

# CNDP 2009 – 2010

## Rapport d'activité



**cndp**  
Commission nationale  
du débat public

# Sommaire



P.4  
**Message du président**  
P.10  
**Faits marquants  
2009/2010**  
P.12  
**La CNDP par étapes**  
P.16  
**Les valeurs de la CNDP**

P.18  
**Organisation  
et moyens de la CNDP**

P.26  
**L'activité de la CNDP  
de mai 2009 à juin 2010**

P.80  
**Panorama des saisines  
de mai 2009 à juin 2010**

P.86  
**Panorama des modes  
de participation du  
public**

P.92  
**Moyens d'organisation  
des débats publics**

P.98  
**Les annexes**



## Avant-propos

La Commission nationale du débat public a souhaité cette année rendre compte de son activité sous une forme différente et innovante, facilement consultable.

Sans se départir de ses fondamentaux, ce Rapport annuel présente l'essentiel de l'activité de la Commission nationale depuis mai 2009.

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

# Message du président

---

L'activité de la Commission, au cours de l'année écoulée, a été particulièrement soutenue. Neuf débats publics se sont déroulés en 2009, autant sont organisés en 2010. À l'occasion du débat sur le développement et la régulation des nano-technologies, se sont posées quelques questions nouvelles auxquelles la CNDP devra apporter des réponses appropriées si elle est amenée à organiser d'autres débats de société.

La loi portant engagement national pour l'environnement a complété la composition de la Commission nationale et élargi ses missions, notamment pour la période de l'après-débat qui s'étend de la clôture du débat à l'ouverture de l'enquête publique.



# 1. Une activité soutenue

## DE NOMBREUX DÉBATS SUR DES PROJETS D'ÉQUIPEMENT

En 2009, huit débats sur des projets d'équipement et un débat sur des options générales se sont déroulés. Les projets portaient sur l'extension et l'aménagement de deux ports (Calais et Le Havre), la construction de deux gazoducs, la création d'une ligne nouvelle à grande vitesse (Montpellier-Perpignan), la reconstruction sur site d'un centre de traitement et de valorisation des déchets (à Ivry-sur-Seine) et l'achèvement de la mise à 2x2 voies de deux routes nationales (RN126 et RN154) par mise en concession autoroutière.

Si la Commission nationale a organisé elle-même ces débats, elle en a confié l'animation à des commissions particulières composées pour chacun d'eux.

L'une des difficultés rencontrées, lorsque les débats sont concomitants, est la constitution même de ces commissions. Il appartient à la Commission nationale, qui est une structure particulièrement légère, d'alimenter et d'entretenir un vivier de volontaires, disponibles et motivés, de les mobiliser et de les former, en veillant au respect des principes de parité et de mixité. La durée d'un débat, de sa préparation à son compte-rendu, s'étalant sur une année, il est largement fait appel, en raison des contraintes de temps et de lieu, à de jeunes retraités qui, s'ils sont aisément disponibles, ne peuvent à eux seuls représenter la société civile. Bien que leur engagement dans les travaux des commissions particulières s'apparente souvent à un bénévolat, tant le niveau des indemnisations et leur plafond sont modestes, les actifs approchés ne se dérobent pas et témoignent avec bonheur de la vivacité de l'esprit civique. Il conviendrait

toutefois que le plafond soit à l'avenir revalorisé et tienne compte de façon plus réelle du volume du travail effectué dans le cadre de la préparation et de l'animation des débats.

Certains de ces débats n'ont pas connu auprès du public le succès attendu. Si une participation limitée traduit parfois un manque d'intérêt pour le projet, elle peut tout aussi bien résulter d'une information insuffisante ou inadéquate. La distribution massive dans les boîtes aux lettres de brèves présentations du projet d'équipement et du calendrier du débat, précisant les lieux et thèmes des différentes réunions publiques, n'a plus l'effet escompté. Aussi semble-t-il opportun de se tourner plus activement vers d'autres modes d'information et de dialogue: la presse et le réseau internet.

La presse, sous toutes ses formes, est un acteur primordial du débat, par l'information qu'elle véhicule, tant sur les caractéristiques du projet que sur les controverses qu'il suscite, les comptes-rendus des réunions qu'elle rapporte et commente, par les tribunes qu'elle offre aux différentes parties prenantes du débat et le courrier qu'elle ouvre aux lecteurs. Il a pu être constaté à plusieurs reprises une forte corrélation entre le niveau de participation du public et le degré d'implication de la presse. Le public participe lorsqu'il a le sentiment qu'il peut, dans une certaine mesure, influencer une décision à venir portant sur un projet dont il est informé.

Internet offre d'autres espaces d'information et de dialogue. Un site dédié est ouvert à l'occasion de chaque débat mais il fonctionne trop passivement. Il donne accès à l'ensemble des informations publiées, telles que le dossier du maître d'ouvrage, les cahiers

**La loi portant engagement national pour l'environnement**  
a complété la composition de la Commission nationale et élargi ses missions, notamment pour la période de l'après-débat qui s'étend de la clôture du débat à l'ouverture de l'enquête publique.



d'acteurs, les transcriptions sténographiques des débats tenus en réunions publiques et permet aux internautes de poser des questions, qui font l'objet d'une réponse sur le même support, ou de donner leurs avis sur les différents aspects du projet soumis à débat, son opportunité, ses objectifs et ses caractéristiques. Mais cette utilisation limitée au courrier électronique n'enrichit que marginalement le débat.

### UN DÉBAT À CARACTÈRE SOCIÉTAL : LES NANOTECHNOLOGIES

La nécessité d'ouvrir plus largement le débat aux internautes est apparue clairement à l'occasion du débat sur le développement et la régulation des nanotechnologies. L'opposition radicale à la tenue même du débat a conduit la Commission nationale à trouver d'autres modalités d'organisation, par le biais d'Internet, afin de permettre à tous ceux qui souhaitaient s'exprimer de le faire.

Si la réunion publique devait être suspendue, les intervenants de la société civile et les représentants du maître d'ouvrage étaient installés dans une autre salle et lançaient le débat sur le thème proposé. Les propos et les images de ce panel étaient transmis en direct sur le net et les internautes pouvaient intervenir à tout moment en posant des questions auxquelles il était directement répondu ou en donnant des avis argumentés qui alimentaient le débat. Dans certains cas, une partie du public restait dans la salle et, suivant le débat sur grand écran, pouvait également intervenir et poser des questions. Ce public considérait qu'ayant fait l'effort de se déplacer pour participer à la réunion publique, ils avaient priorité sur les internautes. La combinaison de deux publics, l'un physique et l'autre virtuel, n'est pas aisée. En revanche, si la réunion publique avait dû être annulée, une réunion privée était organisée et le débat avait lieu

entre les invités, le panel et les internautes. Cette solution a prêté le flanc à une critique, souvent émise et reprise par la presse, qualifiant cette forme de débat virtuel ou de débat sans public. Aussi la Commission nationale réfléchit-elle aujourd'hui à une meilleure utilisation d'Internet, dans le cadre ou en dehors des réunions publiques, avec l'ouverture de nouveaux espaces de dialogue interactifs, «chat» ou «blog» progressivement expérimentés à l'occasion des nouveaux débats.

Outre l'application de solutions que le réseau Internet peut offrir, le débat sur le développement et la régulation des nanotechnologies a posé des questions de principe et d'organisation.

L'amplitude du sujet soumis à débat a certainement eu un effet dissuasif. Le terme de nanotechnologie englobe une trop grande diversité de sujets et son sens n'apparaît pas clairement au public. Ce dernier largement ignorant de cette question, lorsqu'il a participé aux réunions publiques, est venu davantage s'informer que débattre. Aussi conviendrait-il, pour un débat de cette nature, portant sur les rapports entre la science et la société, de restreindre le champ de la saisine et de mieux cibler les sujets, de lancer une campagne d'information préalable afin de sensibiliser le public aux différentes problématiques soulevées et de l'inciter à participer au débat. En l'absence d'une telle préparation, les échanges ont tendance à se dérouler entre experts, loin des citoyens et de leurs préoccupations. Dans le cas précis du débat sur les nanotechnologies, le public a été plus informé qu'invité à débattre, les thèmes abordés davantage mis en débat que débattus avec lui.



Le débat est intervenu alors que certaines décisions relatives au développement des nanotechnologies avaient déjà été prises, s'agissant par exemple de la création de Minatec à Grenoble ou le lancement du plan Nano-Innov. Aussi la question essentielle de l'opportunité d'un tel développement est-elle apparue dépassée ou déjà tranchée. Si les notions de l'utilité ou de la futilité des applications ont souvent été débattues, la question de la finalité globale n'a pas été vraiment discutée. Alors pour certains, l'intérêt du débat semblait limité puisqu'il ne portait pas d'abord sur l'interrogation de la société face au progrès et le rapport entre science et société. En principe, le débat public permet un questionnement approfondi sur la réalité du besoin auquel le projet prétend, de répondre aux questions de l'opportunité et de la nécessité (avons-nous besoin des nanotechnologies ?). C'est l'essence même du débat public.

Quand le débat public doit-il intervenir ? Il faut que le débat ait lieu suffisamment tôt, lorsque les choix essentiels ne sont pas encore arrêtés et que d'autres options sont possibles. La Convention d'Aarhus, dont la France est partie, le dit en ces termes : « le public concerné est informé comme il convient, de manière efficace et en temps voulu, lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence par sa participation au processus décisionnel dans un cadre transparent et équitable ».

Cette question s'est posée au commencement du débat sur le projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly, la décision apparaissant comme déjà prise puisque la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité (période 2009-2020) justifiait la mise en service déjà décidée de

deux réacteurs de nouvelle génération, le premier à Flamanville en 2012, le second à Penly en 2017. Aussi la Commission nationale n'a-t-elle pas été étonnée d'être saisie d'une demande d'expertise complémentaire, à laquelle elle a fait procéder, sur l'identification des politiques énergétiques alternatives au projet de Penly. Par le hasard des saisines, un débat sur un projet de parc éolien en mer, voisin du site nucléaire, se déroule dans le même calendrier. Ce sont deux volets de la politique énergétique qui sont mis en débat.

S'agissant plus particulièrement du développement de l'éolien offshore, des zones propices seront prochainement définies pour chacune des trois façades maritimes de la France métropolitaine. Les porteurs de projet seront invités à privilégier ces zones par voie d'appel d'offres, et plusieurs débats du même type que celui qui se déroule actuellement pourront être décidés pour



chacun de ces projets. Aussi la Commission nationale a-t-elle appelé l'attention du ministre d'Etat, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer sur l'intérêt d'organiser, une fois les zones propices définies, un débat public pour chaque façade sur le développement de l'éolien en mer. A la suite de ces débats d'options générales portant notamment sur l'opportunité et les objectifs, chaque projet ne ferait l'objet que d'une concertation sur ses caractéristiques principales.

## 2. La réforme de la procédure du débat public

### Les apports du Grenelle II

Conformément à l'engagement 189 du Grenelle de l'environnement qui prévoyait d'élargir le champ et les possibilités de saisine de la

Commission nationale du débat public et de rénover la procédure du débat public en incluant les questions de la gouvernance de l'après débat et conformément à l'article 52 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement qui dispose que « la procédure du débat public sera rénovée afin de mieux prendre en compte l'impact des projets sur l'environnement », l'article 246 de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement élargit la composition de la Commission et rénove la procédure qu'elle met en œuvre.

La Commission, formée désormais de 25 membres, accueille en son sein deux représentants des organisations syndicales représentatives de salariés et deux représentants des entreprises ou des chambres consulaires, dont un représentant des entreprises agricoles, nommés par arrêté du Premier Ministre sur proposition des organisations professionnelles respectives les plus représentatives. Avec ces nouveaux membres, la Commission est composée des représentants des cinq collèges constitutifs de chacun des groupes de travail du Grenelle de l'environnement.

La rénovation de la procédure du débat public porte sur la période de l'après débat, définit la notion de garant et élargit le champ des options générales au développement durable.

Le débat public, qui porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, doit désormais porter également sur les modalités d'information et de participation du public après le débat. Ainsi, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du marché



doit informer la Commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que sa contribution à l'amélioration du projet.

La Commission peut émettre des avis et des recommandations sur ces modalités et peut désigner, à la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, un garant chargé de veiller à leur mise en œuvre. Cette faculté très appréciée par le public a déjà été utilisée à titre expérimental à la suite de débats récents. Dans la perspective de la préparation de cette phase postérieure au débat, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet qui, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat décide par un acte qui est publié du principe et des conditions de la poursuite du projet et précise, le cas échéant, les principales

modifications apportées au projet, doit désormais indiquer également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public.

La procédure rénovée consacre par ailleurs une modalité de concertation déjà largement mise en œuvre et généralement bien accueillie par le public. Elle dispose en effet que, lorsque la Commission nationale décide de ne pas organiser de débat public mais recommande une concertation, elle peut à son initiative ou à la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, désigner un garant chargé de veiller à ce que la concertation permette au public de présenter ses propositions et contre propositions. La Commission considère que l'institution d'un garant, veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et favorisant l'expression du public est de nature à assurer une réelle participation du public au processus d'élaboration d'un projet.

Lorsque les critères techniques ou financiers d'un projet sont inférieurs aux seuils de saisine obligatoire de la Commission nationale mais supérieurs à des seuils fixés par décret, le maître d'ouvrage doit publier par avis dans la presse écrite les objectifs et caractéristiques essentielles de ce projet. En ce cas la Commission nationale peut être saisie par le maître d'ouvrage ou dix parlementaires ou une collectivité territoriale ou par une association agréée de protection de l'environnement. Désormais, dans le souci d'une plus grande transparence le maître d'ouvrage doit indiquer, dès la publication de l'avis, sa décision de saisir ou de ne pas saisir la Commission, préciser les modalités

de concertation qu'il s'engage à mener dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas saisie et en informer la Commission nationale.

Enfin, la procédure rénovée élargit le champ des options générales au développement durable et précise que les options générales, selon les termes de la Convention d'Aarhus, portent notamment sur des politiques, des plans et des programmes. Elle comble une lacune du code de l'environnement en précisant que le ministère intéressé par l'option générale soumise au débat doit informer le public des suites données au débat.

Ces nouvelles dispositions donnent à la Commission les moyens qu'elle souhaitait pour assurer, ainsi que le prescrit le code de l'environnement, la participation du public pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique et garantir les bonnes conditions de son information durant la phase des travaux. Elles seront mises en œuvre dès l'automne, à l'occasion de six nouveaux débats, à Fos pour deux projets de terminaux méthaniers, en Ile-de-France pour quatre projets de transport public s'agissant du prolongement du RER E à l'Ouest, de l'interconnexion Sud des lignes à Grande vitesse, d'Arc Express et du réseau de transport public du Grand Paris.

Philippe DESLANDES  
Président de la Commission nationale du débat public



# Faits marquants 2009/2010

## 19 saisines en 2009

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

## Le site Internet [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

**Le nombre de visites** quotidiennes du site est passé en moyenne de 238 en 2008 à 336 en 2009.

## Coût du débat

**Si le coût moyen d'un débat pour le maître d'ouvrage** est de l'ordre d'un million d'euros, il est d'environ 60 000 euros pour la CNDP, variable en fonction des expertises complémentaires éventuelles.

## 10 débats publics

ont été décidés en 2009 sur des projets aussi variés que le centre de valorisation des déchets à Ivry-Paris XIII, le prolongement du RER E en région parisienne ou le projet de parc éolien en mer des Deux Côtes.

Cette année, le secteur des transports concentre l'essentiel des saisines (9) et des débats (6). La catégorie d'opération concernant les projets d'équipements industriels est également fortement représentée (6 saisines, dont 4 débats publics).

## Nanotechnologies

Le champ de compétences de la CNDP s'est vu confirmé dans le domaine des grandes options en matière d'environnement et d'aménagement à travers le débat public, en matière de développement et de régulation des nanotechnologies. Ce débat a mis en appétit: il faut nourrir désormais un grand besoin d'information. Il a mis en exergue une attente: celle d'une gouvernance ouverte et responsable, couvrant tout à la fois les questions réglementaires, tant sur le plan national qu'européen, l'expertise et les moyens qui lui sont alloués, organisant un véritable partenariat entre science, recherche et société.

## Relations internationales

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

42 %

des questions-réponses évoquées dans le cadre des débats en 2009-2010 concernaient les caractéristiques du projet ; 31 % les impacts sur l'environnement et la santé. 13 % portaient respectivement sur les alternatives au projet et les coûts du projet.

## Grand Paris

L'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris impose à la CNDP de coordonner le projet de réseau de transport public du Grand Paris et le projet Arc Express, de lancer conjointement ces deux débats et d'intégrer dans les dossiers de chacun les éléments techniques et financiers de l'autre. Les débats doivent être lancés dans les 4 mois de la promulgation de la loi soit avant le 3 octobre 2010. Ils seront ouverts le 1er octobre et conformément à la loi, les dossiers des débats, leur calendrier, et leurs modalités seront rendus publics le 1<sup>er</sup> septembre. Ils se termineront le 1<sup>er</sup> février 2011.

## 19 décisions

ont été prises par la CNDP en 2009 pour décider d'organiser ou non un débat public ou pour recommander une concertation.

## Grenelle II

La loi<sup>1</sup> n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II prévoit en son article 246 du chapitre 4 « Dispositions relatives à l'information et à la concertation » du titre 6 « Gouvernance » :

- un élargissement de la composition de la CNDP de 4 membres (Art. L.121-3),
- un élargissement de l'objet du débat public aux modalités d'information et de participation du public après le débat (art L.121-1),
- une possibilité pour la CNDP, à son initiative ou celle du maître d'ouvrage de désigner un garant de la concertation recommandée qu'elle décide (Art. L.121-9),
- une modification importante pour les projets publiés conformément à l'article L.121-8,
- un élargissement des possibilités de saisine ministérielle de la CNDP aux options générales en matière de développement durable,
- une définition des modalités de suivi du débat public,
- enfin, une définition des modes de concertation préalable pour les projets plans et programmes non soumis en particulier aux procédures propres au débat public.

1. Voir détails p. 74 et 149 des annexes

# La CNDP par étapes

## Prémices

12 juillet 1983

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

15 décembre 1992

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

14 janvier 1993

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

## Création de la CNDP

2 février 1995

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

## Installation de la CNDP

le 4 septembre 1997

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



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

25 juin 1998

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

1999

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

## Le principe de participation élargi

27 février 2002

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

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

12 juillet 2010

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



## La CNDP par étapes

---

### Missions de la CNDP

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

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

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

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

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

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

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

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

## Les objectifs du débat public aujourd'hui

1

—

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

2

—

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

3

—

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

## La finalité

—

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

# Les valeurs de la CNDP

---

## Transparence

---

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

## Débat argumenté

---

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

## Égalité de traitement

---

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



## Neutralité

—

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

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





# Organisation et moyens de la CNDP

---

P. 20 – 1/ Composition de la CNDP  
P. 21 – 2/ Le budget de fonctionnement  
P. 22 – 3/ La communication



### **Pour exercer les missions,**

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

# 1/ Composition de la CNDP

**La Commission nationale du débat public est une instance collégiale de vingt et un membres (portée à vingt-cinq par la loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 dite Loi Grenelle II), nommés pour cinq ans ou pour la durée de leur mandat, renouvelable une fois.** Les mandats des membres de la Commission nommés en septembre-octobre 2002 sont venus à échéance en septembre-octobre 2007. Ses membres ont été renouvelés en février-mars 2008.

Par décret du président de la République du 18 février 2008, ont été nommés aux postes de président et de vice-présidents :

## Président:

Philippe Deslandes, préfet.

## Les vice-présidents:

Patrick Legrand,  
Philippe Marzolf.

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

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

– Jean Lassalle, député des Pyrénées-Atlantiques ;  
– Monsieur X, sénateur (en remplacement de Monsieur André Dulait, sénateur des Deux-Sèvres).

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

– Pierre Ducout, député-maire de Cestas (en remplacement

de Monsieur Dominique Lefebvre);

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

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

– Alain Ohrel, préfet de région et conseiller d'État honoraire (en remplacement de Monsieur Charles Gosselin).

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

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

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

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

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

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

– Claude-Sylvain Lopez, président de tribunal administratif honoraire (en remplacement de Monsieur Paul Vialatte).

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

– Jean-Stéphane Devisse, proposé par WWF ;

– Sandrine Belier, proposée par France Nature Environnement (FNE).

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

– Alain Fauqueur, vice-président de TLF (Fédération des entreprises de transport et logistique de France), juge au tribunal de commerce de Paris (en remplacement de Monsieur Claude Leroi) ;

– Christian Huard, secrétaire général de l'Adeic (en remplacement de Madame Reine-Claude Mader-Saussaye).

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

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

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

# 2/Le budget de fonctionnement

La rigueur de gestion des frais courants de fonctionnement de la CNDP a permis de faire face en 2009 à toutes les hypothèses de saisine de la Commission et d'organisation de débats. C'est ce qui explique en partie que l'exercice s'achève sur un excédent de crédit, ce qui aurait

pu ne pas être le cas si la Commission avait été plus sollicitée. Le montant du crédit alloué en 2010 apparaît satisfaisant. Néanmoins, il conviendra de majorer significativement le budget si le nombre de saisines continue de s'accroître dans les mois à venir au rythme des premiers mois de 2010.

