

CNDP 2002 – 2009

Synthèse des débats & des concertations recommandées



cndp
Commission nationale
du débat public



Sommaire

Avant propos

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

En complément du rapport d'activité qui relate les saisines et projets de l'année en cours, ce volume propose une liste exhaustive des débats publics et des concertations recommandées dont la Commission nationale a décidé l'organisation.

Présenté sous forme de fiches synthétiques, l'ensemble des projets de 2002 à 2009, y sont répertoriés. Les saisines antérieures à 2002 ont été prises en compte lorsque les débats publics ou concertations n'ont été engagés qu'après novembre 2002. Les projets sont classés dans l'ordre chronologique de la date de saisine. Le lecteur peut ainsi consulter rapidement le projet qui le concerne.

Un index en fin de volume permet de se repérer aisément.

1. Synthèse des débats publics

P. 3

1.1 Débats confiés à une Commission particulière du débat public

P. 4

1.2 Débats confiés au maître d'ouvrage

P. 40

1.3 Débats sur des options générales

P. 44

2. Synthèse des concertations recommandées

P. 47

3. Index

P. 71



Synthèse des débats publics



Projet de réservoir de soutien d'étiage de Charlas

Date et auteur de la saisine

Le **6 août 1997** par l'association France Nature Environnement.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

Le **15 mai 2001**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet, et d'en confier l'animation à une Commission particulière ; lors de sa séance du 9 juillet, elle a désigné Monsieur Arnaud Mandement, président de la Commission particulière. Michel Angot, Jean-Stéphane Devisse, Jean-Claude Flamant, François Gazelle, Roger Peiffer, Jean-Claude Sabin ont été nommés membres de cette CPDP.

Déroulement du débat public

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

Le déroulement du débat et les outils d'information comme un site Internet, un journal périodique, un dépliant accompagné d'une carte T ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant les phases d'information et de débat, dix réunions publiques ont été organisées, quatre numéros de la *Lettre du débat* diffusés, deux cahiers d'acteurs édités et diffusés. Suite à la demande de la fédération UMINATE présentée par la CPDP, la CNDP a décidé le 8 décembre 2003 de diligenter une expertise complémentaire portant sur la faisabilité des études nécessaires à la mise en évidence

des résultats possibles et de faisabilité d'un plan de diminution des consommations en eau par l'irrigation, telle que prévue par l'article 11 du PDRN, à l'échelle de la Garonne.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le SMEAG devait donc faire connaître sa décision sur la poursuite du projet avant le 19 mai 2004. Mais compte-tenu des élections cantonales et régionales des 21 et 28 mars 2004, les membres du SMEAG, représentants de ces collectivités, ont dû faire l'objet d'une nouvelle désignation au Comité syndical par ces assemblées renouvelées. Le nouveau comité syndical s'est ainsi réuni le **23 juin 2004**, date à laquelle a été prise une délibération quant à la poursuite du projet. Le SMEAG a décidé « de la réalisation des études préalables et nécessaires, notamment toutes études complémentaires permettant des économies d'eau dans la mesure où le Syndicat mixte sera confirmé en qualité de maître d'ouvrage effectif dans le cadre de décisions prises par l'État et par les Collectivités territoriales concernées pour assurer la poursuite du projet ».

Par lettre du **14 novembre 2007**, le président du conseil général de Haute-Garonne a informé la Commission nationale que l'assemblée départementale membre du Syndicat mixte d'études et d'aménagement de la Garonne a pris l'initiative de confier au bureau d'études SOGREAH une étude complémentaire dont les résultats ont été rendus publics. Les objectifs de cette expertise consistaient à trouver les meilleurs moyens à la fois de la gestion et de la mobilisation pour ne pas recourir à la solution radicale du barrage réservoir de Charlas. Elle a été versée au dossier. L'ensemble de ces éléments a été intégré au Plan de gestion d'étiage Garonne-Ariège en phase de révision-actualisation.

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

Date et auteur de la saisine

Le **17 janvier 2001** par l'Union française contre les nuisances des aéronefs.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 450 millions d'euros, consiste à aménager sur le site de Notre Dame-des-Landes un nouvel aéroport destiné à remplacer celui de Nantes-Atlantique.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **7 novembre 2002**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **15 décembre 2002 au 15 avril 2003**. Suite à une demande d'expertise complémentaire, la CNDP a décidé le 8 janvier 2003 d'engager cette expertise, et le 5 mars a décidé de prolonger le débat jusqu'au **28 mai 2003**.

Le déroulement du débat et les outils d'information comme un site Internet et des courriers d'information, ont permis d'informer tous les publics concernés. Pendant ces cinq mois et demi de débat, 16 réunions ont été mises en place, 1 860 interventions écrites ont été déposées, 13 cahiers d'acteurs ont été édités par la CPDP.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

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

Suivi du débat public

Le 18 novembre 2004, le préfet de la région Pays de la Loire a informé la CNDP du dispositif d'information mis en place depuis mars 2004 (un site Internet, une permanence téléphonique, prises de rendez-vous). Par la suite, le préfet de la Région Pays de la Loire a continué à tenir la CNDP informée des travaux du Comité de pilotage.

Enquête publique

Elle s'est déroulée du **18 octobre au 30 novembre 2006**.

Décret d'utilité publique

Le Décret d'utilité publique relatif à la réalisation du projet d'aéroport du Grand Ouest à Notre-Dame-des-Landes a été publié au *Journal officiel de la République française* du **10 Février 2008**.

Projet de ligne électrique à haute tension entre Lyon et Chambéry

Date et auteur de la saisine

Le **30 août 2001** par le ministre de l'Aménagement du territoire et de l'Environnement et le secrétaire d'État à l'Industrie.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 90 millions d'euros, consiste à renforcer le réseau 400 000 volts en remplaçant la ligne à un circuit entre les postes de Chaffard, dans l'est de l'agglomération lyonnaise, et de Grande Ile, au sud de Chambéry, par une ligne à deux circuits.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

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

Le déroulement du débat et les outils d'information comme un site Internet, un système de questions-réponses, des permanences ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant les phases d'information et de débat, neuf réunions publiques ont été organisées, cinq numéros de la *Lettre du débat* diffusés, quatre cahiers d'acteurs édités et diffusés.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **25 mai 2003**.

Le débat a été retardé par les évolutions juridiques et les événements politiques du moment (élections présidentielles puis législatives). La nomination des nouveaux membres de la Commission nationale est intervenue en septembre et octobre 2002, le décret d'application de la nouvelle loi a été publié en octobre 2002, dispositions qui ont enfin permis d'engager le débat fin novembre 2002. Malgré ces débuts qui ont maintenu en fonction les membres de la Commission particulière de façon exceptionnelle durant près de 15 mois, le débat s'est déroulé sans difficultés. Les acteurs économiques et institutionnels se sont exprimés. Le public a participé. Contrairement à d'autres projets de lignes THT, ce projet n'a pas suscité de vives contestations. Les questions ont été souvent pertinentes et il a semblé que le public, assuré d'être entendu dans le cadre d'un dispositif nouveau, a fait confiance et s'est exprimé loyalement.

Décision du maître d'ouvrage

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

Décret d'utilité publique

Le décret d'utilité publique a paru au *Journal officiel de la République française* le **1^{er} mars 2006**.

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

Mise en service

La mise en service de la ligne a eu lieu le **15 octobre 2007**.

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

Date et auteur de la saisine

Le **28 novembre 2001** par l'association France nature environnement.

Descriptif du projet

Ce projet porté par Réseau de Transport d'Électricité, d'un coût prévisionnel de 83 millions d'euros, consiste en la création d'une nouvelle ligne à deux circuits de 400 000 volts entre Baixas et Bescano pour améliorer la sécurité de fonctionnement du réseau d'interconnexion français et espagnol.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

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

Compte-rendu et bilan

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

La particularité de ce débat tient en la forte opposition de principe à tout projet de ligne THT, exprimée localement avant même son ouverture officielle. Ce rejet a créé un climat d'incrédulité à l'encontre même du processus de débat public. En effet une position rarement exprimée consistait à remettre en cause l'utilité d'un débat public dès lors qu'était niée celle du projet. Cette conjoncture soupçonneuse et passionnée n'a pas cependant empêché le débat d'être mené à son terme dans de bonnes conditions.

Décision du maître d'ouvrage

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

Les conclusions du débat ont conduit à étudier des solutions alternatives au projet initial de ligne aérienne. RTE a décidé, suite aux recommandations du ministère de l'Industrie, de ne pas mener à bien ce projet tel qu'il avait été soumis au débat public. Il n'y a donc pas eu d'enquête publique dans les cinq ans suivant le débat de 2003.

La Commission nationale a donc été ressaisie par RTE le **7 octobre 2008**, conformément à l'article L.121-12 du Code de l'environnement, du projet d'interconnexion électrique à très haute tension entre la France (poste électrique de Baixas) et l'Espagne (poste électrique de Santa Llogaia), différant du précédent en ce qu'il prévoyait l'enfouissement partiel de la ligne. Le **27 juin 2008**, lors du sommet franco-espagnol de Saragosse, les gouvernements français et espagnols ont entériné cette proposition dans le cadre de l'accord de coopération sur l'interconnexion électrique. La CNDP a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet lors de sa séance du **5 novembre 2008**, mais a recommandé à RTE d'organiser une concertation sur ce projet modifié de manière substantielle, conformément à l'article L.121-12 du Code de l'environnement (voir fiche correspondante p. 66).

Projet de liaison ferroviaire directe entre Paris et Roissy

Date et auteur de la saisine

Le **12 décembre 2002** par Réseau Ferré de France.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **2 juillet 2003**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **25 août au 15 décembre 2003**. Les outils d'information comme un site Internet, un journal périodique, des courriers d'information, des stands et présentoirs, des conférences de presse, des permanences ont permis d'informer tous les publics concernés. 23 réunions publiques ont été organisées, 4 numéros du *Journal du débat*, 11 cahiers d'acteurs édités et diffusés, plus de 1100 questions posées par écrit.

Dès l'ouverture du débat, plusieurs acteurs ont présenté des alternatives au projet du maître d'ouvrage. Le 8 octobre 2003, la CNDP a décidé de commander un dire d'expert complémentaire, portant sur la pertinence et la faisabilité de deux tracés alternatifs proposés par des acteurs.

Compte-rendu et bilan

Le compte rendu et le bilan du débat public ont été rendus publics le **13 février 2004**.

Décision du maître d'ouvrage

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

Suivi du débat public

Le **5 février 2005**, RFF a réuni tous les acteurs pour leur faire part de sa décision de retenir en définitive la solution « Virgule ».

Ce projet est un bon exemple de l'intérêt du débat public pour le maître d'ouvrage et de son écoute des acteurs du débat. Il a été déclaré d'utilité publique le **19 décembre 2008**. Sa mise en service est prévue en 2016.

Projet de contournement autoroutier de Bordeaux

Date et auteur de la saisine

Le **28 janvier 2003** par le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 460 à 900 millions d'euros, consiste en la création d'une autoroute à péage, à deux doubles voies à chaussées séparées, branchée sur l'ensemble A10-RN10 et contournant Bordeaux par l'ouest ou par l'est. Le ministre des Transports a souhaité que le gouvernement soit éclairé sur trois interrogations : l'opportunité d'un contournement autoroutier, si oui, par l'ouest ou par l'est et sous quelles conditions.

Suites données par la CNDP

En séance du **5 mars 2003**, la CNDP a considéré que ce projet devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même ; elle a décidé de confier l'animation de ce débat à une Commission particulière et d'en nommer président Monsieur Dominique Moyen. Joël Aubert, Philippe Mathis, André Pointud, Benoît Mornet et Pierre Sadran ont été nommés membres de cette CPDP.

Déroulement du débat public

Le **2 juillet 2003**, la CNDP a jugé le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a approuvé le calendrier du **15 septembre 2003 au 15 janvier 2004**. Des difficultés dans la passation des marchés ont amené à un report de l'ouverture du débat au 2 octobre 2003. Les outils d'information, comme un site Internet, un système de questions-réponses, des conférences de presse et un sondage ont permis d'informer tous les publics concernés. Six réunions publiques ont été organisées, deux numéros du *Journal du débat* diffusés, des « paroles

d'acteurs » éditées et diffusées. L'annonce des décisions du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire du 18 décembre 2003, concernant les grandes infrastructures de transport a motivé la démission de tous les membres de la Commission particulière, sauf de son président, le **31 décembre 2003**. Lors de la séance du 7 janvier 2004, la Commission nationale a pris acte de la position adoptée par la CPDP de cesser l'animation du débat, et a pris note que son président Dominique Moyen restait en exercice, et dresserait le compte-rendu du débat. Puis, considérant qu'il convenait de marquer concrètement l'achèvement du débat, la CNDP a mandaté son Bureau pour organiser et tenir une réunion d'explication et de synthèse le 15 janvier 2004.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

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

Suivi du débat public

Le **15 février 2007**, le Tribunal administratif de Bordeaux a annulé la décision du ministre des Transports qui a fait appel.

Projet de liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique

Date et auteur de la saisine

Le **19 février 2003** par le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **10 septembre 2003**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat et en a fixé le calendrier du **29 septembre 2003 au 20 janvier 2004**. Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, un système de questions-réponses, des conférences de presse ont permis d'informer tous les publics concernés. 18 réunions publiques ont été organisées, cinq numéros du *Journal du débat*, huit cahiers d'acteurs édités et diffusés.

À la demande de la CPDP, la CNDP a décidé le **3 décembre 2003** de faire réaliser une expertise complémentaire, visant à fournir une analyse des pertinences des scénarios d'évolution du trafic routier sur le réseau de l'aire d'étude du projet à l'horizon 2020.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

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

Suivi du débat public

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

Projet d'implantation du réacteur thermonucléaire expérimental sur le site de Cadarache : ITER

Date et auteur de la saisine

Le **28 avril 2003** par la ministre déléguée
à la Recherche et aux Nouvelles Technologies.

Descriptif du projet

Ce projet d'implantation du réacteur thermo-nucléaire expérimental (ITER), d'un coût prévisionnel de 4 570 millions d'euros, est destiné à démontrer, dans une machine unique, la faisabilité scientifique et technique de la production d'énergie par la fusion nucléaire par confinement magnétique. Le maître d'ouvrage n'étant pas connu, c'est l'État français qui a été désigné personne publique responsable du projet.

Suites données par la CNDP

Le **2 juillet 2003**, la Commission nationale du débat public a décidé l'organisation d'un débat public, et en a confié l'animation à une Commission particulière, présidée par Monsieur Patrick Legrand. Ont été nommés membres de la CPDP les personnalités suivantes : Mesdames Michèle Attar (remplacée le 4 janvier 2006 par Madame Carole Guihaumé), Isabelle Giri, Patricia Jean-Drouart, Messieurs Yves François, Didier Houi et Hervé Le Guyader.

Déroulement du débat public

Compte tenu des reports successifs de la décision internationale définitive sur le choix de l'implantation du projet, la CPDP a suspendu son activité du 3 mars 2003 à juin 2005. L'accord international conclu le 28 juin 2005 ayant retenu le site de Cadarache pour accueillir le projet ITER, la Commission nationale a décidé lors de sa séance du 6 juillet 2005 la reprise de la préparation du débat public et pour cela de ranimer l'activité de la CPDP.

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

Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus de réunion ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés. Durant le débat, quinze réunions publiques ont été organisées au niveau régional et national.

Compte-rendu et bilan

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

Le débat a pu porter sur tous les aspects : la machine et ses justifications, mais aussi ses enjeux à long terme et ses effets dans la région. Il a permis de préciser le rôle des différentes personnes publiques, nationales ou internationales, responsables du projet. Enfin, un accord s'est exprimé pour recevoir ITER en Provence.

