'elles abritent,

– elle portera également sur les modalités d'information jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier,

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

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011 / 49 / SRG / 2 Projet d'extension du stade de Roland Garros

–

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et

ses articles R.121-7 et R. 121-9,

– vu la lettre de saisine en date du 22 juin 2011, reçue le 22 juin 2011, du directeur général de la fédération française de tennis et le dossier joint relatif au projet d'extension du stade de Roland Garros,

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

– vu sa décision n° 2011/48/SRG/1 du 6 juillet 2011 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à la Fédération française de tennis d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner M. Jean-Pierre Tiffon en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en oeuvre de la concertation recommandée sur le projet d'extension du stade de Roland Garros.

Le président
Philippe Deslandes

–

Décision n° 2011 / 50 / MAGEO / 1 Projet Magéo de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil

–

La Commission nationale du débat public,

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

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

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

– vu la lettre de saisine en date du 22 juin 2011, reçue le 23 juin 2011 du directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet Magéo),

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet, qui constitue un maillon de la liaison fluviale à grand gabarit européen Seine-Escaut, revêt un caractère d'intérêt national,

– considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, s'agissant notamment des opérations de dragage et de rescindement des berges,

– considérant toutefois que le chenal de l'Oise est déjà mis au grand gabarit de la classe IV (1000 tonnes),

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de mise en gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil.

Article 2

Il est recommandé à Voies navigables de France (VNF) d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

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

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

– elle portera notamment sur

les questions environnementales,
– elle portera également sur les modalités d'information jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier,
– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier de l'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/51/MAGEO/2
Projet Magéo de mise au gabarit européen vb de l'oise entre Compiègne et Creil
—

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
– vu la lettre de saisine en date du 22 juin 2011, reçue le 23 juin 2011 du directeur interrégional du bassin de la Seine de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise au gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (projet Magéo),
– vu sa décision n° 2011/50/MAGEO/1 du 6 juillet 2011 décidant de ne pas organiser de débat public sur ce projet mais recommandant à Voies navigables de France d'ouvrir une concertation, menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qu'elle désignera,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner M. Henri Watissee en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de mise à gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/52/POCL/6
Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon
—

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
– vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel Gaillard président de la Commission particulière,
– vu la lettre en date du 27 juin 2011 du président de Réseau Ferré de France transmettant le projet de dossier du débat,

sur proposition de M. Michel Gaillard, après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

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

Article 2

Le débat public aura lieu du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/53/LELA/4
Projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité entre Lille et Arras
—

La Commission nationale du débat public

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine de saisine en date du 29 novembre 2010, reçue le 30 novembre 2010 du président de Réseau de transport d'électricité (RTE) et le dossier joint relatif au projet de reconstruction de la ligne de grand transport d'électricité (400 000 V) entre Lille (poste d'Avelin) et Arras (poste de Gravelle),
– vu sa décision n° 2011/01/LELA/01 du 5 janvier 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/05/LELA/02 du 2 février 2011 nommant Michel Giacobino, président de la Commission particulière,
– vu la lettre en date du 22 juin 2011 du directeur du projet de RTE transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de M. Michel Giacobino, après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

La Commission considère le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve que soient présentés et mis en discussion à l'occasion du débat les mesures compensatrices et leur coût.

Article 2

Le débat public aura lieu du 12 octobre 2011 au 3 février 2012.

Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/54/GON/2
Projet de raccordement
ferroviaire entre le RER D
et le RER B

—
La Commission nationale
du débat public

— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
— vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 avril 2011, reçue le 18 avril 2011, de la directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France, et du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B (Barreau de Gonesse),
— vu la décision n° 2011/40/GON/1 du 8 juin 2011 recommandant au syndicat des transports d'Ile-de-France et à Réseau Ferré de France d'ouvrir une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique

De désigner M. François Nau en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de raccordement ferroviaire entre le RER D et le RER B (Barreau de Gonesse).

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision N° 2011/55/CAA/3
Projet de continuité
autoroutière au droit d'Arles

—
La Commission nationale
du débat public,

— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
— vu la lettre de saisine du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer du 27 mars 2003 et le dossier joint relatif au projet de continuité autoroutière au droit d'Arles,
— vu sa décision n° 2003/22/CAA/1 du 4 juin 2003 recommandant une concertation,
— vu la lettre du préfet de la région Provence-Alpes Côte d'Azur en date du 1^{er} juin 2011 transmettant le bilan des concertations tenues sur le projet depuis la date de la décision susvisée,

après en avoir délibéré,

considérant que ce bilan démontre que la recommandation de la Commission a été convenablement suivie par le préfet de région.

décide :

Article unique :

De donner acte au préfet de la Région Provence-Alpes Côte d'Azur du bilan des concertations menées depuis 2003. Ce bilan sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

SÉANCE DU 7 SEPTEMBRE 2011

—
Décision n° 2011/56/ECP/1
Projet de transfert
de l'École centrale de Paris
sur le plateau de Saclay

—
La Commission nationale
du débat public

— vu la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998 sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement, approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002,
— vu les directives du Parlement et du Conseil 2003/4/CE du 28 janvier 2003 et 2003/35/CE du 26 mai 2003,
— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-3, R.121-7, et R.121-9,
— vu la lettre de saisine en date du 27 juin 2011 du directeur général pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle du ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche et le dossier joint relatif au transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay,
— vu la lettre en date du 1^{er} août 2011, reçue le 2 août 2011, du ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche transmettant les éléments d'information complémentaires sollicités sur le cluster et le campus d'Orsay,

après en avoir délibéré,

considérant que le projet, s'inscrivant dans une stratégie plus large d'innovation, a pour objet de promouvoir au plus haut niveau d'excellence en enseignement et en recherche les sciences des systèmes et les sciences et technologies de l'information et revêt de ce fait un caractère d'intérêt national, considérant toutefois que le projet ne porte pas à ce stade sur

l'ensemble de l'opération Paris Saclay et que les enjeux socio-économiques et l'impact sur l'environnement du seul transfert de l'École centrale Paris sur le plateau de Saclay ne sont pas significatifs,

décide :

Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le seul projet de transfert de l'École centrale de Paris sur le plateau de Saclay.

Article 2 :

Il est recommandé à la direction générale pour l'enseignement supérieur et l'insertion professionnelle d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- elle fera une large place à l'information du public, par une publicité élargie, et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques,
- elle portera également sur l'inclusion du projet dans les objectifs de mutualisation du campus et la réalisation du cluster de Saclay,
- elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale, qui sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/57/ECP/2 **Projet de transfert de l'École centrale de Paris sur le plateau de Saclay**

La Commission nationale du débat public

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et

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

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

De désigner M. Jean-Luc Mathieu en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation recommandée sur le projet de transfert de l'École centrale de Paris sur le plateau de Saclay.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/58/LNPN/4 **Projet de ligne nouvelle Paris-Normandie**

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 1^{er} mars 2011, reçue le 2 mars 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne nouvelle Paris Normandie,
– vu sa décision n° 2011/21/LNPN/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/22/LNPN/2 du 6 avril 2011

nommant M. Olivier Guerin président de la Commission particulière,
– vu la lettre en date du 24 août 2011 du président de Réseau Ferré de France transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de M. Olivier Guerin, après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 :

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

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 3 octobre 2011 au 3 février 2012.

Article 3 :

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président
Philippe Deslandes

Décision n° 2011/59/POCL/7 **Projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon**

La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 17 janvier 2011, reçue le 17 janvier 2011, du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon,
– vu sa décision n° 2011/08/POCL/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n° 2011/09/POCL/2 du 2 mars 2011 nommant M. Michel Gaillard président de la Commission particulière et sa décision n° 2011/52/POCL/6 du 6 juillet 2011 fixant le calendrier du débat,

sur proposition de M. Michel Gaillard, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

Le débat public aura lieu du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/60/MAYO/9
Projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte

—
La Commission nationale du débat public,

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

sur proposition de Mme Anziza Moustoifa, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

La deuxième phase du débat, initialement prévue du 2 septembre

au 6 novembre 2011, aura lieu du 9 septembre au 6 novembre 2011.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/61/PAG/4
Projet d'extension du port de Jarry Port Autonome de la Guadeloupe

—
La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 22 mars 2011, reçue le 25 mars 2011, du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe et le dossier joint relatif au projet d'extension du port de Jarry,
– vu sa décision n° 2011/24/PAG/1 du 6 avril 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/38/PAG/2 du 4 mai 2011 nommant M. Jean-Claude Degras, président de la Commission particulière,
– vu la lettre en date du 29 août 2011 du directeur général du Port Autonome de la Guadeloupe transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de M. Jean-Claude Degras, après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 :

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

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 5 octobre 2011 au 31 janvier 2012.

Article 3 :

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

—
Décision n° 2011/62/AQUA/5
Projet d'extension du réseau hydraulique régional de Languedoc-Roussillon Aqua Domitia

—
La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
– vu la lettre de saisine en date du 22 décembre 2010 du président du directoire de BRL, Compagnie nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc, et le dossier joint relatif au projet d'extension du réseau hydraulique régional, à partir du Rhône, vers des territoires à ressources en eau déficitaires ou limitées, dénommé projet « Aqua Domitia »,
– vu sa décision n° 2011/03/AQUA/2 du 2 février 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/04/AQUA/3 du 2 février 2011 nommant M. Philippe Marzolf président de la Commission particulière,
– vu la lettre en date du 12 août 2011 du président du directoire de BRL transmettant le dossier du maître d'ouvrage,

sur proposition de M. Philippe Marzolf, après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 :

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

Article 2 :

Le débat public aura lieu du 15 septembre au 29 décembre 2011.