**Tableau 1**  
Budget 2009

<b>CNDP</b>	
Frais de personnel (titre 2)	682 992,06
Déplacement CNDP (titre 3)	7 216,46
Méthodologie (titre 3)	5 000,00
Communication (titre 3)	116 516,10
Convention MEDD (titre 3)	0,00
Fonctionnement courant (titre 3)	105 422,68
Informatique (titre 3)	21 681,09
<b>Total CNDP</b>	<b>938 828,39</b>

<b>CPDP</b>	
Indemnités membres (titre 2)	275 171,07
Frais déplacement (titre 3)	128 081,46
Expertises (titre 3)	21 955,00
Site CPDP reproductible (titre 3)	36 193,35
<b>Total CPDP</b>	<b>461 400,88</b>
<b>Budget 2009</b>	<b>2 030 738,00</b>
<b>Total dépenses</b>	<b>1 400 229,27</b>

**Tableau 2**  
Budget prévisionnel 2010

<b>CNDP</b>	
Frais de personnel (titre 2)	849 900,00
Déplacement CNDP (titre 3)	10 000,00
Méthodologie (titre 3)	5 000,00
Communication (titre 3)	120 000,00
Convention MEDD (titre 3)	200 000,00
Fonctionnement courant (titre 3)	80 000,00
Informatique (titre 3)	5 000,00
<b>Total CNDP</b>	<b>1 269 900,00</b>

<b>CPDP</b>	
Indemnités membres (titre 2)	750 100,00
Frais déplacement (titre 3)	110 000,00
Expertises (titre 3)	200 000,00
Site CPDP reproductible (titre 3)	15 000,00
<b>Total CPDP</b>	<b>1 075 100,00</b>
<b>Budget 2010</b>	<b>2 350 468,00</b>
<b>Total dépenses</b>	<b>2 345 000,00</b>

# 3 / La communication

## Le coffret CNDP

La CNDP a souhaité cette année rendre compte de son activité sous une forme différente et innovante, aisément consultable. Elle a donc produit trois documents réunis en un coffret. Le lecteur peut désormais retrouver l'historique complet de la Commission nationale dans le volume *Évolution et moyens de la Commission nationale du débat public*; tandis que le recueil intitulé *Synthèse des débats et des concertations recommandées* présente l'intégralité des projets dont a été saisie la Commission nationale. Ces deux volumes complètent le présent rapport et donnent une vue d'ensemble de l'activité de la CNDP.

## Le site Internet

### Chiffres 2009

#### Statistiques quotidiennes: nombre de pages consultées

Janvier	1011
Février	1132
Mars	1339
Avril	980
Mai	877
Juin	1005
Juillet	1287
Août	807
Septembre	1430
Octobre	1655
Novembre	2190
Décembre	1231

— **Moyenne** **1245**

### Chiffres 2009

#### Statistiques quotidiennes: nombre de visites

Janvier	253
Février	264
Mars	312
Avril	263
Mai	257
Juin	301
Juillet	285
Août	272
Septembre	432
Octobre	504
Novembre	472
Décembre	415

— **Moyenne** **336**

### Chiffres 2009

#### Statistiques mensuelles: nombre de pages consultées

Janvier	31354
Février	31706
Mars	41510
Avril	29404
Mai	27187
Juin	30179
Juillet	39914
Août	25044
Septembre	42929
Octobre	51322
Novembre	65707
Décembre	38176

— **Moyenne** **37 869**

### Chiffres 2009

#### Statistiques mensuelles: nombre de visites

Janvier	7 852
Février	7 395
Mars	9 691
Avril	7 919
Mai	7 977
Juin	9 058
Juillet	8 836
Août	8 433
Septembre	12 969
Octobre	15 653
Novembre	14 183
Décembre	12 874

— **Moyenne** **10 237**

## Le site Internet

### Chiffres 2010

#### Statistiques quotidiennes: nombre de pages consultées

Janvier	1420
Février	1509
Mars	1615
Avril	1366
Mai	1203
Juin	1186
Juillet	1117
—	
<b>Moyenne</b>	<b>1345</b>

### Chiffres 2010

#### Statistiques quotidiennes: nombre de visites

Janvier	460
Février	546
Mars	592
Avril	446
Mai	362
Juin	362
Juillet	326
—	
<b>Moyenne</b>	<b>442</b>

### Chiffres 2010

#### Statistiques mensuelles: nombre de pages consultées

Janvier	44 045
Février	42 254
Mars	50 084
Avril	40 997
Mai	37 323
Juin	35 587
Juillet	34 642
—	
<b>Moyenne</b>	<b>40 704</b>

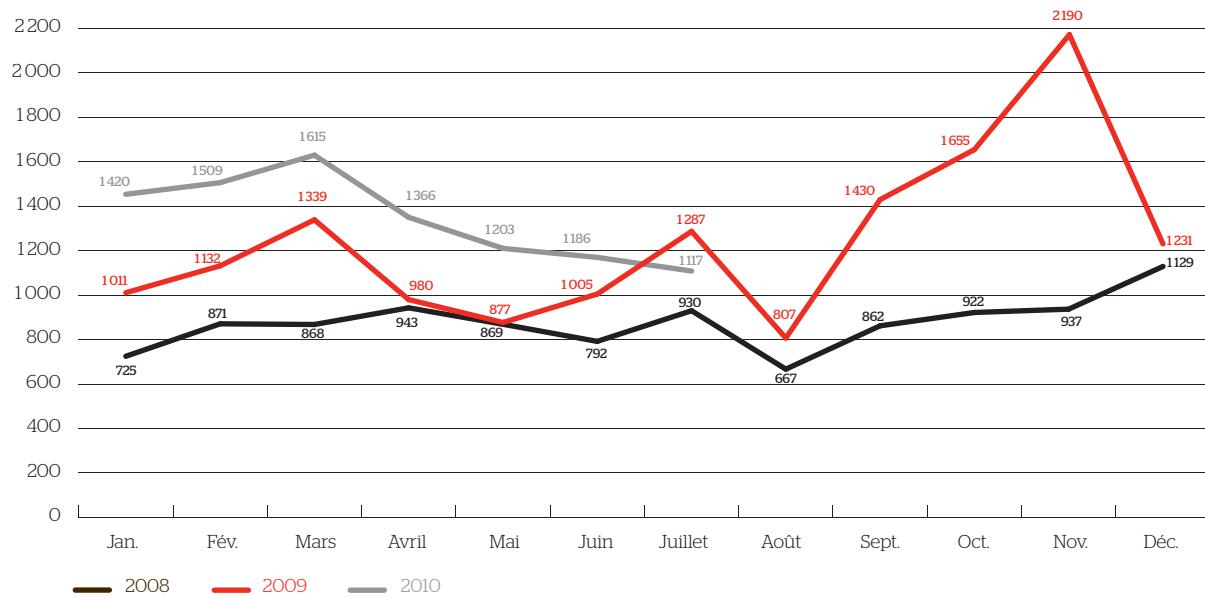
### Chiffres 2010

#### Statistiques mensuelles: nombre de visites

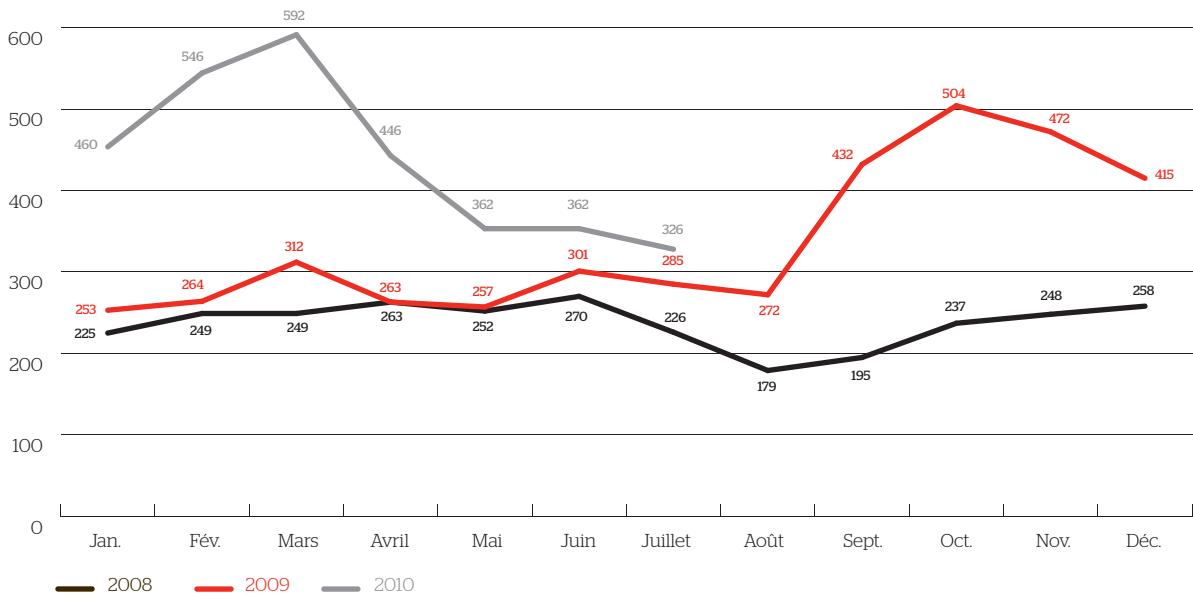
Janvier	14 274
Février	15 293
Mars	18 370
Avril	13 406
Mai	11 232
Juin	10 884
Juillet	10 135
—	
<b>Moyenne</b>	<b>13 370</b>

**Tableau 1** – Statistiques quotidiennes: nombre de pages consultées

— 1245 pages consultées chaque jour en moyenne par mois en 2009

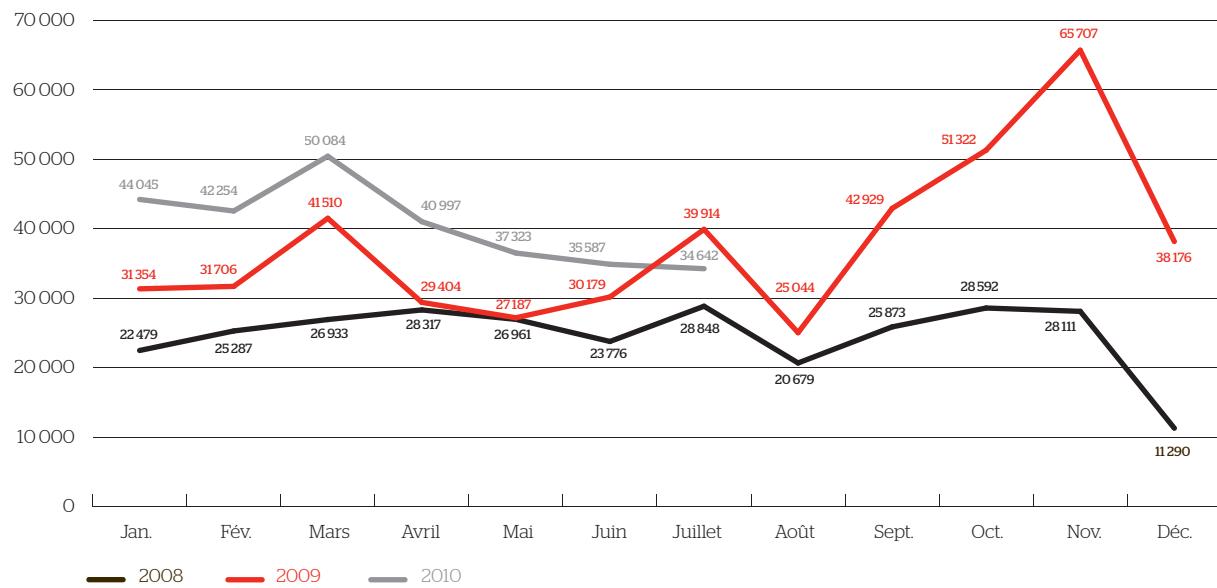
**Tableau 2** – Statistiques quotidiennes: nombre de visites

— 336 visites quotidiennes en moyenne par mois en 2009

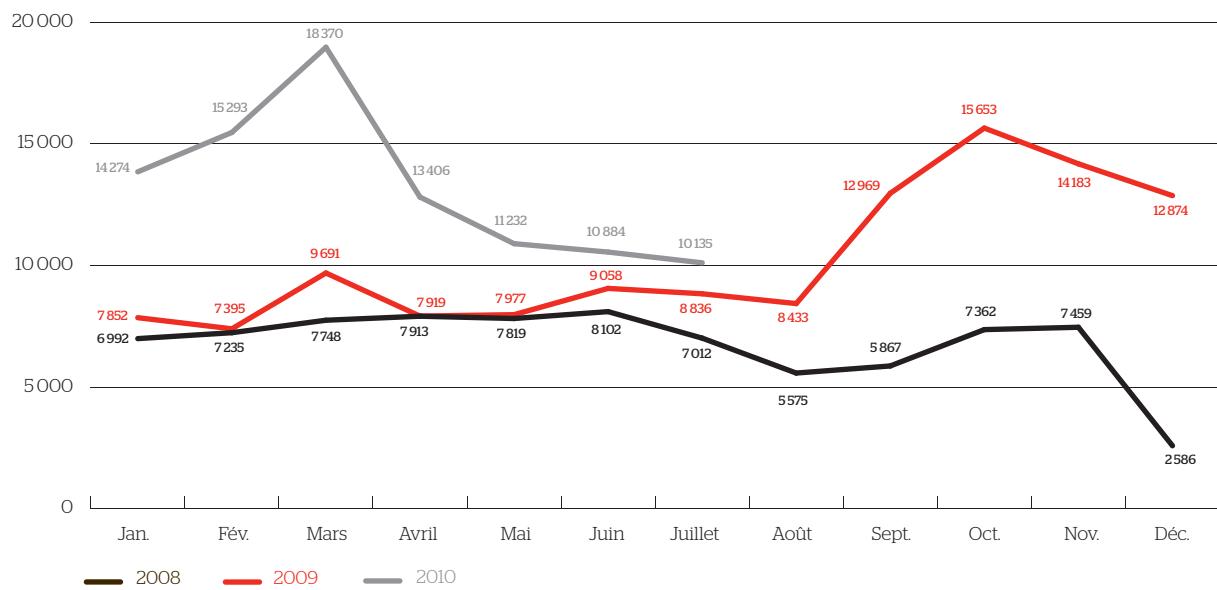


**Tableau 3** – Statistiques mensuelles: nombre de pages consultées

— 37 869 pages consultées en moyenne par mois en 2009

**Tableau 4** – Statistiques mensuelles: nombre de visites

— 10 237 visites en moyenne par mois en 2009





# L'activité de la CNDP de mai 2009 à juin 2010

---

- P. 28 – 1/ Les grands projets d'infrastructures dans le domaine des transports
- P. 48 – 2/ Les projets d'équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques
- P. 52 – 3/ Les projets d'équipements industriels
- P. 63 – 4/ Débat public sur des options générales en matière d'environnement et d'aménagement
- P. 65 – 5/ Projets publiés
- P. 69 – 6/ Suivi des projets
- P. 73 – 7/ Missions de conseil, d'avis et de recommandation
- P. 78 – 8/ La CNDP à l'international



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

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

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

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

# 1/ Les grands projets d'infrastructures

## dans le domaine des transports

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

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

Par lettre du **8 août 2008** (reçue le **12 août**), le président du conseil régional Nord-Pas-de-Calais, mandaté par une délibération du 26 juin 2008, a saisi la Commission nationale du débat public du projet d'extension et de développement du port de Calais, Calais Port 2015.

Ce projet, d'un coût estimé à 400 millions d'euros, consiste en la création d'un nouveau bassin en eau profonde gagné sur la mer, au nord des installations portuaires actuelles et protégé par une jetée de 2500 m.



**Le 1<sup>er</sup> octobre 2008, la CNDP a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public**, dont elle a confié l'animation à une Commission particulière.

La Commission nationale a nommé Monsieur Pierre-Frédéric Tenière-Buchot président de la Commission particulière sur ce projet. Sur proposition de celui-ci, le **3 décembre 2008**, les personnalités suivantes ont été nommées membres de la CPDP : Mademoiselle Clara Banchereau, Madame Patricia Brossier, Monsieur Patrice Le Lorier, Monsieur François Perdrizet.

**Le 1<sup>er</sup> juillet 2009, la Commission nationale a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public.** Elle en a arrêté le calendrier et en a approuvé les modalités d'organisation.

Le débat public s'est déroulé du **11 septembre 2009 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...).

Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics respectivement le **21 décembre 2009 et le 25 janvier 2010**.

Ce débat a donné lieu à de véritables échanges. Développement économique, impacts sur l'environnement naturel et humain, relations avec les autres villes portuaires de la Côte d'Opale comme avec l'Hinterland, nécessité d'améliorer l'intermodalité, relations entre le port et la ville, conditions de vie sur l'emprise même du port, tels sont les thèmes qui ont pu être abordés durant les 34 heures de débat. Il a permis de constater l'opportunité du projet pour la grande majorité des acteurs, tout en fournissant au maître d'ouvrage des éclairages importants sur les questions qu'il soulève et les points qu'il convient d'approfondir.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le président du conseil régional 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.

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

—

Par lettre en date du **27 octobre 2008 (reçue le 29 octobre)**, le directeur général du Grand Port Maritime du Havre a saisi la CNDP du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre. Ce projet consiste à relier par un canal de gabarit fluvial le Grand Canal du Havre (au gabarit maritime) à la partie est du canal de Tancarville dont les écluses permettent l'accès à la Seine, afin d'étendre les infrastructures portuaires et d'aménager les espaces nécessaires à la poursuite du développement économique du port. Le **3 décembre 2008**, la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet.

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



Lors de sa séance du **3 décembre 2008**, la Commission nationale a nommé Monsieur Claude Guillerme président de la Commission particulière de ce débat.

Le **4 février 2009** et sur proposition de ce dernier, la CNDP a nommé membres de la Commission particulière les personnalités suivantes : Madame Sylvie Haudebourg, Madame Laure Roldan de Montaud, Monsieur François Nau et Monsieur Alain Radureau.

Le **4 mars 2009**, Monsieur Jean-Michel Bouillot a été également nommé membre de la Commission particulière. Le **6 mai 2009**, la CNDP a pris acte de la démission de Madame Laure Roldan de Montaud, empêchée par des obligations professionnelles.

Le **7 octobre 2009**, Monsieur Michel Steiner a été nommé membre de la Commission particulière de ce débat.

Le **1er juillet 2009**, la Commission nationale a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle en a arrêté le calendrier et en a approuvé les modalités d'organisation.

Le débat public s'est déroulé 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'acteur, 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.

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

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.

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

### Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière

Par lettre du **7 novembre 2008**, (reçue le **18 novembre 2008**), le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, le secrétaire d'État chargé des Transports ont saisi la Commission nationale

du débat public du projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154, dont la réalisation serait accélérée par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines. Ce projet, d'un coût prévisionnel de 700 millions d'euros, consiste en la consolidation des fonctions socio-économiques majeures de l'itinéraire A10-A13. Il a pour vocation d'améliorer le cadre de vie des populations traversées en éloignant le trafic des zones habitées. Le projet assurerait la sécurité et la fluidité d'un axe chargé en poids lourds; il favoriserait la protection de l'environnement et plus particulièrement la protection de la nappe de Beauce par des techniques de construction adaptées. L'aménagement à 2 x 2 voies de cet itinéraire, avec statut de route express, a été décidé par le ministre chargé des Transports en 1994. Cette décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* du **3 juillet 1996**. Elle a par la suite

été confirmée par le Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) de décembre 2003, puis par le Comité interministériel d'aménagement et de compétitivité des territoires (CIACT) d'octobre 2005.

Saisie en novembre 2008, la Commission nationale a **décidé, le 7 janvier 2009**, d'organiser **un débat public sur ce projet**. Elle a nommé Monsieur Alain Ohrel président de la Commission particulière de ce débat.

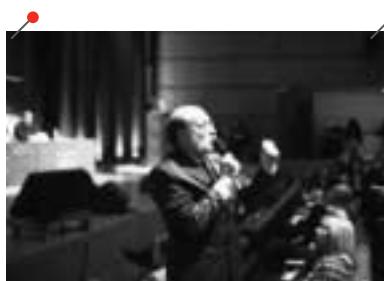
Le **4 février 2009** et sur proposition de ce dernier, Madame Marie-Bénédicte Aguila, Madame Claude Brévan, Monsieur Jean-Yves Audouin et Monsieur Jacques Pavaux ont été nommés membres de la CPDP.

À sa séance du **1<sup>er</sup> juillet 2009** et à la demande du maître d'ouvrage, la Commission nationale a **décidé de prolonger d'un mois**

**le délai** de six mois prévu à l'article R.121-7 paragraphe II du Code de l'environnement pour la préparation du projet de dossier du débat.

Le **2 septembre 2009**, elle l'a **considéré suffisamment complet pour être soumis au débat public**.

Elle en a arrêté le calendrier : **du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010** et en a approuvé les modalités d'organisation. Le débat a duré seize 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 RN 154 en général, 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.

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

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le ministre d'État, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et le secrétaire d'État chargé des Transports ont rendu publique le **25 juin 2010** la décision de retenir le principe de l'aménagement de la RN154 entre Nonancourt et Allaines, y compris de la section en tronc commun avec la RN12, 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<sup>er</sup> juillet 2010**.

### **Projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière**

—

Par lettre du **23 décembre 2008** (reçue le **5 janvier 2009**), le ministre d'État, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et le secrétaire d'État chargé des Transports ont saisi la Commission nationale du projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière.