Décision du maître d'ouvrage

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

Projet de doublement du pôle conteneurs du môle Graveleau à Fos-sur-Mer, « Fos 2 XL »

Date et auteur de la saisine

Le **4 décembre 2003** par le Port Autonome de Marseille.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

Le **4 février 2004**, la Commission nationale a considéré en raison des enjeux économiques, des impacts sur le milieu naturel et des conséquences sur l'évolution des trafics routier, ferroviaire et fluvial à proximité du port que comporte le projet présenté, qu'il y avait lieu d'organiser un débat public, et en a confié l'animation à une Commission particulière. Le **3 mars 2004**, la CNDP a désigné Monsieur Georges Mercadal comme président de la CPDP, et a nommé les membres suivants : Messieurs Jean-Stéphane Devisse et Claude Leroi.

Déroulement du débat public

Le **7 avril 2004**, la CNDP a jugé le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public ; elle a approuvé le calendrier du débat et en a fixé le début au **14 avril 2004** et la fin au **25 juin 2004**. Les outils d'information et d'expression comme un site Internet interactif, des réunions publiques (deux auditions et cinq tables rondes organisées dans différentes communes des Bouches du Rhône), un système de questions-réponses, trois journaux du débat, et des cahiers d'acteurs ont été mis en place.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Conformément aux dispositions de l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le Port Autonome de Marseille a transmis copie de la délibération prise le **24 septembre 2004** à la CNDP, par laquelle le conseil d'administration a approuvé la décision de donner suite au projet Fos 2 XL et a approuvé les conclusions tirées de ce débat public, ainsi que les différents engagements pris par le directeur général lors de la séance de clôture quant aux conditions de poursuite du projet.

Projet de liaison routière entre Grenoble et Sisteron

Date et auteur de la saisine

Le **8 janvier 2004** par le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel compris entre 1 220 et 1 685 millions d'euros, consiste en la réalisation d'une liaison routière constituant le prolongement de l'autoroute A51 Marseille-La Saulce et de l'autoroute A51 Grenoble-Col du Fau. Les différentes solutions de liaison entre Grenoble et Sisteron (soit l'aménagement des routes existantes, soit la réalisation d'une autoroute passant par Lus-La-Croix Haute, soit enfin la réalisation d'une autoroute passant à l'Est de Gap) permettraient de contribuer à la fluidité des déplacements nord-sud et de desservir des territoires alpins actuellement mal irrigués.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **6 avril 2005**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier : du **7 juin au 26 juillet et du 23 août au 20 octobre 2005**.

Les outils d'information, comme un site Internet, une diffusion du dossier de communication de presse et diverses invitations d'experts ont permis d'informer tous les publics concernés. Vingt-quatre réunions publiques ont été organisées. Une trentaine de cahiers d'acteurs et trois numéros du *Journal du débat* ont été diffusés. Le 7 septembre 2005, la CNDP a approuvé

la demande d'expertise complémentaire.

L'étude confiée à un expert indépendant a porté sur l'évaluation de la validité du modèle retenu par la DRE pour ses prévisions de trafic à l'horizon 2020, sur l'inventaire des modèles existants utilisés par des organismes similaires et sur la pertinence de ces différents modèles par une étude comparative.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été publiés le **19 décembre 2005**. Tout le monde s'est accordé sur l'urgence à améliorer la liaison Grenoble-Sisteron aussi bien pour des raisons de sécurité qu'économiques.

Décision du maître d'ouvrage

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

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

Date et auteur de la saisine

Le **8 avril 2004** par Réseau Ferré de France.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé entre 3,5 et 5 milliards d'euros, consiste à réaliser la ligne à grande vitesse entre Marseille, Toulon et Nice. Trois scénarii sont envisagés. Le premier inscrit la LGV PACA dans le prolongement de la LGV Méditerranée et desservirait successivement les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice, puis l'Italie selon un axe de desserte distinct. Le deuxième scénario privilégie le raccordement de la LGV PACA à la LGV Méditerranée au nord de Marseille et desservirait successivement les agglomérations de Toulon et de Nice selon deux axes de dessertes distincts. Quant au troisième scénario, la LGV PACA relierait les agglomérations de Marseille, Toulon et Nice selon trois axes de dessertes distincts.

Suites données par la CNDP

Le **5 mai 2004**, la Commission nationale du débat public a considéré qu'il y avait lieu d'organiser un débat public sur ce projet ; elle en a confié l'animation à une Commission particulière, sous la présidence de Monsieur Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP. Mesdames Annie Canis-Miletto, Dominique de Lauzières, Messieurs Didier Corot, Olivier Klein et Alain Ohrel ont été nommés membres de cette CPDP.

Déroulement du débat public

Le 2 février 2005, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **21 février 2005 au 21 juin 2005**. Durant les phases d'information et de débat, 28 réunions publiques ont été organisées (dont trois générales, six thématiques, 13 de proximité, trois auditions publiques et trois de synthèse) ; des ateliers pédagogiques et des registres d'expression du public ont également été mis en place. Le 11 mai 2005,

la CNDP a approuvé la demande d'expertise complémentaire sur les études réalisées précédemment par RFF. Le débat a été prolongé jusqu'au **8 juillet 2005**.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **8 septembre 2005**. L'opportunité de la ligne ayant été très largement validée au cours du débat et au-delà des divergences sur le tracé, le débat a fait émerger différentes conceptions de l'aménagement du territoire concerné.

Décision du maître d'ouvrage

Le **6 décembre 2005** le conseil d'administration de RFF a tiré les conclusions du débat public et a approuvé la poursuite de la ligne à grande vitesse PACA. Il a estimé nécessaire d'approfondir la comparaison des différentes solutions en prenant pour solution de référence la LGV desservant successivement les métropoles littorales ; ces études auront pour but de préciser le temps de parcours, les dessertes et les avantages socio-économiques, avant d'arrêter le fuseau définitif.

Suivi du débat public

RFF a mis en place un dispositif de suivi du débat public qui comporte notamment une charte de la consultation des acteurs et d'information du public. Sur sa demande, la CNDP a nommé le 26 juillet 2006 Philippe Marzolf, garant du respect de ces engagements. Depuis lors, RFF a organisé des groupes de travail réguliers avec les acteurs. Le **16 juillet 2009**, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France, a rendu public sa décision de poursuivre les études de cette ligne pour préciser le tracé du corridor, évaluer les impacts techniques et financiers de la ligne et préparer l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. Cette ligne desservira les agglomérations d'Aix-en-Provence-Marseille, de Toulon et de Nice-Côte d'Azur et s'intégrera dans l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gènes.

Projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Bordeaux-Toulouse

Date et auteur de la saisine

Le **22 juillet 2004** par Réseau Ferré de France.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût global de 3,1 milliards d'euros, consiste en la réalisation d'une infrastructure ferroviaire nouvelle à grande vitesse, dédiée aux voyageurs, d'une longueur de 200 km environ à double voie, entre le sud de Bordeaux et le nord de Toulouse. Le projet prévoit la desserte des gares existantes de Bordeaux Saint-Jean, Agen, Montauban et Toulouse Matabiau, avec la possibilité de réaliser une gare nouvelle à Agen comme à Montauban. Par ailleurs, des aménagements de capacité de la ligne existante au sud de Bordeaux et au nord de Toulouse seront examinés, sans intégrer les contournements ferroviaires de Bordeaux et Toulouse dont l'examen de l'opportunité de réalisation se fera ultérieurement.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **6 avril 2005**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier : du **8 juin au 14 juillet** et du **1^{er} septembre au 18 novembre 2005**. Durant les phases d'information et de débat, quatre réunions publiques d'information, six réunions thématiques, deux réunions de travail et quatre réunions finales de restitution du débat ont été organisées. Par une décision en date du 2 novembre 2005, la CNDP a décidé de prolonger le débat jusqu'au **25 novembre 2005**.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Le **13 avril 2006** le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a rendu publique sa décision de poursuivre les études relatives au projet en recherchant la meilleure intégration de l'ouvrage dans les territoires qu'il doit traverser, avec le souci du respect de l'environnement et des activités économiques, notamment agricoles, viticoles et sylvicoles.

Suivi du débat public

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

Projet de contournement routier Est de Rouen

Date et auteur de la saisine

Le **17 septembre 2004** par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

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

Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, la carte T, les cahiers d'acteurs et le *Journal du débat* ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant les phases d'information et de débat, deux

réunions générales, cinq réunions thématiques, six réunions territoriales sur le tracé du contournement, deux auditions publiques et deux conférences de presse ont été organisées.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Le ministre des Transports, de l'équipement, du tourisme et de la Mer, a transmis à la Commission nationale sa décision du **2 mars 2006** dans laquelle il retient le principe de la réalisation d'un contournement routier à l'est de Rouen sur le tracé du projet présenté au débat.

Projet de centrale électronucléaire « tête de série EPR » à Flamanville

Date et auteur de la saisine

Le **4 novembre 2004** par Électricité de France (EDF).

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé à environ 3 milliards d'euros, consiste en la construction d'une unité de production d'électricité utilisant un réacteur nucléaire de type « EPR ». Le site de Flamanville dans le département de la Manche a été retenu pour cette implantation, en complément des deux unités qui s'y trouvaient déjà.

Concernant le transport d'électricité produite, un renforcement du réseau très haute tension (THT) est nécessaire. Ce réacteur d'environ 1600 MW de la filière Réacteurs à Eau Pressurisée (REP) est le projet européen de nouveau réacteur de génération III.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **6 juillet 2005**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **19 octobre 2005 au 18 février 2006**.

Le débat s'est articulé en deux volets : un volet local et régional (correspondant au territoire d'implantation de l'ouvrage) avec cinq réunions publiques dont une commune avec le débat public THT Cotentin-Maine (voir fiche correspondante) et un volet national (parce que EPR est présenté par EDF comme une possible tête de série). La réunion de clôture a eu lieu en Basse-Normandie.

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

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **11 avril 2006**.

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

Décision du maître d'ouvrage

Le conseil d'administration d'EDF a décidé le **4 mai 2006** de poursuivre la réalisation de l'EPR à Flamanville, et, tenant compte des conclusions du débat public, a pris des engagements précis sur l'accès du public à l'information, l'accompagnement local du projet et sa participation active à la réflexion qu'a engagée la direction générale de l'Énergie sur les perspectives énergétiques nationales.

Suivi du débat public

L'enquête publique s'est déroulée du **15 juin au 31 juillet 2006** et le décret d'autorisation de création a été signé le **10 avril 2007** par le Premier ministre.

La mise en service du réacteur nucléaire est prévue en 2012.

Projet de contournement routier de Nice

Date et auteur de la saisine

Le **19 novembre 2004** par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

À l'est, le projet consisterait à réaliser au nord de Nice une nouvelle infrastructure autoroutière qui permettrait d'améliorer le trafic de transit où les enjeux en termes de fluidité et de sécurité sont majeurs; trois scénarii sont à l'étude et les coûts varient entre 500 et 2 000 millions d'euros. À l'ouest, le projet consisterait à réaliser une infrastructure soit routière, soit autoroutière. Cette option permettrait d'augmenter les capacités de franchissement du fleuve Var, de soulager l'autoroute A8, d'absorber une partie du trafic local urbain et d'améliorer l'accessibilité à Sophia-Antipolis et à ses sites d'extension.

Suites données par la CNDP

Le **5 janvier 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Monsieur Jean-Claude Coquet a été nommé président de la Commission particulière de ce débat. Messieurs Jean-Pierre Clarac, Xavier Godard, Paul Le Jan, Michel Meinardi et Jean-Pierre Zirotti en ont été nommés membres.

Déroulement du débat public

Le **5 octobre 2005**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **4 novembre 2005**

au 28 février 2006. Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un site Internet, la carte T, les cahiers d'acteurs et le *Journal du débat* ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant les phases d'information et de débat, deux réunions générales, sept réunions thématiques et territoriales sur le tracé du contournement ont été organisées. Par décision du 7 décembre 2005, la Commission nationale a décidé d'organiser

une expertise complémentaire portant sur l'intérêt comparé, la faisabilité, et le coût d'une solution alternative au projet, avec un souterrain-tracé court à l'ouest du Var et un aménagement sur place à l'est.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **26 avril 2006**.

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

Décision du maître d'ouvrage

Le **20 juillet 2006**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a rendu publique sa décision de poursuivre le principe de la réalisation du projet de contournement nord de Nice. La commande formelle de la direction générale des routes a été reçue par la direction régionale de l'équipement le 20 avril 2007. Le lancement de l'enquête publique préalable est prévu pour fin 2010/début 2011.

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

Date et auteur de la saisine

Le **30 décembre 2004** par le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **4 janvier 2006**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **23 février 2006 au 30 mai 2006**.

La diffusion des documents du débat (environ 100 000), un site Internet (8 000 visites), une exposition itinérante, les cahiers d'acteurs (8) et le *Journal du débat* (3 éditions) ont permis l'information et l'expression de la population. De plus, outre la séance d'ouverture et la réunion de synthèse, sept réunions thématiques ont été organisées et ont compté au total environ 1 700 participants.

Compte-rendu et bilan

Le **10 juillet 2006**, le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics. L'opportunité du projet a suscité, en tant que telle, assez peu d'interventions et peu d'opposition; le débat

s'est concentré sur les questions d'urbanisme (aménagement de surface) dont la CNDP avait souligné initialement qu'elles constituaient le complément indissociable de l'opération routière, sur des aspects techniques particuliers (le problème des entrées-sorties de l'axe dénivélé), sur quelques problèmes environnementaux (évacuation des fumées) et sur la question du coût et du financement, qui a fait l'objet de nombreuses critiques; sur ce dernier point, le débat public, à défaut de faire apparaître une réponse, a permis d'informer le public sur toutes les données du problème.

Décision du maître d'ouvrage

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

Projet de ligne THT Cotentin-Maine

Date et auteur de la saisine

Le **1^{er} février 2005** par Réseau Transport Electricité (RTE).

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé entre 180 et 220 millions d'euros, consiste en la création de postes électriques et de lignes électriques à 400 000 volts d'une longueur de 150 à 200 km sur les communes de Raids et Saint-Sébastien-de-Raids (Manche). Le poste électrique d'arrivée devra être raccordé à la ligne existante.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

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

Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus de réunion ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés. Durant le débat, trois réunions de lancement (Manche, Mayenne, Ille-et-Vilaine), cinq réunions thématiques (dont une commune avec le débat public sur l'EPR), des réunions de proximité et trois réunions de synthèse ont été organisées. Par décision du 2 novembre 2005, la CNDP a approuvé les aménagements apportés par la CPDP au programme du débat public. La CNDP a programmé une expertise complémentaire concernant les alternatives techniques à la ligne THT.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **20 avril 2006**.

La nécessité d'une ligne THT, dès lors que la réalisation de l'EPR était posée comme acquise, n'a pas réellement fait discussion. En revanche le débat a fait une grande place aux diverses modalités de réalisation de cette ligne. La question la plus passionnément débattue fut le problème des effets des champs électromagnétiques sur la santé humaine.

Décision du maître d'ouvrage

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

Suivi du débat public

La CNDP a pris connaissance de l'ouverture de la concertation le **6 octobre 2006** par le préfet de la Manche, visant à définir les caractéristiques et mesures d'insertion environnementale du projet ainsi qu'à apporter une information aux populations concernées. Du **2 juin au 17 juillet 2009**, le projet a fait l'objet d'une enquête publique. Considérant « que la création d'une ligne THT est indispensable pour assurer la sécurité du transport de l'électricité produite par la centrale de Flamanville, lorsque l'EPR entrera en service », la Commission d'enquête publique a décidé de donner un avis favorable au projet Cotentin-Maine. La mise en service est prévue courant 2011 pour être compatible avec les échéances du projet Flamanville 3.

Projet d'extensions du tramway T3 à Paris

Date et auteur de la saisine

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

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Par décision du **7 décembre 2005**, le dossier de la Mairie de Paris a été considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. La CNDP a fixé par cette même décision le calendrier du débat : du **30 janvier 2006 au 15 mai 2006**. Par décision du 4 janvier 2006, la CNDP a approuvé les modalités d'organisation du débat. Treize réunions publiques se sont tenues : outre les réunions d'ouverture et de synthèse, cinq réunions de proximité, cinq réunions thématiques réparties entre divers

arrondissements de Paris et quelques communes voisines. Au total, les réunions publiques ont réuni environ 1800 personnes. Les outils mis en place ont permis l'information et l'expression (400 questions, 200 avis, 25 contributions, 19 cahiers d'acteurs, environ 25 000 connexions au site Internet) de tous les publics concernés.

