

Le Président

COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP DU 7 SEPTEMBRE 2005.

Lors de la réunion du 7 Septembre 2005, la Commission nationale du débat public a pris les décisions suivantes :

I – Nouvelle saisine.

1 – Projet A32.

La Commission nationale a été saisie le 22 Juillet 2005 par le Ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer du projet de liaison autoroutier A32 en application de l'article L121-12 du Code de l'environnement, un débat public ayant déjà été organisé sur ce projet il y a plus de cinq ans. La loi précise que, dans ce cas, la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles.

En l'occurrence, la Commission nationale a constaté que cette condition n'était pas remplie en prenant en considération les éléments suivants :

- le débat public sur le projet d'autoroute A32 qui a eu lieu du 9 Mars au 22 Juin 1999 s'est déroulé selon les prescriptions de la loi du 2 Février 1995 qui ne prévoyait pas l'obligation pour le maître d'ouvrage de faire connaître après le débat public la suite qu'il entend donner à son projet, obligation prévue depuis lors par la loi du 27 Février 2002 et figurant désormais à l'article L.121-13 du code de l'environnement ; ainsi aucun acte de la puissance publique n'a défini dans le prolongement du débat public les conclusions qu'en tirait le maître d'ouvrage,
- les schémas multimodaux de services collectifs de transport arrêtés par décret du 18 Avril 2002 indiquaient pour la région Grand Est et dans l'objectif d'assurer la fluidité des axes Nord-Sud :

« En outre, compte tenu de la dégradation des conditions de circulation, de sécurité et d'environnement constatée sur l'autoroute A31, poursuivre les démarches engagées afin :

** d'une part, de promouvoir les solutions, prioritairement de création ou d'amélioration de desserte en transports collectifs, à mettre en œuvre pour répondre à la croissance du trafic local du sillon mosellan ;*

** d'autre part, d'étudier, puis de mettre en œuvre les solutions de nature à répondre à l'augmentation du trafic de transit et d'échange, en privilégiant une approche multimodale et les alternatives permettant d'éviter le sillon mosellan, en concertation avec les partenaires transfrontaliers, en accélérant l'aménagement d'un itinéraire de fret ferroviaire nord-sud pouvant comporter de nouvelles sections et en préservant la réalisation d'aménagements routiers de capacité suffisante destinés à écarter les trafics de transit des zones urbaines traversées par l'autoroute A31 et complétant l'aménagement des voies existantes » ; mais ces schémas ont été supprimés par une ordonnance du 8 Juin 2005,*

- le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 Décembre 2003 a décidé d'inscrire le projet d'A32 dans les cartes de planification des infrastructures nationales de transport à long terme et d'en poursuivre les études,

- les motivations du projet, telles que décrites par le dossier de saisine, restent celles qui justifiaient le projet soumis au débat public : l'insuffisante qualité de service et de sécurité et les perspectives de saturation de l'A31, l'insuffisante réponse apportée par les modes de transport alternatifs à la route malgré leur niveau actuel et leurs développements attendus (compte tenu notamment des travaux inscrits dans le contrat de plan Etat-région 2000-2006),

- enfin les objectifs du projet restent également les mêmes : dégager de l'A31 l'essentiel du trafic de transit afin de lui redonner son rôle de desserte des pôles urbains et des zones d'activité du sillon mosellan.

La Commission nationale a relevé en outre que le parti d'aménagement décrit par le dossier, qui résulte des dernières phases de concertation menées de 2003 à 2005, est constitué, dans ses différentes sections, par des fuseaux ou portions de fuseau qui figuraient tous parmi les variantes présentées dans le dossier du débat public de 1999.

Elle a donc décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32.

Le Commission nationale indique d'autre part que le compte-rendu et le bilan du débat public de 1999 seront prochainement consultables sur son site Internet (www.debatpublic.fr).

II – Débats décidés.

1/ Projet ITER en Provence.

M. Patrick LEGRAND, Président de la commission particulière, indique que le Commissariat à l'Energie Atomique lui a adressé fin Juillet puis fin Août deux versions successives du projet de dossier destiné au débat ; la commission particulière, ranimée depuis la décision de la CNDP du 6 Juillet dernier, les étudie et engage parallèlement la préparation du débat public.

2/ Projet de LGV PACA.