Le **4 février 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et a nommé Madame Danièle Barrès présidente de la Commission particulière du débat public sur ce projet. Le **4 mars 2009**, sur sa proposition, Madame Nerte Dautier, Messieurs Nicolas Benvegnu, Jean Crespon et Jean-Yves Olivier ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat.

Le **2 septembre 2009**, la Commission nationale a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle en a arrêté le calendrier du **21 octobre 2009** au **28 janvier 2010**, et en a approuvé les modalités d'organisation : 10 réunions publiques, site Internet interactif dédié, mise à disposition de cartes T, relations avec la presse locale et régionale...



Par lettre en date du **23 décembre 2009** (reçue le **28 décembre 2009**), Madame Danielle Barrès a saisi la Commission nationale d'une demande d'expertises complémentaires portant sur les travaux de sécurisation de la RN 126 et sur un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la vallée de l'Agout, sollicités 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 Commission particulière. 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 compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics le **24 mars 2010**.

Durant le débat, la présence des défenseurs de l'option autoroutière d'une part, et celle, continue, de nombreux élus ont 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. 48 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. Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat et le secrétaire d'État 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<sup>er</sup> juillet 2010**.

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

—

Par lettre du **15 février 2010** (reçue le **17 février 2010**), le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et le secrétaire d'État chargé des Transports ont saisi la Commission nationale du débat public du projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique (RCEA) sur sa section comprise entre l'autoroute A 71 à l'ouest, sur la commune de Montmarault, et l'autoroute A 6 à l'est, deux branches se séparant à Paray-le-Monial et rejoignant l'autoroute A 6 respectivement à Mâcon, par la RN 79, et Chalon-sur-Saône, par les RN 70 et 80.

  
**La loi ne confère à la CNDP**  
 aucun pouvoir juridique  
 réglementaire ou de sanction [...].  
 La mission qui lui est confiée est celle  
 d'une magistrature d'influence  
 en matière de participation du public.

La mise à 2x2 voies avec statut de route express de cette section, d'une longueur totale de 240 km, n'est pas à proprement parler un projet nouveau dans la mesure où elle a été approuvée par une décision ministérielle du 3 août 1993. Les trois sous-sections de Montmarault à Paray-le-Monial, de Paray-le-Monial à Chalon-sur-Saône et de Paray-le-Monial à Mâcon ont été déclarées d'utilité publique respectivement le 17 mars 1995 (prorogé par décret du 15 mars 2000), le 31 mai 1996 et le 9 mai 1997. Entre 1994 et 2008,

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

La poursuite de réalisation du projet d'élargissement à 2x2 voies avec statut de route express de la RCEA entre les autoroutes A 71 et A 6 dans les conditions initialement prévues et déclarées d'utilité publique ne justifierait pas la saisine de la CNDP. Au rythme des 15 dernières années, à supposer maintenu l'effort des collectivités locales, les travaux estimés à 950 millions d'euros ne seraient pas terminés avant 20 ans. Afin d'accélérer très sensiblement l'achèvement de ces travaux à l'horizon 2017, les ministres signataires de la saisine ont envisagé de créer une section autoroutière d'usage payant de 240 km, maintenant dans la mesure du possible le nombre et l'emplacement des échangeurs actuels avec les voiries locales. Cette contrainte conduit à sortir du périmètre concédé et à réaliser sous maîtrise d'ouvrage État la section allant de Ciry-le-Noble à Chalon-sur-Saône, d'un coût estimé à 200 millions d'euros. Le reste du projet avec caractéristiques autoroutières serait réalisé en concession pour un coût de 1100 millions d'euros.

Le **7 avril 2010**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet et a nommé Madame Claude Brevan présidente de la Commission particulière de ce débat.

Le **5 mai 2010**, sur proposition de cette dernière, la CNDP a nommé Madame Martine Lehmans-Lafon, et Messieurs Jean-Yves Audouin, Jean-Louis Cherel et Denis Viala membres de cette CPDP.

## Création de lignes ferroviaires

### Projet ferroviaire de nouvelle ligne Montpellier-Perpignan

Par lettre du **4 août 2008** (reçue le **4 août**), le président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission nationale du débat public du projet de réseau ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Ce projet, d'un coût estimé entre 2 et 5,2 milliards d'euros selon les scénarios envisagés, consiste en l'achèvement de la grande liaison (côté méditerranéen) entre la péninsule Ibérique, la France et le Nord de l'Europe et qui est inscrite au réseau transeuropéen de transport. Il permettrait également de relier Montpellier à Barcelone en 1h30.

Ce projet devrait répondre à deux objectifs: répondre durablement à la demande croissante de déplacements et favoriser un aménagement durable du territoire.

Le **3 septembre 2008**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet et a nommé monsieur Claude Bernet président de la commission particulière de ce débat.

Le débat public s'est déroulé du **3 mars au 3 juillet 2009**. 12 réunions publiques, deux journaux du débat, 83 cahiers d'acteurs, 669 contributions et avis, 19 780 connexions Internet et 19 882 questions posées sur le site, 600 articles de presse écrite, sujets de radio ou de télévision; ces chiffres montrent que le public et ses représentants ont été informés et ont pu s'exprimer largement. Environ 3 500 personnes ont assisté aux réunions publiques.

Le débat a suscité un intérêt manifeste et a reçu un accueil

globalement favorable. Nombre d'interventions ont témoigné de la part de leurs auteurs d'une profonde connaissance des caractéristiques du projet. 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. La question du développement durable a été sous-jacente tout au long du débat. À de très rares exceptions, le débat a mis en lumière le fait que sa réalisation est vivement souhaitée et attendue car elle contribuerait à la poursuite d'objectifs largement partagés: développement et désenclavement de divers territoires, lutte contre les émissions de CO<sub>2</sub>, amélioration du transfert modal, contribution à la relance économi-

que, meilleure continuité ferroviaire entre l'Espagne et le reste du continent européen. Mais si la grande majorité des intervenants s'est prononcée en faveur de son principe, les modalités de sa réalisation sont restées largement ouvertes. Les attentes ont divergé en fonction des besoins exprimés et des objectifs poursuivis par les collectivités territoriales concernées, les associations, les usagers et l'un des principaux partenaires de RFF, à savoir la SNCF.

Le compte-rendu et le bilan du débat ont été rendus publics le **25 août 2009**. 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.

Un comité de suivi du projet et un dispositif d'information et d'échanges seront mis en place. La présente décision a paru au *Journal officiel de la République française* le **10 mars 2010**.

Par lettre en date du 15 février 2010, le président de RFF a proposé Monsieur Jean-Pierre Richer comme personnalité indépendante garante 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 la concertation territoriale.

À sa séance du **3 mars 2010**, la Commission nationale a désigné Monsieur Jean-Pierre Richer à cette fin.



## Projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie

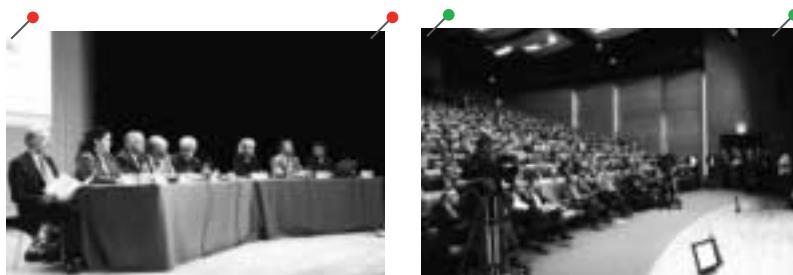
Par lettre en date du **6 juillet 2009** (reçue le **7 juillet 2009**), Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public du projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie. Ce projet, d'un coût estimé de 255 millions d'euros, consiste en la création d'une liaison ferroviaire nouvelle d'une longueur de 7 km reliant les territoires desservis par la ligne conventionnelle Paris-Creil-Amiens au réseau de lignes à grande vitesse au niveau de l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle. **Le 2 septembre 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet. Elle a fondé sa décision sur les éléments suivants : l'intérêt national du projet car cette liaison doit permettre le développement du transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France, de garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse,

en désaturant la ligne à grande vitesse Nord et en augmentant la capacité de la gare Aéroport Charles-de-Gaulle-TGV, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy, l'importance des enjeux socio-économiques pour le développement du pôle de Roissy et les impacts du projet sur l'environnement, car la zone envisagée comprend plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux.

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

Le **2 décembre 2009**, Mesdames Lamia Abdel Naby et Danièle Rousseau, Messieurs Didier Corot et Emmanuel Droz ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat. À sa séance du **3 mars 2010**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat et en a arrêté le calendrier du **15 avril au 31 juillet 2010**.

Elle en a également approuvé les modalités d'organisation : 11 réunions publiques dont six seront précédées d'un moment d'accueil, d'information et de préparation, site Internet interactif dédié, mise à disposition de cartes T, relations avec la presse.



## Projet de métro automatique en proche couronne parisienne Arc Express

À sa séance du **2 septembre 2009**, la Commission nationale du débat public, saisie par lettre en date du **9 juillet 2009** du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) du projet dénommé Arc Express, a décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

Arc Express est un projet de métro automatique en proche couronne de Paris d'une soixantaine de kilomètres, maillant les lignes de transport collectif existantes (lignes de métro, RER et trains de banlieue, tramways).

Ce projet, d'un coût estimé à environ 6 milliards d'euros, est constitué de quatre arcs, dont les deux premiers sont qualifiés de prioritaires : une liaison Sud-Est entre Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand et Arcueil ou Bourg-la-Reine, une liaison Nord-Ouest entre la Défense et Saint-Denis, une liaison Nord-Est entre Val-de-Fontenay ou Noisy-le-Grand et Saint-Denis, une liaison Sud-Ouest entre Arcueil ou Bourg-la-Reine et la Défense en passant par Saint-Cloud et Suresnes ou Rueil-Malmaison. Les objectifs socio-économiques du projet lui confèrent un caractère d'intérêt national, en visant à renforcer l'attractivité économique de l'Île-de-France, à favoriser le développement urbain francilien,

et à désenclaver les quartiers en difficulté afin de réduire les inégalités sociales, mieux desservir l'habitat et l'emploi.

La Commission nationale a considéré que les conditions de compatibilité du projet avec le projet de réseau de transports du Grand Paris devraient être explicitées dans le dossier du maître d'ouvrage et à l'occasion du débat.

Le **7 octobre 2009**, la Commission nationale a nommé Monsieur Jean-Luc Mathieu président de la Commission particulière de ce débat. Le **4 novembre 2009**, Madame Marie-Françoise Cornieti et Monsieur Olivier Guérin ont été nommés membres de cette Commission particulière.

Le **2 décembre 2009**, Monsieur Jean-Yves Taille a également été nommé membre. Le **3 mars 2010**, Madame Doris Yoba a été nommée membre de cette CPDP.

Le **7 avril 2010**, la Commission nationale a considéré le projet de dossier comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve qu'à l'occasion du débat, les conditions de compatibilité avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris soient explicitées pour la bonne information du public. Ce même jour, elle a également nommé Monsieur Claude Agard membre de la CPDP.

Le **2 juin 2010**, sur proposition de Monsieur Jean-Luc Mathieu, la CNDP a arrêté le calendrier du débat du **1<sup>er</sup> octobre 2010 au 1<sup>er</sup> février 2011**. Ce calendrier sera susceptible d'être modifié en fonction des dispositions de la loi sur le Grand Paris qui précise que le débat prévu par la loi sur le réseau de transport du Grand Paris et le débat sur le projet Arc express seront coordonnés par la CNDP et lancés conjointement.

Par ailleurs la loi prévoit qu'avec le souci de mieux informer le public la CNDP intégrera aux dossiers respectifs de ces débats les éléments techniques et financiers des deux projets.

À sa séance du **7 juillet 2010**, la Commission nationale a nommé Monsieur Jean-Pierre Richer, membre de la CPDP.

### **Projet de prolongement du RER E à l'Ouest**

—

Par lettre conjointe en date du **18 décembre 2009 (reçue le même jour)**, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et Réseau Ferré de France (RFF) ont saisi la Commission nationale du projet de prolongement de la ligne actuelle du RER E, qui relie les gares de Chelles-Gournay et de Tournan-en-Brie à Haussmann Saint Lazare, vers l'ouest jusqu'à Mantes-la-Jolie en passant par la Défense et concourant à l'amélioration des relations de l'Île-de-France avec la Normandie.

Ce projet, dont le coût estimé se situe selon les variantes entre 2,2 et 2,8 milliards d'euros, est visé par l'article 14 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement qui dispose qu' « au nombre des actions prioritaires définies dans le cadre de concertations périodiques entre l'État, la région et les établissements publics compétents pourra figurer le prolongement de la ligne EOLE vers Mantes pour assurer la liaison avec l'axe de la Seine et la Normandie ». Le projet, d'une longueur de 55 km, comporte 7,8 à 9,4 km d'infrastructures nouvelles en tunnel et 47 km d'infrastructures existantes réutilisées.

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



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

La Commission nationale a considéré par ailleurs que les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express et le projet de Réseau de transports publics du Grand Paris, notamment sur le site de la Défense, devraient être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion du débat. Elle a nommé Monsieur Michel Gaillard président de la Commission particulière de ce débat.

Le **7 avril 2010**, sur proposition de ce dernier, Madame Marie-Françoise Sevrain et Messieurs Olivier Guérin et Bruno de Trémolières ont été nommés membres de cette CPDP.

À sa séance du **7 juillet 2010**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public. Elle a arrêté le calendrier du débat qui aura lieu du **1<sup>er</sup> octobre 2010 au 19 décembre 2010** et a approuvé ses modalités de mise en œuvre: 10 réunions publiques dont une commune à la Défense avec la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express et la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, site Internet interactif dédié, mise à disposition de cartes T, relations avec la presse.

### **Projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en île-de-France**

—

Par lettre en date du **30 mars 2010** (reçue le **31 mars 2010**), le président de Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale du projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en île-de-France. Ce projet, d'un coût variant de 1,4 milliard à 3,5 milliards d'euros, consiste en la création d'une infrastructure ferroviaire nouvelle, d'une longueur de 16 à 32 km et, selon les variantes présentées, reliant la ligne Atlantique aux autres lignes à grande vitesse qui desservent le Sud-Est, l'Est et le Nord de la France. Ce projet comporte aussi la création d'une gare au niveau de l'aéroport d'Orly. À sa séance du **5 mai 2010**, la CNDP a décidé d'organiser un débat public sur ce projet en prenant en compte l'intérêt national du projet (inscrit dans la loi du 3 août 2009



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

À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a nommé Monsieur François Perdrizet président de la Commission particulière de ce débat. Sur proposition de ce dernier, Mesdames Michelle Tilmont et Camille Saïsset ainsi que Monsieur Olivier Klein ont été nommés membres de la CPDP.

### **Projet de réseau de transport public du Grand Paris**

—

L'article 3 de la loi sur le Grand Paris définitivement votée par l'Assemblée nationale le 26 mai 2010 et le Sénat le 27 mai 2010 et promulguée le 3 juin 2010 dispose qu'un débat public sur le réseau de transport public du Grand Paris est organisé par la Commission nationale du Grand Paris et lancé dans un délai de 4 mois suivant la promulgation de la loi. À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a nommé Monsieur François Leblond président de la Commission particulière de ce débat. Le gouvernement a déposé devant l'Assemblée Nationale un projet de loi sur le Grand Paris en demandant l'application de la procédure d'urgence.

Ce projet de loi prévoyait, en ce qui concerne le réseau de transport public du Grand Paris, l'organisation d'un débat public spécifique confié au Préfet de la Région Île-de-France et mettant la Commission nationale à l'écart par exception au Code de l'environnement.

La Commission nationale du débat public lors de sa réunion du 7 octobre 2009 s'est étonnée de cette démarche dès l'approbation du projet de loi par le Conseil des Ministres, et a publié le communiqué suivant :

*La Commission nationale du débat public a pris connaissance du projet de loi sur le Grand Paris présenté au Conseil des ministres ce jour. La participation du public au processus décisionnel sur les grands projets d'aménagement et d'équipement a fait l'objet de différents textes depuis 1995, dans l'esprit de la Convention d'Aarhus du 25 juin 1998, ratifiée le 8 juillet 2002, de la Charte de l'environnement, et conformément à la directive européenne 2003/35/CE du 26 mai 2003 et au Code de l'environnement modifié par la loi du 27 février 2002 sur la démocratie de proximité qui a érigé la Commission nationale du débat public en autorité administrative indépendante.*

*Des dizaines de débats publics organisés par la Commission nationale et animés par des commissions particulières ont apporté aux citoyens des garanties en matière d'information, de transparence et de neutralité grâce à leur rigoureuse indépendance par rapport aux maîtres d'ouvrage, initiateurs des projets.*

*L'article L.121-1 du Code de l'environnement lui confiant la mission d'« émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public », la Commission nationale du débat public considère devoir s'exprimer sur les dispositions du projet de loi qui dérogent au Code de l'environnement.*

*Au moment même où la loi Grenelle I et le projet de loi Grenelle II renforcent*

*son rôle, elle s'étonne que, pour un projet d'aménagement particulièrement important, la participation du public au processus décisionnel soit limitée à une simple consultation sans la garantie d'une autorité indépendante. En effet le projet de loi place la consultation sous la seule autorité de l'Etat, à la fois maître d'ouvrage, chargé d'établir et de valider le dossier destiné au public, d'organiser la consultation publique selon les modalités qu'il détermine, d'en dresser le bilan et de décider de l'avenir du projet.*

*La Commission nationale du débat public regrette qu'un tel projet qui concerne tous les citoyens de la région capitale ne fasse pas l'objet d'un débat public organisé selon les règles du droit commun; ces règles sont suffisamment souples quant aux délais pour être adaptées à l'urgence tout en étant garantes de la bonne organisation du débat, de l'impartialité de l'organisateur, du respect des différentes*

*expressions et de l'équilibre du processus.*

*Elle s'inquiète enfin que l'exposé des motifs présente ces dérogations comme ayant vocation à s'appliquer plus largement.*

Les commissions compétentes de l'Assemblée nationale après avoir auditionné le Président de la CNDP, ont proposé par voie d'amendement que l'organisation du débat public prévu soit confié conformément au Code de l'environnement à la CNDP. Néanmoins, certaines dispositions spécifiques dérogeant au Code de l'environnement ont été maintenues notamment en ce qui concerne les délais de lancement du débat et les modalités particulières de participation des collectivités publiques au débat. L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté l'article 3 de la loi après réunion d'une commission mixte paritaire, et la loi a été promulguée le 3 juin 2010. Un amendement tendant à mettre un terme



au débat public décidé sur le projet Arc express ayant été écarté par la commission mixte paritaire et les deux assemblées, une disposition nouvelle a été introduite au paragraphe IX de l'article 3 : cette disposition impose à la CNDP de coordonner les 2 débats :

- en les lançant conjointement
- en intégrant dans les dossiers de chacun les éléments techniques et financiers de l'autre

Les débats doivent être lancés dans les 4 mois de la promulgation de la loi soit avant le 3 octobre 2010. Ils seront ouverts le 1<sup>er</sup> octobre et conformément à la loi, les dossiers des débats, leur calendrier, et leurs modalités seront rendus publics le 1<sup>er</sup> septembre. Ils se termineront le 1<sup>er</sup> février 2011.

Lors de sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a nommé Monsieur François Leblond président de la CPDP du réseau de transport du Grand Paris et à sa séance du **7 juillet 2010**, elle a nommé Mesdames Christine Urribarri,

Joëlle Fodor Eskenazi, Lamia Abdel Naby, Laurence Henriot, Marie-Bénédicte Aguila et Marie-Laure Jousset, Messieurs Claude Bernet, Henri Watissee, Paul Cariot, Michel Rostagnat membres de cette CPDP.

## **Création ou extension d'infrastructures de piste**

### **Projet de construction d'une longue piste à Mayotte**

Par lettre conjointe en date du **14 avril 2010**, reçue le **16 avril 2010**, le ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, la ministre chargée de l'Outre-mer, le secrétaire d'État chargé des transports, la secrétaire d'État chargée de l'Écologie ont saisi la Commission nationale du projet de réalisation d'une piste longue à Mayotte, adaptée aux vols long-courriers.

Ce projet, d'un coût estimé à 208 millions d'euros, consiste en la construction d'une nouvelle piste, d'une longueur de 2 600 mètres, convergente par rapport à la piste actuelle et construite en partie sur des remblais à l'intérieur du lagon. À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a décidé d'organiser un débat public sur ce projet en se fondant sur l'intérêt national du projet : l'aéroport de Dzaoudzi-Pamandzi est un aéroport d'État et constitue un élément essentiel du dispositif de continuité territoriale, l'importance des enjeux socio-économiques : le désenclavement de Mayotte doit favoriser le développement de ses activités économiques et notamment ses activités touristiques liées au lagon, les impacts du projet sur l'environnement en raison de la très grande richesse floristique

et faunistique du secteur concerné et des effets des remblais sur le fonctionnement du milieu récifal et du lagon.

Monsieur Patrick Legrand, vice-président de la Commission nationale, a été désigné par la CNDP afin d'apporter à la Commission particulière chargée de l'animation du débat les conseils méthodologiques nécessaires.

À sa séance du **7 juillet 2010**, la Commission nationale a nommé Madame Anziza Moustoifa présidente de la Commission particulière de ce projet.

## **Concertations recommandées**

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

### **Projet de liaison Sud d'Angers**

Conformément aux dispositions de l'article L.121-8 alinéa du Code de l'environnement, les principales caractéristiques du projet de prolongement de liaison Sud d'Angers ont été rendues publiques le **18 janvier 2008**. À la suite de cette publication, la **CNDP** a été saisie par l'association France Nature Environnement, par lettre du **11 mars 2008** (reçue le **13 mars**).