Article 3 :

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

—
Décision n° 2011/63/BASS/5
Projet d'aménagement
de La Bassée

—
La Commission nationale
du débat public

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

– vu la lettre de saisine du président des Grands Lacs de Seine (Institution interdépartementale des Barrages - Réservoirs du Bassin de la Seine)

en date du 24 janvier 2011, reçue le 26 janvier 2011 et le dossier joint relatif au projet d'aménagement de La Bassée,

– vu sa décision n° 2011/13/BASS/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/14/BASS/2 du 2 mars 2011 nommant M. Patrick Legrand président de la Commission particulière,

– vu la lettre en date du 18 juillet 2011 du président des Grands Lacs de Seine sollicitant un délai supplémentaire de 2 mois pour la mise au point du dossier du débat,

sur proposition de M. Patrick Legrand, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

Le délai de 6 mois prévu à l'article R.121-7 II du Code de l'environnement est prolongé de 2 mois.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/64/BRNO/6
Projet de mise à grand gabarit
de la liaison fluviale entre Bray-
sur-Seine et Nogent-sur-Seine

—
La Commission nationale
du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011 du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,

– vu sa décision n° 2011/15/BRNO/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/16/BRNO/2 du 2 mars 2011 nommant M. Patrick Legrand président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Patrick Legrand, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

De nommer Mme Isabelle Jarry membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/65/BRNO/7
Projet de mise à grand gabarit
de la liaison fluviale entre Bray-
sur-seine et Nogent-sur-Seine

—
La Commission nationale
du débat public,

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

– vu la lettre de saisine en date du 6 janvier 2011 du directeur général de Voies navigables de France (VNF) et le dossier joint relatif au projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine,

– vu sa décision n° 2011/15/BRNO/1 du 2 mars 2011 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2011/16/BRNO/2 du 2 mars 2011 nommant M. Patrick Legrand président de la Commission particulière, – vu la lettre en date du 20 juillet

2011 du directeur général de Voies navigables de France sollicitant un délai supplémentaire de 2 mois pour la mise au point du dossier du débat,

sur proposition de M. Patrick Legrand, après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

Le délai de 6 mois prévu à l'article R.121-7 II du Code de l'environnement est prolongé de 2 mois.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/66/RA
Projet de rapport annuel
d'activité de la Commission
nationale du débat public

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en son article L.121-7,

après en avoir délibéré,

décide :

Article unique :

D'approuver le projet de rapport annuel d'activité 2010-2011.

Le président
Philippe Deslandes

—
Décision n° 2011/67/MAVA/1
Projet de modernisation
de la ligne Massy-Valenton
nomination d'un garant
pour une concertation
volontaire

—
La Commission nationale
du débat public,

– vu le Code de l'environnement en son article L.121-1,

– vu la lettre en date du 29 juin 2011 du président de Réseau Ferré de France sollicitant l'avis de la Commission nationale sur les modalités d'organisation

de la concertation volontaire sur le projet de modernisation de la partie ouest de la ligne actuelle Massy-Valenton et la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation,

– vu le compte-rendu et le bilan du débat public sur le projet d'Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Ile-de-France publiés le 12 juillet 2011, en ce qui concerne notamment l'amélioration de liaison Massy-Valenton (partie ouest),

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1 :

Mme Laurence de Carlo est désignée en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation volontaire sur la partie ouest du projet de modernisation de la ligne actuelle Massy-Valenton.

Article 2 :

La Commission nationale sera informée, après leur validation par le garant, des modalités, du déroulement et du calendrier de la concertation volontaire.

Article 3 :

Le compte-rendu de la concertation sera rendu public et adressé à la Commission nationale.

Le président
Philippe Deslandes

2 / Décisions des maîtres d'ouvrage

Projet Penly 3

Décision du Conseil d'administration d'EDF

Le 26 octobre 2010,

- vu les articles L. 121-1 et suivants du Code de l'environnement,
- vu la décision de la Commission nationale du débat public du 1^{er} juillet 2009 d'organiser un débat public sur le projet « Penly 3 »,
- vu le compte-rendu établi par la Commission particulière du débat public (CNDP) rendu public le 24 septembre 2010,
- vu le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public rendu public le 24 septembre 2010,

prend acte du bilan et du compte-rendu du débat public sur le projet Penly 3,

- décide la poursuite de la préparation du projet Penly 3, y compris du partenariat qui permettrait d'associer d'autres énergéticiens au projet, jusqu'à la décision finale d'investissement,
- demande à son président d'engager la procédure de demande d'autorisation de création de l'installation nucléaire de Penly 3 ainsi que les autres procédures administratives nécessaires à sa construction et à son exploitation et de mettre en œuvre les engagements pris suite au débat public et précisés ci-après.

Pour répondre aux attentes exprimées lors du débat public, EDF

créera les conditions d'une bonne information du public et proposera un programme de concertation sur la sûreté nucléaire, les conditions de travail et d'accueil des personnels des entreprises pendant le chantier et les retombées économiques locales ; un des objectifs poursuivis sera la préparation de la procédure Grand Chantier qu'EDF demandera.

Pour ce qui concerne les conditions de travail des salariés des entreprises prestataires de la maintenance des centrales nucléaires, EDF s'engage :
– à appliquer sur les unités en exploitation du site de Penly les meilleures pratiques du parc nucléaire pour faciliter l'accueil et les conditions de travail des prestataires,
– à nourrir le dialogue sur la charte de progrès et de développement durable établie entre EDF et les organisations professionnelles représentatives des entreprises prestataires avec les expressions des parties prenantes lors du débat public.

Enfin, dans le cadre des activités liées à la réalisation de Penly 3, EDF mettra en œuvre des solutions concrètes d'économies d'énergie et de lutte contre le changement climatique, notamment pour les transports et les logements.

Conformément aux dispositions de l'article L.121-13 du Code de l'environnement, cette décision fera l'objet d'une publication selon les modalités fixées par le décret du 22 octobre 2002 et sera notifiée

à la Commission nationale du débat public.

La présente délibération est adoptée par le Conseil d'administration à l'unanimité des membres présents ou représentés.

Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

Décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France NOR : DEVT1105613V

Le 25 novembre 2010,

- vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L.121-13 et L. 121-13-1,
- vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12,
- vu la Décision n°2009 / 41 du 2 septembre 2009 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public,
- vu le compte-rendu du débat public rendu public par le président de la Commission particulière du débat public du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie en date du 23 septembre 2010,
- vu le bilan du débat public du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 23 septembre 2010.

Considérant que :

- la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de mettre en lumière les différents points de vue en présence,

– les nombreux échanges entre les acteurs de Picardie et du nord de l’Ile-de-France ont permis une compréhension mutuelle des enjeux de déplacements et au-delà, d’aménagement et de développement des territoires,
 – le débat public a mis en évidence que le projet :

- constitue une réponse adaptée et impatientement attendue au besoin de raccordement de la Picardie au réseau ferroviaire à grande vitesse,
 - concourt à l’amélioration de l’accès par un mode de transport durable au pôle multimodal de Roissy,
 - est jugé, par une majorité des participants, complémentaire d’autres projets en Ile-de-France qui visent à améliorer l’accès à Roissy et notamment, le projet dit de Barreau de Gonesse de liaison ferroviaire entre le RER D et le RER B, porté par le STIF et auquel RFF contribue activement en pilotant les études constitutives du Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP),
 - dispose d’un fort potentiel en termes de services au regard du montant de l’investissement à réaliser,
- le débat public a fait ressortir une large adhésion au scénario de services « trains à grande vitesse + service régional » avec la manifestation d’un intérêt pour une desserte du nord-est du Val-d’Oise,
 – il a été demandé lors du débat public de veiller à ce que les services engendrés par le projet Roissy-Picardie soient neutres vis-à-vis du fonctionnement des services existants,
 – il convient d’être attentif à ce que les services engendrés par le projet Roissy-Picardie (notamment régionaux) soient compatibles avec le développement des services à grande vitesse nationaux et internationaux, prioritaires sur le réseau construit à cet effet,

– le débat a révélé une demande forte en Haute-Picardie que la gare TGV actuelle continue de jouer un rôle important dans la desserte régionale et qu’une logique de complémentarité soit mise en œuvre entre celle-ci et les services Roissy-Picardie,

- sur la question des options de passage de la ligne nouvelle :
 - le débat public a permis aux participants de s’exprimer sur des enjeux concernant à la fois des espaces urbains, agricoles et naturels dans un territoire où les infrastructures de transports sont nombreuses et qui fait l’objet d’une forte pression foncière liée à sa proximité avec le pôle de Roissy,
 - l’option nord a été la plus contestée pour des raisons environnementales mais également parce qu’elle n’autorise pas la desserte du Val-d’Oise,
 - le niveau de définition du projet au stade du débat public n’a pas permis d’apporter toutes les réponses aux interrogations exprimées quant aux modalités d’insertion de la ligne nouvelle,
 - en conséquence, le débat public a confirmé l’opportunité et le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet, qui contribuent aux orientations du Grenelle de l’Environnement en termes de report modal et d’amélioration des liaisons des capitales régionales entre elles et avec la région parisienne.

Le Conseil d’administration a décidé :

Article 1

De poursuivre les études avec l’objectif de concevoir un projet efficace en termes économiques, de performances, de services rendus et respectueux de son environnement, sur la base du programme suivant :
 – une ligne nouvelle reliant la LGV d’interconnexion et la ligne Paris-

Creil-Amiens, au nord de Roissy,
 – l’aménagement du réseau existant consistant en une augmentation de la capacité de l’axe Paris-Creil entre Creil et la ligne nouvelle, en cohérence avec le programme d’amélioration de cet axe actuellement conduit dans le cadre du CPER Picardie 2007-2013,
 – l’aménagement des gares aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, Creil et Amiens dans un objectif d’augmentation de la capacité d’accueil des trains.

Article 2

Pour ce qui concerne la ligne nouvelle, décarter l’option de passage nord et de rechercher le tracé de référence de la ligne nouvelle au sein des options de passage centrale et sud en prenant notamment en compte :
 – l’habitat,
 – les activités économiques, en particulier agricoles et sylvicoles ; il sera, en outre, proposé au STIF, à la profession agricole et au département du Val-d’Oise de rechercher une approche foncière coordonnée avec le projet de Barreau de Gonesse dans un objectif, à terme, de limitation des effets sur l’agriculture,
 – les milieux naturels, la biodiversité, le patrimoine et les paysages, en conduisant des études approfondies permettant de définir des mesures adaptées à la préservation et à la protection de l’environnement et du cadre de vie,
 – le coût de réalisation,
 – le service rendu.