Compte-rendu et bilan

Le **12 juin 2006**, le bilan et le compte-rendu ont été rendus publics. Ce débat a porté sur le projet lui-même dans toutes ses composantes, mais aussi et d'abord sur sa nécessité et sur l'opportunité de la solution retenue. Il a porté sur ses liens avec les opérations de requalification urbaine envisagée, sur les enjeux et sur la nécessité de raisonner au-delà du seul cadre parisien, de prendre en compte les échanges Paris-Banlieue ou de banlieue à banlieue. En ce qui concerne les caractéristiques des aménagements, deux points ont fait l'objet de nombreuses demandes : l'accessibilité et le nombre de stations. Les impacts pendant le chantier et les conséquences du tramway après la mise en service ont également été traités.

Décision du maître d'ouvrage

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France a rendu public le **20 septembre 2006** sa délibération quant à la poursuite du projet. Le STIF a décidé de poursuivre les études nécessaires à la réalisation du projet d'extension du tramway T3 sur le tracé Porte-d'Ivry - Porte-de-la-Chapelle et d'approfondir les études sur plusieurs points qui ressortaient du débat public : le tracé entre Porte-de-Pantin et Porte-de-la-Villette, la localisation et le nombre des stations...

Suivi du débat public

L'enquête publique a eu lieu du **18 avril au 7 juin 2008**. Les travaux ont commencé au début de l'année 2010.

Projet de prolongement de l'autoroute A12

Date et auteur de la saisine

Le **6 juin 2005**, par le ministère des Transports, de l'Équipement, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **1er février 2006**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **3 mars au 17 juin 2006**.

Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un dépliant d'information, un site Internet, les 19 cahiers d'acteurs, deux numéros du *Journal du débat*, une exposition itinérante et le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ont permis l'information et l'expression (1255 questions, 1 551 avis, 145 contributions) de tous les publics concernés. Dix réunions se sont tenues dont huit réunions thématiques et deux auditions publiques. Le 5 avril 2006,

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

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a rendu publique le **24 octobre 2006** sa décision de retenir le principe d'un prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi en section courante à 2x3 voies jusqu'à l'échangeur avec la RD58, puis à 2x2 voies, élargissable à 2x3 voies, selon le tracé dit 2C' du dossier du débat. De plus, le principe d'une requalification de la RN10 en boulevard urbain de Saint-Quentin-en-Yvelines jusqu'aux Essarts-le-Roi a été retenu.

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

Pour en savoir plus

www.debatpublic.fr
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-francilienne>

Date et auteur de la saisine

Le **6 juin 2005**, par le ministère de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé entre 1,02 et 2,08 milliards d'euros, consiste en la réalisation du prolongement de la Francilienne entre le Nord de l'agglomération de Cergy-Pontoise et Poissy-Orgeval. La longueur du tronçon selon les combinaisons de nombreuses variantes serait comprise entre 15 et 20 km.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **1er février 2006**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le calendrier du **8 mars 2006 au 6 juillet 2006**.

Le **1er mars 2006**, la CNDP a décidé de reporter la fin du débat au **8 juillet 2006**. La diffusion très large des documents du débat (environ 340 000), comme un site Internet (plus de 33 000 visites), la carte T, les cahiers d'acteurs (23) et le *Journal du débat* ont permis d'informer tous les publics concernés. Vingt-cinq réunions ont été programmées dont 19 réunions de proximité et six réunions thématiques. Les réunions publiques ont réuni un nombre de participants jamais atteint dans un débat public : environ 11 000 personnes.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a rendu publique le **24 octobre 2006** sa décision de retenir le principe d'un prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval, selon un profil en travers à 2x2 voies, élargissable à 2x3 voies, avec échangeurs dénivelés, selon le « tracé vert » du dossier du débat. En outre le principe d'une requalification de la RN 184 a été retenu. Un comité de suivi du projet et un dispositif d'information et d'échanges seront mis en place. La décision a paru au *Journal officiel de la République française* le 26 octobre 2006. Le calendrier prévoit le début des travaux en 2011.

Projet de liaison à grande vitesse entre Poitiers et Limoges

Date et auteur de la saisine

Le **18 octobre 2005** par Réseau Ferré de France (RFF).

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel compris entre 1280 et 1 685 millions d'euros, prévoit le raccordement du Limousin aux réseaux ferroviaires français et européens à grande vitesse. Il vise, d'une part, à renforcer les atouts de ce territoire en contribuant à son désenclavement et, d'autre part, à renforcer les échanges entre les deux métropoles régionales Limoges et Poitiers, ainsi qu'avec l'ensemble de l'arc atlantique.

Suites données par la CNDP

Le **7 décembre 2005**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public dont elle a confié l'animation à une Commission particulière, sous la présidence de Madame Pierrette Larivaille et composée des personnalités suivantes : Josette Fourrier, Michel Andrault, André Pointud et Michel Perigord.

Déroulement du débat public

Lors de sa séance du **5 juillet 2006**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat, en a approuvé ses modalités d'organisation et son calendrier. Le débat public s'est déroulé du **1^{er} septembre au 18 décembre 2006**. Les outils mis en place ont permis l'information des publics concernés et leur expression (plus de 1150 questions, près de 500 contributions, 22 cahiers d'acteurs, plus de 300 avis et 17 000 connexions Internet). Vingt réunions se sont tenues : thématiques, territoriales et proximité. Au total, ces réunions ont rassemblé près de 4 800 personnes.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **30 janvier 2007**. Ce débat a porté très largement sur la question de l'opportunité du projet. La majorité des intervenants s'est prononcée pour une ligne à grande vitesse, même si un bon nombre d'autres ont plaidé pour l'amélioration des lignes existantes. Le barreau Poitiers-Limoges a été soit demandé, soit accepté comme « solution de la dernière chance » par une bonne partie des deux régions concernées ; en revanche, il a suscité une forte opposition dans les départements de l'Indre et de la Creuse qui se sont sentis oubliés par une telle solution et ont proposé des solutions alternatives. Toutes les autres questions ont été, comparativement, beaucoup moins discutées, même si les problèmes environnementaux (impacts sur les paysages et bruit) et les problèmes de financement y ont tenu une certaine place.

Décision du maître d'ouvrage

Le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a rendu publique le **8 mars 2007** sa décision de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges sur la base de l'option centrale, en élargissant cette zone d'études au niveau de ses extrémités afin d'augmenter les possibilités de raccordement aux lignes existantes. La poursuite des études s'est faite sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études. Réseau Ferré de France a demandé à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à ce processus. Cette dernière a donc proposé Monsieur Michel Perigord comme garant de la concertation. Elle a permis l'élaboration d'une charte de la concertation territoriale en janvier 2009.

Projet de liaison à grande vitesse entre Bordeaux et la frontière espagnole

Date et auteur de la saisine

Le **1^{er} décembre 2005** par Réseau Ferré de France (RFF).

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coup prévisionnel compris entre 2,3 et 4,2 milliards d'euros, permettrait de mettre en relation les réseaux ferroviaires français et espagnols après les mises en service de la LGV Sud Europe Atlantique jusqu'à Bordeaux en 2016 et de la ligne nouvelle espagnole à haute performance entre Vitoria et Irun, dite « Y basque », en 2013. Il vise ainsi à favoriser au maximum un transfert du fret international de la route vers le fer, à améliorer significativement le temps de parcours des liaisons voyageurs au sud de Bordeaux et à permettre le développement des transports régionaux de voyageurs en train.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le dossier de RFF, soumis à la CNDP lors d'une séance exceptionnelle le **26 juillet 2006**, a alors été considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. La CNDP en a approuvé les modalités d'organisation et en a fixé le calendrier **du 30 août au 29 décembre 2006**. Les outils mis en place ont permis l'information des publics concernés et leur expression (1 218 questions, 126 contributions, 35 cahiers d'acteurs, 95 avis et plus de 30 000 connexions Internet). La CPDP a organisé 12 réunions thématiques et huit réunions de proximité. Au total, un peu plus de 6 000 personnes ont participé à ce débat.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **31 janvier 2007**. Le débat a fait apparaître un très large consensus sur la priorité

à donner au transport ferroviaire, en particulier pour lutter contre « le mur de camions », et donc sur tout ce qui peut favoriser le report modal que ce soit pour le fret ou pour les voyageurs. Les questions d'environnement, globales ou locales, ont tenu une grande place tout au long du débat. Certains acteurs ont souligné, compte tenu de l'évolution récente du fret ferroviaire, l'incertitude des prévisions portant sur le trafic de marchandises, ce qui avait conduit la CNDP (séance du 4 octobre 2006) à décider une expertise indépendante portant sur ce sujet et sur le problème de la capacité du réseau existant à l'échéance de 2020.

Décision du maître d'ouvrage

Le **8 mars 2007**, le conseil d'administration de Réseau Ferré de France a rendu publique sa décision de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et l'Espagne, sur la base du scénario 3 (par l'Est des Landes). L'enquête publique s'est déroulée du **25 octobre au 19 décembre 2007**. Le 30 septembre 2008, la Commission d'enquête publique complémentaire a reconduit l'avis favorable qu'elle avait donné précédemment, à la suite de l'enquête publique principale organisée en 2007. Le calendrier est resté inchangé puisque la décision du conseil d'État concernant l'utilité publique du projet est toujours attendue.

Suivi du débat public

À la suite de ce débat et de celui sur le projet ferroviaire Bordeaux-Toulouse (voir fiche correspondante p.15), RFF a pris la décision de conduire les études relatives à ces projets dans le cadre d'une large concertation, regroupée sous l'appellation « Grands Projets du Sud-Ouest ». Compte tenu de l'importance des études pour ces deux projets et des délais contraints de leur réalisation, RFF a élaboré une charte précisant les modalités de déroulement de cette concertation « territoriale ». De concert avec la CNDP (décision du **1^{er} juillet 2009**), RFF a désigné Messieurs Jean-Pierre Wolff, Jean-Michel Uhaldeborde et André Etchelecou, personnalités indépendantes, garantes de la concertation.

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

Date et auteur de la saisine

Le **31 mars 2006** par le président du conseil régional d'Ile-de-France et le **4 avril 2006** par l'association France Nature Environnement.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé à 200 millions d'euros, consiste à prolonger l'autoroute A16 afin d'assurer son raccordement à la Francilienne. Ce projet a pour objectif d'orienter le trafic des sections interurbaines de l'autoroute A16 vers le réseau francilien de voies rapides.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **6 juin 2007**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat. Le débat s'est déroulé du **11 septembre au 24 novembre 2007**. trois numéros du *Journal du débat*, une exposition itinérante, une distribution de la main à la main des documents du débat, un site Internet dédié, un mailing à plus de 350 destinataires et neuf réunions publiques ont permis l'information et la participation de tous les publics concernés.

Compte-rendu et bilan

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

Malgré des échanges argumentés, les préoccupations se sont révélées très locales et n'ont pas débouché sur des réflexions

élargies à l'aménagement et aux conditions de déplacements. Les participants se sont accordés sur l'opportunité de réaliser le projet, de traiter le carrefour de la Croix Verte et de réhabiliter la RN1 dans la traversée de Maffliers et Montsoult.

Décision du maître d'ouvrage

Le MEEDDAT a rendu publique le **16 juillet 2008** sa décision de réaliser le projet de prolongement de l'A16 de L'Isle-Adam à la Francilienne, accompagné du réaménagement du carrefour de la Croix-Verte et de la requalification de la RN1 dans les communes de Montsoult et Maffliers. La décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le 17 juillet 2008.

Projet de refonte de la station d'épuration Seine Aval

Date et auteur de la saisine

Le **16 janvier 2007**, par le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP).

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé à 1 000 millions d'euros, soit environ 500 millions d'euros pour les infrastructures, consiste à la refonte globale de l'usine d'épuration Seine aval, dite aussi « l'usine d'Achères », l'un des sites de dépollution des eaux usées les plus importants en Europe.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public. Les outils d'information ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés (193 questions, huit cahiers d'acteurs, 46 contributions). Quinze réunions publiques se sont tenues du **10 septembre au 21 décembre 2007**. Elles ont rassemblé au total près de 1 500 personnes.

Compte-rendu et bilan

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

Le débat a répondu au triple objectif de donner la possibilité à tous ceux qui le désirent de s'informer, de s'exprimer et d'amener le maître d'ouvrage à apporter des réponses aux questions posées et à prendre conscience des réactions de la population à sa proposition. Si l'opportunité du projet n'a pas été démentie, le dimensionnement des installations a donné lieu à des controverses.

Des études complémentaires se sont révélées indispensables (réutilisation des eaux usées traitées, pratiques individuelles et industrielles, gestion des eaux pluviales et urbaines, modes de traitement des boues et des polluants émergents).

Décision du maître d'ouvrage

Le SIAAP a rendu sa décision le **10 juillet 2008** : il a décidé la poursuite du projet sur la base de l'examen des préconisations du débat public et des trois études de définition. De novembre 2008 à janvier 2009, le SIAAP a organisé une concertation avec les élus et les associations. L'usine doit finaliser d'ici à 2011 sa mise en conformité avec la directive européenne sur les eaux résiduaires urbaines (DERU). Le début des travaux est prévu pour 2011.

Projet de contournement autoroutier de Toulouse

Date et auteur de la saisine

Le **5 février 2007** par le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

Lors de sa séance du **7 mars 2007**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. La CNDP a confié la présidence de la CPDP chargée d'animer ce débat à Monsieur Claude Bernet. Mesdames Michèle Bordenave et Cécile Valverde, Messieurs Didier Corot et André Etchélecou en ont été nommés membres.

Déroulement du débat public

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

Le débat s'est déroulé du **4 septembre au 22 décembre 2007**. Les documents d'information diffusés aux 850 000 foyers de l'aire métropolitaine, le site Internet et une quinzaine de réunions publiques ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés.

Compte-rendu et bilan

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

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

Décision du maître d'ouvrage

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

Projet de terminal méthanier du Verdon-sur-Mer

Date et auteur de la saisine

Le **6 mars 2007**, par la société 4GAS.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé à 450 millions d'euros, consiste en la construction d'un terminal de réception, stockage et regazéification de gaz naturel liquéfié au Verdon dans la zone portuaire du Port Autonome de Bordeaux, dont la mise en service était prévue en 2011. Deux projets directement liés à l'implantation du terminal ont été identifiés : d'une part, la construction de gazoducs reliant le terminal aux deux réseaux de transport de gaz existant et, d'autre part, les travaux de dragage de la Gironde.

Suites données par la CNDP

Lors de sa séance du **4 avril 2007**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public. La CNDP, étant saisie de plusieurs dossiers similaires (voir fiches Dunkerque p.30 et Antifer p.31), a eu le souci d'en assurer un traitement égal en coordonnant leurs déroulements et en nommant un membre commun aux trois Commissions particulières des débats publics. Lors de sa séance du 2 mai 2007, Monsieur Louis-Julien Sourd a été nommé président de la CPDP ainsi que Monsieur Gustave DeFrance, membre commun aux trois CPDP. Les personnalités suivantes ont été désignées membres de la CPDP : Mesdames Corinne Bies et Claudia Courtois et Monsieur Patrick Loulière.

Déroulement du débat public

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

le *Journal du débat*, le mode d'emploi du débat public, le site Internet (20 304 connexions), les panneaux d'exposition, les encarts dans la presse quotidienne, ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés (2 284 questions, 21 cahiers d'acteurs, 181 contributions, trois pétitions, 265 avis).