Ce projet d'un coût estimé à 160 millions d'euros, consiste en la réalisation d'une voirie 2x2 voies à chaussées séparées qui permettrait d'améliorer la circulation automobile dans l'agglomération d'Angers et sur sa périphérie. Le **14 mai 2008**, la CNDP a considéré

**qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet,** en prenant en considération 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.

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

le bilan dressé à l'issue des études de trafic effectuées six mois après la mise en service du contournement Nord d'Angers. Elle portera également sur les conséquences et enjeux environnementaux (notamment sur le développement des transports en commun) et économiques pour l'aménagement du territoire concerné.

Par délibération du 28 octobre 2009, le conseil général de Maine-et-Loire s'est dessaisi de la maîtrise d'ouvrage de ce projet de liaison et a demandé à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole de se substituer à lui pour en mener à bien les études, les procédures et la réalisation. Par délibération du 10 novembre 2009, le conseil de communauté a déclaré l'intérêt communautaire pour ce projet, a décidé d'en assurer la maîtrise d'ouvrage et a décidé de saisir la Commission nationale du débat public. Par lettre en date du **15 février**



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

À sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a désigné Monsieur Pierre-Gérard Merlette à cette fin.

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

—  
Par lettre en date du **1er octobre 2008 (reçue le 17 octobre 2008)**, le président du conseil général de Loire-Atlantique et le président du conseil général de Maine-et-Loire ont saisi la Commission nationale du débat public du projet d'aménagement en 2x2 voies des routes départementales entre Ancenis et Saint-Philbert-de-Grand-Lieu (RD 763 et RD 117) et entre Ancenis et Beaupréau-Cholet (RD 763 et RD 752). Ces itinéraires ont un tronçon commun de 15,5 km entre Ancenis et Saint-Rémy-en-Mauges (RD 763).

Le coût de cet aménagement d'une longueur totale de 77 km (25 en Maine-et-Loire et 52 en Loire-Atlantique) est estimé à 442 millions d'euros (160 millions pour le département

de Maine-et-Loire et 282 millions d'euros pour le département de Loire-Atlantique).  
**Le 3 décembre 2008, la Commission nationale a décidé que ce projet ne devait pas faire l'objet d'un débat public.**

Elle a recommandé aux conseils généraux de Maine-et-Loire et de Loire-Atlantique **de poursuivre la concertation** selon certaines modalités pour les tronçons n'ayant pas encore fait l'objet d'une déclaration d'utilité publique.

À sa séance du **7 avril 2010**, la Commission nationale a décidé de donner acte au président du conseil général de Loire-Atlantique et au président du conseil général de Maine-et-Loire des comptes-rendus de la concertation qui s'est déroulée du **1<sup>er</sup> mars au 15 septembre 2009 et du 15 novembre 2009 au 15 janvier 2010** placée sous l'égide d'une personnalité indépendante, Monsieur Pierre-Gérard Merlette.

Les comptes-rendus, auxquels a été joint celui du garant, reçus les 10 mars et 6 avril 2010, seront rendus publics et joints aux dossiers d'enquête publique.

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

—  
Par lettre en date du **4 août 2009, reçue le 12 août 2009**, le conseil général de Loire-Atlantique a saisi la Commission nationale du débat public d'un projet d'aménagement à 2x2 voies des routes départementales entre Ancenis et Bouvron (RD 16 et RD 164). Le coût de cet aménagement d'une longueur totale de 60 km est estimé à 280 millions d'euros (valeur 2007). Ce projet a pour vocation d'optimiser la liaison entre

les pôles d'équilibre secondaires de Loire-Atlantique (Ancenis, Nort-sur-Erdre et Savenay) et de desservir les principaux pôles d'activités et les grands équipements de Loire-Atlantique (port de Nantes-Saint-Nazaire, futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes).

Le projet, déclaré d'utilité publique en février 2000, portait sur l'aménagement d'une déviation à 1x2 voies partiellement réalisée. Les emprises nécessaires à l'élargissement à 2x2 voies ont déjà été prélevées.

Le **7 octobre 2009**, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet. Elle a fondé sa décision sur les éléments suivants : d'une part l'itinéraire est constitué de plusieurs tronçons pour lesquels la concertation a déjà été engagée et, pour deux d'entre eux la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique a déjà commencé, d'autre part



l'itinéraire figure au Schéma routier du département de Loire-Atlantique approuvé en 2006, si le raccordement à terme au futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes peut revêtir un caractère d'intérêt national, le projet d'aménagement répond d'abord à un souci d'aménagement du territoire départemental et de développement économique local.

La Commission nationale, qui aurait apprécié d'être saisie plus tôt, ainsi qu'elle l'a exprimé lors de sa séance du **3 décembre 2008** à l'occasion de son examen du projet d'aménagement des itinéraires routiers départementaux Ancenis-Saint-Philibert-de-Grand-Lieu (RD763 et 117), considérant que les impacts du projet d'aménagement sur les milieux naturel et agricole sont significatifs, a recommandé au conseil général de Loire-Atlantique **de poursuivre la concertation engagée** selon certaines modalités pour les tronçons qui n'ont pas encore fait l'objet d'une procédure

d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

La concertation recommandée, placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, aura pour but d'assurer l'information et l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques. Elle portera sur les objectifs assignés au projet, ses enjeux économiques pour l'aménagement du territoire concerné et son éventuelle intégration dans un contournement plus large par l'ouest de l'agglomération nantaise tel qu'il apparaît dans les schémas routiers et les études portant sur la création d'un nouveau franchissement de la Loire en aval de Nantes. Elle portera également sur les conséquences et enjeux environnementaux du projet, notamment son impact sur les zones protégées.

Le **2 décembre 2009**, à la demande du conseil général de Loire-Atlantique, la Commission nationale

a désigné Monsieur Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garant de la mise en œuvre de cette concertation.

## Création de lignes ferroviaires

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

Par lettre du **21 novembre 2006** (reçue le **23 novembre 2006**), le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale du débat public du projet de prolongement de la ligne T1 de Noisy-le-Sec en Seine-Saint-Denis à Val-de-Fontenay dans le Val-de-Marne. Ce projet, d'un coût estimé à 390 millions d'euros (valeur janvier 2006), consiste à prolonger sur environ 8 km la ligne de tramway T1 de la gare de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay.

Lors de sa séance du **6 décembre 2006**, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet. Elle 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 concertation s'est déroulée du **3 novembre au 30 décembre 2008**. Le **8 février 2009**, Monsieur Michel Gaillard, personnalité indépendante, garante de la concertation (décision du 25 juillet 2007), 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'Île-de-France du compte-rendu de la concertation recommandée reçue le **21 juillet 2009**.



## Projet de liaison Tram-Train Massy-Évry

Par lettre du **11 juillet 2008 (reçue le 11 juillet 2008)**, le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale du débat public du projet de création d'une liaison Tram-Train entre Massy et Évry.

Ce projet, d'un coût estimé à 307 millions d'euros (valeur janvier 2006), consiste à créer une liaison ferroviaire entre Massy et Évry. Cette liaison permettra de relier Massy à 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 le projet de Tangentielle Sud (Versailles-Corbeil) et Tangentielle Ouest (Achères-Versailles) qui se proposait de relier, par une nouvelle ligne de RER, la ville d'Achères dans les

Yvelines à celle de Melun en Seine-et-Marne, en passant par Corbeil, Massy et Évry afin d'éviter les problèmes d'insertion d'un double terminus à Versailles-Chantiers. Lors de sa séance du **3 septembre 2008**, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce sujet. Elle a recommandé au STIF d'ouvrir une nouvelle phase de concertation (la dernière remontant à 2001), placée sous l'égide de Madame Catherine Vourc'h (décision du 5 novembre 2008), personnalité indépendante, garante de cette concertation.

Le **3 février 2010** la Commission nationale a décidé de donner acte au maître d'ouvrage du compte-rendu de la concertation qui s'est déroulée du **25 mai au 3 juillet 2009**, auquel a été annexé le compte-rendu établi par Madame Catherine Vourc'h. Reçu le **20 janvier 2010**, il sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

## Débranchement du Tram-Train T4 pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil

Le projet de débranchement du Tram-Train T4 pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil (Seine-Saint-Denis), mené par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a fait l'objet d'un **avis de publication** dans trois journaux le **14 octobre 2008**.

Il consiste en la création d'une ligne ferroviaire de 5,8 km se débranchant de la ligne actuelle du Tram-Train T4 pour rejoindre le secteur du Projet de renouvellement urbain (PRU) de Clichy-Montfermeil et s'insérant sur le réseau ferroviaire des communes de Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois et Montfermeil. Les coûts d'investissements s'élèvent à 160 millions d'euros pour les infrastructures et 50 millions d'euros



pour le matériel roulant.

Par lettre du **25 novembre 2008**, le maire de la commune de Livry-Gargan (Seine-Saint-Denis), dûment mandaté par la délibération du conseil municipal en date du 10 avril 2008, a saisi la Commission nationale du débat public de ce projet.

Lors de sa séance du **7 janvier 2009**, la Commission nationale a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet.

Elle a recommandé au Syndicat des transports d'Île-de-France d'ouvrir **une concertation**.

Lors de sa séance du **6 mai 2009**, la Commission nationale a désigné Monsieur Jean-Luc Mathieu, membre de la CNDP, en qualité de personnalité indépendante, garante de la mise en œuvre de la concertation sur ce projet. Le **3 février 2010**, la Commission nationale a donné acte au STIF du compte-rendu de la concertation qui s'est déroulée du **1er septembre au 31 octobre 2009**.

Ce compte-rendu auquel est annexé celui de Monsieur Mathieu, reçu le **20 janvier 2010**, sera rendu public et joint au dossier d'enquête publique.

#### **Projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 de Saint-Lazare à la Mairie-de-Saint-Ouen**

–

Par lettre en date du **1er juillet 2009** (reçue le **7 juillet 2009**) le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale du débat public du projet de désaturation de ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 de la Gare-Saint-Lazare à la Mairie-de-Saint-Ouen. Ce projet, d'un coût estimé entre 932 et 954 millions d'euros, consiste en la création d'une ligne de métro entièrement souterraine de 5,2 km.

Le **2 septembre 2009**, sur la base du dossier de saisine transmis par



le STIF, la Commission nationale **a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet**. Elle a néanmoins recommandé au STIF **d'ouvrir une concertation** menée sous l'égide d'une personnalité indépendante.

Le **7 octobre 2009**, à la demande du STIF, la CNDP a désigné Monsieur Michel Gaillard à cette fin. La concertation s'est déroulée du **11 janvier au 12 février 2010**. La Commission nationale a donné acte au STIF le 28 juillet 2010 du compte-rendu de la concertation qui a été rendu public.

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

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

Ce projet, d'un coût estimé à 820 millions d'euros, est inscrit au projet de Schéma directeur de la région Île-de-France (SDRIF) 2008, au contrat de projets État-région 2007-2013, au contrat particulier région-département de Seine-Saint-Denis 2008-2013 et au plan de mobilisation pour les transports en Île-de-France. Il concerne le territoire de cinq communes du département de Seine-Saint-Denis : Les Lilas, Romainville, Noisy-le-Sec, Montreuil-sous-Bois et Rosny-sous-Bois.

Le prolongement entre Mairie-des-Lilas et Rosny-sous-Bois-Perrier est envisagé selon deux tracés : le tracé n° 1 de 6 km comportant cinq stations est entièrement souterrain, le tracé n° 2 de 5,5 km, via

« Londeau-Domus », comporte six stations et est majoritairement souterrain avec un viaduc de 580 m et une station aérienne. À sa séance du **3 février 2010**, la Commission nationale **a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet**. Elle a recommandé au STIF **d'ouvrir une concertation** menée sous l'égide d'une personnalité indépendante chargée de veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et favorisant l'expression du public. Cette concertation devra faire l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale. Par lettre en date du 17 mars 2010, la directrice générale du STIF a sollicité la désignation d'une personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation.

À sa séance du **7 avril 2010**, la Commission nationale a désigné Monsieur Jean-Pierre Tiffon à cette fin.

### **Impossibilité de se prononcer ou saisines sans suites Création de lignes ferroviaires**

#### **Projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise**

—  
Par lettre en date du **29 avril 2009** (reçue le **30 avril 2009**), Réseau Ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public du projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise. Ce projet consiste en la création d'un contournement de l'agglomération lyonnaise par la réalisation d'une nouvelle infrastructure

ferroviaire à l'est de Lyon, reliant plusieurs lignes ferroviaires : au nord, la ligne Lyon-Ambérieu à la ligne Lyon-Grenoble, puis en continuant vers le sud, les lignes de la vallée du Rhône. Ce projet a déjà fait l'objet d'un débat public du 15 octobre 2001 au 15 février 2002 au cours duquel l'opportunité du contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise a été largement débattue. Il reprenait globalement les fonctionnalités définies lors du débat public 2001-2002 et s'est inscrit dans le périmètre d'études du projet soumis à ce même débat.

L'article L.121-12 du Code de l'environnement dispose que si l'enquête publique n'a pas été ouverte dans un délai de cinq ans après un débat public, la concertation avec le public ne peut être relancée que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles. Le **3 juin 2009**, la Commission nationale **a considéré que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'avaient pas subi de modifications substantielles**. Elle a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet.

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

### Concertations recommandées

#### **Projet de construction du Grand Stade de l'Olympique lyonnais**

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

Ce projet, d'un coût estimé entre 385 et 460 millions d'euros, consiste en la construction d'une enceinte sportive à Décines.

Sur ce site viendront s'implanter en plus du stade, le siège social du club, le centre d'entraînement des professionnels, un centre de loisirs et de bien-être, des hôtels ainsi que des immeubles de bureaux. **Le 6 juin 2007, la CNDP a considéré qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet, en prenant en considération**



les éléments suivants: les objectifs et les enjeux du projet tels qu'ils sont décrits par le dossier de saisine, les liens du projet avec l'aménagement d'une zone urbaine à caractère interdépartemental située à l'est de l'agglomération lyonnaise, le fait que le projet apparaît ainsi comme un équipement urbain structurant mais ne peut être considéré comme étant d'intérêt national au sens de la loi, enfin le fait qu'un élément essentiel du projet, sa localisation, a déjà été arrêté en accord avec les collectivités selon les termes du dossier de saisine.

D'autre part, prenant en compte à la fois les obligations qui résultent pour les collectivités locales des articles L.300-2 et R.300-1 du Code de l'urbanisme et l'engagement pris par l'Olympique lyonnais de veiller à ce que les principes de la Charte de la concertation rendue publique par la ministre de l'Environnement en 1996

soient appliqués et que les objectifs de la Charte de la participation du Grand Lyon soient mis en œuvre, la Commission nationale du débat public a recommandé au maître d'ouvrage de mener une concertation. Celle-ci aura pour but d'assurer l'information de la population sur les différents aspects du projet (et notamment ses accès, ses impacts, son mode de financement) et de permettre à cette population de s'exprimer (notamment à l'occasion de réunions publiques).

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. L'Olympique lyonnais a décidé de poursuivre la concertation avec les acteurs locaux dans la perspective du dépôt du permis de construire du projet. La concertation devrait se clore dans le courant de l'été 2010.

## Projet de Campus Condorcet

Par lettre en date du **15 mars 2010**, **reçue le 18 mars 2010**, le président de la Fondation de coopération scientifique Campus Condorcet a saisi la Commission nationale du projet de création d'un campus universitaire sur deux sites proches l'un de l'autre à Paris (Porte-de-la-Chapelle) et à Aubervilliers.

Le projet porté par huit établissements et organismes publics aujourd'hui dispersés sur de nombreux sites (École des hautes études en sciences sociales, École pratique des hautes études, École nationale des Chartes, Institut national d'études démographiques, Centre national de la recherche scientifique, universités de Paris-I, Paris-VIII et Paris-XIII) a pour objectif la création d'un pôle international d'études avancées en sciences humaines et sociales et est destiné à accueillir 15 500 personnes, enseignants, chercheurs, étudiants (dont de nombreux étrangers), ainsi que les personnels administratifs. Il consiste en la construction de deux ensembles de bâtiments, l'un situé à Aubervilliers, l'autre Porte-de-la-Chapelle pour un coût évalué à 600 millions d'euros.

C'est un projet d'intérêt majeur pour l'École française des sciences humaines car le regroupement sur un même lien d'équipes d'enseignants chercheurs et d'étudiants, dont de nombreux doctorants, actuellement dispersés, favoriserait les échanges et les synergies entre unités de recherche. Il revêt à ce titre un caractère d'intérêt national. Le domaine des sciences humaines ne nécessitant pas l'installation de laboratoires d'expérimentation ou de manipulation de matières dangereuses, l'impact sur l'environnement du projet apparaît limité. Facteur de structuration et d'animation urbaine, le projet de Campus Condorcet n'a encore



fait l'objet d'aucune concertation locale entreprise par le maître d'ouvrage.

Aussi, considérant que les enjeux socio-économiques et l'impact sur l'environnement du projet n'étaient pas significatifs, la Commission nationale **a décidé**, à sa séance du **5 mai 2010**, de ne **pas organiser de débat public sur ce projet mais de recommander au maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation** selon certaines modalités.

À sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a nommé Monsieur Claude Guillerme personnalité indépendante, garante du bon déroulement de la concertation. Elle fera une large place à l'information et à l'expression de la population et portera également sur les modalités de concertation durant le chantier.

### **Projet de stade ARENA 92 à Nanterre**

---

Par lettre du **22 avril 2010, reçue le 26 avril 2010**, le maire de Nanterre (Hauts-de-Seine), dûment autorisé par délibération en date du 30 mars 2010 du conseil municipal de la ville de Nanterre, a saisi la Commission nationale du projet de construction d'un stade multifonctionnel à Nanterre sur les terrains de sports des Bouvets, au pied de l'Arche de la Défense et au sein de la Zone d'aménagement concerté Seine Arche aménagée par l'Epasa. Ce projet, d'un coût prévisionnel de 250 à 300 millions d'euros, prévoit la réalisation d'une salle modulable et polyvalente capable d'accueillir 32 000 spectateurs en mode stade de rugby et de 10 000 à 40 000 spectateurs en mode concert, des commerces dans l'enceinte du stade, ainsi qu'environ 35 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Les objectifs et caractéristiques essentielles du projet porté par la société Ovalto Investissement

ont fait l'objet de publications les **24 et 26 mars 2010** dans *Le Parisien* et *Le Moniteur*.

À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale, considérant que le projet ne présentait pas un caractère d'intérêt national au sens des dispositions du Code de l'environnement, **a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet. Mais considérant que ses enjeux et impacts sur le milieu urbain étaient particulièrement importants et que la desserte du site devait faire l'objet d'une concertation coordonnée avec les débats publics sur les projets de réseaux de transport public du Grand Paris, d'Arc Express et d'Eole, elle a recommandé à la société Ovalto Investissement et à l'Établissement public d'aménagement Seine Arche d'ouvrir une concertation recommandée.** À sa séance du **7 juillet 2010**, la CNDP a désigné Monsieur François Nau comme garant de cette concertation.

## Saisine sans suite

### Projet de reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg

Par lettre en date du **24 décembre 2009**, (reçue le **28 décembre 2009**), la Communauté urbaine de Strasbourg et la mairie de Strasbourg ont saisi la Commission nationale d'un projet de reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg en vue d'accroître sa capacité de 24 000 places à 36 000 places. Les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet, estimé à 160 millions d'euros, ont fait l'objet de publications dans *Le Monde* et *Les Dernières Nouvelles d'Alsace* le **23 décembre 2009**. Le stade de la Meinau a été entièrement reconstruit entre 1979 et 1984 pour accueillir des matches du championnat d'Europe avec une

capacité de 24 000 places. Pour être à même d'accueillir les matches de l'Euro 2016, le stade doit satisfaire au cahier des charges de l'UEFA et porter sa capacité à 36 000 places. Il s'inscrit au cœur du parc naturel urbain de la Bruche et du Rhin Tortu. C'est un site historique dédié à l'activité sportive et en particulier au football.

des réunions publiques, des réunions-ateliers avec le conseil de quartier, des réunions avec le club résident et l'utilisation d'un site Internet. Une note récapitulative de la concertation menée par la Communauté urbaine de Strasbourg et par la mairie sera transmise à la Commission nationale.

À sa séance du **6 janvier 2010**, la Commission nationale **a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet**, dont les impacts sur l'environnement sont limités. Elle a considéré que les actions de concertation, telles qu'elles sont proposées dans le dossier de saisine, sont de nature à assurer la participation du public au processus d'élaboration du projet, à savoir : l'information dans la presse locale sur le contenu du projet, une lettre d'information et un lieu d'exposition présentant le projet annonçant et expliquant la procédure de concertation,



# 3 / Les projets d'équipements industriels

## Débats animés par une CPDP

—  
**Projet ERIDAN de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit (Drôme) et Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône)**

—  
Ce projet porte sur la construction d'une artère de transport de gaz naturel de diamètre nominal de 1 050 à 1 200 mm, sur un linéaire de 200 km, et de ses installations de servitude entre Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône) et Saint-Avit (Drôme).

À sa séance du **5 novembre 2008**, la Commission nationale, saisie du projet par lettre du directeur général de GRT Gaz datée du **7 octobre 2008**, a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet.