Article 3

Pour ce qui concerne les services :
 – de retenir le scénario « trains à grande vitesse + service régional » qui répond le mieux aux besoins de déplacements des habitants des territoires situés au nord de la plate-forme de Roissy ; la réponse aux besoins de déplacements, distincte, des habitants des

territoires situés à l'ouest et au sud-ouest de Roissy relevant du projet de Barreau de Gonesse, pour lequel la décision a été prise de produire les études constitutives du Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP), permettant, s'il y a lieu, de saisir la CNDP,

– de proposer, en liaison avec les partenaires concernés (autorités organisatrices de transport, entreprises ferroviaires, collectivités territoriales) les modalités de mise en place des nouvelles dessertes dans le cadre du cadencement qu'il s'agisse :

- du service à grande vitesse, dans une optique d'optimisation des correspondances en gares de Creil et d'Amiens et de complémentarité avec la desserte de la gare TGV Haute-Picardie,
- du service régional, incluant les conditions de dessertes de gares situées entre Creil et la ligne nouvelle, notamment dans le Val-d'Oise.

Article 4

De proposer aux partenaires du projet de lancer les études préalables à l'enquête d'utilité publique en déployant un dispositif d'information et de concertation sur l'avancement du projet permettant d'associer les différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires cofinanceurs du projet, des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Il sera également proposé aux partenaires que cette phase d'études et de concertation soit conduite avec l'objectif de produire un dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité

publique dans un délai maximum de quatre années à compter de la mise en place des financements nécessaires.

Cette décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le 10 mars 2011.

Projet de parc éolien en mer des Deux Côtes

Décision de La Compagnie du Vent, Groupe GDF SUEZ

Le 9 décembre 2010,

– vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15,
 – vu la décision du 7 octobre 2009 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet de parc éolien en mer des Deux Côtes,
 – vu le compte-rendu établi par la Commission particulière du débat public et rendu public le 19 octobre 2010,
 – vu le bilan établi par la Commission nationale du débat public, rendu public le 19 octobre 2010.

Considérant d'une part :

– que le projet a pour objectifs de :

- répondre à l'urgence climatique, énergétique et économique,
- contribuer à l'objectif national de 6 000 MW d'énergie éolienne marine d'ici à 2020, et à l'engagement de la France pris à la suite du Grenelle de l'Environnement et de la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, de porter à au moins 23 % en 2020 la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie finale,
- valoriser et concourir à une meilleure connaissance du fort potentiel de ce territoire marin,

• contribuer au développement d'un pôle industriel multi-énergies, créateur d'emplois et de richesses en Haute-Normandie et en Picardie, qui soit également de nature à mettre en valeur la place de la France dans ce secteur d'avenir,
 – que les impacts techniques, environnementaux, économiques et sociaux ont été comparés pour trois variantes contrastées du projet de parc éolien, qui étaient présentées dans le dossier du maître d'ouvrage :

- une variante « large » d'une puissance de 700 MW, située à 14 km de la côte,
- une variante « littorale », d'une puissance de 300 MW, située à 5 km de la côte,
- une variante « grand large », d'une puissance de 1 600 MW, située à 25 km de la côte.

Considérant d'autre part :

– que le débat public organisé du 28 avril au 10 septembre 2010 a permis l'expression et l'échange de points de vue riches et argumentés sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses principales caractéristiques mais aussi sur les conditions de son développement,
 – que le projet a reçu le soutien de nombreux acteurs et notamment des collectivités territoriales et des acteurs socio-économiques qui souhaitent accompagner sa réalisation au bénéfice du tissu économique et de l'emploi local, dans la perspective du développement d'une filière française de l'éolien offshore dont le projet des Deux Côtes peut constituer, par son importance, le premier maillon,
 – que les pêcheurs ont rappelé que les effets de la création du parc éolien pour leur activité doivent être maîtrisés, notamment au regard des secteurs et des techniques de pêches,
 – que de nombreux acteurs de la protection de l'environnement ont accueilli favorablement

ce projet tout en exprimant le souhait d'une maîtrise de ses effets pour les milieux et d'être associés à leur suivi,

- que le débat public a permis de mesurer la sensibilité des habitants du littoral quant à l'insertion paysagère du parc et leurs attentes en la matière, auxquelles le maître d'ouvrage entend être particulièrement attentif,
- que le débat public a permis la formalisation de contributions et d'observations qui ont amené le maître d'ouvrage à progresser dans la conception de son projet et de formuler dès ce stade plusieurs propositions qui seront approfondies dans le cadre de la poursuite des études :

- en faveur du développement économique et de l'emploi :
 - agir aux côtés des autorités compétentes pour mettre en valeur les compétences et les savoir-faire locaux pour la construction et la maintenance,
 - concourir à la formation locale des équipes de maintenance,
 - créer un poste de coordinateur local entre PME/PMI, CCI et collectivités, qui assurera des permanences régulières,
- en matière de gouvernance et de fiscalité :
 - étudier un dispositif spécifique de participation des collectivités et des citoyens au projet,
 - soutenir la demande de prise en compte de la longueur du trait de côte dans le calcul de la répartition de la taxe spécifique,
- vis-à-vis de la pêche :
 - étudier la possibilité d'assurer, dans le respect des décisions et orientations prises par l'ensemble des autorités compétentes, la compatibilité du parc éolien avec les activités de pêche, en particulier celles pratiquées par les petits chalutiers largement majoritaires au Tréport,
 - élaborer en concertation

un projet de modalités de gouvernance et de pêche dans cet espace partagé, à soumettre à la Grande Commission nautique,

- étudier la possibilité de favoriser le renouvellement de la ressource halieutique et le développement de la biodiversité par la mise en place contrôlée de récifs et/ou d'herbiers artificiels (en plus des fondations),
- contribuer à ce que les professionnels de la pêche puissent continuer à s'engager en faveur d'une pêche durable au moyen notamment de l'affectation d'une part conséquente et adaptée du produit de la taxe éolienne off shore sur ce parc,
- contribuer au progrès des connaissances sur le recours aux bioénergies par les bateaux de manière à réduire leur facture énergétique et leurs émissions de gaz à effet de serre,
- accompagner, dans la mesure du possible, les professionnels locaux de la pêche qui le souhaitent dans la diversification de leur activité au moyen de formations adaptées,

- pour la faune, la chasse et le suivi des études :
 - compléter le programme d'études préalables en réponse aux principales préoccupations des acteurs,
 - constituer une instance partenariale pour la gouvernance et le suivi du projet sur l'exemple d'un groupement d'intérêt scientifique,
- en matière de tourisme :
 - agir de manière concertée avec les acteurs du développement touristique, par l'établissement d'avant-projets d'accompagnement, pour que le parc éolien soit une vitrine pour les énergies renouvelables développées en Picardie et en Haute-Normandie, un atout supplémentaire pour le tourisme ludo-scientifique et familial, et

un support d'activités nouvelles à développer en mer et sur terre,

- pour favoriser l'insertion paysagère :
 - éloigner et décaler le parc éolien par rapport aux habitations côtières, de manière à réduire l'angle de vision - et donc l'espace occupé par le parc dans le panorama, en particulier depuis les communes de la côte picarde,
 - augmenter la distance moyenne des éoliennes à la côte.

décide :

- 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 en réponse aux attentes des acteurs,
 - en précisant notamment :
 - la localisation et l'agencement du parc ainsi que les modalités d'implantation des machines,
 - l'analyse des différents impacts du projet dans le cadre de l'étude d'impact réglementaire,
 - l'ensemble des études nécessaires à la précision de l'économie du projet,
- de poursuivre la concertation avec les acteurs au sein d'un comité de projet, sous l'égide des préfets, réunissant des représentants des différents collèges (État, collectivités locales, associations agréées, acteurs socio-économiques),
- de mettre en place une commission locale d'information à destination notamment des élus locaux et des populations riveraines, ainsi que des supports, tels un site Internet et une lettre d'information, permettant d'informer et de consulter régulièrement le public,
- de placer les études de suivi après installation sous l'autorité

d'un groupement d'intérêt scientifique regroupant les acteurs concernés tels les scientifiques, les associations agréées et les acteurs socio-économiques.

Jean-Michel Germa
président de la Compagnie du
Vent, Groupe GDF SUEZ

Projet de prolongement du RER E à l'Ouest (Eole)

Délibération du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Le 9 février 2011,

- vu le Code des transports (partie législative),
- vu les articles L.121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L.121-13 et L.121.13.1,
- vu 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 fait figurer « le prolongement de la ligne Eole vers Mantes » au nombre des actions prioritaires,
- vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France telle que codifiée dans le Code des transports,
- vu le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le Code des transports,
- vu le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (CNDP) tel que codifié dans le Code des transports,
- vu le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation des transports de voyageurs

en Ile-de-France tel que codifié dans le Code des transports,

- vu le Contrat de Projets État Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- vu la délibération n°2009/1020 du Conseil du STIF du 9 décembre 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) du prolongement du RER E (Eole) à l'Ouest,
- vu la saisine conjointe en date du 18 décembre 2009 par RFF et le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP),
- vu le compte-rendu du débat public présenté le 7 février 2011 par le président de la Commission particulière du débat public du projet de prolongement du RER E à l'Ouest,
- vu le bilan du débat public du projet de prolongement du RER E à l'Ouest établi par le président de la CNDP en date du 7 février 2011,
- vu le rapport n° 2011/0039,
- vu les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projets du 2 février 2011 et de la commission de la démocratisation du 3 février 2011,

Considérant en premier lieu que :