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **18 avril 2008**. Le débat a suscité un très fort intérêt local. La question de l'opportunité du projet a été largement débattue, entre des partisans du projet faisant valoir les retombées économiques locales positives et des opposants qui craignaient que l'on porte atteinte à l'image d'une région qui repose sur les qualités environnementales du dernier estuaire naturel d'Europe.

Le débat a également porté sur l'implantation du site (la distance avec les habitations et les équipements publics avoisinants, les enjeux paysagers), la prévention des risques (pour la navigation des plaisanciers, risques liés aux caractéristiques de telles installations), les mesures d'accompagnement (cohabitation entre le projet et des activités touristiques, souci d'embauches au profit de la population locale et contribution à la formation, attention portée à la vie locale pendant la phase chantier).

Décision du maître d'ouvrage

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

Projet de terminal méthanier sur le port de Dunkerque

Date et auteur de la saisine

Par lettre conjointe du **19 mars 2007**, par EDF et le Port Autonome de Dunkerque.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé à 500 millions d'euros, consiste en la construction et l'exploitation d'un terminal portuaire destiné à accueillir des navires transportant du gaz naturel liquéfié (GNL), dont la mise en service est prévue en 2012. Le site comporterait un poste de réception de navires pouvant accueillir à terme les plus gros méthaniers, deux puis trois réservoirs de stockage et une unité de regazéification.

Suites données par la CNDP

Lors de sa séance du **4 avril 2007**, la Commission nationale du débat public a décidé d'organiser elle-même un débat public. La CNDP, étant saisie de plusieurs dossiers similaires (voir fiches Verdon p.29 et Antifer p.31), a eu le souci d'en assurer un traitement égal en coordonnant leurs déroulements et en nommant un membre commun aux trois CPDP.

Lors de sa séance du 2 mai 2007, Monsieur Pierre-Frédéric Ténrière-Buchot a été nommé président de la CPDP ainsi que Monsieur Gustave Defrance, membre commun aux trois CPDP. Mesdames Camille Saisset et Aline Yasmine et Monsieur Claude Hanoteau ont été nommés membres de cette CPDP.

Déroulement du débat public

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour ouvrir le débat. Elle en a arrêté le calendrier **du 17 septembre au 14 décembre 2007**, et en a approuvé les modalités d'organisation. Les outils d'information (dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, deux journaux du débat, site Internet, tracts, affiches et calicots) ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés (184 questions, 19 cahiers d'acteurs, six contributions, sept avis). Neuf réunions publiques se sont tenues, dont quatre réunions locales multi-

thèmes et trois réunions thématiques portant respectivement sur l'aménagement du territoire, le contexte économique et la politique énergie, l'environnement, le cadre de vie et les usages, les risques et les responsabilités, la sûreté et la sécurité.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement le **4 février** et le **18 avril 2008**. Le débat a porté sur le projet dans toutes ses composantes.

L'acceptabilité du projet est parue forte, mais assortie de demandes de garanties sur les retombées économiques et le respect du cadre de vie et de la santé. La CNDP a noté que le site des Huttes, qui abritait moins d'espèces remarquables et ne bénéficiait pas de la même connotation affective que le site du Clipon, semblait adapté à l'implantation du terminal, d'autant que le coût du projet serait moindre. Présentée par l'Assemblée de défense de l'environnement sur le littoral Flandre-Artois, la solution offshore aurait limité les risques et les impacts sur le cadre de vie mais semblait incompatible avec les objectifs des maîtres d'ouvrage.

Décision du maître d'ouvrage

EDF a rendu publique le **30 juin 2008** sa décision de poursuivre la construction d'un terminal méthanier sur le site dit du Clipon. La maîtrise d'ouvrage sera exercée conjointement par le Port Autonome de Dunkerque et par Dunkerque LNG SAS, filiale de EDF. EDF s'est engagé à ce que soient mises en œuvre les mesures d'accompagnement environnementales, économiques et sociales. EDF a créé un comité de pilotage pour la mise en œuvre et le suivi de ces mesures. L'enquête publique a eu lieu du **7 octobre au 21 novembre 2009**.

Projet de terminal méthanier à Antifer

Date et auteur de la saisine

Le **6 avril 2007**, par Gaz de Normandie.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé à 500 millions d'euros, consiste en la construction dans l'enceinte du port d'Antifer sur la commune de Saint-Jouin-Bruneval (Seine-Maritime), des équipements nécessaires à la réception et au déchargement des navires transportant du gaz naturel liquéfié (GNL), au stockage temporaire du produit, à sa régazéification et à l'expédition du gaz naturel sur le réseau national. La mise en service est envisagée en 2011.

Suites données par la CNDP

Lors de sa séance du **2 mai 2007**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public, dont l'animation sera confiée à une Commission particulière. La CNDP, étant saisie de plusieurs dossiers similaires (voir fiches Verdon p.29 et Dunkerque p.30), a le souci d'en assurer un traitement égal en coordonnant leurs déroulements et en nommant un membre commun aux trois CPDP. Lors de sa séance du **2 mai 2007**, Monsieur Alain Ohrel a été nommé président de la CPDP ainsi que Monsieur Gustave Defrance, membre commun aux trois CPDP. Madame Marie-Bénédicte Aguila et Messieurs Bernard Ferry et Xavier Noël du Peyrat ont été nommés membres de cette CPDP.

Déroulement du débat public

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour ouvrir le débat. Elle en a arrêté le calendrier **du 14 septembre au 14 décembre 2007**, et en a approuvé les modalités d'organisation. Le débat a compté une dizaine de réunions publiques dont sept réunions thématiques. Les outils d'informations tels que le site Internet (430 questions et 15 contributions), les cahiers d'acteurs (21), la diffusion du dossier du maître d'ouvrage (4 000 exemplaires) et de sa

synthèse (170 000 exemplaires) ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés durant les 35 heures de débat, mobilisant ainsi près de 3 000 personnes.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics respectivement **le 13 février et le 18 avril 2008**. Si les enjeux essentiels du projet tenant à l'économie nationale européenne ont rencontré une certaine adhésion, l'opposition au projet a été évidente. L'implantation du terminal a constitué un enjeu central du débat. La prise en compte des risques a également été largement débattue. Enfin, l'accès à la plage et l'aménagement du site ont retenu l'attention des populations avoisinantes.

Décision du maître d'ouvrage

Le **10 juillet 2007**, Gaz de Normandie a pris acte du bilan et du compte-rendu du débat public et a décidé de retenir pour la suite du projet l'implantation à l'extrémité de la grande digue ainsi qu'à des emplacements intermédiaires. En effet, l'implantation qui rassemble le plus d'avantages consiste à disposer les réservoirs face aux bacs de la CIM sur la partie nord d'un terre-plein remblayé et les installations de regazéification au sud de ce nouveau terre-plein. Gaz de Normandie a décidé également d'engager les études d'avant-projet du terminal d'Antifer. Depuis juillet 2009, sous la présidence du sous-préfet du Havre, une instance de concertation associant l'ensemble des acteurs concernés par le projet a été mise en place. Le 30 octobre 2009 a été déposé le dossier de demande d'autorisation d'exploiter le terminal méthanier d'Antifer auprès de la préfecture de Seine-Maritime.

Projet de ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan

Date et auteur de la saisine

Le **4 août 2008** par Réseau Ferré de France (RFF).

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé entre 2,1 et 5,2 milliards d'euros, consiste en la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle permettant d'achever la grande liaison entre la péninsule ibérique côté méditerranéen, la France et le nord de l'Europe. Il contribuerait au développement des services voyageurs longue distance et courte distance et au transport des marchandises.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **4 février 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **3 mars au 3 juillet 2009**. Les outils d'information, comme un site Internet, un système de questions-réponses, des conférences de presse ont permis d'informer tous les publics concernés. Douze réunions publiques ont été organisées, deux numéros du *Journal du débat* diffusés, 83 cahiers d'acteurs édités et diffusés.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **25 août 2009**. Le projet a suscité un intérêt manifeste et un accueil globalement favorable. Nombre d'interventions ont témoigné de la part de leurs auteurs d'une profonde connaissance des caractéristiques des liaisons ferroviaires. L'opportunité du projet, en l'occurrence la réalisation d'une seconde ligne, a été

reconnue à la quasi-unanimité des intervenants. Ils ont été nombreux à inscrire le projet dans la liste des facteurs favorables au développement et au désenclavement territorial. Le scénario spécialisant la ligne nouvelle sur les voyageurs a recueilli divers suffrages. À de très rares exceptions, le débat a mis en lumière le fait que sa réalisation est vivement souhaitée et attendue car elle contribuerait à la poursuite d'objectifs largement partagés : développement et désenclavement de divers territoires, lutte contre les émissions de CO₂, amélioration du transfert modal, contribution à la relance économique, meilleure continuité ferroviaire entre l'Espagne et le reste du continent européen. Par lettre du 15 février 2010, le président de RFF a sollicité la désignation, par la Commission nationale, 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. Le **3 mars 2010**, la CNDP a confirmé la désignation par Réseau Ferré de France de Jean-Pierre Richer comme personnalité indépendante garante de la bonne mise en œuvre de cette démarche.

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, Réseau Ferré de France a rendu publique le **26 novembre 2009** sa décision de poursuivre les études relatives au projet. Cette décision prévoit d'inscrire le projet dans une vision évolutive du réseau qui permette le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret, de conserver le couloir sud, dit « plaine littorale » pour les études préalables à l'enquête d'utilité publique, de poursuivre les études sur les gares nouvelles et de déployer un dispositif de dialogue et d'information avec les acteurs du territoire et le grand public. La décision est parue au *Bulletin officiel de la République française* le **10 mars 2010**.

Projet d'extension et de développement du port de Calais

Date et auteur de la saisine

Le **12 août 2008** par le conseil régional du Nord-Pas-de-Calais.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **1^{er} juillet 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **11 septembre au 24 novembre 2009**. La diffusion très large des documents du débat, un site Internet dédié (plus de 11 000 connexions et 50 000 pages consultées), les nombreux cahiers d'acteurs (42) et le *Journal du débat* (3 numéros) ont permis d'informer tous les publics concernés. Huit réunions publiques se sont tenues dont quatre réunions de proximité dites « d'expression » et quatre réunions

thématiques. Les réunions publiques ont rassemblé environ 2 300 personnes. La Commission particulière de ce débat a opté pour une communication de proximité, s'adressant prioritairement aux habitants de la Côte d'Opale. À la diffusion de dépliants ou de tracts en boîtes aux lettres, il a été préféré une diffusion active, de la main à la main, sur des lieux de vie (marchés, universités, grandes surfaces...).

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics respectivement le **21 décembre 2009 et le 24 janvier 2010**. Ce débat a donné lieu à de véritables échanges. Développement économique, impacts sur l'environnement naturel et humain, relations avec les autres villes portuaires de la Côte d'Opale comme avec l'Hinterland, nécessité d'améliorer l'intermodalité, relations entre le port et la ville, conditions de vie sur l'emprise même du port, tels sont les thèmes qui ont pu être abordés durant les 34 heures de débat. Il a permis de constater l'opportunité du projet pour la grande majorité des acteurs, tout en fournissant au maître d'ouvrage des éclairages importants sur les questions qu'il a soulevé et les points qu'il a convenu d'approfondir.

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement le conseil régional du Nord-Pas de Calais a rendu publique le **21 avril 2010** sa décision de poursuivre le projet sur la base des préconisations du débat public. La présente décision a fait l'objet d'un affichage au siège de Région à Lille le **4 mai 2010**.

Projet ERIDAN : construction d'une canalisation de gaz naturel

Date et auteur de la saisine

Le **10 octobre 2008** par GRT Gaz.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **3 juin 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **11 juin au 24 juillet et du 3 septembre au 7 novembre 2009**. 1 100 personnes ont assisté aux 14 réunions publiques. Un dossier du maître d'ouvrage tiré à 10 000 exemplaires, cinq cahiers d'acteurs tirés à 3 500 exemplaires, deux dossiers et six communiqués de presse, deux lettres du débat imprimées à 6 000 exemplaires, 350 000 tracts distribués en vue d'appeler les habitants à participer aux réunions

publiques, 6 300 visites et 50 questions posées sur le site Internet, 77 articles de presse : ces outils ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **5 janvier 2010**.

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

Décision du maître d'ouvrage

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

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

Pour en savoir plus

www.debatpublic.fr
<http://cpdp.debatpublic.fr/cpdp-grand-canal-havre>

Date et auteur de la saisine

Le **29 octobre 2008** par le Grand Port Maritime du Havre (GPMH).

Descriptif du projet

Entièrement situé à l'intérieur de la circonscription du Grand Port Maritime du Havre, le projet, d'un coût prévisionnel de 200 millions d'euros, consiste à relier par un nouveau canal au gabarit fluvial le Grand canal du Havre, encore sans débouché, au canal de Tancarville dont les écluses permettent l'accès à la Seine. Le projet permettrait non seulement la poursuite de l'accroissement du trafic fluvial mais également la fluidification de la circulation des autres modes de transports en interaction sur la zone portuaire, et l'aménagement des espaces indispensables à la poursuite du développement économique du port.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **1^{er} juillet 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **8 octobre 2009 au 7 février 2010**.

Les outils d'information du débat (10 000 dossiers de présentation du projet, 138 000 synthèses du dossier distribuées en boîtes aux lettres, 14 réunions publiques, 27 cahiers d'acteurs, trois numéros du *Journal du débat*, près de 16 000 visites sur le site Internet, 173 questions) ont permis d'atteindre tous les publics concernés, et de permettre leur expression. Il a en effet été évoqué d'autres hypothèses que celles proposées par le maître d'ouvrage notamment sur les questions

relatives à l'hydrologie, au maintien des activités agricoles ou à la protection de la biodiversité. Nombre de questions de nature technique ont été soulevées, de même que les problèmes de transport routier ou fluvial. Bien que certains aient regretté que d'autres options n'aient pas été suffisamment approfondies, il n'en demeure pas moins que le débat a effectivement eu lieu et qu'il s'est déroulé dans un climat permettant l'expression des différents arguments.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement le Grand Port Maritime du Havre a rendu publique le **25 juin 2010** sa décision de poursuivre l'élaboration du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre et d'engager les études nécessaires en tenant compte des apports du débat public et des réunions de travail et de concertation qui lui ont succédé.

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



Pour en savoir plus

www.debatpublic.fr
<http://cpdp.debatpublic.fr/cdpd-devenirdelarn154>

Date et auteur de la saisine

Le **18 novembre 2008** par le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Descriptif du projet

La RN 154 assure la liaison A10-A13 (Orléans-Rouen), via Chartres, Dreux et Evreux. L'aménagement à 2x2 voies de cet itinéraire, avec statut de route express, a été décidé par le ministre de l'Equipement et des Transports le 15 mars 1994. La partie nord de l'itinéraire (traversée de l'Eure) de l'A13 à la limite du département, est terminée. Seules une partie de la section entre Dreux et Chartres et deux déviations sont terminées ou en travaux. L'essentiel des travaux et des financements reste à engager dans ce département. Les objectifs du projet d'aménagement n'ont pas changé. Il s'agit désormais de structurer l'aménagement du territoire régional, sécuriser une liaison qui connaît des trafics élevés et offrir une possibilité supplémentaire de contournement de l'Île-de-France par l'ouest. Le coût prévisionnel de ce projet est compris entre 600 et 700 millions d'euros.

Suites données par la CNDP

Le **7 janvier 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Alain Ohrel a été nommé président de la Commission particulière de ce débat. Marie-Bénédicte Aguila, Claude Brevan, Jean-Yves Audouin et Jacques Pavaux en ont été nommés membres.

Déroulement du débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le

calendrier du **12 octobre 2009 au 28 janvier 2010**. Le débat a duré 16 semaines,

rythmé par 15 réunions publiques et un atelier sur les trafics, la sécurité et le bilan carbone des infrastructures routières. Environ 3 000 personnes ont participé aux réunions publiques. D'autres éléments montrent que l'information et l'expression du public ont été assurées : une synthèse de présentation du projet distribuée à 70 000 exemplaires, deux journaux du débat, 167 retombées presse sur le débat proprement dit et 370 sur la RN154 en général durant ces quatre mois, 22 cahiers d'acteurs et 63 contributions écrites. Ce débat a eu le mérite de mettre sur la table de nombreux éléments, questions et propositions susceptibles de contribuer aux discussions à venir au sujet tant de l'aménagement proprement dit que des modalités de financement.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **26 mars 2010**.