Le **3 décembre 2008**, la Commission nationale a nommé



Monsieur Patrick Legrand, vice-président de la CNDP, président de la Commission particulière du débat public sur ce projet.

Le **7 janvier 2009**, sur proposition de ce dernier, Messieurs Pierre Gervason et Michel Giacobino, Mesdames Ghislaine Guiran, Violette Le Quere-Cady et Patricia Watenberg ont été nommés membres de la CPDP.

Le **3 juin 2009** la Commission nationale a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public et a noté qu'il prévoyait que des études de sécurité soient menées « en parallèle avec le débat public », permettant que les informations utiles sur la sécurité soient délivrées au public au cours de ce débat. Elle a arrêté le calendrier du débat et a approuvé ses modalités d'organisation. Le débat public s'est déroulé du **11 juin au 24 juillet 2009 et du 3 septembre au 7 novembre 2009**.

14 réunions publiques se sont tenues: outre les réunions d'ouverture et de synthèse, trois réunions de proximité, une dizaine de réunions thématiques toutes réparties entre diverses communes directement ou indirectement concernées par le projet.

Au total, les réunions publiques ont réuni un peu plus de 1 000 personnes. Les outils d'information tels que les relations avec la presse locale (plus de 77 articles de fond publiés), deux dossiers de presse et six communiqués de presse, le site Internet, les cahiers d'acteurs, deux numéros de la *Lettre du débat*, une exposition itinérante et le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés (50 questions, 12 avis, cinq cahiers d'acteurs, environ 8 000 connexions au site Internet, soit plus de 64 000 pages consultées). En considérant l'ensemble des moyens d'expression mis à la disposition du public, près

de 28 000 personnes ont pu s'impliquer dans ce débat. Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **5 janvier 2010**. Ce débat public a été complet et ouvert. Il a porté sur la prise en compte des problématiques agricoles soulevées et des suggestions concernant un cheminement du gazoduc à proximité du Rhône. Il a également porté sur l'émergence de la problématique de la cohabitation des espaces agricoles. Il a enfin traité des enjeux géopolitiques du projet, de même que ses enjeux territoriaux et environnementaux.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, GRT Gaz a rendu publique le **25 mars 2010** 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. Elle a paru au *Journal officiel de la République française* le **26 mars 2010**.

### **Projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly dans l'Oise et Voisines en Haute-Marne (Projet Arc de Dierrey)**

Le projet Arc de Dierrey porte sur la construction d'une artère de transport de gaz naturel de diamètre nominal de 1 200 mm sur une longueur de 300 km et de ses installations de servitude entre Cuvilly (Oise) et Voisines (Haute-Marne) pour un coût estimé à un montant compris entre 600 et 700 millions d'euros. L'aire d'étude du projet concerne trois régions (la Picardie, l'Île-de-France et la Champagne-Ardenne) et six départements (Aisne, Oise,



Seine-et-Marne, Marne, Aube et Haute-Marne).

Lors de sa séance du **4 février 2009**, la Commission nationale, saisie du projet par lettre en date du **15 janvier 2009** du directeur général de GRT Gaz, a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet.

Le **4 février 2009**, la Commission nationale a nommé Monsieur Patrick Legrand président de la Commission particulière du débat public sur ce projet. Sur proposition de ce dernier, Madame Violette Le Quéré-Cady et Messieurs Michel Genesco, Pierre Gervason, Michel Giacobino ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat le **1<sup>er</sup> avril 2009**. Monsieur Nicolas Lionnet a été nommé membre de cette Commission particulière le **3 juin 2009**.

Le **1<sup>er</sup> juillet 2009**, la Commission nationale a considéré le dossier du débat suffisamment complet



**pour être soumis au débat public** et a noté que des études de sécurité seraient menées « en parallèle avec le débat public », permettant que les informations utiles sur la sécurité soient délivrées au public au cours de ce débat. Elle en a également approuvé les modalités d'organisation et le calendrier. Le débat public s'est déroulé du **22 septembre 2009** au **16 janvier 2010**.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **9 mars 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 motifs avancés par le maître d'ouvrage comme l'intervention « géostratégique » à Pont-Sainte-Maxence de la représentante de la Commission de régulation de l'énergie n'ont suscité aucune remise en cause de la stratégie gazier mise en œuvre.

Les caractéristiques techniques de cette canalisation comme la nature des territoires concernés (existence de massifs boisés, de zones urbanisées - moins développées cependant qu'entre Saint-Avit dans la Drôme et Saint-Martin-de-Crau dans les Bouches-du-Rhône -, de larges espaces agricoles avec la présence de vignobles sensibles) ont conduit le public à exprimer des inquiétudes et à poser des questions de même nature que lors du débat ERIDAN, 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.

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.

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

—

Par lettre en date du **12 janvier 2009** (reçue le **15 janvier 2009**), le président du Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne (Systom), dûment autorisé par la délibération du comité en date du 17 décembre 2008, a saisi la Commission nationale du débat public du projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-sur-Seine (Val-de-Marne). Le Systom a pour mission le traitement des déchets ménagers de 85 communes de la région parisienne, réparties sur cinq départements, représentant un volume de 2,5 millions de tonnes par an.

Le projet a pour objectif de maintenir, sur le site d'Ivry actuellement occupé par une usine d'incinération d'ordures ménagères arrivant normalement en fin d'exploitation à l'horizon 2010, une activité de traitement et de valorisation de 600 000 tonnes de déchets par an. Le montant estimé du projet s'élève à 750 millions d'euros.

Le **4 mars 2009**, la Commission nationale **a décidé que ce projet devait faire l'objet d'un débat public**.

Elle a nommé Monsieur Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP, président de la Commission particulière du débat public sur ce projet. Lors de sa séance du **1<sup>er</sup> avril 2009** et sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf, Madame Anne-Laure Bedu, Monsieur Alain Marabout, Madame Laurence Monnoyer-Smith et Monsieur Jean-Paul Puyfaucher ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat.

Le **2 septembre 2009**, la Commission nationale **a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public**. Elle en a arrêté le calendrier et en a approuvé les modalités d'organisation.

Le **7 octobre 2009**, sur proposition de la Commission particulière, la Commission nationale **a décidé de faire procéder à un audit externe** sur le protocole de construction du modèle utilisé par le Syctom pour le calcul du gisement des déchets ménagers du bassin-versant de l'usine d'Ivry-Paris-XIII d'ici à 2023. Le **2 décembre 2009**, les résultats de l'audit externe n'étant pas disponibles avant la réunion de clôture du débat, la CNDP **a décidé de prolonger d'une semaine** la période du débat, jusqu'au **28 décembre 2009**, afin que le public puisse être informé de ces résultats et en débattre. Le débat public s'est donc déroulé du **4 septembre 2009** au

**28 décembre 2009**. Les outils d'information comme le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, le site Internet dédié (30 000 visites, 280 questions, 170 articles et commentaires déposés sur le blog), les relations avec la presse et les 15 cahiers d'acteurs ont permis l'information et l'expression des publics concernés. Neuf réunions publiques se sont tenues, et outre les réunions d'ouverture et de clôture, la CPDP a organisé trois réunions de groupe de travail. Au total, ces réunions ont réuni près de 1 000 personnes.

Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **18 février 2010**. Ce débat est le premier à concerter en France le traitement des déchets ménagers. Au regard des réactions des populations ayant eu à connaître un projet de création d'une installation de cette nature, on aurait pu redouter de vives réactions, au moins de la part des riverains. Tel n'a pas été le cas, sans doute du fait de l'existence depuis de longues années de l'usine de traitement actuelle. Le débat 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. Aucun aspect de la question ne semble avoir été occulté. L'ensemble des arguments présentés constituera une matière utile pour d'éventuels prochains débats sur des projets équivalents.

Du début à la fin du débat, le public comme les associations ont exprimé leurs préoccupations vis-à-vis des options présentées par le Syctom en matière de dimensionnement de la future usine, d'incinération, de méthanisation, de prévention tout en les accompagnant de propositions ou de demandes précises.



La question de la capacité de traitement envisagée par le projet a été vivement débattue. 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 Penly 3 - Réacteur de type EPR**

Par lettre en date du **28 mai 2009** (reçue le **29 mai 2009**), le président d'EDF a saisi la Commission nationale du débat public du projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type EPR et dénommé Penly 3. Les objectifs, la nature et l'importance du projet ainsi que la place qu'il a tenue dans la politique énergétique nationale, telle qu'elle a été définie à l'issue du Grenelle de l'Environnement, lui conféraient un caractère d'intérêt national. Selon les indications du dossier de saisine, la nature de ce projet permettrait à la France de maintenir ses compétences technologiques pour participer au redémarrage du nucléaire dans le monde et à plus long terme de préparer le renouvellement du parc français.

Ce projet, d'un coût estimé de 4 milliards d'euros, comporte des enjeux socio-économiques importants, en raison de l'activité générée pendant la construction et l'exploitation et implique des impacts sur l'environnement durant la phase du chantier puis lors de la période de fonctionnement.

La Commission nationale a noté que ce projet n'entraînerait pas la

construction d'une nouvelle ligne Très Haute Tension, le site de Penly disposant d'infrastructures d'évacuation d'énergie de capacité suffisante pour évacuer la puissance ajoutée par Penly 3, via les deux lignes 400 kV existantes.

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

Le **2 septembre 2009**, sur proposition de Monsieur Didier Houï, président de la Commission particulière de ce débat, Madame Bénédicte Herbinet, Messieurs Vincent Ala et Jean-Marc Helm en ont été nommés membres. Madame Paula Ceccaldi et Monsieur Rémy Martin ont également été nommés membres de cette Commission particulière le **7 octobre 2009**.

Par lettre en date du **29 décembre 2009** (reçue le **4 janvier 2010**), le maître d'ouvrage a sollicité un délai supplémentaire d'un mois et demi, en accord avec la Commiss-



sion particulière et à sa demande, pour approfondir quelques points du dossier du débat. Le **6 janvier 2010**, la Commission nationale a décidé de lui accorder ce délai.

Le **3 mars 2010**, la Commission nationale a considéré le dossier du débat suffisamment complet pour être soumis au débat public sous réserve qu'un chapitre soit consacré aux prises de position des autorités de sûreté nucléaires allemande, britannique, finlandaise et française ainsi qu'au retour d'expérience du chantier de Flamanville 3 et que le chapitre relatif à la maîtrise du projet développe selon les hypothèses d'organisation envisagées la question de la gouvernance et de la responsabilité de chacun des partenaires. Sous réserve que ces compléments d'information lui soient transmis avant le 16 mars 2010, la Commission nationale a arrêté le calendrier du débat prévu du **24 mars au 24 juillet 2010** et en a approuvé

ses modalités d'organisation: une dizaine de réunions publiques, site Internet interactif dédié, mise à disposition de cartes T, relations avec la presse.

Le **5 mai 2010**, sur proposition de la Commission particulière, la Commission nationale a décidé de faire procéder à une expertise complémentaire sur l'identification des politiques énergétiques alternatives au projet Penly 3 et sur le contenu en gaz à effet de serre de l'électricité consommée en France à la demande de la Fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement (FNE).

### **Projet de parc éolien en mer des Deux Côtes**

—

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

des départements de la Somme et de la Seine-Maritime. Ce projet, d'un coût estimé de 1,8 milliard d'euros, consiste à réaliser un parc éolien en mer, d'une puissance installée de 705 MW, produite par 141 éoliennes d'une puissance de 5 MW chacune, à 14 km de la côte, entre Dieppe et le sud de la baie de Somme, dans des fonds d'une profondeur moyenne comprise entre 10 et 25 m.

Le **7 octobre 2009**, la Commission nationale a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet. Elle a pris en considération les éléments suivants: l'intérêt national du projet en raison du niveau élevé de la production d'électricité et son raccordement au réseau national, la fixation par la loi n° 2009-970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement à au moins 23 %, la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici à 2020, les impacts



du projet sur l'environnement, l'avifaune, les mammifères marins, la visibilité et le paysage, l'érosion du trait de côte, les enjeux socio-économiques du projet, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et de ses impacts sur la navigation maritime et aérienne, la pêche et le tourisme. Monsieur Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP, a été nommé président de la Commission particulière du débat public sur ce projet.

Le **2 décembre 2009**, sur sa proposition, Madame Chantal Sayaret, Monsieur Alain Brisac et Monsieur Thierry Masnou ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat.

À sa séance du **7 avril 2010**, la CNDP a demandé à ce que soit complété et modifié le dossier du maître d'ouvrage qui lui avait été présenté. Par consultation écrite du **15 avril 2010**, suite aux modifications apportées par le maître d'ouvrage au dossier du débat, la Commission nationale **a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public**. Les modalités du débat ont été approuvées de même que son calendrier du **28 avril 2010 au 10 septembre 2010** (suspension du 13 au 30 août).

La programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité, pour la période 2009-2010, a retenu l'objectif d'une production de 6 000 MW par des parcs éoliens en mer.

Depuis le mois de mars 2009, à la demande du ministre d'État, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, une instance de concertation et de planification a pour mission, pour chaque façade maritime, d'identifier des zones propices au développement de l'éolien en mer au regard des

différentes contraintes (usage de la mer, radars, réseau électrique...). Une fois ces zones propices définies, les porteurs de projets seront invités, par appel d'offres, à privilégier ces zones. Le débat public sur le projet du parc éolien des Deux Côtes se déroulant à la même période, l'appel d'offres entraînerait de nombreux débats du même type.

À sa séance du **2 juin 2010**, la Commission nationale a appelé l'attention du ministre d'État, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer sur l'intérêt d'organiser, une fois les zones propices définies, un débat public pour chacune des façades maritimes sur le développement de l'éolien offshore. À la suite de ces débats d'options générales, chaque projet ne ferait l'objet que d'une concertation sur ses caractéristiques principales.

## **Deux débats sur des projets de terminaux méthaniers**

—

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

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

—

Par lettre du **7 octobre 2009 (reçue le 9 octobre 2009)**, le directeur de la Société Fos Faster LNG Terminal SAS a saisi la Commission nationale du débat public du projet



de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône) sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille.

Ce projet, d'un coût estimé à 800 millions d'euros, consiste à développer une capacité annuelle de traitement de 8 milliards de mètres cubes de gaz naturel, pouvant être portée dans une deuxième phase à 16 milliards de mètres cubes. Pour le stockage du gaz, le projet prévoit deux réservoirs de 180 000 m<sup>3</sup> chacun pour la première phase; cette capacité serait doublée si la seconde phase était réalisée. Le déchargement des navires serait effectué sur deux jetées dédiées, pour une capacité de traitement de 12500 à 14 000 m<sup>3</sup> par heure.

Le **2 décembre 2009**, la Commission nationale **a décidé d'organiser elle-même un débat public sur ce projet**. Elle a fondé sa décision sur les éléments suivants :

le projet revêt un caractère d'intérêt national, en application des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources, la part du gaz dans la consommation énergétique nationale augmente, les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant à l'échelle nationale et européenne par la diversification des sources d'énergie et des opérateurs qu'au niveau local pour le développement des activités du Grand Port Maritime de Marseille, les impacts possibles sur l'environnement et les risques liés à l'activité sont significatifs.

Le **3 février 2010**, Monsieur Gonzague Descoqs et Madame Sylvie Monnet en ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat sur proposition de Monsieur Antoine Dubout.

Le **3 mars 2010**, Messieurs Olivier Ghebaldi et Roger Peiffer ont également été nommés membres de cette CPDP.

À sa séance du **5 mai 2010**, la Commission nationale **a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat public**. Elle a également nommé Monsieur Gérard Bellan membre de la Commission particulière.

À sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a arrêté le calendrier du débat public qui aura lieu du **6 septembre au 17 décembre 2010** et a approuvé ses modalités d'organisation : huit réunions publiques dont quatre communes avec le projet Fos Tonkin, site Internet dédié, mise à disposition de cartes T, cahiers d'acteurs, relations avec la presse.

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

—

Par lettre en date du **26 octobre 2009** (reçue le **27 octobre 2009**), le directeur général de la Société ELENGY a saisi la Commission nationale du débat public du projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin, sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille.

Ce projet, relatif à des équipements industriels dont le coût prévisionnel des bâtiments et infrastructures est estimé à 200 millions d'euros, a fait l'objet d'un avis de publication portant sur ses objectifs et ses caractéristiques essentielles dans *la Tribune* et *la Provence* du



**23 octobre 2009**, conformément aux articles L.121-8 II et R.121-3 du Code de l'environnement. Il a pour objet de prolonger de 20 ans l'exploitation du terminal de FosTonkin avec une capacité de regazéification de 7 milliards de mètres cubes par an (égale à la capacité actuelle), en construisant un nouveau réservoir d'une capacité de 160 000 m<sup>3</sup>; les réservoirs existants en fin d'exploitation seraient démantelés lors de la mise en œuvre du nouveau réservoir. Le projet envisage d'optimiser l'amarrage des méthaniers de 750 00 m<sup>3</sup> de capacité soit par l'adaptation de l'appontement existant, soit par la construction d'un nouvel appontement, à l'est de l'appontement actuel.

Le **2 décembre 2009**, la Commission nationale **a décidé d'organiser un débat public sur ce projet**. Elle a fondé sa décision sur les éléments suivants: le projet revêt un caractère d'intérêt national, en

application des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources, les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour le maintien des activités du Grand Port Maritime de Marseille, les impacts possibles sur l'environnement et les risques liés à l'activité sont significatifs.

Le **3 février 2010**, Messieurs Bernard Guedj et Georges Jais ont été nommés membres de la Commission particulière de ce débat, sur proposition de Monsieur Antoine Dubout. Le **3 mars 2010**,

Mademoiselle Chloé Basville a à son tour été nommée membre de la CPDP. Le **7 avril 2010**, Monsieur Michel Steiner a été nommé membre à son tour.

À sa séance du **5 mai 2010**, la Commission nationale **a considéré le dossier du maître**

**d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.**

À sa séance du **2 juin 2010**, la CNDP a arrêté le calendrier du débat public qui aura lieu du **6 septembre au 17 décembre 2010** et a approuvé ses modalités d'organisation: sept réunions publiques dont quatre communes avec le projet Fos Faster, site Internet dédié, mise à disposition de cartes T, cahiers d'acteurs, relations avec la presse.

## Concertations recommandées

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

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. Les conclusions du débat ont conduit RTE -Gestionnaire du Réseau de Transport d'Électricité - 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 5 ans suivant le débat de 2003.

La Commission nationale du débat public a donc été resaisie 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), différent 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. A sa séance du 3 décembre 2008, la CNDP a désigné Monsieur Georges Mercadal, personnalité indépendante, garant de la bonne mise en œuvre de cette concertation.

La première phase de la concertation s'est déroulée **du 19 janvier au 20 avril 2009**.

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 concertation s'est déroulée **du 1<sup>er</sup> septembre 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.

À sa séance du **7 juillet 2010**, la Commission nationale a décidé de donner acte au président de RTE du compte-rendu de cette concertation. Reçu le 7 juin 2010, il sera rendu public et joint, le moment venu, au dossier d'enquête publique.



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

—

Par lettre en date du **14 septembre 2009**, reçue le **15 septembre 2009**, le président de RTE, gestionnaire du réseau de transport d'électricité, a saisi la Commission nationale du débat public du projet de raccordement, par une liaison électrique souterraine à 400 000 V d'une longueur de 18 km, d'une centrale de production de type « Cycle combiné à gaz » de 446 MW envisagé à Hambach (Moselle) au réseau public de transport d'électricité.

Ce projet, dont le coût s'élève à 40 millions d'euros et dont la zone d'étude concerne le territoire de 20 communes du département de la Moselle, a pour objet la seule évacuation de la production d'électricité (446 MW) de la centrale à cycle combiné et ne joue aucun rôle de transit dans le réseau maillé de 400 000 V. En ce sens, le **4 novembre 2009**, la Commission nationale **a considéré qu'il ne revêtait pas un caractère d'intérêt national et a décidé de ne pas organiser de débat public sur ce projet**.

Mais, considérant que les impacts du projet sur les milieux naturels étaient importants et que les servitudes liées au projet avaient des impacts économiques, elle a **recommandé au maître d'ouvrage d'ouvrir une concertation** menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public. Cette concertation fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

La Commission a regretté que ce projet, qui rend nécessaire le raccordement et fonde l'opportunité de ce dernier, n'ait pas donné pas lieu, dans le cadre de la réglementation actuelle, à une saisine de la Commission nationale. Elle a considéré l'ensemble du projet (production d'électricité et évacuation) comme artificiellement scindé.

Le **2 décembre 2009**, la Commission nationale a désigné Monsieur Serge Lacoue en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de cette concertation recommandée.

## Saisine non recevable

### Projet Aqua Domitia

Par lettre en date du **25 mai 2009** (reçue le **29 mai 2009**), le président du directoire de la Compagnie

nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc (BRL), concessionnaire du réseau hydraulique régional de la région Languedoc-Roussillon, a saisi la Commission nationale du projet d'extension de ce réseau alimenté à partir du Rhône, vers des territoires à ressources en eau déficitaires ou limitées, en vue de sécuriser notamment l'alimentation en eau potable.

Ce projet, d'un coût compris entre 147 et 175 millions d'euros, consiste à réaliser différents maillons successifs d'une conduite hydraulique enterrée, d'un diamètre de 600 à 1200 mm depuis l'extrémité du canal Philippe Lamour jusqu'au sud de Narbonne, sur une longueur de 130 à 140 km, suivant les tracés (littoral ou piémont). *In fine*, ce programme se traduira par un transfert d'eau entre bassins fluviaux d'un débit supérieur à 1 m<sup>3</sup>/s.