- la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis l'échange de points de vue riches et argumentés sur l'opportunité du projet, ses objectifs, ses principales caractéristiques et sur ses conditions de développement,
- le débat public a largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, à savoir :
 - le développement d'un axe est-ouest complémentaire au RER A, contribuant à alléger la charge de celui-ci et à améliorer le maillage du réseau express régional,
 - la satisfaction de besoins différenciés de déplacements :
 - des habitants de l'est de la région parisienne, dans leurs relations avec La Défense et

l'Opération d'intérêt national de Seine Arche à Nanterre,

- des habitants de Seine-Aval, en relation avec Paris, le quartier central d'affaires de Saint-Lazare et La Défense, aussi bien que pour la desserte interne de l'Opération d'intérêt national de Seine Aval et de ses pôles d'emplois,
- des usagers de La Défense-Nanterre, qui utilisent de façon très majoritaire les transports collectifs,
- des Franciliens de manière générale dans leurs relations entre l'Ouest francilien et le réseau ferroviaire régional, national et européen desservi par les gares du Nord et de l'Est, et pour un accès facilité à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle,
- des Normands, dans leurs relations existantes quotidiennes avec Paris, notamment le quartier central d'affaires de Saint-Lazare, et celles en développement de La Défense et Nanterre,
- la desserte de pôles d'emplois en développement à La Défense, et en émergence à Nanterre et en Seine Aval,
- la contribution à l'amélioration de la régularité sur le RER A et la ligne Paris-Mantes via Poissy, ainsi que la réduction de la saturation de la gare Paris-Saint-Lazare,
- le débat public a mis en évidence que le projet constituait une réponse adaptée et urgente, qui appelle un calendrier accéléré de réalisation,
- les participants ont exprimé des points de vue concordants sur le tracé qui :
 - montrent une large adhésion au tracé passant par le Porte-Maillot, considéré comme bénéfique au développement du secteur du Palais des Congrès, et impliquant la réalisation d'une gare intermédiaire en correspondance avec le RER C, la L1 du métro et la desserte par bus de

l'aéroport de Beauvais,

- accordent une importance certaine à l'optimisation des correspondances avec le RER A à La Défense, et donc à la proximité avec Cœur Transport,
- sans trancher nettement entre les options de raccordement à Nanterre avec la ligne existante, mettent en avant la nécessité de ne pas occasionner de nouvelles nuisances sonores et visuelles, et retiennent l'insertion urbaine et l'environnement comme des critères clés d'évaluation,

– l'organisation de l'exploitation selon un schéma en recouvrement a fait l'objet d'un consensus,

– le débat public a permis d'échanger de façon argumentée avec les participants sur la grille de desserte, qui a été validée en Conseil du STIF dans le cadre du DOCP, afin d'en expliciter les finalités, les contraintes et les équilibres,

– à cet égard, les participants ont fait connaître leurs principales observations :

- une clarification est attendue sur la régularité du service de transport - qui constitue une exigence du projet - sur la qualité des temps de trajet en direction de Paris-Saint-Lazare, sur le confort et sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
- l'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare Eole-Evangile est demandé,
- la suppression de l'arrêt à Houilles-Carières du train Mantes-Paris du fait de la mise en place du RER E prolongé est fortement regrettée, et plus généralement l'absence d'arrêt du RER E dans la boucle de Montesson,
- la mise en place d'une offre nouvelle avec arrêt à Pont-Cardinet des trains reliant Paris-Saint-Lazare à La Défense est attendue comme une partie liée au projet Eole,

– plusieurs acteurs ont formulé leur exigence relative à l'insertion urbaine du projet et

sur le désenclavement de certains territoires, en particulier :

- la nécessité d'étudier le projet de gare à Nanterre-La Folie en relation avec le projet d'aménagement urbain porté par l'aménageur public et la ville de Nanterre,
 - le besoin de concevoir des rabattements en bus et une intermodalité efficace pour conforter la performance du projet au plus près des besoins de déplacement locaux comme dans les relations entre la rive gauche et la rive droite de la Seine en Seine Aval,
- le débat a donné l'occasion au STIF de rappeler que le prolongement du tramway T2 et le projet d'extension T1 par un TCSP apporterait une première réponse au besoin de transport du quartier du Petit Nanterre, et que le projet Arc Express pourrait permettre la desserte de ce territoire,
- une attention particulière a été portée sur les nuisances créées par les travaux du RER E prolongé, sur les impacts du projet en termes de bruit et sur les nuisances sonores actuelles,
- certains acteurs sensibilisés attendent de connaître les modalités de la poursuite de la concertation après le débat public.

Considérant en deuxième lieu que :

– de nombreux acteurs ont exprimé le besoin de bénéficier d'une offre de transport collectif de qualité, coordonnée et adaptée aux besoins de développement des territoires, s'agissant en particulier des lignes du RER E actuel, du RER A (et de ses branches vers Poissy et Cergy), des trains Transilien sur Paris-Saint-Lazare des lignes L (vers Cergy et par la boucle de Montesson), J (ligne Paris-Mantes par Conflans-Sainte-Honorine, et par Houilles-Carières-sur-Seine),

– plusieurs acteurs ont également souhaité situer le projet Eole dans une perspective plus large

intégrant les projets ferroviaires à venir tels que la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord,

– le projet d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie a ainsi ouvert un cadre favorable pour la densification, la réorganisation et le développement des dessertes dans l'Ouest francilien.

après en avoir délibéré,

décide :

Article 1

De prendre acte :

- du compte-rendu rédigé par la Commission particulière du débat public et du bilan dressé par le président de la CNDP sur le prolongement du RER E à l'Ouest (Eole) porté par le STIF et RFF,
- de l'expression générale et manifeste des bénéfices apportés par le projet en termes de transport et de développement du territoire.

Article 2

En prenant en compte les enseignements du débat public relatifs à l'opportunité et la teneur du projet de prolongement à l'ouest du RER E, de poursuivre le projet et les études y afférant sur la base des éléments présentés au débat et en particulier :

- le tracé Haussmann-Saint Lazare-La Défense avec une gare intermédiaire au niveau de la Porte-Maillot en interconnexion avec le RER C et la ligne 1 du métro,
- une gare à La Défense sous le CNIT. La gare devra permettre de satisfaire principalement un objectif de performance des échanges entre le RER E et le RER A,
- une gare à Nanterre dans le secteur des Groues, dont la conception devra se faire en adéquation avec le projet urbain de l'aménageur public et la Ville de Nanterre,
- un principe d'exploitation en recouvrement afin de préserver le niveau de performance du RER E actuel.

Article 3

Que les études de schéma de principe :

- pour le raccordement à la ligne existante, et afin de répondre à la demande d'insertion urbaine, seront menées en concertation avec le public, la Ville de Nanterre et l'aménageur public, et ce en privilégiant l'option du saut-de-mouton sur la Seine,
- seront menées en veillant à la compatibilité du projet avec les autres projets de transport ferrés de l'Ouest francilien, et notamment avec le projet d'une nouvelle ligne entre Paris et La Normandie,
- intégreront l'objectif d'accessibilité des gares,
- continueront à intégrer les objectifs de performance du RER E en matière de capacité de transport, de régularité, de confort, de sûreté,
- intégreront la problématique d'insertion urbaine en articulation avec les aménageurs et les collectivités concernés,
- préciseront les impacts du projet en matière de nuisances sonores,
- vérifieront la stabilité de l'exploitation et la robustesse de la grille de desserte 2020 présentée au débat public,
- prendront en compte le besoin d'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare d'Évangile,
- chercheront la meilleure articulation avec le projet de métro de rocade automatique notamment à Nanterre et La Défense,
- amorceront la définition des perspectives de rabattement et d'intermodalité liées au projet en tenant compte de la nécessité d'optimiser les échanges, d'une part sur le territoire de Nanterre et d'autre part entre les deux rives de Seine en Seine Aval.

Article 4:

De s'engager à :

- poursuivre, parallèlement au projet, les études visant à répondre à l'objectif de desserte du quartier des Batignolles par la gare SNCF de Pont-Cardinet et de création d'un lien piétonnier entre les gares du Nord et de l'Est sous maîtrise d'ouvrage RFF,
- mettre en œuvre les conditions d'amélioration de la situation du RER A, notamment en poursuivant les études de schéma directeur de cette ligne,
- étudier l'amélioration possible de l'offre de service sur les autres lignes du réseau Transilien (RER E actuel, Groupe VI et Groupe III) et ce notamment dans le cadre de l'étude des schémas de secteur et schémas directeur en cours ou à initier dans les meilleurs délais,
- étudier, à l'occasion des réflexions sur la création d'une ligne nouvelle entre Paris et la Normandie, la création d'arrêts dans la boucle de Montesson ainsi que la diversification des missions en Seine Aval pour répondre aux besoins de transport et de développement prévisibles à cet horizon,
- chercher à optimiser les délais en matière de procédures en lien avec les autorités compétentes.

Article 5

Décide de poursuivre la concertation aux côtés de RFF et ce, jusqu'à l'enquête publique. Le STIF prolongera, avec RFF, le dialogue établi à l'occasion du débat public avec les collectivités locales, les acteurs socio-économiques, le monde associatif et les populations. La démarche de participation et d'information se poursuivra lors de la phase d'études d'avant-projet jusqu'à l'enquête publique et durant les travaux, jusqu'à la mise en service de la branche Ouest du RER E.

Article 6:

De demander à la directrice générale du STIF et à RFF d'engager les

études de schéma de principe selon les termes de la présente décision.

Article 7

D'autoriser la directrice générale à prendre tout acte permettant la concrétisation du projet.

Article 8

La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Jean-Paul Huchon
président du Conseil du STIF

Projet de prolongement du RER E à l'Ouest (Eole)

— Décision du Conseil d'administration de Réseau Ferré de France

Le 17 mars 2011,

- vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L.121.13 et L.121.13.1,
- vu la saisine conjointe en date du 18 décembre 2009 par le RFF et le STIF, de la Commission nationale du débat public (CNDP),
- vu la décision du 3 février 2010 de la CNDP d'organiser un débat public portant sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest (Eole) et d'en confier l'animation à une commission particulière du débat public,
- vu le compte-rendu du débat public présenté le 7 février 2011 par le président de la Commission particulière du débat public du projet de prolongement du RER E à l'Ouest,
- vu le bilan du débat public du projet de prolongement du RER E à l'Ouest établi par le président de la CNDP en date du 7 février 2011,
- vu la délibération n°2011/0039 du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) du 9 février 2011

concluant le débat public sur le prolongement du RER E à l'Ouest.