M. Philippe MARZOLF, président de la commission particulière du débat public, présente à la Commission nationale le compte-rendu du débat public qui s'est achevé le 8 Juillet 2005. Le Président MANSILLON donne connaissance à la Commission nationale du contenu de son bilan.

Grâce à une très large information avant et pendant le débat public et une très bonne couverture par la presse régionale et locale, le public dans toute sa diversité s'est montré très intéressé par le projet et a participé activement à ce débat à la fois par sa présence aux 39 réunions publiques (presque 8000 participants), par sa fréquentation du site Internet (35 000 connexions), par le nombre de questions posées (presque 1200), le nombre de contributions adressées (plus de 300 dont 55 ont été retenues par la CPDP pour être publiées sous forme de cahiers d'acteurs). Il est à noter qu'un des trois départements concernés le Var, où se sont manifestées les plus nettes oppositions, a fourni à lui seul 50 % des participants.

Les apports du débat public sont à la fois très riches et très divers, parce que le débat a présenté des caractéristiques différentes d'une partie de la région à l'autre et parce qu'il a contribué à faire évoluer les positions de certains acteurs.

L'opportunité de la ligne nouvelle, qui est affirmée avec force dans les Alpes-Maritimes, est reconnue assez largement ailleurs, avec l'exception du Centre-Var qui, au contraire, en conteste le principe même ; mais partout elle est liée de façon étroite au développement prioritaires des liaisons intra-régionales ; trois familles de projets sont ainsi ressorties des débats : une LGV desservant Nice le plus directement possible, une LGV desservant en ligne les trois principales agglomérations de la région, le projet porté par des associations locales privilégiant des liaisons régionales rapides utilisant le réseau existant.

Il faut ajouter que beaucoup ont souligné la nécessité que le projet soit inspiré par des préoccupations d'aménagement du territoire, que de nombreuses interventions ont porté sur la nécessité de préserver un environnement naturel particulièrement riche, qu'une forte demande s'exprime en faveur de la desserte des centres villes par opposition aux gares nouvelles ; qu'enfin le problème du financement du projet a suscité de multiples questions auxquelles il n'a été répondu que partiellement.

Ce compte-rendu et ce bilan seront rendus publics le 8 Septembre et présentés à une réunion des acteurs puis à l'occasion d'une conférence de presse tenue conjointement par MM. MANSILLON et MARZOLF. Le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, disposera donc jusqu'au 8 Décembre 2005 pour faire connaître publiquement la suite qu'il donne à ce projet.

3/ Projet de liaison routière entre Grenoble et Sisteron.

Après sa suspension pendant un mois, le débat public a repris le 23 Août, avec des réunions publiques particulièrement suivies. En l'absence de M. RUEZ, président de la commission particulière, M. MANSILLON donne connaissance des demandes d'expertises complémentaires reçues par la CPDP de la part d'associations et de la proposition de M. RUEZ : considérer que certaines demandes sont justifiées mais relèvent plutôt d'études complémentaires, qu'il demande au maître d'ouvrage, et retenir la demande qui consiste à

auditer les modèles et les postulats de base de la construction des logiciels utilisés par le maître d'ouvrage pour effectuer les précisions de trafic.

La Commission nationale, retenant cette proposition, décide de confier à un expert indépendant cette étude dont le cahier des charges serait le suivant : - évaluer la validité du modèle retenu par la DRE pour ses prévisions de trafic à l'horizon 2020, - inventorier les modèles existants utilisés par des organismes similaires, - apprécier, par une étude comparative, la pertinence de ces différents modèles.

4/ Projet de LGV Bordeaux-Toulouse.

La période de suspension du débat public depuis le 14 Juillet n'a pas été inactive :

- il a été répondu fin Juillet aux demandes d'information plus précise sur les communes concernées par les différents couloirs possibles de passage de la LGV : une liste des communes concernées a été adressée aux demandeurs et une carte détaillée a été adressée aux collectivités concernées et mise sur le site Internet ; elle sera encartée dans le journal du débat n° 2.
- envoi fin Août de ce journal et des cinq premiers cahiers d'acteurs ; cinq autres sont en cours de préparation.
- utilisation de la période d'été pour répondre à l'essentiel des presque 800 questions reçues.

De leur côté, plusieurs collectivités et associations du Sud-Gironde ont exprimé leur opposition à l'éventuel passage de la LGV dans leur petite région.