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L. 121-13 du Code de l'environnement le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et le secrétaire d'Etat chargé des Transports ont rendu publique le **25 juin 2010** la décision de retenir le principe de l'aménagement de la RN 154 entre Nonancourt et Allaines, y compris de la section en tronçon commun avec la RN 12, par recours à la concession. Un comité de suivi sous l'égide du préfet de région est prévu ainsi que la désignation d'un garant par la CNDP, à la demande du maître d'ouvrage, afin de poursuivre la concertation et la participation du public sur ce projet.

La décision a paru au *Journal officiel de la République française* le **1^{er} juillet 2010**.

Projet d'accélération de l'aménagement de la RN126 entre Castres et Toulouse

Date et auteur de la saisine

Le **5 janvier 2009** par le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'Etat chargé des Transports.

Descriptif du projet

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

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle en a fixé le calendrier et en a approuvé les modalités. Par lettre du 23 décembre 2009, Madame Danielle Barrès, a saisi la CNDP d'une demande d'expertises complémentaires portant sur les travaux de sécurisation de la RN126 et sur un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout, sollicitées par le Collectif 126 et l'Union Protection Nature

et Environnement du Tarn.

Considérant qu'il ne s'agissait pas d'expertises complémentaires des éléments contenus dans le dossier du débat mais d'études nouvelles qui ne pouvaient être réalisées dans la période du débat public, la Commission nationale a décidé, le 6 janvier 2010, de ne pas répondre favorablement à la demande de la CPDP. Elle a toutefois transmis cette demande au maître d'ouvrage afin que ce dernier en tienne compte dans sa décision à l'issue du débat public. Le débat public s'est déroulé du **21 octobre 2009 au 28 janvier 2010**.

Durant le débat la présence des défenseurs de l'option autoroutière d'une part, et celle, continue, de nombreux élus a créé un climat propice à l'expression de tous les points de vue. Près de 4 500 personnes ont participé aux 11 réunions publiques, réparties sur l'ensemble du territoire concerné. Quarante-huit cahiers d'acteurs, 116 contributions, 114 avis, 310 questions posées via le site Internet qui a été visité à 18 451 reprises ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement le ministre d'Etat, ministre de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et des technologies vertes et des négociations sur le climat et le secrétaire d'Etat chargé des Transports ont rendu publique le **25 juin 2010** la décision de retenir le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse et de poursuivre les études préalables à la déclaration d'utilité publique. Un comité de suivi sous l'égide du préfet de région est prévu ainsi que la désignation d'un garant par la CNDP, à la demande du maître d'ouvrage, afin de poursuivre la concertation et la participation du public sur ce projet. La décision a paru au *Journal officiel de la République française* le **1^{er} juillet 2010**.

Projet de centre de valorisation des déchets à Ivry-Paris XIII

Date et auteur de la saisine

Le **12 janvier 2009** par le SYCTOM (Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne).

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **4 septembre 2009** au 21 décembre 2009, prolongé par décision du 2 décembre 2009 jusqu'au **28 décembre 2009**. Le débat s'est déroulé autour de neuf réunions publiques, près de 1 000 participants, 52 intervenants hors CPDP et SYCTOM, trois réunions du groupe de travail, 30 000 visites du site Internet, 280 questions, 15 cahiers

d'acteurs, 170 articles et commentaires déposés sur le blog. Tous les aspects techniques, sanitaires, environnementaux, sociaux, urbanistiques susceptibles d'être abordés l'ont été à l'occasion de ces quatre mois d'échanges. L'opportunité du projet a été discutée, les suites à envisager au-delà du débat ont fait l'objet de nombreuses propositions. Les interventions du public ont été largement argumentées.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L. 121-13 du Code de l'environnement, le SYCTOM a rendu publique le **17 mai 2010** sa décision de poursuivre le projet et d'organiser, sur la base des enseignements du débat public, de nouvelles consultations et communications relatives au projet.

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

Date et auteur de la saisine

Le **15 janvier 2009** par GRT Gaz.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **1^{er} juillet 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **22 septembre 2009 au 16 janvier 2010**. Le débat s'est structuré autour de 19 réunions publiques ayant attiré 900 personnes, quatre cahiers d'acteurs, 84 questions posées sur le site Internet qui a reçu 5 000 visites, 85 retombées dans la presse écrite ou audiovisuelle. 11 000 exemplaires du dossier du débat et de sa synthèse ont été distribués,

deux numéros de la *Lettre du débat* ont été imprimés et diffusés. Enfin les tracts, affiches et banderoles ainsi que quatre opérations de publipostage ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés. Très rares ont été les interventions mettant en doute l'opportunité du projet. Les caractéristiques techniques de cette canalisation comme la nature des territoires concernés ont conduit le public à exprimer des inquiétudes et à poser des questions de même nature que lors du débat « ERIDAN » (voir fiche correspondante p. 34), relatives notamment aux caractéristiques de l'ouvrage, à ses impacts sur les activités agricoles et viticoles, aux effets sur la faune et la flore, aux modalités et aux nuisances potentielles du chantier, à l'indemnisation des propriétaires, exploitants et communes concernés.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, GRT Gaz a rendu publique le **20 mai 2010** sa décision de poursuivre le projet selon le calendrier présenté lors du débat public, de terminer les études nécessaires pour être en mesure de déposer la demande d'autorisation administrative ministérielle au cours de l'été 2010 et de poursuivre la phase de concertation avec le public notamment en mettant à sa disposition les informations sur l'avancement du projet et les décisions prises. Cette décision a été publiée les **2 et 4 juin 2010** dans la presse nationale et locale.

Projets de Tram-Train régional et de nouvelle liaison routière sécurisée entre Saint-Denis et La Possession à La Réunion

Date et auteur de la saisine

Le **16 juillet 2003** par le conseil régional de la Réunion du projet de Tram-Train régional entre Saint-Paul et Saint-Benoît et, le **4 août 2003**, par le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, du projet de nouvelle liaison routière entre Saint-Denis et La Possession. Par lettre du **12 novembre 2003**, le conseil régional et le ministère de l'Équipement ont saisi conjointement la CNDP de ces deux projets.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

lieu d'organiser un débat public unique sur ces deux projets, et en a confié l'organisation conjointement aux deux maîtres d'ouvrage. Monsieur René Robert a été désigné président de la Commission du débat public.

Déroulement du débat public

Le 7 juillet 2004, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **2 septembre 2004 au 19 novembre 2004**. Les outils d'information, comme un site Internet et un système de questions-réponses ont permis d'informer tous les publics concernés. Deux numéros du *Journal du débat* ont été diffusés, six réunions publiques, quatre ateliers thématiques et neuf auditions en séance publique ont été organisés et une contribution des jeunes, préparée avec le milieu éducatif sur les différentes problématiques soulevées, a été présentée lors de la réunion de clôture, le 19 novembre 2004.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, les deux maîtres d'ouvrage ont rendu publiques leurs décisions quant à la poursuite du projet. Le **30 mars 2005**, le conseil régional de la Réunion a décidé de réaliser un Tram-Train de Saint-Benoît à Saint-Joseph, via Saint-Denis. Le **11 avril 2005**, le ministère de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer a décidé de mener des études sur la sécurité et le niveau de service permettant d'améliorer la liaison routière entre Saint-Denis et La Possession, en examinant les possibilités de réaliser un aménagement le long du littoral et en recherchant un passage par les Hauts. Le projet a finalement été suspendu.

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

Date et auteur de la saisine

Le **4 août 2003** par le conseil général du Calvados et le conseil général de l'Orne.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

Le **8 octobre 2003**, la Commission nationale a décidé au vu des nombreux impacts sur l'environnement et de l'absence de consultation de la population concernée par le tracé envisagé, d'organiser un débat public et d'en confier l'animation aux Maîtres d'ouvrage. Monsieur Georges Mercadal a été désigné pour suivre la préparation et le déroulement de ce débat public. Le 9 février 2004, les conseils généraux du Calvados et de l'Orne ont nommé Monsieur Bernard Gaasch président de la Commission du débat public, chargé de l'organisation de ce débat avec l'aide de ses membres : Messieurs Antoine Bodenes et Gérard Debout.

Déroulement du débat public

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

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

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **18 juillet 2004**.

Décision du maître d'ouvrage

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

Projet de renouvellement de l'usine Georges Besse

Date et auteur de la saisine

Le **9 avril 2004** par le groupe AREVA.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le 7 juillet 2004, la Commission nationale a jugé le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public; elle en a fixé le calendrier **du 1^{er} septembre au 22 octobre 2004**. Durant ces sept semaines de débat, outre la mise en place d'outils d'information et d'expression comme un site Internet et un système de questions-réponses, huit réunions publiques ont été organisées dans les départements de la Drôme, de Vaucluse, du Gard et de l'Ardèche, ainsi que des expositions itinérantes d'information organisées dans six communes des ces départements; trois numéros du *Journal du débat* ont été distribués, sept contributions d'acteurs ont été produites et des permanences en mairies ont été tenues dans trois communes.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

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

Projet de développement portuaire de Bastia

Date et auteur de la saisine

Le **3 mars 2006** par la Collectivité territoriale de Corse.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

Le **5 avril 2006**, la Commission nationale a considéré que le projet devait donner lieu à un débat organisé par le maître d'ouvrage, animé par une personnalité indépendante. Monsieur Georges Mercadal a été chargé de suivre la préparation du débat. Le **5 juillet 2006**, la CNDP a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour le débat, dès lors qu'il comporterait une analyse juridique plus précise sur la protection des posidonies. Monsieur Joubert a été désigné président de la commission de pilotage du débat public. Sur sa proposition, Messieurs Jean-Claude Darras et Yves Poggi, ont été désignés membres de la commission de pilotage.

Déroulement du débat public

La CNDP a fixé le calendrier du débat du **6 mars au 16 mai 2007**. Le déroulement du débat et les outils d'information (site Internet, système de questions-réponses) ont permis d'informer tous les publics concernés. Durant le débat, six réunions publiques ont été organisées,

la brochure présentant le débat et la synthèse du dossier ont été diffusés à 4 500 exemplaires ; le dossier du projet à 3 000 exemplaires.

Compte-rendu et bilan

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

Décision du maître d'ouvrage

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L. 121-13 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage a rendu publique sa décision quant à la poursuite du projet. Le **26 septembre 2007**, la Collectivité territoriale de Corse a décidé de réaliser le développement du port de Bastia sur le site de la Carbonite.

Elle a autorisé le président du conseil exécutif de Corse à désigner un comité scientifique indépendant pour suivre les phases d'études du projet, proposer des mesures d'accompagnement environnementales et assurer un suivi de la mise en œuvre des mesures arrêtées, engager une étude financière pour proposer un plan de financement et mettre en place un dispositif de poursuite de la concertation. Elle a décidé qu'un rapport d'étape des études et des procédures engagées sur le projet serait présenté à l'Assemblée de Corse après la décision du ministre chargé de la Protection de la Nature sur l'autorisation exceptionnelle d'atteinte à une espèce protégée.

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

Date et auteur de la saisine

Le **16 février 2005** par le ministre délégué à l'Industrie et le ministre de l'Écologie et du Développement durable.

Objectifs de la saisine

Avant l'examen du projet de loi par le Parlement en 2006, les pouvoirs publics souhaitaient l'engagement d'un débat public pour permettre à la population de s'informer et de s'exprimer sur la problématique des déchets nucléaires et sur les enjeux de leur gestion.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **25 juillet 2005**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **12 septembre 2005 au 13 janvier 2006**. Un site Internet, un système de questions-réponses, des cahiers d'acteurs, des comptes-rendus de réunion ont permis soit l'information, soit l'expression de tous les publics concernés. Durant le débat, 15 réunions publiques ont été organisées au niveau régional et national. À partir du 20 septembre 2005, la Cité des Sciences et de l'Industrie à Paris, en partenariat avec la CPDP, a proposé une exposition sur les déchets radioactifs, leurs enjeux techniques, humains et environnementaux.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu a été rendu public le **27 janvier 2006**, le bilan le **24 janvier 2006**. Le débat a d'abord fait apparaître qu'il fallait encore 10 à 15 ans de recherche pour être bien sûr que l'on pouvait réaliser, dans les conditions voulues, le stockage en couche géologique profonde et que ce temps devait être mis à profit pour chercher des solutions. Il est ensuite apparu que la loi future ne devait pas concerner seulement les déchets à vie longue mais l'ensemble des déchets et matières nucléaires. Les échanges ont mis également à jour les inquiétudes des populations immédiatement concernées. Enfin, toutes les voies prévues par la « Loi Bataille » ont été débattues. On a plus particulièrement confronté le stockage en profondeur et l'entreposage selon deux critères: réversibilité/irréversibilité, confiance dans la géologie/confiance dans l'homme. À cette occasion s'est dégagée la notion d'entreposage pérennisé et non plus provisoire.

Décision du maître d'ouvrage

Le ministre de l'Économie, des finances et de l'industrie a présenté au conseil des ministres le **22 mars 2006**, un projet de loi de programme relatif à la gestion des matières et des déchets radioactifs. Le projet de loi institue un plan national de gestion des matières et déchets radioactifs et fixe un programme de recherches et de travaux, ainsi qu'un calendrier pour le mettre en œuvre. La loi n° 2006-739 a été promulguée le 28 juin 2006.

Le MINEFI a aussi rendu public un document intitulé « Gestion des déchets radioactifs - les suites au débat public » qui présente les décisions ou orientations prises par le ministère en regard de chacun des points mentionnés dans le résumé du compte-rendu du débat que la CPDP a animé.

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

Date et auteur de la saisine

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

Objectifs de la saisine

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement du débat public

Le **1er mars 2006**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **27 mars au 26 juillet 2006**. Durant le débat, 30 réunions publiques ont été organisées. Un atelier citoyen a complété ces moyens de participation.

Compte-rendu et bilan

Le compte rendu et le bilan ont été rendus publics le **21 septembre 2006**. Il en est ressorti l'idée d'une mobilité « soutenable », grâce à une maîtrise de la demande de déplacements routiers, la priorité, reconnue très généralement comme

nécessaire, qui doit être accordée au report de la route vers les autres modes (transports ferroviaire, fluvial et maritime) que ce soit pour les marchandises ou pour les personnes, en ce qui concerne les infrastructures routières, des positions divergentes sur la nécessité d'en réaliser de nouvelles sur l'axe vallée du Rhône-Arc languedocien ou en piémont des Cévennes ont émergé.

Décision du maître d'ouvrage

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

Développement et régulation des nanotechnologies

Date et auteur de la saisine

Le **24 février 2009** par sept ministères : ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, ministère de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, ministère du travail, des Relations sociales, de la Famille, de la Solidarité et de la Ville, ministère de l'Agriculture et de la Pêche, ministère de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, ministère de la Défense, ministère de la Santé et des Sports.

Descriptif du projet

En application des engagements du Grenelle de l'environnement, la loi Grenelle I n° 2009-967 du 3 août 2009 (article 42) a décidé l'organisation d'un débat large et transparent sur les risques et les conditions de développement des nanotechnologies. Compte tenu des enjeux mondiaux en matière de recherche et d'innovation dans le domaine des nanomatériaux manufacturés et des nanosystèmes, le débat devait faire une large place aux aspects internationaux et européens sur le sujet.

Suites données par la CNDP

Le **4 mars 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Jean Bergougnoux a été nommé président de la Commission particulière du débat. Galiène Cohu, Isabelle Jarry, Jacques Arnould, Jean-Pierre Chaussade, Patrick Legrand et Marie Pittet ont été nommés membres de la CPDP.