Considérant en premier lieu que :

– la loi de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement fait figurer « le projet de prolongement de la ligne Eole vers Mantes » au nombre des actions prioritaires.

Considérant en second lieu que :

– le débat public a largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités. Celles-ci reposent sur le développement d'un axe Est-Ouest complémentaire au RER A, contribuant ainsi à en alléger la charge, dans le but de satisfaire :

- l'accès des habitants de l'est de la région parisienne à La Défense, et à l'Opération d'intérêt national de Seine Arche à Nanterre,
 - la desserte interne des habitants des territoires de Seine-Aval et leurs relations avec Paris, le quartier central d'affaires de Saint-Lazare et La Défense,
 - la structuration du réseau ferroviaire de la région capitale vers les grandes gares parisiennes de Saint-Lazare, du Nord et de l'Est, et un meilleur accès à l'aéroport Roissy-Charles-de-Gaulle,
 - les relations quotidiennes entre la Normandie et Paris, notamment le quartier central d'affaires de Saint-Lazare, ainsi que La Défense et Nanterre,
 - la contribution à l'amélioration de la régularité sur le RER A et la ligne Paris-Mantes via Poissy, ainsi que la réduction de la saturation de la gare Paris-Saint-Lazare,
- le débat public a mis en évidence une volonté partagée d'engager le projet sans tarder,
- les participants ont exprimé des points de vue concordants sur le tracé, avec :
- une large adhésion au tracé passant par la Porte-Maillot, impliquant la réalisation d'une

gare intermédiaire en correspondance avec le RER C, la ligne 1 du métro et la desserte par bus de l'aéroport de Beauvais,

- une importance certaine à la réduction des temps de correspondance avec le RER A à La Défense, et donc à la proximité avec le pôle Cœur Transport,
 - sans trancher nettement entre les options de raccordement à Nanterre avec la ligne existante, la demande de ne pas occasionner de nouvelles nuisances sonores et visuelles, et de retenir l'insertion urbaine et l'environnement comme critères clés d'évaluation,
- le débat public a permis d'échanger avec les participants sur la grille de desserte validée en Conseil du STIF, et d'en expliciter les finalités, les contraintes et les équilibres. Les quatre principales remarques ont porté sur :
- une clarification attendue sur la régularité du service de transport, sur la qualité des temps de trajet en direction de Paris-Saint-Lazare, sur le confort et sur l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite,
 - la demande d'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare Eole-Evangile,
 - le fort regret exprimé de la suppression de l'arrêt à Houilles-Carières du train Mantes-Paris du fait de la mise en place du RER E prolongé, et plus généralement sur l'absence de gare du RER E dans la boucle de Montesson,
 - l'attente d'une offre nouvelle, avec arrêts à Pont-Cardinet des trains reliant Paris-Saint-Lazare à La Défense, comme une partie liée au projet Eole,
- plusieurs acteurs ont formulé leurs exigences relatives à l'insertion urbaine du projet, en particulier :
- la nécessité d'étudier le projet de gare à Nanterre-La Folie en relation avec le projet d'aména-

gement urbain développé par l'aménageur public et la ville de Nanterre,

- le besoin de concevoir des rabattements en bus et une inter-modalité au plus près des besoins de déplacement local comme dans les relations entre la rive gauche et la rive droite de la Seine, en Seine aval,
- le débat a donné l'occasion au STIF de rappeler que le prolongement du tramway T2 et le projet d'extension T1 par un transport en commun en site propre (TCSP) apporteraient une première réponse au besoin de transport du quartier du Petit Nanterre,
- une attention particulière a été portée sur les nuisances créées par les travaux du RER E prolongé, sur les impacts du projet en termes de bruit et sur le traitement attendu des nuisances sonores actuelles à l'occasion du projet.

Considérant en troisième lieu que :

– le débat a aussi permis aux participants d'exprimer des attentes sur la densification, la réorganisation et le développement des dessertes ferroviaires qui vont au-delà du projet Eole lui-même, qu'il s'agisse de la rive droite de la Seine en Seine Aval, du Val d'Oise, de la boucle de Montesson, ou du Val de Marne,

– plusieurs acteurs ont notamment souhaité situer le projet Eole dans une perspective plus large intégrant les projets ferroviaires à venir tels que la Tangentielle Ouest et la Tangentielle Nord, mais également le projet de ligne nouvelle entre Paris et la Normandie.

décide :

1) d'engager les études nécessaires à la mise en enquête d'utilité ; publique en 2012 du projet de prolongement du RER E à l'Ouest avec l'objectif d'une mise en service en 2020 ;

2) pour ce qui concerne l'infrastructure nouvelle, de retenir :

- le tunnel entre Haussmann Saint-Lazare et La Défense passant par la Porte-Maillot, avec une gare nouvelle en interconnexion avec le RER C et la ligne 1 du métro,
- à La Défense, une solution de référence pour une gare nouvelle sous le CNIT. La gare devra permettre de satisfaire notamment un objectif de performance des échanges entre le RER E et le RER A,
- à Nanterre, le traitement de la gare nouvelle et des fonctions techniques ferroviaires associées au projet en relation avec le projet urbain,
- pour le raccordement à la ligne existante, et afin de répondre à la demande d'insertion urbaine, la poursuite de l'examen comparatif des trois scénarios présentés au débat en privilégiant l'étude du saut-de-mouton sur la Seine ;

3) l'offre de service de transport reposera sur les trois orientations suivantes :

- un système d'exploitation permettant de porter au meilleur standard la gestion de ce RER (vitesse, fréquence, régularité, régulation, supervision),
- une exploitation avec deux missions distinctes Est et Ouest, qui confortent la régularité et la performance,
- la prise en compte du besoin d'arrêt commercial d'un maximum de trains en gare d'Évangile ;

4) S'agissant de l'insertion du projet dans son environnement :

- d'évaluer précisément l'état des lieux en matière de bruit, les effets du projet en matière de nuisances sonores, et les possibles mesures d'accompagnement,
- de détailler l'organisation et la gestion de travaux ;

5) de veiller aux compatibilités possibles avec le projet de rocade en métro - à Nanterre et à La Défense - et les autres projets de l'Ouest francilien, notamment dans la perspective du projet de

ligne nouvelle Paris-Normandie, sur lequel seront apportés des éclairages lors du débat public à venir ;

6) de mettre en place une concertation sur l'avancement du projet de la phase d'études jusqu'à la mise en service du RER E à l'Ouest, avec l'ensemble des parties prenantes :

- RFF présentera en lien avec le STIF l'avancement de ses études au public avant le démarrage de l'enquête publique, pour partager les attentes et réponses apportées sur les points clés identifiés, notamment la problématique du bruit, les scénarios de raccordement, les contraintes de la grille de desserte,
- RFF demandera à la CNDP de désigner un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public.

Cette décision sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

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

Décision du directeur général d'Elengy

Le 4 avril 2011,

- vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15,
- vu la décision du 2 décembre 2009 de la Commission nationale de débat public (CNDP) d'organiser un débat public pour le projet « Cap Tonkin », projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,
- vu le compte-rendu publié par la Commission particulière de

débat public (CPDP) le 17 février 2011, et

- vu le bilan publié par la Commission nationale de débat public, le 17 février 2011.

Considérant d'une part que :

- le terminal méthanier de Fos Tonkin a été mis en service en 1972. Il est situé dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer, au lieu-dit « le Tonkin ». Sa localisation au fond de la darse n°1, lui permet d'offrir d'excellentes conditions d'accès aux méthaniers de type « Medmax » (ie. d'une capacité maximale de 75 000 m³). Il dispose actuellement de deux réservoirs métalliques de 35 000 m³ chacun et d'un réservoir à intégrité totale de 80 000 m³,
- la conception initiale du terminal méthanier avec l'usine de séparation des composés de l'air exploitée par Air Liquide permet des synergies industrielles pertinentes,
- le trafic de gaz naturel liquéfié (GNL) en Méditerranée avec des méthaniers de type « Medmax » est toujours actif, compte tenu d'une flotte récente et de l'investissement dans des trains de liquéfaction en Afrique du Nord,
- le maintien en exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin en tant que point d'entrée du GNL en France, contribue à la sécurité d'approvisionnement,
- le projet « Cap Tonkin » a pour objectif de poursuivre l'exploitation du terminal de Fos Tonkin pendant 20 ans à partir de 2014 avec une capacité d'émission sur le réseau de transport de 7 Gm³/an maximum. Pour atteindre ces performances, les actions principales sont :
 - la construction, sur une parcelle adjacente située à l'est du terminal actuel, d'un nouveau réservoir, présentant les meilleures technologies disponibles, d'une capacité maximale de 160 000 m³

en remplacement des deux réservoirs métalliques qui seraient démantelés,

- la mise à disposition d'un appontement pour l'amarrage et le déchargement des méthaniers, soit en construisant un nouvel appontement, soit en adaptant l'équipement actuel,

– il est nécessaire de procéder à une opération d'appel au marché, dite « open-season », pour confirmer la faisabilité économique du projet et pour définir les capacités que les clients souscriront dans le cadre du projet « Cap Tonkin » au-delà de 2014.