Le débat est relancé par les conférences de presse tenues par M. DEMANGE à Toulouse et Bordeaux le 2 Septembre.

5/ Projet de contournement Est de Rouen.

De la même façon, la CPDP a mis à profit l'interruption du débat pour répondre à une grande partie des questions reçues. De nombreuses contributions ont été reçues et déjà une quarantaine ont été mises sur le site Internet.

M. GACHELIN, président de la commission particulière, a annoncé la relance du débat par sa conférence de presse du 5 Septembre.

6/ Projet de centrale électronucléaire « tête de série EPR » à Flamanville.

La CPDP poursuit la préparation du débat public ; elle a en particulier travaillé avec la CPDP chargée du projet de THT Cotentin-Maine sur l'organisation de leurs réunions communes.

7/ Projet THT Cotentin-Maine.

La CPDP poursuit la préparation du débat public ; elle a en particulier travaillé avec la CPDP chargée du projet d'EPR sur l'organisation de leurs réunions communes.

8/ Options générales en matière de gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue.

L'ouverture du débat public le 12 Septembre prochain a été annoncée par la conférence de presse tenue par M. Georges MERCADAL, président de la commission particulière, le 1^{er} Septembre, annonce bien reprise par la presse nationale.

Il est rappelé que le débat commencera par les auditions du public dans les zones concernées par des projets liés à la gestion des déchets radioactifs (Meuse – Haute-Marne, Vallée du Rhône, Manche).

Rappelant que ce débat public sera le premier utilisant la possibilité nouvelle offerte par la loi du 27 Février 2002 et portant, non pas sur un projet d'équipement, mais sur des options générales, c'est-à-dire sur une problématique, la Commission nationale souhaite que, malgré les réticences exprimées par certains, ces auditions comme toutes les réunions publiques qui suivront bénéficient d'une large participation du public.

9/ Projet de contournement routier de Nice.

Le projet de dossier du débat n'a pas encore été transmis par le maître d'ouvrage. M. COQUET, président de la commission particulière, pense pouvoir le présenter à la CNDP du 5 Octobre.

10/ Projet d'extension du tramway des Maréchaux.

Sur proposition de M. Hubert BLANC, la Commission particulière est complétée par la désignation de M. Pierre-Louis DOUCET.

D'autre part, M. MANSILLON donne connaissance de la lettre reçue du Président du Conseil régional Ile-de-France et du Maire de Paris annonçant que le Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) devrait, dès que son nouveau Conseil d'administration sera constitué, modifier le périmètre d'extension du projet de tramway.

En effet, la décision du Comité International Olympique du 6 Juillet dernier modifie de façon importante le contexte d'un projet qui se plaçait initialement dans la perspective d'accueil des Jeux Olympiques en 2012 ; de ce fait, si l'extension du tramway à l'Est (de la Porte d'Ivry à la Porte de la Chapelle) demeure pleinement d'actualité, la réalisation de l'extension à l'Ouest (Pont du Garigliano – Porte d'Auteuil) se trouve reportée à un terme non défini.

11/ Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

Sur proposition de M. Philippe MARZOLF, M. Paul VIALATTE est nommé membre de la CPDP sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'axe languedocien.

III – Questions diverses.

1/ Projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes.

M. MANSILLON donne connaissance des documents transmis par le Préfet de région Pays de la Loire à la suite des travaux du comité de pilotage du projet ; il signale les actions d'information destinées à la population et en particulier aux riverains (site Internet, permanences téléphoniques, rendez-vous et document diffusé à plusieurs milliers d'exemplaires qui décrit l'évolution du projet).

2/ Projet d'aménagement routier Bretagne-Anjou.

M. MANSILLON donne connaissance à la Commission nationale des lettres reçues des Présidents du Conseil Général d'Ille et Vilaine et du Conseil Général de Maine et Loire : à la suite de la décision de la CNDP du 8 Septembre 2004 décidant de ne pas organiser de débat public mais de recommander aux deux maîtres d'ouvrage de mener une concertation avec les populations concernées notamment sur la section intéressant la forêt d'Araize, il a été décidé de retirer cette section du dossier d'enquête publique et les deux Conseils Généraux sont convenus d'organiser une nouvelle concertation sur ce secteur à compter de l'automne 2005.

Le Président

Yves MANSILLON