Déroulement du débat public

Le **2 septembre 2009**, la CNDP a jugé le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et en a fixé le calendrier du **15 octobre 2009 au 24 février 2010**.

Compte-rendu et bilan

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **13 avril 2010**. Une version anglaise du bilan a également été publiée, afin d'informer les instances internationales du contenu et des conclusions de ce débat. Le déroulement du débat et les outils d'information comme le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, les cinq lettres du débat, un site Internet dédié (195 429 connexions), un système de questions-réponses (661 questions) ont permis l'information et l'expression des publics concernés (51 cahiers d'acteurs, 75 contributions, 263 avis, 590 abonnés à la lettre d'information, 1 175 retombées « médias »). Au total, 3 216 personnes ont assisté aux 16 réunions publiques. On peut regretter une participation trop limitée du grand public, des élus, des chercheurs ou des industriels. Mais le public a montré qu'il attendait d'abord une information contradictoire et qu'il entendait exercer son droit à la vigilance. L'un des mérites du débat a été d'identifier les craintes et les inquiétudes du public, des associations et de certains collectifs qui se sont opposés à l'arrivée des nanotechnologies dans la vie quotidienne. À l'issue du débat, on peut constater que les thèmes ont davantage été mis en débat que débattus.

Communication au Conseil des ministres du 12 mai 2010

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



Synthèse des concertations recommandées

—



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

Date et auteur de la saisine

Le **18 février 2000** par la Société pour la protection des paysages et de l'esthétique de la France, sites et monuments (SPPEF).

Descriptif du projet

Ce projet de création d'une ligne à très haute tension de 225kW dite « Quercy Blanc », entre la centrale de Golfech, dans le Tarn-et-Garonne, et Cahors, d'une longueur de 40 km est porté par Réseau de transport d'électricité (RTE).

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

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

Compte-rendu de la concertation

Monsieur Devisse a rendu compte à la CNDP de la concertation tout au long de son déroulement. Le maître d'ouvrage faisant sien le compte-rendu du collège des scrutateurs sur lequel Monsieur Devisse avait fait connaître ses observations à la CNDP, a diffusé celui-ci le **5 mars 2003**. Ce même jour, la Commission nationale a donné acte de ce bilan.

Suivi du projet

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

Projet de modification des itinéraires routiers RD 791 et 748 (Angers-Montreuil-Belay) et RD 960 (Saumur-Cholet)

Date et auteur de la saisine

Le **7 janvier 2003** par le conseil général du Maine-et-Loire.

Descriptif du projet

Ces projets, d'une longueur de 43,2 et de 58,4 km et d'un coût prévisionnel de 119,4 à 128,7 millions d'euros, consistent en la modification des itinéraires routiers RD 791 et 748 (Angers-Montreuil-Belay) et RD 960 (Saumur-Cholet), dans le Maine-et-Loire.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée aux mois d'**avril et mai 2004**. L'information du public s'est faite par le biais de publications dans les magazines locaux, d'un site Internet dédié (12 000 visiteurs par mois durant la période de concertation, cinq avis) et d'une permanence à la direction des routes et des déplacements.

Compte-rendu de la concertation

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

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

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

Projet de ligne à grande vitesse Bretagne-Pays de Loire

Date et auteur de la saisine

Le **8 mars 2003** par Réseau Ferré de France.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 1 650 millions d'euros, consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse de 200 km entre Connerré-Sablé-sur-Sarthe et Rennes, en prolongement de la LGV Paris-Courtalain-Connerré mise en service en 1989 dans le cadre du projet « TGV Atlantique ».

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, RFF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. La concertation s'est déroulée du **10 mars 2003 au 26 janvier 2006**.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, Réseau Ferré de France a remis à la CNDP un rapport d'étape le 3 février 2004, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place en mars 2003 sur ce projet. Lors de sa séance du **3 mars 2004**, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce rapport.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

Cette première phase largement ouverte à la population a été suivie par des phases plus institutionnelles de consultation des services de l'État au printemps 2004. Une phase de consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations, de l'automne 2004 au printemps 2005 a abouti à l'approbation du dossier d'avant-projet sommaire.

Sur cette base, l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP) s'est déroulée du **1^{er} juin au 31 juillet 2006**.

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

Projet de ligne à grande vitesse Sud Europe-Atlantique

Date et auteur de la saisine

Le **18 mars 2003** par Réseau Ferré de France.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 1 500 millions d'euros pour sa phase 1 et de 2 200 millions d'euros pour sa phase 2, consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) de 302 km entre Monts au sud de Tours et Ambarès et Lagrave au nord de Bordeaux, en prolongement de la LGV Paris-Courtalain-Tours mise en service en 1989 dans le cadre du projet « TGV Atlantique ».

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP, RFF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. Une Commission de suivi a été installée en octobre 2003 par le préfet coordinateur du projet afin de participer à cette mise en place et au suivi de la concertation. Sur la totalité du projet, la concertation a eu lieu du **17 octobre 2003 au 26 décembre 2006**.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, Réseau Ferré de France a remis à la CNDP un rapport d'étape le 3 février 2004, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **3 mars 2004**, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce rapport.

La Commission nationale a pris connaissance le **7 mars 2007** du bilan de la concertation menée par Réseau Ferré de France conformément à la décision qu'elle avait prise le 7 mai 2003; ce bilan présente la concertation menée dans le cadre de la préparation de la déclaration d'utilité publique pour la partie Angoulême-Bordeaux et la concertation menée dans le cadre de la préparation de l'avant-projet sommaire de la partie Tours-Angoulême. La Commission nationale a également pris connaissance du rapport de la Commission de suivi sous la garantie de laquelle elle avait demandé que se déroule cette concertation; ce rapport, rédigé par Monsieur Claude Lacour, son président, décrit la mission remplie par la Commission de suivi selon les orientations fixées par la CNDP.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

L'enquête publique s'est déroulée du **25 octobre au 19 décembre 2007**. Une enquête publique complémentaire s'est déroulée du 10 juin au 10 juillet 2008. Le 30 septembre 2008, la Commission qui a conduit l'enquête publique complémentaire, a remis son rapport au préfet. Dans ce document, la Commission a reconduit l'avis favorable qu'elle avait donné précédemment, à la suite de l'enquête publique principale organisée en 2007. L'avis a été assorti de quatre nouvelles recommandations. La déclaration d'utilité publique pour la portion Tours-Angoulême est parue au *Journal officiel de la République française* le **12 juin 2009**, celle de la section Angoulême-Bordeaux étant officielle depuis juillet 2006. Le début des travaux est prévu pour 2011 et la mise en service pour fin 2015, début 2016.

Projet de continuité autoroutière au droit d'Arles

Date et auteur de la saisine

Le **7 avril 2003** par le ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 140 à 747 millions d'euros, porté par la direction des routes, a pour objectif l'aménagement de la route nationale RN113 qui constitue, au droit d'Arles, le dernier maillon non autoroutier de l'axe international Espagne-France-Italie formé par les autoroutes A9, A54 et A7/A8. Le projet de contournement d'Arles doit permettre à la fois d'achever une grande liaison autoroutière entre l'Espagne et l'Italie et de reconquérir un centre-ville particulièrement pénalisé par ses conditions de circulation.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Conformément aux indications de la CNDP, la direction départementale de l'équipement des Bouches-du-Rhône a poursuivi le processus de concertation engagé, et structuré la démarche de concertation autour de plusieurs phases favorisant le dialogue et l'expression du public. La DDE a remis le 12 novembre 2003 le bilan de la première phase de concertation à la CNDP qui s'est déroulée de l'**automne 2002 au printemps 2003**.

Compte-rendu de la concertation

En sa séance du **7 janvier 2004**, la Commission nationale a donné acte à la direction des routes de ce bilan, rendu public et joint au dossier d'enquête publique le moment venu.

Projet de contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier

Date et auteur de la saisine

Le **7 avril 2003** par Réseau Ferré de France.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 1 050 millions d'euros, consiste en la réalisation d'une ligne nouvelle mixte de 61 km entre Lattes, au sud de Montpellier, et Manduel, au sud de Nîmes, auxquels s'ajoutent 9 km de raccordement à la ligne actuelle Tarascon-Sètes à Lattes et Saint-Brès à Manduel.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP, RFF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public du **15 juin au 15 août 2003**.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, Réseau Ferré de France a remis à la CNDP, le 31 octobre 2004, un bilan complet, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **7 janvier 2004**, la Commission nationale a donné acte à RFF de ce rapport.

Enquête publique

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

Déclaration d'utilité publique

La DUP est parue au *Journal officiel de la République française* le **17 mai 2005**. La mise en service est prévue à l'horizon 2013.

Projet de réalisation du canal Seine-Nord Europe

Date et auteur de la saisine

Le **18 mai 2004** par Voies navigables de France.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP, Voies navigables de France a structuré sa démarche de concertation en favorisant le dialogue et l'expression du public de **juillet 2004 à avril 2006** (phase d'information de juillet 2004 à mars 2005, première phase de concertation de mars à avril 2005 destinée aux acteurs territoriaux, seconde phase de concertation de mai à septembre 2005 élargie à la population et consultation des collectivités, acteurs socio-économiques, associations et services de l'État en novembre-décembre 2005 puis de mars à avril 2006 sur les volets techniques et économiques).

Compte-rendu de la concertation

Voies navigables de France a remis à la CNDP le dossier de synthèse des premières étapes de cette concertation en **octobre 2005**.

À la séance du **5 juillet 2006**, Monsieur Devisse a souligné le travail approfondi effectué dans les territoires, la qualité et la sincérité de VNF et des services de l'État. Il a précisé que cette concertation avait été menée non comme un exercice imposé mais comme un atout pour l'insertion du projet aux points de vue social et territorial.

La CNDP a remercié Monsieur Devisse de son action et a noté avec satisfaction que cette concertation avait été menée de façon parfaitement conforme à l'esprit de sa décision.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

L'enquête publique s'est déroulée du **15 janvier 2007 au 15 mars 2007**.

La DUP est parue au *Journal officiel de la République française* le **12 septembre 2008**.

Suivi du projet

Les travaux sont prévus pour 2010/2011 pour une mise en service en 2015 dans le cadre d'un contrat de partenariat.

Projet de construction d'une nouvelle installation nucléaire de base, dit réacteur Jules Horowitz, à Cadarache

Date et auteur de la saisine

Le **8 juillet 2004** par l'administrateur général du Commissariat à l'énergie atomique (CEA).

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP, le 28 janvier 2005, le CEA qui a proposé un plan d'organisation de la concertation en précisant les modalités pratiques de son déroulement, les supports d'information envisagés, ainsi que la mise en place d'une Commission de concertation. Cette concertation a eu lieu entre le **1^{er} avril et le 30 juin 2005**.

Sur les recommandations de la CNDP, elle a concerné les aspects socio-économiques et d'aménagement du territoire, associant à ce titre les acteurs du site du CEA/Saclay où est implanté le réacteur de recherche Osiris,

ainsi que les options de sûreté mises en place. Une équipe dédiée à la concertation ainsi qu'une Commission de concertation - chargée de veiller à l'équilibre des échanges en particulier lors des réunions publiques - furent aussi mises en place pour organiser et diriger le déroulement de ce débat. La composition de la Commission de concertation présidée par Monsieur Jean-Claude Darras fut fixée en concertation avec Monsieur Patrick Legrand, alors membre de la CNDP, chargé d'assurer le suivi de cette concertation.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, le CEA a remis à la CNDP, le 15 septembre 2005, le bilan de cette concertation dont il ressort que le maître d'ouvrage a bénéficié d'échanges fructueux notamment sur les impacts concernant les équilibres socio-économiques des communes concernées, sur les problèmes d'environnement, sur la sécurité et la sûreté. Lors de sa séance du **5 octobre 2005**, la Commission nationale a donné acte au CEA de ce rapport, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

L'enquête publique a eu lieu du **20 novembre au 21 décembre 2006**.

Le décret autorisant le Commissariat à l'énergie atomique à créer cette installation nucléaire a paru au *Journal officiel de la République française* le **14 octobre 2009**.

Suivi du projet

La Commission nationale du débat public a pris connaissance du lancement de la construction du réacteur par le ministre délégué à l'Industrie, le 19 mars 2007. La mise en service du réacteur est envisagée en 2014.

Projet de mise à 2 x 2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou (itinéraire Rennes-Angers)

Date et auteur de la saisine

Les **23 juillet et 6 août 2004** par les conseils généraux des départements du Maine-et-Loire et de l'Ille-et-Vilaine.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 225 millions d'euros et d'une longueur de 120 km, consiste en la poursuite de l'aménagement des routes départementales RD 41 et RD 94 depuis Corps-Nuds jusqu'au Lion-d'Angers.

Suites données par la CNDP

À sa séance du **8 septembre 2004**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé aux conseils généraux des départements du Maine-et-Loire et de l'Ille-et-Vilaine de mener une concertation et en a précisé les modalités.

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP, les maîtres d'ouvrage ont structuré leur démarche de concertation autour de deux phases de dialogue favorisant l'expression et l'information du public. La concertation s'est déroulée d'**avril 2006 à juillet 2007**.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, les maîtres d'ouvrage ont remis à la CNDP le bilan de cette concertation le 10 mars 2008. Lors de sa séance du **16 avril 2008**, la Commission nationale a donné acte aux maîtres d'ouvrage de ce rapport, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

L'enquête publique est prévue en **juin 2010**. La DUP pour la section La Membrolle-sur-Longuenée - Le Lion-d'Angers est prévue pour 2011.

Projet d'aménagement du tronc commun A 4-A 86

Date et auteur de la saisine

Le **21 juillet 2006** par le préfet de la région Ile-de-France.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 50 millions d'euros, consiste à aménager cette section d'autoroute en pérennisant un fonctionnement avec au maximum cinq voies par sens de circulation en recréant le cas échéant, des bandes d'arrêt d'urgence. Les aménagements qui seraient ainsi envisagés dans le cadre du nouveau projet portent sur les points suivants: l'opportunité de rétablir une bande d'arrêt d'urgence, les protections phoniques, les aménagements paysagers, la prise en compte des circulations douces et le traitement des eaux.

Suites données par la CNDP

À sa séance du **27 septembre 2006**, la CNDP a répondu positivement à la demande du préfet de la région Ile-de-France qui l'avait sollicitée en vue de l'organisation d'une concertation sur ce projet, compte-tenu de la complexité de l'opération et de son caractère particulièrement sensible. La Commission nationale a désigné comme personnalité indépendante pour mener la concertation Monsieur Jean-Pierre Tiffon. Monsieur Georges Mercadal, alors vice-président de la CNDP, a été chargé de suivre le déroulement de la concertation.

Déroulement de la concertation

La région Ile-de-France a structuré la démarche de concertation autour de réunions locales d'information, d'ateliers thématiques, d'un site Internet et d'expositions itinérantes favorisant le dialogue et l'expression du public.

La concertation s'est déroulée du **6 novembre 2006 au 10 janvier 2007**.

Compte-rendu de la concertation

Monsieur Jean-Pierre Tiffon a remis au préfet de la région Ile-de-France, le **17 janvier 2007**, son compte-rendu qui a été rendu public. Il a été transmis au ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer le 19 février 2007.

Suivi du projet

La décision ministérielle a été prise le **9 avril 2008** préconisant le lancement de plusieurs études techniques.

Projet d'aménagement de la RN 19 entre Langres et Vesoul (sections A 31 et RN 57)

Date et auteur de la saisine

Le **3 novembre 2006** par le ministre
des Transports, de l'Équipement, du Tourisme
et de la Mer.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé entre 620 et
700 millions d'euros selon les options d'aména-
gement envisagées, consiste en l'aménagement
de la section A 31-Vesoul-Est comprise
entre l'autoroute A 31 à hauteur de Langres
(Haute-Marne) et la RN 57 à hauteur de Vesoul
(Haute-Saône), pour un linéaire d'environ 82 km.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP, le maître
d'ouvrage a structuré la démarche de concertation
autour d'une phase favorisant le dialogue
et l'expression du public. Monsieur José
Thomas a été désigné en mars 2007
personnalité indépendante, garante de
l'information et de l'expression de la population,
notamment à l'occasion des réunions publiques.
Le 6 juin 2007, la CNDP a pris acte des
modalités de concertation prévues par le maître
d'ouvrage en deux phases successives
de concertation consacrées l'une à l'itinéraire
A 31-Vesoul et l'autre au franchissement
de l'agglomération de Vesoul, correspondant
à l'état d'avancement différent de ces deux
parties du projet. La première s'est déroulée
du **26 juin au 3 octobre 2007**, la seconde
du **12 octobre au 31 décembre 2007**.