Considérant d'autre part que :

– le débat public organisé du 6 septembre au 17 décembre 2010 a permis à Elengy de présenter son projet, d'écouter le public et les différentes parties prenantes et de répondre aux questions qui lui ont été posées. L'expression et les échanges de points de vue ont été riches et argumentés,

– la CPDP et la CNDP ont rendu, le 17 février 2011, respectivement le compte-rendu et le bilan des débats, en mettant en avant les problématiques abordées,

– l'opportunité de la poursuite de l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin, au-delà de 2014, grâce au projet « Cap Tonkin » n'a pas été remise en cause dans le débat public. Cependant les parties prenantes demandent que le projet soit l'occasion d'améliorer le fonctionnement du terminal en réduisant ses impacts,

– le débat public a permis la formulation de contributions et d'observations qui ont amené Elengy à progresser dans le processus de conception de son projet. Pour les sujets sur lesquels Elengy peut avoir une action, les principales thématiques ont été les suivantes :

- minimiser l'empreinte environnementale des installations, avec une attention

particulière sur le traitement de l'eau de mer,

- minimiser les impacts du projet en termes d'emprise foncière et visuelle,
- privilégier la rénovation de l'appontement actuel afin de limiter les impacts des travaux sur le milieu marin,
- utiliser les meilleures techniques disponibles pour réduire les risques industriels à la source,
- maîtriser les impacts du chantier et plus particulièrement les impacts en termes de sécurité et de trafic routier,
- proposer des mesures compensatoires, lorsque la destruction d'espèces protégées est inévitable, en concertation avec les acteurs locaux,
- favoriser l'insertion sociale et permettre, le plus largement possible, la contribution de l'emploi local à la réalisation du projet,
- améliorer la communication avec les acteurs du territoire.

décide :

a)

– de poursuivre le projet « Cap Tonkin » 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 Tonkin » ;

– de communiquer les résultats des études correspondantes, notamment dans le cadre de l'enquête publique qui sera organisée, le cas échéant, sur le projet. Ils porteront notamment sur :

- le choix qui sera fait entre la rénovation de l'appontement et la construction d'un nouvel appontement,
- la taille définitive du nouveau réservoir eu égard à la capacité souscrite,
- les différents impacts du

terminal dans le cadre de l'étude d'impact,

- l'analyse des risques industriels et leur maîtrise dans le cadre de l'étude de danger.

b)

– d'inscrire le projet « Cap Tonkin » dans une démarche visant à maîtriser l'empreinte environnementale du terminal méthanier de Fos Tonkin, en particulier en :

- étudiant les possibilités d'amélioration du traitement de l'eau de mer,
- préservant la biodiversité en mettant en place une stratégie d'évitement des zones présentant des enjeux sur la parcelle Est adjacente au terminal. Dans le cas où des mesures compensatoires seraient nécessaires, les propositions d'Elengy seront définies en concertation avec les acteurs locaux,
- étudiant les possibilités de synergies industrielles ou de valorisation supplémentaire des frigos encore disponibles sur le terminal,
- dressant un bilan carbone des activités de construction pendant la phase chantier,

– de poursuivre les études afin de développer, pendant le chantier, des moyens de transport alternatifs aux camions (barge, transport ferroviaire), afin de limiter autant que possible le trafic routier,

– d'étudier les moyens susceptibles de diminuer la hauteur du nouveau réservoir aérien,

– de favoriser l'insertion sociale et de permettre la contribution de l'emploi local à la réalisation du projet en :

- poursuivant les relations avec la maison de l'emploi du Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest Provence,
- lotissant certains travaux de rénovation afin de les rendre plus accessibles aux entreprises locales,

– d'étudier les meilleures techniques disponibles pour réduire à la source les risques industriels,

– à l'issue des études, si la décision de construction est prise, de conduire le chantier avec une exigence élevée en matière d'hygiène, de sécurité et d'environnement. Cette exigence sera matérialisée par une charte engageant tous les acteurs (ie. maître d'ouvrage, maître d'œuvre et entreprises).

c)

– d'intégrer la commune de Port-Saint-Louis-du-Rhône dans les circuits de communication du terminal méthanier de Fos Tonkin au même titre que la commune de Fos-sur-Mer,

– de poursuivre, à compter de la présente décision jusqu'à enquête publique, la démarche d'information et de concertation avec les acteurs du territoire en :

- organisant une commission locale d'informations et d'échanges (CLiÉ),
- mettant en place une communication spécifique pour le projet « Cap Tonkin » qui comprendra :
 - la mise à disposition du public, sur le site internet d'Elengy (ie. www.elengy.com), d'informations sur l'avancement du projet et les décisions prises,
 - la mise en place d'une possibilité de poser des questions à Elengy, sur le projet « Cap Tonkin » via son site Internet,
 - la désignation d'un interlocuteur privilégié au sein d'Elengy,
 - la diffusion à la population d'une lettre d'information,
 - l'organisation d'une réunion publique avant l'enquête publique pour présenter les évolutions du projet,
- de faire un bilan à la CNDP de la concertation menée à compter de la fin du débat public jusqu'à l'enquête publique.

Projet de terminal méthanier Fos Faster LNG à Fos-sur-Mer

Décision de Fos Faster LNG Terminal

Le 13 mai 2011,

- vu les articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement,
- vu l'article R.121-11 du Code de l'environnement,
- vu la décision de la Commission nationale du débat public du 2 décembre 2009 d'organiser un débat public sur le projet de terminal méthanier Fos Faster LNG à Fos-sur-Mer,
- vu le compte-rendu établi par la Commission particulière du débat public daté du 16 février 2011,
- vu le bilan établi par le président de la Commission nationale du débat public rendu public le 17 février 2011,

Considérant que :

- les échanges qui ont eu lieu lors du débat public, ont permis à Fos Faster LNG Terminal d'enrichir sa compréhension du contexte général de la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer et de mieux appréhender les attentes particulières liées à l'intégration de son projet, notamment :
 - l'impact paysager : les débats ont permis de préciser et de souligner les préoccupations relatives à l'impact paysager d'un terminal situé en façade maritime à l'intersection des darses 1 et 2,
 - impacts liés au chantier : l'apport de matériaux de remblais induirait un trafic supplémentaire et la mise en œuvre de mesures de protection et de prévention nécessaires à la protection de l'Anse de Carteau,
 - synergie industrielle : des attentes ont été exprimées quant à la réalisation d'une synergie notamment en matière de mélange des rejets d'eau en mer,

- rejets dans l'air : le débat public a confirmé que la qualité de l'air ainsi que les effets du réchauffement climatique étaient une préoccupation du territoire,
- les études sur le projet : un certain nombre de commentaires ont été effectués durant les débats quant au besoin de compléter les études,
- emploi local : le débat a été l'occasion d'exprimer le besoin de faciliter le recours à l'emploi local pour la période du chantier qui nécessitera en moyenne 400 à 600 personnes et jusqu'à 1 000 personnes en période de pointe. Les instances locales de l'emploi telles que la Maison de l'emploi Ouest Provence, la chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence et Pôle Emploi ont indiqué leur souhait de contribuer à cette démarche à laquelle Fos Faster adhère,

– comme l'ont exprimé plusieurs acteurs intervenant dans le débat, le contexte énergétique continue de justifier une sécurisation de l'approvisionnement en gaz naturel et la création d'un pôle énergétique majeur à Fos-sur-Mer,

Fos Faster LNG Terminal décide de :

- poursuivre les études pour le projet de terminal méthanier à Fos-sur-Mer,
- étudier la modification de la localisation du site du projet au profit d'un terrain situé plus au Nord sur la presqu'île du Caban, en bordure de la darse 1, correspondant à l'« option nord » dans le dossier du maître d'ouvrage, l'absence de création d'une plateforme remblayée, l'accroissement de l'éloignement par rapport aux zones maritimes sensibles, l'implantation à l'intérieur du tissu industriel de la zone du Caban, le maintien d'un haut niveau de sécurités industrielle et maritime et le maintien de l'éloignement des

premières habitations devraient permettre de répondre concrètement aux attentes exprimées lors du débat public et d'améliorer la qualité du projet Fos Faster,

- engager, sous réserve de la faisabilité technique et commerciale du projet préalable à la décision finale d'investissement, les procédures administratives nécessaires à la construction et à l'exploitation du terminal,
- afin d'évaluer l'intérêt pour de nouvelles capacités d'importation de GNL, lancer, de façon transparente et non discriminatoire, une consultation du marché, dite « open season », se déroulant de juin à octobre 2011.

Les engagements de Fos Faster LNG Terminal

Conjointement à la décision de poursuite du projet, Fos Faster LNG Terminal souhaite indiquer les engagements qu'il prend suite aux huit réunions publiques, aux neuf cahiers d'acteurs, au point de vue de l'aménageur (Grand Port Maritime de Marseille - GPMM) et aux 15 avis reçus ainsi qu'aux 59 questions auxquelles le maître d'ouvrage a répondu.

– Impact paysager :

Fos Faster LNG Terminal s'engage à réduire l'impact visuel des réservoirs par une meilleure insertion dans le tissu industriel grâce à la relocalisation du projet sur le môle central du Caban, et en étudiant la possibilité de diminuer la hauteur des réservoirs.

– Impacts liés au chantier :

la relocalisation du projet sur un terrain existant apporte une réponse aux préoccupations en supprimant les nuisances liées à la constitution de la plateforme remblayée sur

la mer. Fos Faster LNG Terminal confirme son engagement de ne pas porter atteinte à la production conchylicole dans l'anse de Carteau.

– Synergie industrielle :

les débats ainsi que l'atelier consacré à ces synergies ont renforcé Fos Faster LNG Terminal dans sa volonté d'explorer en détail celles envisageables, notamment avec la centrale à Cycle combiné combigolfe (Electrabel) fonctionnant au gaz naturel.

– Rejets dans l'air :

le projet sera étudié dans l'objectif de tendre vers zéro émission.

– Les études sur le projet :

Fos Faster LNG Terminal conduira, sous réserve de la faisabilité technique et commerciale du projet, préalable à la décision finale d'investissement, les études détaillées, d'impact et de sécurité industrielle relatives au site retenu et, notamment les études de sismicité, les études de courantologie, les études acoustiques et les simulations d'accostage des navires méthanières, par tout type et force de vents dominants, y compris dans des situations extrêmes.

– Emploi local :

Fos Faster LNG Terminal s'engage à organiser la poursuite du projet en établissant un partenariat étroit avec la Maison de l'emploi Ouest Provence, avec la chambre de commerce et d'industrie Marseille Provence et Pôle Emploi au niveau local.