Par lettre en date du **16 juin 2009**, le président du directoire de BRL

a apporté quelques compléments au dossier de saisine. Il a précisé que le projet de desserte de la Catalogne avec l'eau du Rhône avait été abandonné, que le maillon sud de Montpellier était urgent et limité et que la partie principale du projet entre Montpellier et Béziers était tributaire de plusieurs démarches en cours, notamment les études portées par les Schémas d'aménagement et de gestion des eaux (SAGE) des territoires concernés dont les conclusions n'étaient pas encore connues.

À sa séance du **1<sup>er</sup> juillet 2009**, la Commission nationale a considéré qu'il était indispensable de disposer des conclusions des études menées dans le cadre des SAGE, et notamment des arbitrages sur la gestion de ressources locales pour pouvoir se prononcer sur la partie principale du projet, entre Montpellier et Béziers et a demandé à être saisie à nouveau quand ces conclusions seraient connues.

S'agissant du projet du maillon sud de Montpellier, la Commission nationale a précisé qu'il pourrait être séparé du projet global s'il était urgent. Le transfert d'eau serait dans ce cas limité à 850 l/s, ce qui rendait obligatoire la publication du projet, conformément à l'article L.121-8 II du Code de l'environnement.



# 4/Débat public sur des options générales en matière d'environnement et d'aménagement

## Rappelons que l'article L.121-10 du Code de l'environnement

permet au ministre de l'Écologie et du Développement durable conjointement avec le ministre intéressé de saisir la CNDP en vue de l'organisation d'un débat public sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement. Le vote de la loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II n°2010-788 du 12 juillet 2010 prévoit en son article L.121-10 que «les options générales portent notamment sur des politiques, plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence importante en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement du territoire. Les plans et programmes concernés sont précisés par décret en Conseil d'Etat. Le ministre intéressé ou la personne publique responsable de la politique, du plan ou du programme susvisé informe le public des suites données au débat.»

## Options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies

En application des engagements du Grenelle de l'environnement, la loi Grenelle I n°2009-967 du 3 août 2009, en son 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.

Par lettre conjointe en date du 23 février 2009 (reçue le 24 février), le ministre d'Etat, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, la ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, le ministre du Travail, des Relations sociales, de la Famille, de la Solidarité et de la Ville, le ministre de l'Agriculture et de la Pêche, la ministre de l'Enseignement supérieur et de la Recherche, le ministre de la Défense, la ministre de la Santé et des Sports et la secrétaire d'Etat chargée de l'Écologie ont demandé à la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur des options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies.

Lors de sa séance du 4 mars 2009, la Commission nationale a décidé l'organisation de ce débat. Elle en a confié l'animation à une Commission particulière et en a nommé Monsieur Jean Bergougnoux, président. Madame Galiène Cohu, Madame Isabelle Jarry, Madame Marie Pittet,

Monsieur Jacques Arnould, Monsieur Jean-Pierre Chaussade et Monsieur Patrick Legrand en ont été nommés membres.

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**.

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 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'informa-

tion, 1175 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. Les nombreuses retombées dans les médias avant, pendant et après le débat public ont largement contribué à le faire connaître, sur l'ensemble du territoire français comme à l'étranger.

Au Conseil des ministres du **12 mai 2010**, la secrétaire d'Etat 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 (...) ».

Par ailleurs, la loi Grenelle II en son article 185<sup>1</sup> édicte un certain nombre de règles relatives à la prévention des risques pour la santé et l'environnement résultant de l'exposition aux substances à l'état nanoparticulaire.

1. Voir p.149



# 5 / Projets publiés

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

### Projet de construction du Grand Stade Lille Métropole

Ce projet, d'un coût compris entre 200 et 250 millions d'euros, consiste en la construction d'un stade d'une surface d'environ 6,5 hectares et d'une capacité de l'ordre de 40 000 à 50 000 places. Il doit permettre d'accueillir d'une part l'équipe de football lilloise pour l'ensemble de ses rencontres et d'autre part toute autre manifestation sportive ou culturelle en vue d'animer et de valoriser cet équipement.

Ce projet a été publié **les 3 et 4 août 2006** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux. La Commission nationale a pris connaissance des enquêtes publiques qui se sont déroulées du **10 mars au 20 avril et du 5 au 3 juillet 2009**. Le démarrage des installations de chantier liées à la préparation des travaux de mise en sécurité du site a eu lieu en juillet 2009. La construction de l'ouvrage est prévue pour 2010.

### Projet de construction d'un quatrième réservoir sur le terminal méthanier de Montoir-de-Bretagne

Ce projet, d'un coût estimé de 125 millions d'euros, consiste en la construction d'un quatrième terminal méthanier de gaz naturel liquéfié de grande capacité qui porterait à 16,5 milliards de mètres cubes par an les performances du terminal méthanier à compter de 2014. Ce nouveau réservoir

serait implanté dans l'enceinte du terminal existant et sa hauteur serait de l'ordre de 60 m, identique à celle des trois réservoirs en service sur le site depuis 1983. Son volume serait de 190 000 m<sup>3</sup> de gaz naturel liquéfié. Sa conception est prévue à l'ouest du terrain disponible, en bordure de Loire.

Ce projet a été publié le **17 novembre 2007** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

### Projet de renforcement de l'alimentation électrique du Sud des Pays de la Loire

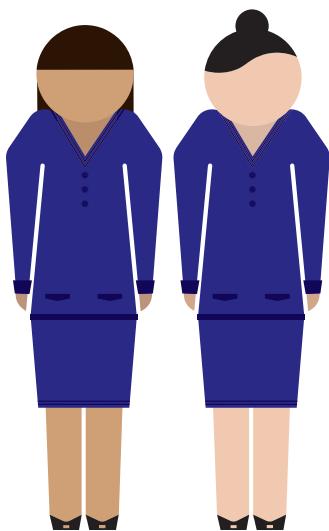
Ce projet, d'un coût compris entre 50 et 65 millions d'euros, consiste en la création d'un nouveau poste de transformation électrique de 400 000 en 225 000 V à proximité immédiate de la ligne existante à 400 000 V Cordemais-Distré, sur un emplacement d'environ 8 ha encore à déterminer dans le pays des Mauges dans le département du Maine-et-Loire.

Ce projet a été publié le **28 avril 2009** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

### Projet de première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle

Ce projet, d'un coût approximatif de 265 millions d'euros et d'une longueur de 15,5 km, s'inscrit sur l'axe nord-sud de l'agglomération tourangelle, conformément aux indications du PDU. Il a également une composante d'aménagement et d'insertion urbaine.

Un centre de maintenance est programmé au terminus nord de la ligne sur une surface d'environ 4,7 ha. Il a été publié le **19 juin 2009** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.



## **Projet Sud Montpellier - Extension d'un réseau hydraulique souterrain de Mauguio à Fabrègues (Hérault)**

Ce projet, d'un coût compris entre 45 et 54 millions d'euros, consiste en la sécurisation de la desserte en eau potable du Bas-Languedoc par une extension du réseau hydraulique régional concédé, depuis la commune de Mauguio (fin du canal Philippe Lamour) jusqu'à la commune de Fabrègues afin de répondre aux besoins d'un territoire aux ressources en eau limitées, situé au sud-ouest de l'agglomération de Montpellier. D'une longueur de 16 km, il est composé d'une canalisation enterrée de 1,20 m de diamètre.

Ce projet, séparé du projet global Aqua Domitia qui a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale en date du **29 mai 2009** par le président du directoire

de la Compagnie nationale d'aménagement du Bas-Rhône et du Languedoc (BRL), a été publié le **21 juillet 2009** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

## **Projet de rénovation du réseau de transport électrique de la Haute-Durance**

Ce projet, d'un coût estimé à 200 millions d'euros, consiste en la rénovation du Réseau de transport électrique de la Haute-Durance. Suite au diagnostic énergétique réalisé en 2009 avec les acteurs des Hautes-Alpes, RTE, maître d'ouvrage, a défini des hypothèses d'évolution de ce réseau.

Ce programme de travaux intègre la construction de nouvelles lignes aériennes à 225 000 V d'une longueur supérieure à 15 km. Il a été publié le **9 décembre 2009** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

## **Projet de reconstruction à deux circuits de la ligne existante à 225 000 V entre les postes de Pratclaux-Sanssac-Trevas-Rivière**

Ce projet, d'un coût compris entre 100 et 230 millions d'euros, consiste à remplacer la ligne à 225 000 V actuelle par une nouvelle ligne aérienne à 225 000 V double circuit. Elle sera raccordée aux postes existants de Pratclaux (commune de Saint-Privat-d'Allier), Sanssac (Sanssac-l'Église), Trevas (Les Villettes) et la Rivière (Saint-Étienne), parcourant ainsi environ 80 km. Une fois cette ligne construite, la ligne existante sera entièrement supprimée.

Ce projet a été publié le **5 février 2010** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

## **Projet Nord III**

Ce projet, d'un coût estimé à 140 millions d'euros, consiste en



la construction d'une canalisation de transport de gaz naturel entre la station de compression de Cuvilly (près de Compiègne dans l'Oise) et la station de compression de Taisnières (près de Valenciennes dans le Nord) déjà reliées par deux canalisations. Cette nouvelle canalisation aurait une longueur d'environ 125 km, posées éventuellement en parallèle des deux canalisations existantes. Ce projet a été publié le **25 février 2010** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

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

### Projet de ligne E du réseau de transport en commun de l'agglomération grenobloise

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 300 millions d'euros, consiste en la poursuite du développement du réseau de tramway qui desservirait les communes de Saint-Martin-le-Vinoux, Saint-Egrève et Fontanil-Cornillon. Ce projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale le **12 août 2008** (*cf. p. 60 du Rapport annuel d'activité 2008-2009*) et a été publié les **17 et 19 septembre 2008**.

### Reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg

Ce projet, estimé à 160 millions d'euros, a fait l'objet de publications le **23 décembre 2009**. Il consiste en la reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg en vue d'accroître sa capacité de 24 000 places à 36 000 places. Le stade de la Meinau a été entièrement reconstruit entre 1979 et 1984 pour accueillir des matches

du championnat d'Europe avec une capacité de 24 000 places. Pour être à même d'accueillir les matches de l'Euro 2016, le stade doit satisfaire le cahier des charges de l'UEFA et porter sa capacité à 36 000 places. Le stade de la Meinau, qui s'inscrit au cœur du parc naturel urbain de la Bruche et du Rhin Tortu, est un site historique dédié à l'activité sportive et en particulier au football. Ce projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale le **24 décembre 2009** (*voir p. 51*).

### Projet de stade ARENA 92 à Nanterre

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 205 à 300 millions d'euros, consiste en la construction d'un stade multifonctionnel à Nanterre sur les terrains de sports des Bouvets, au pied de l'Arche de la Défense et au sein de la Zone d'aménagement concerté Seine Arche aménagée par l'Epasa. Il prévoit la réalisation d'une salle modulable et polyvalente capable d'accueillir 32 000 spectateurs en mode stade de rugby et de 10 000 à 40 000 spectateurs en mode concert, des commerces dans l'enceinte du stade, ainsi qu'environ 35 000 m<sup>2</sup> de bureaux. Les objectifs et caractéristiques essentielles du projet ont fait l'objet de publications les **24 et 26 mars 2010**. Le projet a fait l'objet d'une saisine de la Commission nationale en date du **10 mai 2010** (*voir page 50*).

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

Ce projet, d'un coût prévisionnel de 200 millions d'euros, a pour objet de prolonger de 20 ans l'exploitation du terminal méthanier

de Fos Tonkin avec une capacité de regazéification de 7 milliards de mètres cubes par an (égale à la capacité actuelle), en construisant un nouveau réservoir d'une capacité de 160 000 mètres cubes; les réservoirs existants en fin d'exploitation, seraient démantelés lors de la mise en œuvre du nouveau réservoir. Le projet envisage d'optimiser l'amarrage des méthaniers de 75 000 mètres cubes de capacité soit par l'adaptation de l'appontement existant, soit par la construction d'un nouvel appontement, à l'est de l'appontement actuel. Ce projet a fait l'objet d'une publication le **23 octobre 2009** et d'une saisine de la Commission nationale le **26 octobre 2009** (*voir page 59*).



## Projets publiés

NOM DU PROJET	DATE DE LA PUBLICATION	DATE DESAISINE	DÉCISION DE LA CNDP
<b>Stade Arena à Nanterre</b>	24/03/2010	22/04/2010	Concertation recommandée
<b>Projet Nord III</b>	25/02/2010	Pas de saisine	
<b>Reconstruction à 2 circuits de la ligne existante à 225 000 V entre les postes de Pratclaux-Sassac - Trevas - Rivière</b>	05/02/2010	Pas de saisine	
<b>Reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg</b>	24/12/2009	24/12/2009	Saisine sans suite
<b>Rénovation du réseau de transport électrique de la Haute-Durance</b>	09/12/2009	Pas de saisine	
<b>Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin</b>	23/10/2009	26/10/2009	Débat CPDP
<b>Projet Sud Montpellier - Extension d'un réseau hydraulique souterrain de Mauguio à Fabrègues (Hérault)</b>	21/07/2009	Pas de saisine	
<b>Première ligne de tramway de l'agglomération tourangelle</b>	19/06/2009	Pas de saisine	
<b>Renforcement de l'alimentation électrique du Sud du Pays de la Loire</b>	28/04/2009	Pas de saisine	
<b>Total 2009/2010</b>			<b>9</b>
<b>TOTAL 2002-2010</b>			<b>30</b>

Depuis 2009, la CNDP a eu connaissance de neuf projets publiés par des maîtres d'ouvrage. six projets n'ont fait l'objet d'aucune saisine. Un projet a fait l'objet d'une saisine sans suite: le projet de reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg, la Commission nationale ayant considéré que les impacts du projet sur l'environnement étaient limités. Un projet a fait l'objet d'une concertation recommandée au maître d'ouvrage: le projet de stade Arena à Nanterre dans les Hauts-de-Seine (92). Le 7 juillet 2010, Monsieur François Nau a été désigné par la CNDP comme personnalité indépendante

garante de la mise en œuvre de la concertation sur ce projet. La loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II a été adoptée le 12 juillet 2010. L'article 246 du chapitre 4 « Dispositions relatives à l'information et à la concertation » du titre 6 Gouvernance, de la loi n°2010-788 prévoit une modification importante pour les projets publiés conformément à l'article L.121-8 créant deux obligations pour le maître d'ouvrage :  
 – préciser dans sa publication s'il compte ou non saisir la CNDP ;  
 – préciser les modalités de concertation qu'il engagera si la CNDP n'était pas saisie.

# 6 / Suivi des projets

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

précise que « la participation du public est assurée pendant toute la phase d'élaboration d'un projet, depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique ». De plus, « la Commission nationale du débat public veille au respect de bonnes conditions d'information du public durant la phase de réalisation des projets dont elle a été saisie, jusqu'à la réception des travaux ». Dans cet esprit, la Commission nationale a, durant la période de mai 2009 à mai 2010, examiné les suites données, à diverses étapes de leur avancement, à des dossiers dont elle avait été saisie. Le vote de la loi portant engagement national pour l'environnement dite Loi Grenelle II n° 2010-788 du 12 juillet 2010 a fait évoluer les modalités de suivi du débat public.

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

## Suivi des débats publics

### Projet de liaison LGV Poitiers-Limoges

À la suite du débat public qui s'est tenu du 1<sup>er</sup> septembre au 18 décembre 2006, Monsieur Michel Périgord a été désigné par la CNDP, sur proposition de RFF, personnalité indépendante, garant de la concertation post-débat public qui s'est tenue de juillet à octobre 2009. La CNDP a eu connaissance du bilan de cette première phase de concertation.

Le 6 novembre 2009, le comité des financeurs a retenu les zones préférentielles de passage validées. Le choix d'un tracé et la poursuite des études de trafic et socio-économiques sont prévus en 2010.

### Projet d'extension du tramway des Maréchaux

Quatre ans après le débat public qui s'est tenu du 30 janvier au 15 mai 2006, et trois ans après la mise en service de son premier tronçon entre la Porte d'Ivry et le pont du Garigliano, le tramway des Maréchaux, baptisé T3, est en cours de prolongation à l'est, direction porte de La Chapelle. Quatre nouveaux chantiers sont en cours de réalisation: le site de maintenance du tramway, le franchissement du canal de l'Ourcq, les ouvrages d'art à Pantin, l'aménagement du secteur Mac Donald.

## Décisions des maîtres d'ouvrage

PROJETS	DATES DU DÉBAT	DATE DE DÉCISION DU MO	TEL QUEL
<b>Projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-Paris XIII</b>	04/09/2009 au 28/12/2009	17/05/10	
<b>Projet d'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse</b>	21/10/2009 au 28/01/2010	25/06/10	
<b>Projet Arc de Dierrey (canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly et Voisines)</b>	22/09/2009 au 16/01/2010	20/05/10	●
<b>Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière</b>	12/10/2009 au 28/01/2010	25/06/10	
<b>Prolongement du Grand Canal du Havre</b>	08/10/2009 au 07/02/2010	25/06/10	
<b>Projet ERIDAN</b>	11/06/2009 au 24/07/2009 et du 03/09/2009 au 07/11/2009	25/03/10	
<b>Projet d'extension et de développement du Port de Calais</b>	11/09/2009 au 24/11/2009	21/04/10	
<b>Projet de ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan</b>	03/03/2009 au 03/07/2009	26/11/09	

## POURSUITE DU PROJET

CHOIX D'UNE OPTION MISE AU DÉBAT	MODIFICATION DU TRACÉ INITIAL	PROJET MODIFIÉ OU COMPLÉTÉ	CHOIX D'UNE NOUVELLE OPTION APPARUE EN COURS DE DÉBAT	SUSPENSION DU PROJET	ABANDON DU PROJET
●	●				
●	●				
●	●				
●	●				
●	●				
●	●				

## **Ligne à très haute tension Cotentin-Maine**

À la suite du débat public organisé du 24 octobre 2005 au 23 février 2006, la Commission nationale du débat public est tenue régulièrement informée du suivi du projet par RTE. Du 2 juin au 17 juillet 2009, le projet Cotentin-Maine a fait l'objet d'une enquête publique. La Commission d'enquête publique a transmis ses rapports et ses conclusions et a décidé de donner un avis favorable au projet. Le début des travaux est prévu en 2010 pour une mise en service en fin d'année 2011.

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

Par lettre en date du 22 juin 2009, le président de Réseau Ferré de France a sollicité la désignation de tiers garants de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat

public sur le projet d'aménagement des lignes à grande vitesse du Sud-Ouest (ligne Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole et ligne Bordeaux - Toulouse) dans le cadre de la charte de la concertation territoriale qu'il propose.

Le **1<sup>er</sup> juillet 2009**, la Commission a confirmé la désignation de Messieurs Jean-Michel Uhaldeborde, Jean-Pierre Wolff et André Etchelecou, proposés par Réseau Ferré de France et donné acte de la charte de la concertation territoriale.

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

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-Gênes.

## **Projet de construction d'un terminal méthanier à Antifer**

Gaz de Normandie a déposé le 30 octobre 2009 le dossier de demande d'autorisation d'exploiter le terminal méthanier d'Antifer auprès de la Préfecture de Seine-Maritime.



# 7 / Missions de conseil, d'avis et de recommandation

**L'article L.121-1 du Code de l'environnement** précise que « La Commission nationale conseille, à leur demande, les autorités compétentes et tout maître d'ouvrage sur toute question relative à la concertation avec le public tout au long de l'élaboration d'un projet ». De plus, « la Commission nationale du débat public a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation. »

## Appui méthodologique

### Projet de consultation du public sur les projets du SDAGE

Madame la secrétaire d'État chargée de l'Écologie a saisi la Commission nationale du débat public pour avis sur l'organisation de la consultation du public sur les projets de SDAGE établis par les comités de bassin de métropole et sur l'élaboration des questionnaires. La consultation, d'une durée de six mois, a commencé le 15 avril 2008.

La Commission, faute d'être constituée avant cette date, n'a pas été en mesure de répondre à l'objet de la saisine. Lors de sa séance du **16 avril 2008**, elle a proposé par contre d'apporter son appui dans le cadre des travaux de suivi et d'examen des résultats de la consultation afin d'en assurer la transparence.

À la date de publication de ce rapport, les premiers résultats de la consultation nationale 2008-2009 sur l'eau conformément aux orientations de la Directive européenne cadre sur l'eau (DCE) de 2000 ont été publiés. 28 millions de questionnaires ont été envoyés, 130 réunions locales ont été organisées par les Agences de l'eau et les associations locales, 400 000 questionnaires retournés.

### Grenelle de l'Environnement: une évolution des procédures de la Commission nationale

#### Rappels des principes constitutifs

Dans son discours du 21 mai 2007 lors de la réunion préparatoire avec les associations écologistes, le président de la République Nicolas Sarkozy a déclaré « le Grenelle

Environnement » sera un contrat entre l'État, les collectivités territoriales, les syndicats, les entreprises et les associations. Le Grenelle Environnement a réuni pour la première fois l'État et les représentants de la société civile afin de définir une feuille de route en faveur de l'environnement, du développement et l'aménagement durables.

L'organisation du Grenelle Environnement portée par Jean-Louis Borloo et Nathalie Kosciusko-Morizet, visait à créer les conditions favorables à l'émergence de cette nouvelle impulsion française en faveur de l'environnement. Pour ce faire, six groupes de travail ont été constitués (Lutter contre les changements climatiques et maîtriser la demande d'énergie, préserver la biodiversité et les ressources naturelles, instaurer un environnement respectueux de la santé, adopter des modes de production et de

consommation durables, construire une démocratie écologique, promouvoir des modes de développement écologiques favorables à l'emploi et à la compétitivité).