Chaque phase a comporté deux cycles de
réunions publiques séparés par une période
d'écoute et de dialogue privilégiant
les échanges par courrier ou courriel mais
pouvant comporter, en fonction de la demande,
des réunions locales ou thématiques.

Compte-rendu de la concertation

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

Enquête publique

L'enquête publique est prévue pour 2012-2013.

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

Date et auteur de la saisine

Le **21 novembre 2006** par le Syndicat
des transports d'Ile-de-France.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

Lors de sa séance du **6 décembre 2006**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. La Commission nationale a néanmoins recommandé au maître d'ouvrage une nouvelle phase de concertation, en particulier sur la partie du projet située sur la commune de Noisy-le-Sec. La CNDP a précisé que cette concertation recommandée devrait être menée sous l'égide d'une personnalité indépendante, garante de l'expression de la population.

Déroulement de la concertation

Le **25 juillet 2007**, la CNDP a proposé au STIF Monsieur Michel Gaillard comme personnalité indépendante. Ce dernier a transmis le 10 Janvier 2008 un rapport d'étape à la Commission nationale, annonçant les dates de la concertation prévue du 1^{er} Juin au 15 Juillet 2008. Le 17 juillet 2008, Monsieur Gaillard a transmis à la Commission nationale un second rapport d'étape dans lequel il a précisé qu'étant donné le contexte préélectoral, il a résulté un glissement en fin d'année de la phase de concertation initialement prévue durant l'été 2008.

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

Compte-rendu de la concertation

Le 8 février 2009, Monsieur Michel Gaillard a adressé au maître d'ouvrage son appréciation de la concertation. Le **2 septembre 2009**, la Commission nationale a décidé de donner acte au Syndicat des transports d'Ile-de-France du compte-rendu de la concertation recommandée reçu le 21 juillet 2009. Rendu public, il sera joint le moment venu au dossier d'enquête publique.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

L'enquête publique est prévue pour 2011 et la DUP pour 2012.

Suivi du projet

Le début des travaux, si le projet se poursuit, est prévu pour 2011. La mise en service est prévue pour le début de l'année 2015.

Projet d'achèvement du contournement autoroutier au nord de Grenoble

Date et auteur de la saisine

Le **4 avril 2007** par le conseil général de l'Isère.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût estimé à 580 millions d'euros, consiste à réaliser l'achèvement du contournement routier de Grenoble par la rocade nord. Il a pour objectif que les autoroutes A 48 et A 480 à l'ouest, l'autoroute A 41 à l'est et la rocade sud soient moins saturées lors des périodes de pointe de trafic de plus en plus longues.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Le **4 juillet 2007**, la CNDP a indiqué qu'elle avait reçu un certain nombre d'observations semblant montrer que la concertation ne satisfaisait pas les attentes de tous les participants. Dans ces conditions, elle a recommandé au maître d'ouvrage de prévoir une ou plusieurs nouvelles réunions. La concertation s'est déroulée du **19 novembre 2007 au 11 janvier 2008**.

Compte-rendu de la concertation

Conformément à l'article R.121-9 du Code de l'environnement, le maître d'ouvrage a transmis à la Commission nationale du débat public, le 4 avril 2008, le bilan de cette concertation. La CNDP a observé que lors de la concertation, l'indépendance des personnalités désignées par le président du tribunal administratif comme garant de la concertation a été mise en cause, puisqu'elles avaient participé en tant que commissaires-enquêteurs à la Commission d'enquête publique qui avait donné un avis favorable au plan de déplacements urbains qui incluait le projet de rocade nord de Grenoble. Par ailleurs, le document mis à la disposition du public était incomplet lors du lancement de la concertation et a été complété au cours de la concertation à la suite des protestations d'élus locaux et d'acteurs de la concertation.

Le **16 avril 2008**, la Commission nationale a néanmoins décidé de donner acte du bilan de la concertation au président du conseil général compte-tenu du fait que celle-ci a permis l'expression des différentes positions sur le projet tant lors des réunions publiques que par les avis exprimés par écrit.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

Trois enquêtes publiques se sont déroulées du **19 octobre au 1^{er} décembre 2009**. Le rapport de la Commission d'enquête est attendu dans le courant de l'année 2010.

Projet de construction du grand stade Olympique lyonnais à Décines

Date et auteur de la saisine

Le **9 mai 2007** par le président de l'Olympique lyonnais.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel compris entre 380 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 loisir et de bien-être, des hôtels, ainsi que des immeubles de bureaux.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

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

Elle a présenté un premier bilan d'étape de la concertation qui s'est déroulée de **septembre 2007 à mars 2008**.

L'Olympique lyonnais a décidé de poursuivre la concertation avec les acteurs locaux dans la perspective du dépôt du permis de construire du projet. Le dialogue avec l'ensemble des partenaires et les contacts avec les associations ont été poursuivis. Les derniers échanges de la concertation se poursuivront jusqu'à la fin du premier semestre 2010.

Projet d'amélioration des accès du port maritime de Rouen

Date et auteur de la saisine

Le **16 mai 2007** par le Port Autonome de Rouen.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

La concertation s'est déroulée du **19 novembre 2007 au 11 janvier 2008** avec six réunions publiques. Suivant les indications de la CNDP, le Port Autonome de Rouen a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. Des brochures, fiches techniques, cahiers d'acteurs ont été édités ; une exposition a circulé.

Compte-rendu de la concertation

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

Suivi du projet

Son financement est inscrit au contrat de projets État-Région de Haute-Normandie pour la période 2007-2013. Outre le Port Autonome de Rouen, l'État, le conseil régional de Haute-Normandie et le conseil général de la Seine-Maritime, pourraient faire appel à d'autres financeurs (Communauté d'agglomération rouennaise, Ville de Rouen, fonds européens). Les travaux sont prévus pour 2011-2012.

Projet de construction d'une canalisation de transport de gaz naturel à Dunkerque Hauts de France II

Date et auteur de la saisine

Le **4 juillet 2007** par GRT Gaz.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, GRT Gaz a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. Elle s'est déroulée du **17 novembre au 9 décembre 2008**.

Compte-rendu de la concertation

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

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

L'enquête publique est prévue au cours du premier semestre 2010.

Suivi du projet

Les travaux sont prévus pour 2011/2012 pour une mise en service au 1^{er} trimestre 2013.

Projet de réalisation d'une 2x2 voies dans l'agglomération Sud d'Angers

Date et auteur de la saisine

Le **11 mars 2008** par l'association France Nature Environnement, après publication du projet le 18 janvier 2008, conformément aux dispositions de l'article L.121-8 du Code de l'environnement.

Descriptif du projet

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 sa périphérie.

Suites données par la CNDP

À sa séance du **14 mai 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au conseil général de Maine-et-Loire, maître d'ouvrage, de mener une concertation ayant pour but d'assurer l'information et l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques. La CNDP a pris en considération les éléments suivants: les objectifs assignés au projet (permettre l'écoulement des mouvements d'échange départementaux et périurbains de l'agglomération, permettre le développement des transports en commun, la réduction des nuisances et l'amélioration de la sécurité, assurer une desserte satisfaisante des zones d'activités industrielles ou commerciales de l'agglomération), les enjeux locaux du projet et les mesures arrêtées par le conseil général du Maine-et-Loire en matière de concertation.

Suivi de la concertation

Par délibération du 28 octobre 2009, le conseil général de Maine-et-Loire s'est dessaisi de la maîtrise d'ouvrage de ce projet de liaison et a demandé à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole de se substituer à lui pour en mener à bien les études, les procédures et la réalisation. Par délibération du 10 novembre 2009, le conseil de communauté a déclaré l'intérêt communautaire pour ce projet, a décidé d'en assurer la maîtrise d'ouvrage et de saisir la Commission nationale du débat public.

Par lettre en date du **15 février 2010**, reçue le 24 février 2010, le président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole a saisi la Commission nationale du même projet et sollicité l'organisation d'un débat public ou à défaut la définition des modalités de concertation avec la nomination, le cas échéant, d'un garant. Lors de sa séance du **3 mars 2010**, la Commission nationale a confirmé sa décision du 14 mai 2008 de ne pas organiser de débat public mais a précisé les modalités de la concertation qu'elle a décidé de placer sous l'égide d'une personnalité indépendante garante du bon déroulement de la concertation, Monsieur Pierre-Gérard Merlette.

Projet de création d'une liaison ferroviaire Tram-Train entre Massy et Évry

Date et auteur de la saisine

Le **12 juillet 2008** par le Syndicat des transports d'Ile-de-France.

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 307 millions d'euros, consiste à créer une liaison ferroviaire entre Massy et Évry qui remplacera la branche du RER C sur la Grande Ceinture Sud, entrera en correspondance avec les RER B, C et D et sera un maillon du réseau de contournement sud-ouest de Paris. Ce projet trouve son origine en 2001 dans les projets de Tangentielle Sud (Versailles-Corbeille) et Tangentielle Ouest (Achères-Versailles) qui se proposaient de relier, par une nouvelle ligne de RER, Achères à Melun.

Suites données par la CNDP

À sa séance du **3 septembre 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public, mais a néanmoins recommandé au STIF d'ouvrir une nouvelle phase de concertation (la dernière remontant à 2001), placée sous l'égide d'une personnalité indépendante (garant).

Déroulement de la concertation

Lors de sa réunion du 5 novembre 2008, la Commission nationale a pris acte de la désignation de Madame Catherine Vourc'h par la direction générale du STIF comme garante de la bonne mise en œuvre de la concertation qui s'est déroulée du **25 mai 2009 au 3 juillet 2009**.

Un dispositif participatif a été mis en œuvre sur une durée de six semaines. Afin d'informer la population sur le projet, 140 000 dépliants ont été distribués, 3 000 dossiers de concertation, et 10 000 synthèses du dossier ont été

distribués dans les boîtes aux lettres des habitants (dans une bande de 400 m autour du tracé du Tram-Train) et remis aux élus, acteurs socio-économiques, et partenaires du projet.

Cinq réunions publiques ont eu lieu et des expositions ont été organisées dans chacune des villes. Des registres et des urnes ont été installés dans les mairies et certaines gares RER. Enfin, un site Internet dédié au projet a été mis à la disposition de ceux qui souhaitent s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution. Au total, 650 personnes environ ont participé aux réunions publiques.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002, le STIF a remis à la CNDP le bilan de cette concertation, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **3 février 2010** la Commission nationale a décidé de donner acte au maître d'ouvrage de ce compte-rendu, auquel est annexé le compte-rendu établi par Madame Catherine Vourc'h, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

Enquête publique et déclaration d'utilité publique

L'enquête publique est prévue pour la fin de l'année 2010 ; la DUP est prévue au début de l'année 2011.

Suivi du projet

Le début des travaux est prévu, si le projet se poursuit, en 2012 pour une mise en service en 2017.

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

Date et auteur de la saisine

Le **10 octobre 2008** par RTE -gestionnaire
du Réseau de Transport d'Electricité.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

La Commission nationale a donc été ressaisie par RTE le **7 octobre 2008**, conformément à l'article L.121-12 du Code de l'environnement, d'un projet d'interconnexion électrique à très haute tension entre la France (poste électrique de Baixas) et l'Espagne (poste électrique de Santa Llogaia), différant du précédent en ce qu'il prévoyait l'enfouissement partiel de la ligne. Le **27 juin 2008**, lors du sommet franco-espagnol de Saragosse, les gouvernements français et espagnols avaient entériné cette proposition dans le cadre de l'accord de coopération sur l'interconnexion électrique. La CNDP a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet lors de sa séance du **5 novembre 2008**, mais a recommandé à RTE d'organiser une concertation sur ce projet modifié de manière substantielle, conformément à l'article L.121-12 du Code de l'environnement.

Déroulement de la concertation

Monsieur Georges Mercadal a assuré le rôle de garant de cette concertation recommandée dont la première phase s'est déroulée du **19 janvier au 20 avril 2009**.

Grâce au travail conjoint de deux Commissions, elle a permis au préfet des Pyrénées-Orientales de valider l'aire d'étude concernant 24 communes, conformément à la circulaire « Fontaine » du 9 septembre 2002, puis de soumettre à l'approbation du MEEDDAT le fuseau proposé par RTE. Ce dernier suit dans la plaine du Roussillon la ligne à grande vitesse et franchit la chaîne des Pyrénées par un tunnel d'environ 8 km. La seconde phase de la concertation s'est déroulée du **1^{er} septembre 2009 au 22 mars 2010**, elle a porté sur les hypothèses de tracé précis de cette ligne, en vue de préparer les éléments du dossier de demande de déclaration d'utilité publique (DUP).

Compte-rendu de la concertation

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

Enquête publique et Décret d'utilité publique

L'enquête publique et la DUP interviendront dans le courant de l'année 2010.

Suivi du projet

Les travaux sont prévus pour 2012.

Projet d'aménagement des itinéraires routiers Ancenis-Saint-Philbert-de-Grand-Lieu et Ancenis-Cholet

Date et auteur de la saisine

Le **17 octobre 2008** par le président du conseil général de Loire-Atlantique et le président du conseil général de Maine-et-Loire.

Descriptif du projet

Ce projet consiste à l'aménagement en 2x2 voies des routes départementales entre Ancenis et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu (RD 763 et RD117) et entre Ancenis et Beaupréau-Cholet (RD 763 et RD 752). Ces itinéraires ont un tronçon commun de 15,5 km entre Ancenis et Saint-Rémy-en-Mauges (RD 763). Le coût de cet aménagement d'une longueur totale de 77 km (25 en Maine-et-Loire et 52 en Loire-Atlantique) est estimé à 442 millions d'euros (160 millions pour le département de Maine-et-Loire et 282 millions pour le département de Loire-Atlantique).

Suites données par la CNDP

À sa séance du **3 décembre 2008**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public. Mais la Commission, qui aurait apprécié d'être saisie plus tôt, au moment où toutes les options étaient encore possibles et non après la déclaration d'utilité publique de certains tronçons, considérant que les impacts du projet d'aménagement sur les milieux naturel et agricole étaient significatifs, a recommandé aux Conseils généraux de Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique de poursuivre la concertation selon certaines modalités pour les tronçons n'ayant pas encore fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé depuis 2001, les maîtres d'ouvrage ont structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public sous l'égide de Monsieur Pierre-Gérard Merlette, personnalité indépendante et garant, notamment à l'occasion de réunions publiques. La concertation s'est déroulée du **1^{er} mars au 15 septembre 2009** et du **15 novembre 2009 au 15 janvier 2010**.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, le président du conseil général de Loire-Atlantique et le président du conseil général de Maine-et-Loire ont remis à la CNDP les bilans de cette concertation le 9 mars 2010. Lors de sa séance du **7 avril 2010**, la Commission nationale a donné acte aux maîtres d'ouvrage de ces rapports auxquels a été joint celui du garant, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

Projet de prolongement du Tram-Train T4 Clichy-Montfermeil

Date et auteur de la saisine

Le **25 novembre 2008** par le STIF.

Descriptif du projet

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

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, le STIF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. Le maître d'ouvrage a informé la CNDP du calendrier de la concertation : du **1^{er} septembre 2009 au 31 octobre 2009**. Lors de sa séance du 6 mai 2009, la Commission nationale a pris acte de la désignation de Monsieur Jean-Luc Mathieu par la direction générale du STIF comme garant de la bonne mise en œuvre de la concertation.