– Poursuite de la concertation

après le débat public :
la compréhension du contexte social de la zone et le besoin de concertation entre les porteurs de projet et les parties prenantes, soulignent la nécessité de

poursuivre les échanges après le débat public. Dans cette optique, Fos Faster LNG Terminal mettra en place les conditions de poursuite de la concertation avec les acteurs intéressés tels que la population des communes concernées, les élus, les représentants du monde économique et social, les associations jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique, et s'engage à en informer la Commission nationale du débat public. Ce dispositif d'information et de concertation comprend :

- la parution d'articles dans les journaux municipaux, avec l'accord des mairies concernées,
- la mise à disposition permanente pour le public, notamment sur le site Internet de Fos Faster LNG (www.fosfaster.com), des informations sur l'avancement du projet et les décisions prises,
- l'organisation d'une réunion publique dans le périmètre du SAN Ouest Provence.

Conformément aux dispositions de l'article L.121-13 du Code de l'environnement, la présente décision fera l'objet d'une publication selon les modalités fixées par l'article R.121-11 du Code de l'environnement et sera notifiée à la Commission nationale du débat public.

Pour Fos Faster
LNG Terminal SAS,
Philippe Cracowski, directeur

Projet de réseau de transport du Grand Paris

Décision de la Société du Grand Paris

Résumé de l'acte motivé prévu par la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

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, celles apportées à l'insertion du projet territoire par territoire, celles apportées 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.

L'intégralité de cet avis peut être consulté sur le site www.debatpublic.fr

Projet d'accélération de la mise à 2×2 voies de la route Centre Europe Atlantique entre Montmarault et Mâcon Chalon-sur-Saône par mise en concession autoroutière

Décision de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement et du secrétaire d'État auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, chargé des Transports

NOR: PRMX0920421L

JORF n°0148 du 28 juin 2011

Le 24 juin 2011

– vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 121-1 à L. 121-15 et R. 121-1 à R. 121-16,
– vu la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, et notamment son article 16,
– vu la loi du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement,
– vu la décision du 7 avril 2010 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2×2 voies de la route Centre Europe Atlantique par mise en concession autoroutière,
– vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public ainsi que le compte-rendu établi par la présidente de la Commission particulière du débat public publiés le 29 mars 2011,

Considérant que :

– le projet d'accélération de la mise à 2×2 voies de la RCEA entre Montmarault (Allier) et Mâcon-Chalon-sur-Saône (Saône-et-Loire) a fait l'objet d'un débat public du 4 novembre 2010 au

4 février 2011 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue,
– le débat a permis de rappeler que la RCEA assure une fonction majeure d'axe de transit national et international, notamment poids lourds,

– le débat a permis de rappeler que la RCEA dessert un territoire hébergeant d'importantes entreprises industrielles ainsi qu'un large tissu de PME,
– le débat a fait ressortir un large consensus sur la nécessité de réaliser dans les meilleurs délais, notamment pour des questions de sécurité ainsi que de développement local, l'achèvement de l'aménagement des sections concernées,
– le débat a mis en lumière des différences d'usage de la RCEA pour les déplacements locaux dans l'Allier et en Saône-et-Loire,
– le débat a fait ressortir une attente forte que l'aménagement de l'infrastructure conserve à la RCEA son rôle de desserte locale et s'accompagne du maintien des échangeurs existants,
– le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession des sections concernées pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure pour le trafic local, notamment dans les secteurs où il n'existe pas d'itinéraires de substitution satisfaisants,
– le débat a fait ressortir la nécessité de mettre en œuvre des mesures visant à renforcer la sécurité de l'axe sans attendre un aménagement à 2×2 voies,
– des propositions alternatives de financement ont été évoquées lors du débat sans qu'il soit possible de démontrer que ces propositions permettraient d'assurer à un coût supportable pour la collectivité publique la réalisation et l'exploitation ultérieure du projet attendu dans l'Allier et en Saône-et-Loire,
– le débat a mis en évidence

que l'aménagement de la RCEA permettra d'améliorer le niveau de protection phonique des riverains de la voie, les dispositifs de protection des eaux et l'intégration environnementale de l'infrastructure,

Décident :

Article 1

Le principe de l'accélération de la mise à 2 × 2 voies de la RCEA dans l'Allier et en Saône-et-Loire sur ses sections Montmarault Paray-le-Monial, Paray-le-Monial Ciry-le-Noble et Paray-le-Monial Mâcon, par mise en concession autoroutière, est retenu. Les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront menées en ce sens.

Article 2

Le projet sera conduit de façon à optimiser l'utilisation de l'infrastructure pour les déplacements locaux, dans le respect des règles juridiques et des équilibres financiers requis. Le nombre et la localisation des barrières de péage et des échangeurs ou encore les modalités de tarification avec le recours au péage ouvert et la possibilité d'introduire une franchise kilométrique seront notamment examinés dans cette perspective.

Article 3

Le projet sera conduit en cohérence avec les politiques de développement et d'aménagement du territoire portées par l'État et les acteurs locaux concernés.

Il devra intégrer :

- des modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures nécessaires pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques,
- des modalités de préservation

et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet,

- des modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...),
- des modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires,
- un bilan des émissions de gaz à effet de serre.

Article 4

La maîtrise d'ouvrage définira en concertation avec les principaux acteurs locaux concernés un programme de mesures à prendre à court terme en attendant la réalisation de l'aménagement, afin de répondre à l'urgence d'amélioration de la sécurité de l'axe. Ce programme devra tenir compte du futur aménagement de l'infrastructure.

Article 5

Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de la région Auvergne, désigné préfet coordonnateur du projet. Ce comité de suivi associera les services de l'État, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique, notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux, les associations, notamment de protection de l'environnement.

Article 6

La concertation et l'information du public seront poursuivies sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

Article 7

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, les préfets des régions Auvergne et Bourgogne et les pré-

fets de l'Allier et de Saône-et-Loire sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

La ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement,
Nathalie Kosciusko-Morizet
Le secrétaire d'État
auprès de la ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement,
chargé des Transports,
Thierry Mariani

Arc Express - Projet de métro automatique en proche couronne parisienne

Délibération n° 2011/00475 du Conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France

Séance du 1^{er} juin 2011

- vu le Code des transports (partie législative),
- vu les articles L.121-8 et suivants du Code de l'environnement et notamment l'article L.121-13 et L.121.13.1,
- vu l'ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France telle que codifiée dans le Code des transports;
- vu le décret n°59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l'organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le Code des transports,
- vu le décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public (CNDP) tel que codifié dans le Code des transports,
- vu le décret n°2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d'Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l'organisation

des transports de voyageurs en Ile-de-France tel que codifié dans le Code des transports,

- vu le Contrat de Projets État Région 2007-2013, signé le 23 mars 2007,
- vu la délibération n°2009/0566 du Conseil du STIF du 8 juillet 2009 approuvant le Dossier des objectifs et caractéristiques principales (DOCP) du projet Arc Express,
- vu la saisine en date du 9 juillet 2009 par le STIF de la Commission nationale du débat public (CNDP),
- vu le compte-rendu du débat public présenté le 31 janvier 2011 par le président de la Commission particulière du débat public Arc Express,
- vu le bilan du débat public présenté le 31 janvier 2011 par le président de la Commission nationale du débat public,
- vu la délibération n° 2010/0799 du 8 décembre 2010 qui présente l'avis du STIF sur le projet de transport du Grand Paris,
- vu le rapport n° 2011/0475,,
- vu les avis de la commission des investissements et du suivi du contrat de projet du 25 mai 2011 et de la commission de la démocratisation du 26 mai 2011,

Considérant :

- la qualité des débats publics d'Arc Express et du Réseau de Transport du Grand Paris, qui a permis d'échanger sur les besoins actuels et futurs en termes de déplacements sur le territoire francilien,
- l'urgence réaffirmée systématiquement dans l'ensemble des contributions du public à améliorer prioritairement la situation existante des transports en commun en Ile-de-France,
- l'opportunité d'un projet de métro de rocade en proche couronne confirmée, et ce, sur la base des fondamentaux que sont : le maillage systématique,

- la desserte fine des territoires,
- l'opinion largement favorable qui s'est dégagée pour un tracé « préférentiel » de la rocade,
- l'adhésion massive à la réalisation d'un métro automatique à roulement fer, réalisé entièrement en souterrain,
- la préoccupation de maîtrise des coûts d'investissement et de fonctionnement exprimée de façon récurrente quel que soit le projet de métro en rocade,
- l'expression de besoins complémentaires de desserte des territoires enclavés de Seine-Saint-Denis, et des aéroports, en particulier d'Orly,
- la proposition conjointe des Conseils généraux de Seine-Saint-Denis et du Val-de-Marne,
- le protocole d'accord signé entre l'État et la Région Ile-de-France le 26 janvier 2011, ainsi que le projet Grand Paris Express qui en résulte,
- l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le 26 mai 2011.

Après en avoir délibéré,

Décide :

Article 1

De prendre acte :

- du compte-rendu de la CPDP, Arc Express sur le débat public Arc Express,
- du bilan de la CNDP sur le débat public Arc Express,
- de l'expression générale et manifeste des bénéfices apportés par le projet en termes de transport et de développement du territoire.

Article 2

De décider de retenir les tracés des arcs Nord et Sud du métro de rocade, dits préférentiels, tels qu'ils ressortent des débats, et tels que figurés ci-dessous.

Article 3

De prendre acte :

- du projet Grand Paris Express

et de l'acte motivé adopté par le Conseil de surveillance de la Société du Grand Paris le jeudi 26 mai 2011. Ce schéma d'ensemble :

- reprend les objectifs de desserte fine et de rééquilibrage des territoires, exprimés lors des débats publics,
- assure une coordination opérationnelle et un partage géographique de la maîtrise d'ouvrage entre la Société du Grand Paris et le Syndicat des transports d'Ile-de-France,
- tient compte des propositions de tracés des deux projets soumis aux débats publics (voir carte ci-dessous),
- réaffirme l'importance du Plan de Mobilisation, notamment de l'amélioration des réseaux de RER,
- confirme le calendrier de mise en chantier du prolongement de la ligne 14 dont le schéma de principe sera présenté au Conseil du STIF lors d'une toute prochaine séance.