Les questions relatives à la gouvernance, à la concertation et au débat public ont été évoquées dans le groupe de travail n°5 présidé par Madame Notat. Le déroulement des travaux de ce groupe ont conduit à la définition d'engagements qui ont été votés à l'issu du Grenelle sous la forme suivante :

#### **Engagement 189 : débat public**

En élargir le champ et les possibilités de saisine ; rénover la procédure en incluant les questions de gouvernance de l'après débat et la présentation des alternatives ; établir un agenda des débats publics de problématiques.

#### **Engagement 159 : anticipation des risques liés aux nanomatériaux**

– La Commission nationale

du débat public organisera un débat sur les risques liés aux nanoparticules et aux nanomatériaux.

– La présence des nanoparticules dans les produits grand public sera obligatoirement déclarée dès 2008 ; assurer l'information et la protection des salariés sur la base de l'étude AFSSET.

#### **Engagement 43 : plan fluvial**

Préparation de débats publics sur la liaison entre les bassins de la Saône et de la Moselle et sur la liaison à grand gabarit de la Seine amont entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

#### **L'impact du Grenelle sur le débat public**

– La loi de programme relatif à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement<sup>1</sup> ou Grenelle I, précise en son article 45 :

« La procédure du débat public sera rénovée afin d'en élargir le champ d'application, d'augmenter les possibilités de saisine, d'y inclure la présentation des alternatives et d'organiser la phase postérieure du débat public » et en son article 37 que

« l'utilisation des substances à l'état nanoparticulaire fera l'objet d'un débat public organisé au plan national avant fin 2009 ».

La Commission nationale a été saisie de ce débat public le 23 février 2009 ; il s'est déroulé du **15 octobre 2009 au 24 février 2010**, le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le **9 avril 2010**.

– Le projet de loi portant engagement national pour l'environnement dit Grenelle II a été adopté le 12 juillet 2010. L'article 95 du chapitre 4 « Dispositions relatives à l'information et à la concertation du titre 6 gouvernance », de la loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 prévoit :

1. Loi n° 2009-967 du 3 août 2009.



- un élargissement de la composition de la CNDP de quatre membres (art.L.121-3) :
  - deux représentants des organisations syndicales représentatives des salariés,
  - deux représentants des entreprises ou des chambres consulaires dont un représentant des entreprises agricoles;
  - un élargissement de l'objet du débat public aux modalités d'information et de participation du public après le débat (art L.121-1);
  - une possibilité pour la CNDP, à son initiative ou celle du maître d'ouvrage de désigner un garant de la concertation recommandée qu'elle décide (art. L.121-9);
  - une modification importante pour les projets publiés conformément à l'article L.121-8 créant deux obligations pour le maître d'ouvrage:
    - préciser dans sa publication s'il compte ou non saisir la CNDP,
    - préciser les modalités de concertation qu'il engagera si la CNDP n'était pas saisie;
- un élargissement des possibilités de saisine ministérielle de la CNDP aux options générales en matière de développement durable en précisant que les options générales doivent être d'intérêt national et doivent porter notamment sur des politiques plans et programmes.
- Il est enfin précisé que le public doit être informé des suites données au débat public.
- une définition des modalités de suivi du débat public:
  - une précision de ce que doit comprendre la décision du maître d'ouvrage à l'issue du débat public: « les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public »,
  - l'information de la CNDP par le maître d'ouvrage des modalités d'information du public et de concertation mises en œuvre après le débat public,
  - la possibilité pour le maître d'ouvrage de solliciter la CNDP pour la désignation d'un garant chargé



de veiller à la mise en œuvre de ces modalités ;  
– enfin, une définition des modes de concertation préalable pour les projets plans et programmes non soumis en particulier aux procédures propres au débat public.

### **Projet de Groupement d'intérêt scientifique (GIS)**

—  
Lors de sa séance du **5 novembre 2008**, le président a informé la Commission nationale qu'un groupement d'intérêt scientifique (GIS), ayant pour objet de développer la recherche sur la participation du public aux processus décisionnels et la démocratie participative était en voie de constitution.

Lors de sa séance du **3 décembre 2008**, la Commission nationale a pris note que le projet de convention constitutive du Groupement d'intérêt scientifique « Participation du public, décision, démocratie participative »

devait être examiné le mercredi 17 décembre 2008 au siège du CNRS par les partenaires fondateurs.

L'objectif était d'aboutir à une réunion constitutive du Groupement d'intérêt scientifique, dont l'objet est de développer la recherche sur la participation du public aux processus décisionnels et la démocratie participative, à la fin du premier trimestre 2009.

La convention constitutive du Groupement d'intérêt scientifique « Participation du public, décision, démocratie participative » a été signée le 3 novembre 2009 par ses neuf premiers partenaires dont la CNDP, CNRS, INRETS, CEMAGREF, ADEME, ARF, RFF, RTE et EDF.

Le Groupement a pour objet de développer la recherche sur la participation du public aux processus décisionnels et la démocratie participative. Il est doté des organes de gouvernance suivants : un conseil de groupement présidé

par Patrick Duran, professeur des Universités, un conseil scientifique de 24 membres chargé de proposer au conseil de groupement un programme d'activités pluriannuel, d'en suivre l'exécution et d'en évaluer les résultats scientifiques, une direction confiée à Jean-Michel Fourniau, directeur de recherche (INRETS), une conférence permanente composée d'un représentant de chaque laboratoire participant au Groupement d'intérêt scientifique. Le Groupement a organisé les 27 et 28 novembre 2009 à Lyon des journées doctorales, au cours desquelles ont été discutés les travaux de 30 doctorants.

### **Conseil aux collectivités**

#### **Projet de création de deux lignes de tramway ferroviaire Liévin-Noyelles-Godault et Beuvry-Bethune-Bruay-la-Buissière**

—  
Par lettre du **25 novembre 2008 (reçue le 1<sup>er</sup> décembre 2008)**, le président du Syndicat mixte de transport (SMT) Hénin-Beaumont a saisi la Commission nationale du débat public du projet de création de deux lignes de tramway ferroviaire Liévin-Noyelles-Godault et Beuvry-Bethune-Bruay-la-Buissière.

D'un coût prévisionnel de 352 millions d'euros, dont 52,7 millions d'euros de matériel roulant, la ligne Liévin-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 119 800 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 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.

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.

Suivant les indications de la CNDP de poursuivre le processus de concertation engagé, 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.**

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. L'enquête publique est prévue en 2011.

### **Projet Cyrénée de raccordement en gaz de la Corse**

—

Par lettre en date du 31 mai 2010, le directeur général de la société GRT-gaz a sollicité l'avis de la Commission nationale sur la concertation relative au projet de raccordement de la Corse en gaz naturel à partir du gazoduc GALSI en projet, prévu pour relier l'Algérie à l'Italie *via* la Sardaigne.

Ce projet, par ses dimensions, ne relève ni d'une saisine de la Commission nationale du débat public ni d'une obligation de publication. Mais il présentait des enjeux importants en termes d'aménagement du territoire, d'impacts environnementaux et socio-économiques.

GRT-gaz a souhaité engager dans les meilleurs délais une large concertation en amont du dépôt du dossier de demande d'autorisation et de l'enquête publique. Elle a sollicité l'appui de la Commission nationale afin de garantir la qualité de cette concertation. Le 2 juin 2010, la Commission nationale a désigné Monsieur Patrick Legrand en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur ce projet.



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

# 8 / La CNDP à l'international



## Poursuivant cette année encore

**sa mission** pédagogique et méthodologique, la CNDP s'est engagée dans des actions complémentaires pour diffuser la « culture du débat public » en réactivant le partenariat qu'elle entretenait avec le Bureau des audiences publiques sur l'environnement au Québec et en enrichissant ses relations par des rencontres avec des interlocuteurs étrangers.



## Actions de coopération

—

Après que la CNDP s'est inspirée des méthodes du **Bureau des audiences publiques sur l'environnement (BAPE)** du Québec, la CNDP et le BAPE s'enrichissent désormais mutuellement. En janvier 2010, la CNDP a reçu la visite de Monsieur Pierre Renaud, président du BAPE depuis octobre 2007. Cette visite a donné lieu à de fructueux échanges, justifiant l'intérêt bilatéral de la coopération entre le BAPE et la Commission nationale. À la date de publication de ce rapport, un nouveau projet de collaboration est à l'étude et devrait voir ses objectifs se concrétiser d'ici à 2011.

## La diffusion de la culture du débat public à l'étranger

—

La CNDP a rendu disponible le **bilan** du débat public sur des options en matière de développement et de régulation des **nanotechnologies en langue anglaise** et l'a diffusé largement auprès des instances gouvernementales internationales ainsi qu'aux instituts de recherches directement concernés et à la presse spécialisée.

La CNDP a reçu la visite d'une délégation étrangère et a répondu présente à plusieurs invitations provenant d'instances internationales œuvrant dans le domaine de la participation du public.

La CNDP a reçu la visite de Messieurs Jong-Hun Chae, de l'Institut coréen d'administration publique, et Kim Suk-Min, du bureau du Premier ministre du

**gouvernement coréen en décembre 2009.** Les procédures de débat public ont suscité l'intérêt du gouvernement coréen, pour les différents modes de participation du public « à la française ». Il est apparu impératif à la Corée de parvenir à trouver les moyens de favoriser l'adhésion de la population aux décisions qui pourraient être prises et qui pour l'instant ne recueillent qu'opposition ou indifférence. Le pays semble avoir pris conscience que la participation du public devrait être améliorée et ses positions prises en compte, les décisions imposées étant de moins en moins acceptées. Il est ressorti de cette visite qu'à travers ses récents débats (dont celui sur les nanotechnologies), la pratique du débat public à la française semblait faire école au-delà de nos frontières.

Dans le cadre du **Programme d'invitation des personnalités d'avenir** de la direction de la Prospective du ministère des Affaires étrangères et européennes, programme destiné à des jeunes à haut potentiel pour des séjours d'immersion et d'entretiens avec les responsables français, le président de la CNDP a reçu Monsieur Yan Speranza, directeur exécutif de la fondation Moises Bertoni, organisation non gouvernementale dédiée au développement durable du Paraguay en **septembre 2009**, afin de l'informer des procédures du débat public en France et du fonctionnement de la Commission nationale.

**L'association internationale pour la participation du public (IAP2),** fondée en 1990, appuie les organisations et les collectivités du monde entier en vue d'améliorer les processus de prise de décision en favorisant la participation du public.

En **septembre 2009**, la Commission nationale a été invitée à participer à la conférence annuelle de l'IAP2 à San Diego aux États-Unis, sur le thème de « la participation du public dans le processus décisionnel: faire des choix durables ».

À la suite de l'adoption de la loi régionale toscane sur la participation du public et à sa participation au colloque florentin d'avril 2009, la Commission nationale a été invitée les **11 et 12 mars 2010** à participer au colloque « Les règles de la participation: culture juridique et dynamique institutionnelle des processus participatifs », qui s'est tenu à l'université de Pérouse.

La Convention de la Communauté européenne sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement a été adoptée

le 25 juin 1998 dans la ville danoise d'Aarhus lors de la quatrième Conférence ministérielle du processus « Un environnement pour l'Europe ». Le Secrétariat de la Convention établi à Genève, en Suisse, recueille les rapports d'application de la Convention et organise régulièrement des réunions de travail avec les différents pays signataires de la Convention.

La Commission nationale a souhaité engager la réalisation d'une étude comparative des procédures d'application par les différents pays signataires de la Convention d'Aarhus. Les résultats de cette étude sont attendus pour le début de l'année 2011.





# Panorama des saisines de mai 2009 à juin 2010

---

P. 82 – Projets concernant les transports terrestres  
P. 84 – Autres projets



### **Depuis mai 2009,**

date de publication du précédent rapport d'activité, la Commission nationale a examiné 19 dossiers dont elle a été saisie, tous relatifs à de grands projets d'aménagement ou d'équipement. Ces dossiers examinés le furent soit après une saisine obligatoire conformément à la loi (16), soit après une saisine consécutive à la publication du projet par le maître d'ouvrage (3).

## Projets d'aménagement et d'équipement

Depuis la publication du précédent Rapport annuel 2008-2009 à la date de publication du présent rapport, la répartition des saisines est la suivante:

– de mai 2009 à décembre 2009: 13;  
 – de janvier 2010 à mai 2010: 6.  
 Il convient de constater que le nombre de saisines de la Commission nationale est en légère augmentation par rapport à l'année précédente avec 19 saisines pour l'année 2009 contre 16 saisines en 2008.

Parmi la liste du décret du 22 octobre 2002 des onze catégories de projets susceptibles de faire l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public, la répartition des saisines pour la période de mai 2009 à juin 2010 est la suivante:

### Tableau 1 – Transports terrestres

NOM DU PROJET	DATE DE SAISINE	CRÉATION D'AUTOROUTES, DE ROUTES EXPRESS OU DE ROUTES À DOUBLES VOIES
Projet de réseau de transport du Grand Paris	03/06/2010	
Interconnexion Sud en Île-de-France	31/03/2010	
Accélération de la mise à 2 x 2 voies de la Route Centre Europe Atlantique RCEA RN 79/RN 70 Montmarault-Mâcon-Chalon-sur-Saône	17/02/2010	
<b>Total année 2010</b>	<b>0</b>	
Prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien	21/12/2009	
Prolongement du RER E à l'Ouest	18/12/2009	
RD16-164 - Itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre		
RN137 - Bouvron	12/08/2009	
Arc Express - Projet de métro automatique en proche couronne parisienne	09/07/2009	
Désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14	07/07/2009	
Projet Roissy-Picardie	06/07/2009	
CFAL (Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise)	30/04/2009	
CLEO (Concevoir la liaison Est/Ouest de l'agglomération Orléans Val-de-Loire)	04/03/2009	
RN 126 entre Castres et Toulouse	05/01/2009	●
<b>Total année 2009</b>	<b>1</b>	
2008	2	
2007	4	
2006	3	
2005	4	
2004	5	
2002-2003	5	
<b>TOTAUX 2002-2010</b>	<b>24</b>	

– trois de ces catégories n'ont conduit à aucune saisine de la Commission nationale (création d'autoroutes, création de voies navigables, création d'infrastructures portuaires) que ce soit « obligatoirement » ou après publication des caractéristiques du projet par le maître d'ouvrage

– quatre de ces catégories n'ont conduit à une saisine de la

Commission nationale qu'une fois (création de lignes électriques, création d'une infrastructure nucléaire de base, création de barrages hydroélectriques, création d'infrastructures de piste).

– Dès lors, quatre catégories de projets concentrent l'essentiel des saisines:

- six pour la création de lignes ferroviaires;

- trois pour des équipements industriels et équipements culturels, sportifs et scientifiques;
- deux pour l'élargissement d'une route existante à deux ou trois voies pour en faire une route.

La catégorie des infrastructures de transport terrestre correspond à elle seule à 44 % des saisines de la Commission nationale depuis mai 2009.

ÉLARGISSEMENT  
D'UNE ROUTE EXISTANTE  
À DEUX OU TROIS VOIES  
POUR EN FAIRE UNE ROUTE

CRÉATION  
DE LIGNES  
FERROVIAIRES

CRÉATION D'UNE VOIE  
NAVIGABLE OU MISE  
À GRAND GABARIT  
DE CANAUX EXISTANTS

TOTAL  
DES SAISINES

1	2	0	3
1	7	0	9
1	7	2	12
0	0	0	4
2	2	0	7
0	5	0	9
1	2	2	10
1	8	0	14
<b>7</b>	<b>33</b>	<b>4</b>	<b>68</b>

## Tableau 2 – Autres projets

NOM DU PROJET	DATE DE SAISINE	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRA-STRUCTURES DE PISTE	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRA-STRUCTURES PORTUAIRES
<b>Stade Arena à Nanterre</b>	22/04/2010		
<b>Desserte aérienne de Mayotte</b>	16/04/2010	●	
<b>Campus Condorcet</b>	18/03/2010		
<b>Total année 2010</b>		<b>1</b>	<b>0</b>
<b>Reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg</b>	24/12/2009		
<b>Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin</b>	27/10/2009		
<b>Projet de terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer</b>	07/10/2009		
<b>Projet de raccordement par une liaison électrique souterraine d'une centrale de production type CCG</b>	15/09/2009		
<b>Projet de parc éolien en mer des Deux Côtes</b>	26/08/2009		
<b>Projet Penly 3</b>	29/05/2009		
<b>Aqua Domitia - Projet de programme d'extension du réseau hydraulique de la région Languedoc-Roussillon</b>	29/05/2009		
<b>Projet Arc de Dierrey (canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly et Voisines)</b>	15/01/2009		
<b>Projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-Paris XIII</b>	12/01/2009		
<b>Total année 2009</b>		<b>0</b>	<b>0</b>
<b>2008</b>	0		<b>2</b>
<b>2007</b>	0		<b>1</b>
<b>2006</b>	0		<b>1</b>
<b>2005</b>	0		<b>1</b>
<b>2004</b>	0		
<b>2002-2003</b>	0		<b>1</b>
<b>TOTAUX 2002-2010</b>		<b>1</b>	<b>6</b>

CRÉATION DE LIGNES ÉLECTRIQUES	CRÉATION D'UNE INSTALLATION NUCLÉAIRE DE BASE	CRÉATION DE BARRAGES HYDRO-ÉLECTRIQUES OU DE BARRAGES RÉSERVOIRS	ÉQUIPEMENTS CULTURELS, SPORTIFS SCIENTIFIQUES OU TOURISTIQUES	ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS	TOTAL DES SAISINES
0	0	0	2	0	3
1	1	1	1	5	9
1	0	0	0	1	4
0	0	0	1	5	7
0	0	0	0	0	1
1	0	0	0	0	2
0	3	0	0	1	4
0	0	0	1	0	2
<b>3</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>5</b>	<b>12</b>	<b>32</b>



# Panorama des modes de participation du public

---

P. 88 – Tableau des modes de participation du public  
P. 90 – Répartition géographique des modes de participation du public

## **La Commission nationale du débat public a pris 79 décisions** (au 2 juin 2010).

Formellement depuis mai 2009, date de publication du rapport d'activité 2008-2009. Sur les 18 décisions prises pour décider de faire ou non un débat public ou pour recommander une concertation, neuf le furent entre juin et décembre 2009 et neuf entre janvier et juin 2010.

Saisie 25 fois depuis le début de l'année 2009 et jusqu'en juin 2010, date de publication du présent rapport, la Commission nationale du débat public a répondu, toujours dans le respect des délais prescrits par la loi, en utilisant tous les types de réponses dont elle dispose.

Pour la période **mai 2009-juin 2010**, dans 78 % des cas concernant des projets, la Commission nationale **a décidé une participation du public, sous forme de débat public (50 %) ou de concertation recommandée (28 %)**.

On constate donc que c'est une saisine sur deux qui a conduit à l'organisation d'un débat public mené par la CNDP durant cette période. Dans 6 % des cas, elle n'a pas donné suite à la saisine, l'a déclarée irrecevable dans 6 % des cas également. Comme il a été indiqué en page 63, elle a considéré qu'elle devait organiser un débat public pour la saisine relative à de grandes options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies.