Un dispositif participatif d'une durée de neuf semaines a été mis en œuvre dans le but d'associer le plus largement possible la population au débat. La population a été informée sur le projet par 77 000 dépliant, 2100 dossiers de concertation, 20 000 synthèses de ce dossier, qui ont été distribués aux habitants et aux riverains, mais aussi remis

aux élus, acteurs socio-économiques et partenaires du projet. Cinq réunions publiques ont eu lieu, un atelier de travail a été organisé, des expositions se sont tenues dans les villes concernées par le projet et les principales gares desservant le territoire. Des registres ont été installés dans les mairies et à la Communauté d'agglomération de Clichy-Montfermeil. Enfin, un site Internet dédié au projet a été mis à disposition de ceux qui souhaitent s'informer en temps réel sur la concertation et/ou apporter leur contribution.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, le STIF a remis à la CNDP le bilan de cette concertation le 18 janvier 2010, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Lors de sa séance du **3 février 2010**, la Commission nationale a donné acte au STIF de ce compte-rendu, auquel est annexé le compte-rendu établi par Monsieur Jean-Luc Mathieu.

Suivi du projet

Le début des travaux est prévu, si le projet se poursuit, courant 2012/2013 pour une mise en service à l'horizon 2015.

Projet de création de 2 lignes de tramway ferroviaire (Liévin-Noyelles-Godault et Beuvry-Béthune-Bruay-la-Buissière)

Date et auteur de la saisine

Le **25 novembre 2008** par le président du Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle (SMT).

Descriptif du projet

D'un coût prévisionnel de 352 millions d'euros, dont 52,7 millions d'euros de matériel roulant, la ligne Liévin-Lens - Hénin-Beaumont- Noyelles-Godault prévoit de traverser des secteurs à forts enjeux : Liévin, Lens et Hénin-Beaumont. Elle irriguera l'ensemble du cœur urbain situé entre Liévin et Noyelles-Godault. Elle a pour objectif de compléter la ligne Bulle 1 dont le nombre de voyageurs a fortement augmenté ces dernières années, passant de 375 000 voyages par an en 2002 à 1 198 000 voyages par an en 2007.

D'un coût prévisionnel d'environ 245 millions d'euros, dont 38,5 millions d'euros de matériel roulant, la ligne Beuvry-Béthune-Bruay-la-Buissière-Houdain correspond au tracé de trois lignes de bus actuelles. Au total, ces trois lignes représentent 550 000 voyages par an en 2007. Elles connaissent actuellement d'importants dysfonctionnements sur le plan de leur régularité. Ce projet vise principalement à améliorer l'état du trafic et désenclaver des quartiers en difficulté.

Suites données par la CNDP

Lors de sa séance du **7 janvier 2009**, la Commission nationale du débat public a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet. Elle a conseillé au Comité syndical du Syndicat mixte des transports de veiller à la participation du public, notamment à l'occasion de réunions publiques, pour assurer l'information de la population et l'expression des habitants et des usagers sur les différents

aspects du projet, son impact sur l'environnement, son phasage et son financement ainsi que sur les modalités de concertation jusqu'à l'enquête publique et durant le chantier.

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP, le Syndicat mixte des transports Artois-Gohelle a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public : conférence de presse de lancement, expositions permanentes dans chaque mairie, réunions publiques d'informations, site Internet, forum et numéro vert ont permis d'informer tous les publics concernés du **15 avril au 19 juin 2009**.

Compte-rendu de la concertation

Conformément aux dispositions de l'article 9 du décret n°2002-1275 du 22 octobre 2002, le président du SMT Artois-Gohelle a remis à la CNDP le bilan de cette concertation le 26 janvier 2010, afin de la tenir informée du dispositif de concertation mis en place sur ce projet. Par lettre du **5 février 2010**, la Commission nationale a accusé réception de ce bilan, rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.

Enquête publique et Décret d'utilité publique

L'enquête publique est prévue en 2011.

Projet de désaturation de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14

Date et auteur de la saisine

Le **7 juillet 2009** par le Syndicat
des transports d'Ile-de-France (STIF).

Descriptif du projet

Ce projet, d'un coût prévisionnel d'environ 950 millions d'euros, consiste à prolonger la ligne 14 du métro au nord-ouest, entre le terminus de Saint-Lazare et la Mairie-de-Saint-Ouen. Long d'un peu plus de 5 km, le tracé s'étend sur les communes de Paris (8^e et 17^e arrondissements), Clichy-la-Garenne (Hauts-de-Seine) et Saint-Ouen (Seine-Saint-Denis). Le projet est intégralement souterrain et comprend trois stations : Porte-de-Clichy, Clichy-Saint-Ouen et Mairie-de-Saint-Ouen. La RATP, gestionnaire et exploitante du réseau métropolitain, s'est vue confiée la maîtrise d'ouvrage par le STIF, dans le cadre d'un marché négocié.

Suites données par la CNDP

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

Déroulement de la concertation

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, le STIF a structuré la démarche de concertation autour d'une phase favorisant le dialogue et l'expression du public. La concertation s'est déroulée du **11 janvier au 12 février 2010**.

Cinq réunions publiques, une réunion de synthèse, trois rencontres avec les voyageurs, des permanences du garant et des registres en mairie et sur le site Internet ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés.

Compte-rendu de la concertation

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

PANORAMA DES DÉBATS PUBLICS DE LA COMMISSION NATIONALE 2002-2009

Débats publics animés par les Commissions particulières du débat public

PROJETS	DATE(S) DE SAISINE	DATE(S) DE LA DÉCISION CNDP
Réservoir de Charlas	06/08/1997	15/05/2001
Aéroport Notre-Dame-des Landes	17/01/2001	09/07/2001
THT Lyon-Chambéry	30/08/2001	17/09/2001
THT France-Espagne	28/11/2001	14/02/2002 confirmée le 07/11/2002
CDG-Express	12/12/2002	08/01/2003
Contournement Bordeaux	28/01/2003	05/03/2003
Liaisons Amiens-Lille-Belgique	19/02/2003	02/04/2003
ITER	28/04/2003	02/07/2003 et 06/07/2005
Fos 2 XL	04/12/2003	04/02/2004
Liaison Grenoble-Sisteron	08/01/2004	02/06/2004
LGV PACA	08/04/2004	05/05/2004
LGV Bordeaux-Toulouse	22/07/2004	08/09/2004
Contournement Rouen	17/09/2004	03/11/2004
EPR Flamanville 3	04/11/2004	01/12/2004
Contournement Nice	19/11/2004	05/01/2005
Enfouissement de la RN13	30/12/2004	02/02/2005
THT Cotentin-Maine	01/02/2005	02/03/2005
Tramway T3	18/04/2005	11/05/2005
Prolongement A 12	06/06/2005	06/07/2005
Prolongement A 104	06/06/2005	06/07/2005
LGV Poitiers-Limoges	18/10/2005	07/12/2005
LGV Bordeaux-Espagne	01/12/2005	04/01/2006
Prolongement A 16	31/03/2006 et 04/04/2006	07/06/2006
Seine Aval	16/01/2007	07/02/2007
Contournement Toulouse	05/02/2007	07/03/2007
Terminal méthanier du Verdon	06/03/2007	04/04/2007
Terminal méthanier à Dunkerque	19/03/2007	04/04/2007
Terminal méthanier à Antifer	06/04/2007	02/05/2007
LGV Montpellier-Perpignan	04/08/2008	03/09/2008
Calais Port 2015	12/08/2008	01/10/2008
ERIDAN	10/10/2008	05/11/2008
Grand Canal du Havre	29/10/2008	03/12/2008
RN 154	18/11/2008	07/01/2009
RN 126 Castres-Toulouse	05/01/2009	04/02/2009
Ivry-Paris XIII	12/01/2009	04/03/2009
Arc de Dierrey	15/01/2009	04/02/2009

DATES DU DÉBAT PUBLIC	DATE DE PUBLICATION DU BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP	PAGES
Du 08/09/2003 au 19/12/2003	19/02/2004	4
Du 15/12/2002 au 28/05/2003	15/07/2003	5
Du 25/11/2002 au 25/03/2003	25/05/2003	6
Du 21/03/2003 au 27/06/2003	15/07/2003	7
Du 25/08/2003 au 15/12/2003	13/02/2004	8
Du 15/09/2003 au 15/01/2004	20/02/2004	9
Du 29/09/2003 au 20/01/2004	19/03/2004	10
Du 16/01/2006 au 06/05/2006	12/06/2006	11
Du 14/04/2004 au 25/06/2004	09/07/2004	12
Du 07/06 au 26/07 et du 23/08 au 20/10/2005	19/12/2005	13
Du 21/02/2005 au 08/07/2005	08/09/2005	14
Du 08/06 au 14/07 et du 01/09 au 25/11/2005	18/01/2006	15
Du 09/06 au 07/07 et du 05/09 au 09/11/2005	16/12/2005	16
Du 19/10/2005 au 18/02/2006	11/04/2006	17
Du 04/11/2005 au 28/02/2006	26/04/2006	18
Du 23/02/2006 au 30/05/2006	10/07/2006	19
Du 24/10/2005 au 23/02/2006	20/04/2006	20
Du 30/01/2006 au 15/05/2006	12/06/2006	21
Du 03/03/2006 au 17/06/2006	17/08/2006	22
Du 08/03/2006 au 08/07/2006	27/07/2006	23
Du 01/09/2006 au 18/12/2006	30/01/2007	24
Du 30/08/2006 au 29/12/2006	31/01/2007	25
Du 11/09/2007 au 24/11/2007	18/04/2008	26
Du 10/09/2007 au 21/12/2007	18/04/2008	27
Du 04/09/2007 au 22/12/2007	18/04/2008	28
Du 17/09/2007 au 14/12/2007	18/04/2008	29
Du 17/09/2007 au 14/12/2007	18/04/2008	30
Du 14/09/2007 au 14/12/2007	18/04/2008	31
Du 03/03/2009 au 03/07/2009	25/08/2009	32
Du 11/09/2009 au 24/11/2009	24/01/2010	33
Du 11/06 au 24/07 et du 03/09 au 07/11/2009	05/01/2010	34
Du 08/10/2009 au 07/02/2010	24/03/2010	35
Du 12/10/2009 au 28/01/2010	26/03/2010	36
Du 21/10/2009 au 28/01/2010	24/03/2010	37
Du 04/09/2009 au 28/12/2009	18/02/2010	38
Du 22/09/2009 au 16/01/2010	09/03/2010	39

PANORAMA DES DÉBATS PUBLICS DE LA COMMISSION NATIONALE 2002-2009

Débats publics recommandés au maître d'ouvrage par la CNDP

PROJETS	DATE(S) DE SAISINE	DATE DE LA DÉCISION CNDP
Tram-Train et liaison routière Saint-Denis-La Possession	16/07/2003, 04/08/2003 et 12/11/2003	03/12/2003
Aménagement routier Caen-Flers	04/08/2003	08/10/2003
Georges Besse II	09/04/2004	05/05/2004
Développement portuaire de Bastia	03/03/2006	05/04/2006

Débats publics sur des options générales

PROJETS	DATE DE SAISINE	DATE DE LA DÉCISION CNDP
Gestion des déchets radioactifs	16/02/2005	02/03/2005
VRAL	06/06/2005	06/07/2005
Nanotechnologies	24/02/2009	04/03/2009

DATES DU DÉBAT PUBLIC	DATE DE PUBLICATION DU BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP	PAGES
Du 02/09/2004 au 19/11/2004	19/01/2005	40
Du 30/04/2004 au 02/07/2004	18/07/2004	41
Du 01/09/2004 au 22/10/2004	20/12/2004	42
Du 06/03/2007 au 16/05/2007	10/07/2007	43

DATES DU DÉBAT PUBLIC	DATE DE PUBLICATION DU BILAN DU PRÉSIDENT DE LA CNDP	PAGES
Du 12/09/2005 au 13/01/2006	24/01/2006	44
Du 27/03/2006 au 26/07/2006	21/09/2006	45
Du 15/10/2009 au 24/02/2010	13/04/2010	46

PANORAMA DES CONCERTATIONS RECOMMANDÉES 2002-2009

PROJETS	DATE(S) DE SAISINE	DATE DE LA DÉCISION CNDP
Quercy Blanc	18/02/2000	29/03/2001
Aménagement de routes en Maine-et-Loire	07/01/2003	05/03/2003
LGV Bretagne-Pays de la Loire	08/03/2003	07/05/2003
LGV SEA	18/03/2003	07/05/2003
Continuité autoroutière au droit d'Arles	07/04/2003	04/06/2003
Contournement ferroviaire Nîmes-Montpellier	07/04/2003	04/06/2003
Canal Seine Nord Europe	18/05/2004	07/07/2004
Réacteur nucléaire Jules Horowitz	08/07/2004	08/09/2004
Bretagne-Anjou	23/07/2004 et 06/08/2004	08/09/2004
Tronc commun A4-A 86	21/07/2006	27/09/2006
Aménagement de la RN 19 Langres-Vesoul	03/11/2006	06/12/2006
Prolongement de la ligne Tramway T1	21/11/2006	06/12/2006
Rocade Nord de Grenoble	04/04/2007	02/05/2007
Stade lyonnais	09/05/2007	06/06/2007
Accès maritimes port de Rouen	16/05/2007	06/06/2007
Artère Hauts de France II	04/07/2007	25/07/2007
Liaison Sud d'Angers	11/03/2008	14/05/2008
Tram-Train Massy-Évry	12/07/2008	03/09/2008
France-Espagne	10/10/2008	05/11/2008
Itinéraires routiers Ancenis	17/10/2008	03/12/2008
Tram-Train T4	25/11/2008	07/01/2009
2 Tramway Nord-Pas-de-Calais	25/11/2008	07/01/2009
Désaturation ligne 13	07/07/2009	02/09/2009

DATES DE LA CONCERTATION	DATE D'ACCUSÉ RÉCEPTION DU COMPTE-RENDU PAR LA CNDP	PAGES
Du 04/10/2002 au 15/12/2002	05/03/2003	48
04/2004 à 05/2004	03/11/2004	49
Du 10/03/2003 au 26/01/2006	03/03/2004 (1 ^{re} étape)	50
Du 17/10/2003 au 26/12/2006	07/03/2007	51
10/2002 à 04/2003	07/01/2004	52
Du 15/06/2003 au 15/08/2003	07/01/2004	53
Du 01/07/2004 au 01/04/2006	05/07/2006	54
Du 01/04/2005 au 30/06/2005	05/10/2005	55
04/2006 à 07/2007	16/04/2008	56
Du 06/11/2006 au 10/01/2007	17/01/2007	57
Du 26/06/2007 au 31/12/2007	04/02/2009	58
Du 03/11/2008 au 30/12/2008	02/09/2009	59
Du 19/11/2007 au 11/01/2008	16/04/2008	60
09/2007 à 03/2008	À venir	61
Du 19/11/2007 au 11/01/2008	16/04/2008	62
Du 17/11/2008 au 09/12/2008	06/05/2009	63
À venir	À venir	64
Du 25/05/2009 au 03/07/2009	03/02/2010	65
Du 19/01/2009 au 20/04/2009 et du 01/09/2009 au 22/03/2010	07/07/2010	66
Du 01/03 au 15/09/2009 et du 15/11/2009 au 15/01/2010	07/04/2010	67
Du 01/09/2009 au 31/10/2009	03/02/2010	68
Du 15/04/2009 au 19/06/2009	05/02/2010	69
Du 11/01/2010 au 12/02/2010	07/07/2010	70

CNDP
20, avenue de Ségur - 75007 Paris
www.debatpublic.fr

Document édité à 3500 exemplaires

Illustration: Quentin Guillaume
Design graphique: Lowe Editorial
Impression: imprimerie Comelli



Numéro ISSN: 1760-933X



20, avenue de Ségur
75007 Paris
Tél: 01 42 19 20 26
Fax: 01 42 19 17 90

—
www.debatpublic.fr

cndp
Commission nationale
du débat public