Article 4

De rester vigilant, en tant qu'autorité organisatrice, sur les éléments suivants pour le futur métro de rocade Grand Paris Express :

- que la priorité soit donnée à la réalisation du Plan de mobilisation pour les transports, et à son financement,
- qu'aucun projet en cours ne voit son calendrier (travaux et mise en service) retardé par la mise en œuvre du protocole,
- que le schéma d'exploitation du futur métro soit défini en prenant en compte les besoins des usagers et les charges de trafic attendues, ainsi que les contraintes techniques qui se posent notamment sur les lieux de rupture de charge. Ce qui signifie notamment l'exploitation de l'arc Nord en continu, et la vigilance d'une exploitation de qualité et d'une non-saturation de la ligne 14 étendue,
- que l'arc Est proche soit totale-

ment intégré au réseau du Grand Paris Express et que son financement soit assuré. Après publication du décret de constitution du réseau de transport du Grand Paris, le conseil du STIF sera amené à se prononcer sur la maîtrise d'ouvrage,

- que les conditions de maillage au réseau existant soient assurées, ce qui implique pour chaque station en correspondance du futur réseau :

- la qualité de la correspondance avec les stations existantes,
- la mise en conformité avec les normes Établissements recevant du public (ERP) et la remise à niveau des stations existantes maillées avec le futur métro de rocade et que ces éléments soient pris en compte, réalisés et financés par le réseau de transport du Grand Paris,

- que les conditions d'intermodalité soient optimales, ce qui implique pour chaque station du futur réseau :

- la restructuration des lignes de bus et l'aménagement de gares routières justement dimensionnées et conformes au Schéma directeur des gares routières,
- l'aménagement de parkings voitures de rabattement, conformément aux orientations définies par le Plan de déplacements urbains (PDU) Ile-de-France, et conformément au Schéma directeur des parcs-relais d'Ile-de-France,
- l'aménagement des stationnements vélos conformément au Schéma directeur du stationnement vélos dans les pôles d'échanges,

- que les ressources spécifiques nécessaires soient attribuées au STIF pour le financement de l'intermodalité,
- que le projet soit justement dimensionné compte tenu des trafics d'usagers attendus, ce qui vaut à la fois pour le dimensionnement des stations,

- des quais et du matériel roulant,
- que le mode retenu soit celui du métro large (2,80 m) à roulement fer,
- que les financements de l'investissement nécessaires à la réalisation du projet Grand Paris Express soient clairement identifiés, et n'obèrent pas la réalisation du Plan de mobilisation, et tout particulièrement le prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie-de-Saint-Ouen,
- que les ressources spécifiques nécessaires soient attribuées au STIF pour l'acquisition du matériel roulant,
- que les ressources complémentaires nécessaires au financement du surcoût d'exploitation et de maintenance annuels induit par le futur réseau soient clairement identifiées, et versées au STIF.

Article 5

De demander, pour assurer cette vigilance, une modification du Code des transports prévoyant le passage au Conseil du STIF des schémas de principe, dossiers d'enquêtes publiques, bilans des concertations, déclarations de projet, et dossiers d'avant-projet et conventions de financement.

Article 6

De mandater la directrice générale du STIF pour qu'elle transmette la présente délibération et le rapport qui l'accompagne au Conseil d'État.

Article 7

La directrice générale est chargée de l'exécution de la présente délibération qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d'Ile-de-France et est habilitée à signer tout document s'y référant.

Jean-Paul Huchon
président du Conseil du Syndicat
des transports d'Ile-de-France

3 / Loi n° 2010-597

du 3 juin 2010 relative au Grand Paris¹

NOR: PRMX0920421L

JORF n° 0128 du 5 juin 2010

L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté, le président de la République promulgue la loi dont la teneur suit :

Article 1

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Ile-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.

Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs

groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Ile-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Ile-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Ile-de-France.

TITRE I^{ER} : élaboration et outils de mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris

Article 2

I. – Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des

infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Ile-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1^{er}.

Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Ile-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures permettent de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Ile-de-France.

Le gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant l'état d'application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

1. N'est reproduit ici que le Titre I qui concerne directement l'organisation du débat public.

- les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares,
- les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie,
- les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Ile-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble,
- les possibilités de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy-Charles-de-Gaulle - Chessy - Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly,
- l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares,
- la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Ile-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares.

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit.

Le schéma d'ensemble est approuvé par un décret en Conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2° du I de l'article L.122-10 du Code de l'environnement.

À compter de leur approbation respective, la compatibilité entre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Ile-de-France est

assurée dans les conditions de l'article 28-4 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

III. – La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national.

Au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi, le gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place de ce réseau.

Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris.

IV. – Sans préjudice des indemnités qui viendraient, le cas échéant, à être dues au délégataire au titre des stipulations du contrat de délégation de service public, rédigées dans le respect des principes généraux du droit applicables à ces contrats, la construction de la liaison ferroviaire express directe dédiée au transport des voyageurs entre l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris, prévue par le V de l'article 22 de la loi n° 2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ne donne lieu à aucune subvention de l'État.

Article 3

I. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière

d'urbanisme ou d'aménagement, de l'Association des maires d'Ile-de-France, du Syndicat mixte Paris-Métropole, du Syndicat des transports d'Ile-de-France et de l'Atelier international du Grand Paris.

Le public est également associé au processus d'élaboration de schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Commission nationale du débat public met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public, Société du Grand Paris, assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission nationale du débat public qui peut en demander le remboursement à cet établissement public.

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public, Société du Grand Paris. Il comporte tous les éléments nécessaires à l'information du public, notamment :

- les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi,
- l'exposé des enjeux socio-économiques, y compris au regard du rayonnement international de la région d'Ile-de-France et de la France,

- l'estimation du coût et les modes de financement envisagés;
- les prévisions de trafic;
- l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire;
- le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du Conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L.122-6 et L.122-7 du Code de l'environnement.

L'établissement public, Société du Grand Paris, transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois.

III. – Dès publication de la décision prévue au dernier alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public Société du Grand Paris de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Ile-de-France, les départements d'Ile-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Ile-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'Association des maires d'Ile-de-France, le Syndicat mixte Paris-Métropole ainsi que l'Atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire

connaître leur avis à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable.

IV. – Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévues par l'article L.123-4 du Code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la Commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée de ce débat.

La durée du débat public est de quatre mois.

V. – Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte-rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et les modifications éventuellement apportées ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre. Le président du Conseil de surveil-

lance de l'établissement public Société du Grand Paris fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires des conditions dans lesquelles l'acte prévu au présent alinéa a été élaboré, notamment la façon dont il a été tenu compte du débat public.

VI. – Aucune irrégularité au regard des I à V ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.

VII. – La première phrase du premier alinéa de l'article L. 121-2 du Code de l'environnement est complétée par les mots: « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ».

VIII. – L'article L. 300-2 du Code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet du débat public organisé en application du présent article.

IX. – La procédure de débat public engagée sur le fondement de l'article L.121-8 du Code de l'environnement portant sur un projet de rocade par métro automatique en Ile-de-France, dénommé Arc Express, et les dispositions du présent article sont coordonnées selon les modalités du présent IX.

La Commission nationale du débat public lance conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et celle relative à « Arc Express » visée au premier alinéa. Afin de mieux informer le public, la Commission nationale du débat public intègre aux dossiers respectifs de ces débats

les éléments techniques et financiers des deux projets.

X. – Un décret en Conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.

Article 4

Les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en Conseil d'État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens des articles L.121-2 et L.121-9 du Code de l'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément au chapitre I^{er} du titre I^{er} du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I^{er} du Code de l'environnement.

Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le II de l'article 2 de la présente loi.

La commission d'enquête prévue à l'article L.123-4 du Code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été désignés comme observateurs en application du IV de l'article 3 de la présente loi.

Le dossier d'enquête publique comprend une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 précitée relatives aux grands projets d'infrastructures de transport, l'étude d'impact et l'avis

de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, prévus par l'article L.122-1 du Code de l'environnement, et le bilan du débat public défini à l'article 3 de la présente loi.

Article 5

I. – La première phrase du premier alinéa du I de l'article L.13-15 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots : « ou, dans le cas des projets ou programmes soumis au débat public prévu par l'article L.121-8 du Code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ce débat ».

II. – La procédure prévue à l'article L.15-9 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le titulaire de la déclaration d'utilité publique, de terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.

Les décrets en Conseil d'État pris en application du même article L.15-9 sont publiés dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.

Article 6

I. – Le Code de l'urbanisme est ainsi modifié :

1^{er} Le a de l'article L.213-4 est ainsi rédigé :

« a) La date de référence prévue à l'article L.13-15 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est :

« – pour les biens compris dans le périmètre d'une zone

d'aménagement différé :

« i) la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire ;

« ii) la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité ;

« iii) dans tous les cas, la date du dernier renouvellement de l'acte créant la zone d'aménagement différé ;

« – pour les biens non compris dans une telle zone, la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols, ou approuvant, révisant ou modifiant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien ; »

2^o À l'article L.212-2 et au dernier alinéa de l'article L.212-2-1, les mots : « quatorze ans » sont remplacés par les mots : « six ans renouvelables ».

II. – Les zones d'aménagement différé créées avant l'entrée en vigueur de la présente loi prennent fin six ans après cette entrée en vigueur ou, si ce délai est plus court, au terme du délai de quatorze ans prévu à l'article L.212-2 du même Code dans sa rédaction antérieure à la présente loi.

Le texte complet de la loi peut être consulté sur le site

www.debatpublic.fr

CNDP
20, avenue de Ségur - 75007 Paris
www.debatpublic.fr

Document édité à 3500 exemplaires

Photo de couverture: Vincent Kowalski
pour État d'esprit

Photographies: Raphaël Dautigny
et Jean-Robert Loquillard
Illustrations: Camille Priol
Design graphique: Lowe Editorial
Impression: imprimerie Comelli

Logo FSC
à venir

Numéro ISSN: 2110-1485



20, avenue de Ségur
75007 Paris
Tél: 01 42 19 20 26
Fax: 01 42 19 17 90

—
www.debatpublic.fr