## Modes de participation du public

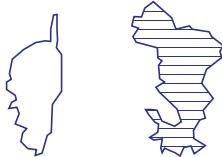
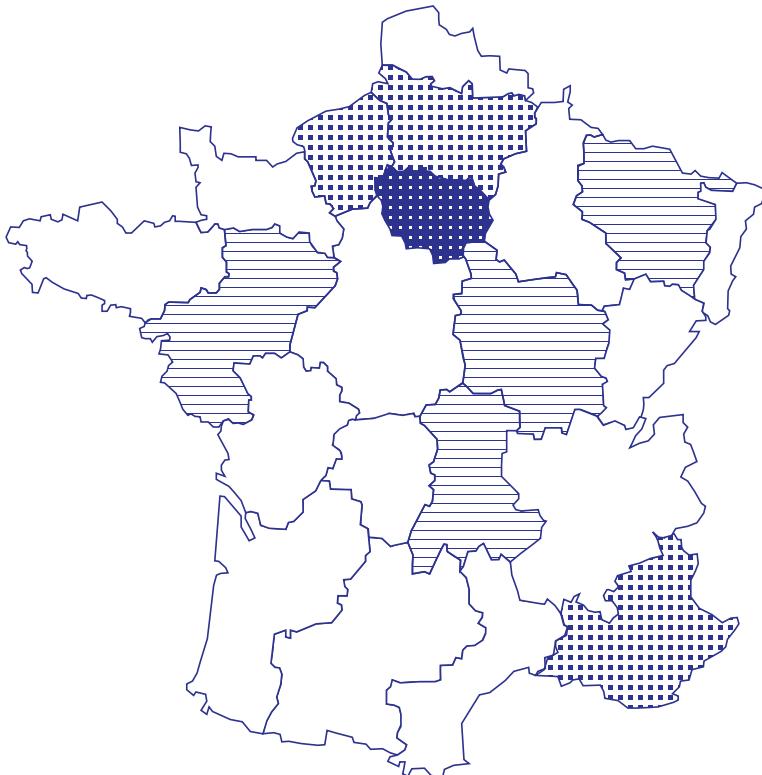
PROJETS	DATE DE SAISINE DE LA CNDP	DATE DE DÉCISION DE LA CNDP	DÉBAT PUBLIC CPDP
<b>Projet de réseau de transport du Grand Paris</b>	03/06/2010	03/06/2010	●
<b>Stade Arena à Nanterre</b>	22/04/2010	02/06/2010	
<b>Desserte aérienne de Mayotte</b>	16/04/2010	02/06/2010	●
<b>Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France</b>	31/03/2010	05/05/2010	●
<b>Projet de Campus Condorcet</b>	18/03/2010	05/05/2010	
<b>Route Centre Europe Atlantique RCEA RN79/RN70</b>	17/02/2010	07/04/2010	●
<b>Total année 2010</b>			<b>4</b>
<b>Reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg</b>	24/12/2009	06/01/2010	
<b>Prolongement à l'est de la ligne 11 du métro parisien</b>	21/12/2009	03/02/2010	
<b>Prolongement du RER E à l'Ouest</b>	18/12/2009	03/02/2010	●
<b>Fos Tonkin</b>	27/10/2009	02/12/2009	●
<b>Fos Faster</b>	07/10/2009	02/12/2009	●
<b>Raccordement d'une centrale de production CCG</b>	15/09/2009	04/11/2009	
<b>Projet de parc éolien en mer des Deux Côtes</b>	26/08/2009	07/10/2009	●
<b>RD 16-164 -RN 137</b>	12/08/2009	07/10/2009	
<b>Arc Express</b>	09/07/2009	02/09/2009	●
<b>Désaturation de la ligne 13 du métro</b>	07/07/2009	02/09/2009	
<b>Roissy-Picardie</b>	06/07/2009	02/09/2009	●
<b>Penly 3</b>	29/05/2009	01/07/2009	●
<b>Aqua Domitia</b>	29/05/2009	01/07/2009	
<b>CFAL (Contournement ferroviaire à Lyon)</b>	30/04/2009	03/06/2009	
<b>CLEO (Concevoir la liaison Est/Ouest à Orléans)</b>	04/03/2009	01/04/2009	
<b>Développement et régulation des nanotechnologies</b>	24/02/2009	04/03/2009	●
<b>Arc de Dierrey</b>	15/01/2009	04/02/2009	●
<b>Centre de valorisation des déchets à Ivry-Paris XIII</b>	12/01/2009	04/03/2009	●
<b>Aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse</b>	05/01/2009	04/02/2009	●
<b>Total année 2009</b>			<b>11</b>
<b>2008</b>			<b>6</b>
<b>2007</b>			<b>5</b>
<b>2006</b>			<b>3</b>
<b>2005</b>			<b>8</b>
<b>2004</b>			<b>8</b>
<b>2002-2003</b>			<b>7</b>
<b>TOTAUX 2002-2010</b>			<b>52</b>

CONCERTATION RECOMMANDÉE	SAISINE SANS SUITE	SAISINE NON RECEVABLE	IMPOSSIBILITÉ DE SE PRONONCER	TOTAL
●				
●				
2	0	0	0	6
●	●			
●				
●				
●				
●		●		
●				
4	3	1	0	19
6	3	0	1	16
4	0	1	1	11
4	0	0	1	8
0	4	1	0	13
3	2	1	0	14
6	3	0	0	16
<b>29</b>	<b>15</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>103</b>

## Mai 2009-juin 2010 : débats publics - Concertations recommandées

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

—



Corse

Mayotte

Nombre de débats publics décidés dans chaque région



### Légende

1. Débat CPDP: débat organisé par une Commission particulière.
2. CR: concertation recommandée.
3. Débat MO: débat organisé par le maître d'ouvrage.
4. Option générale: débat organisé sur demande du ministre de l'Environnement et du ministre concerné.

### AUVERGNE

1. RCEA

### BOURGOGNE

1. RCEA

### HAUTE-NORMANDIE

1. Penly 3
1. Parc éolien en mer des Deux Côtes

### ÎLE-DE-FRANCE

1. Arc Express
1. Roissy-Picardie
1. RER E
1. Interconnexion Sud des lignes à grande vitesse
1. Grand Paris
2. Désaturation de la ligne 13

2. Prolongement de la ligne 11 du métro
2. Campus Condorcet
2. Stade de Nanterre
4. Développement et régulation des nanotechnologies

### LORRAINE

2. Raccordement d'une centrale électrique type CCG

### OUTRE-MER

1. Déserte aérienne à Mayotte

### PAYS DE LA LOIRE

2. RD16 - RD164 - RN137

### PICARDIE

1. Roissy-Picardie
1. Parc éolien en mer des Deux Côtes

### PROVENCE-ALPES-CÔTE D'AZUR

1. Fos Faster
1. Fos Tonkin





# Moyens d'organisation des débats publics

---

P.94 – Les sites Internet

P.95 – Les réunions publiques et le système questions-réponses

P.96 – Les moyens financiers



## **Les outils de communication**

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

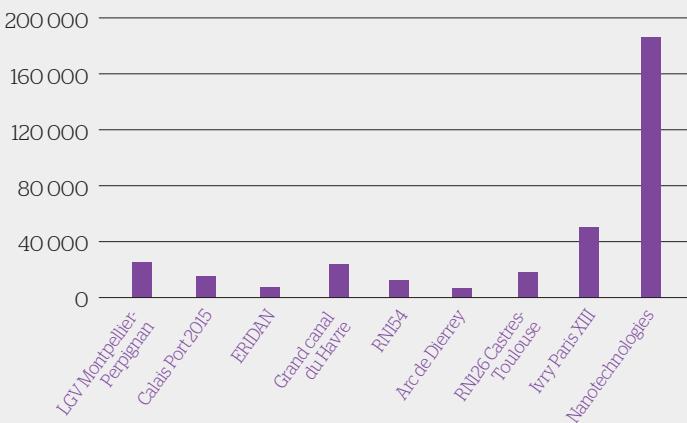
## Les sites Internet des CPDP

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

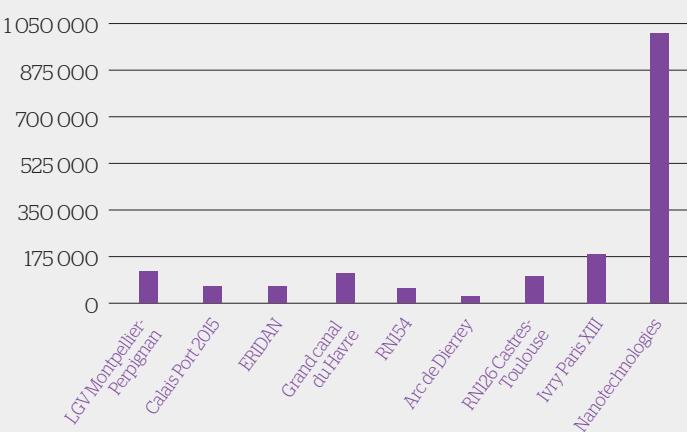
La présentation unifiée des sites renforce la connaissance de la CNDP et de son rôle en offrant au public une documentation très complète tout en assurant une forte cohérence avec le site de la Commission nationale et avec ceux des autres débats.

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

**Tableau 1** – Visites sur les sites des CPDP



**Tableau 2** – Pages consultées sur les sites des CPDP



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

NOM DU PROJET	VISITEURS	PAGES
<b>LGV Montpellier-Perpignan</b>	25145	119 895
<b>Calais Port 2015</b>	15 363	62 806
<b>ERIDAN</b>	7 836	63 459
<b>Grand Canal du Havre</b>	23 603	111 762
<b>RN154</b>	12 312	55 227
<b>Arc de Dierrey</b>	6 498	25 056
<b>RN126 Castres-Toulouse</b>	18 541	101 594
<b>Ivry-Paris XIII</b>	50 583	185 402
<b>Nanotechnologies</b>	186 633	1 011 633

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

# Les réunions publiques et le système questions-réponses

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

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

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

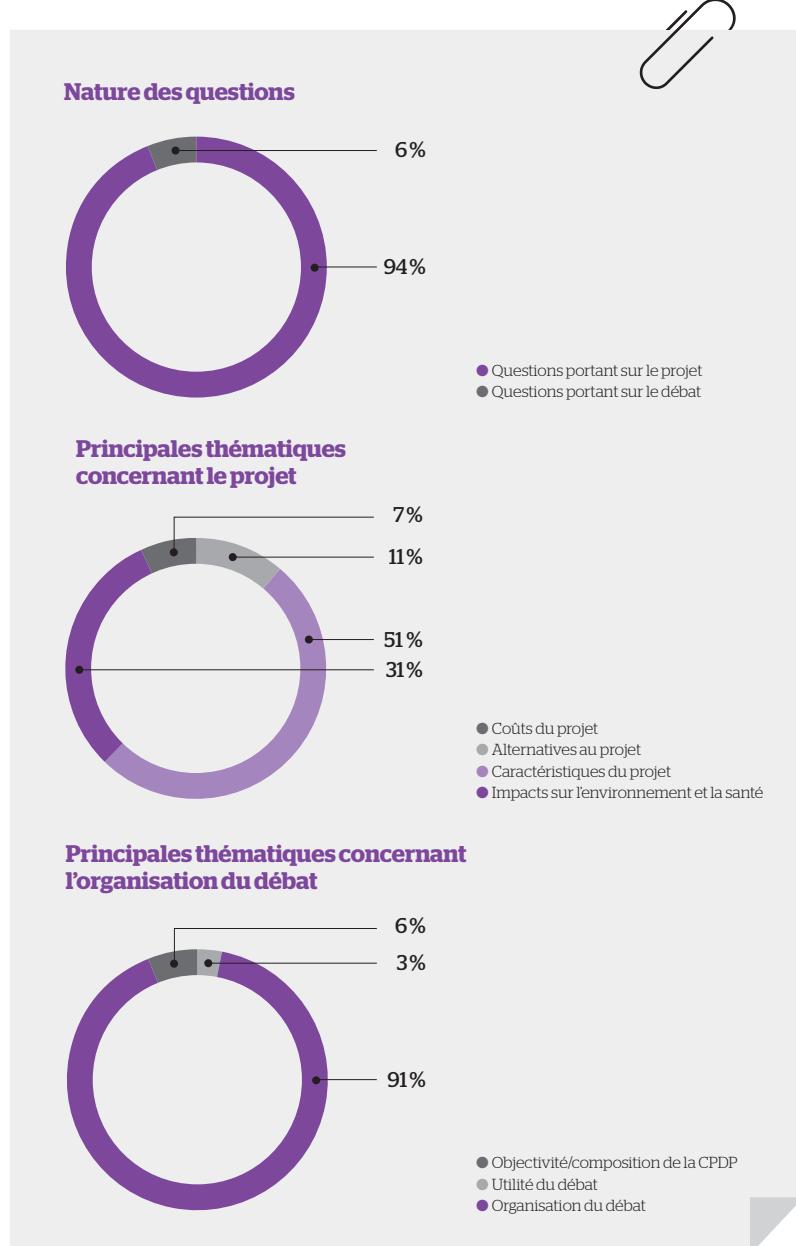
Les CPDP ont mis au point un procédé permettant de répondre aux questions de chacun. Ces questions peuvent être posées lors des réunions, par courrier, par l'intermédiaire du site Internet, par carte T (carte-retour préaffranchie). Cette dernière permet par exemple de maximiser les retours et encourage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

À la lecture des figures ci-après, il apparaît que les questions portant sur le projet suscitent un intérêt majeur. Elles semblent porter plus spécifiquement sur ses caractéristiques et sur ses impacts éventuels sur l'environnement

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

## Analyses des questions-réponses évoquées

dans le cadre des débats depuis la mise en place du système questions-réponses (2003-2009)



## Tableau 4 – Coûts des débats organisés par la CNDP 2008-2010

NOM DU PROJET	DÉPENSES ENGAGÉES PAR LA CPDP PAYÉES PAR LE MAÎTRE D'OUVRAGE (A)
Débat public sur des options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies	3 223 800
Projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-Paris XIII	815 600
Projet d'accélération de l'aménagement de la RN 126 entre Castres et Toulouse	1 239 000
Projet Arc de Dierrey (canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly et Voisines)	644 400
Projet d'achèvement de la RN154	550 000
Projet de prolongement du Grand Canal du Havre	1 008 995
Projet ERIDAN - canalisation de transport de gaz naturel	560 730
Projet d'extension du port de Calais	685 400
Projet de ligne ferroviaire Montpellier-Perpignan	1 152 000
<b>Moyenne du coût d'un débat et d'un projet soumis au débat</b>	<b>1 097 769</b>
<b>COÛT TOTAL DES DÉBATS ET DES PROJETS 2008/2010</b>	<b>9 879 925</b>

## Les moyens financiers

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

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

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

Le tableau ci-dessus récapitule pour quelques débats.

On constate que le débat le moins coûteux a entraîné 550 000 euros de charges et le plus coûteux, 3 223 800 euros.

Pour mémoire, depuis 2002, sur 40 débats analysés, 16 ont été d'un coût supérieur à 1 million d'euros. Si le coût moyen d'un débat pour le maître d'ouvrage est de l'ordre de 1 million d'euros, il est d'environ 60 000 euros pour la Commission nationale, variable en fonction de l'existence et de l'importance des éventuelles expertises complémentaires.

DÉPENSES ENGAGÉES PAR LA CPDP PAYÉES PAR LA CNDP (B)	TOTAL (A)+(B)	COÛT DU PROJET EN MILLIONS D'EUROS	COÛT DU DÉBAT/ COÛT DU PROJET EN %
60 000	3 283 800	-	-
65 000	880 600	750 000 000	0,12
59 000	1 298 000	300 000 000	0,43
30 000	674 400	650 000 000	0,10
40 000	590 000	700 000 000	0,08
79 000	1 087 995	200 000 000	0,54
60 000	620 730	600 000 000	0,10
56 000	741 400	400 000 000	0,19
83 000	1 235 000	3 650 000 000	0,03
<b>59 111</b>	<b>1 156 881</b>	<b>906 250 000</b>	<b>0,20</b>
<b>532 000</b>	<b>10 411 925</b>	<b>7 250 000 000</b>	



### Si le coût moyen d'un débat

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





# Les annexes

P.100 – 1/Décisions et avis de la CNDP

P.131 – 2/Décisions des maîtres d'ouvrage

P.145 – 3/Loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris

P.149 – 4/Loi n°2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement



# 1/ Décisions et avis de la CNDP

## SÉANCE DU 3 JUIN 2009

### Décision n°2009/29/CFAL/1 Projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise

#### La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et notamment l'article L.121-12,  
– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France (RFF) en date du 29 avril 2009, reçue le 30 avril 2009, et le dossier joint relatif au projet de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet a déjà fait l'objet d'un débat public, qui s'est déroulé du 15 octobre 2001 au 15 février 2002,  
– considérant que le projet reprend globalement les fonctionnalités définies lors de ce débat public et s'inscrit dans le périmètre d'étude du projet soumis à ce même débat,  
– considérant que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas subi de modifications substantielles au sens de l'article L.121-12 du Code de l'environnement

#### décide :

#### Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet

de contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise.

Le président  
Philippe Deslandes

### Décision n°2009/30/ERIDAN/4 Projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Saint-Avit (Drôme) et Saint-Martin-de-Crau (Bouches-du-Rhône) (Projet ERIDAN)

#### La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,  
– vue la lettre de saisine du directeur général de GRT gaz en date du 7 octobre 2008, reçue le 10 octobre 2008, et le dossier joint,  
– vu la décision n°2008/23/ERIDAN/1 du 5 novembre 2008 décidant l'organisation d'un débat public,  
– vu la décision n°2008/30/ERIDAN/2 du 3 décembre 2008 nommant M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière,  
– vu la lettre du directeur général de GRT gaz en date du 20 mai 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

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

– considérant que le dossier prévoit que des études de sécurité seront menées « en parallèle

avec le débat public » et qu'ainsi les informations utiles sur la sécurité seront délivrées au public au cours de ce débat,

#### décide :

#### Article 1

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

#### Article 2

Le débat public aura lieu du 11 juin au 24 juillet et du 3 septembre au 7 novembre 2009.

#### Article 3

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

### Décision n°2009/31/ARCD/4

#### Projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly (Oise) et Voisines (Haute-Marne) (Projet Arc de Dierrey)

#### La Commission nationale du débat public,

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et en son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du directeur général de GRT gaz en date du 15 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly (60) et Voisines (52),  
– vu la décision n°2009/07/ARCD/1 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et la décision n°2009/13/ARCD/2 du 4 février 2009 nommant M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière,

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

#### décide :

**Article unique**

Monsieur Nicolas Lionnet est nommé membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly (Oise) et Voisines (Haute-Marne).

Le président  
Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 1<sup>ER</sup> JUILLET 2009****Décision n°2009/32/PENLY/1  
Projet «Penly 3» réacteur  
de type EPR****La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009, reçue le 29 mai 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à Eau Pressurisée de type «EPR» et dénommé «Penly 3».

après en avoir délibéré,

– considérant que, selon les indications contenues dans le dossier de saisine, les objectifs, la nature et l'importance du projet et sa place dans la politique énergétique nationale lui donnent un caractère d'intérêt national,  
– considérant les enjeux économiques et sociaux qu'il comporte et les impacts de diverses natures, notamment sur l'environnement, qu'il implique,

**décide:**

**Article unique**

Le projet «Penly 3 - Réacteur de type EPR» doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public

organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/33/PENLY/2  
Projet «Penly 3» réacteur  
de type EPR****La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009 relatif au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime),  
– vu sa décision n°2009/32/ PENLY/1 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 décidant l'organisation d'un débat public sur ce projet,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

Monsieur Didier Houï est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime).

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/34/AQUA/1  
Projet d'extension du réseau  
hydraulique régional  
de Languedoc-Roussillon  
Aqua Domitia****La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président du directoire de la Compagnie nationale d'aménagement du Bas-

Rhône et du Languedoc (BRL) en date du 25 mai 2009, reçue le 29 mai 2009 et le dossier joint relatif au projet d'extension du réseau hydraulique régional, à partir du Rhône, vers des territoires à ressources en eau déficitaires ou limitées, dénommé projet «Aqua Domitia»,

– vu la lettre du président du directoire de BRL en date du 16 juin 2009 portant des compléments au dossier de saisine,

après en avoir délibéré,

– considérant que, par la nature et le volume des transferts d'eau de bassin fluvial, le projet présente un caractère d'intérêt national,  
– considérant que les conclusions des études menées dans le cadre des schémas d'aménagement et de gestion des eaux, qui doivent fonder les arbitrages sur la gestion de ressources locales et les besoins de ressources externes à partir du maillon Sud de Montpellier pour les maillons compris entre Montpellier et Béziers ne sont pas encore disponibles, et qu'il est de ce fait prématuré de lancer un débat,  
– mais considérant que le projet comporte plusieurs maillons, dont deux concernent la région de Montpellier, déjà alimentée à partir du Rhône et que le maillon Sud revêt un caractère d'urgence pour sécuriser la desserte en eau potable du Bas-Languedoc, qu'eu égard à cette circonstance et au fait que ce maillon peut être réalisé séparément, la présente décision ne fait pas obstacle à ce que le maître d'ouvrage publie le projet du maillon Sud conformément à l'article L.121-8 II du Code de l'environnement,

**décide:**

**Article 1**

La Commission nationale du débat public devra être à nouveau saisie du projet «Aqua Domitia» lorsque

les conclusions des études menées dans le cadre des schémas d'aménagement et de gestion des eaux seront connues.

#### **Article 2**

Si le maître d'ouvrage décide de séparer le projet Sud Montpellier du reste du projet global, ce projet limité doit faire l'objet d'une publication conformément à l'article L.121-8 II du Code de l'environnement.

Le président  
Philippe Deslandes

#### **Décision n°2009/35/EPC/5**

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

##### **La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président du conseil régional Nord-Pas-de-Calais en date du 8 août 2008 et le dossier joint concernant le projet d'extension et de développement du Port de Calais,
- vu la délibération du 26 juin 2008 du conseil régional de Nord-Pas-de-Calais,
- vu sa décision n°2008/16/EPC/1 du 1<sup>er</sup> octobre 2008 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu sa décision n°2008/17/EPC/2 du 1<sup>er</sup> octobre 2008 nommant M. Pierre-Frédéric Tenière-Buchot, président de la Commission particulière,
- vu la lettre du président du conseil régional Nord-Pas-de-Calais en date du 12 juin 2009, transmettant le projet du dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de M. Pierre-Frédéric Tenière-Buchot, après en avoir délibéré,

#### **décide :**

#### **Article 1**

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. Toutefois devront être développées, à l'occasion du débat, les informations relatives à la gouvernance et les caractéristiques économiques et financières.

#### **Article 2**

Le débat public aura lieu du 11 septembre 2009 au 24 novembre 2009.

#### **Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

#### **Décision n°2009/36/GPMH/6**

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

##### **La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur général du Grand Port Maritime du Havre en date du 27 octobre 2008 et le dossier joint concernant le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre,
- vu sa décision n°2008/26/GPMH/1 du 3 décembre 2008 décidant l'organisation d'un débat public,
- vu sa décision n°2008/27/GPMH/2 du 3 décembre 2008 nommant M. Claude Guillerme président de la Commission particulière du débat public,
- vu la lettre du directeur général du Grand Port Maritime du Havre en date du 22 juin 2009, transmettant le projet du dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de M. Claude Guillerme, après en avoir délibéré,

#### **décide :**

#### **Article 1**

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

#### **Article 2**

Le débat public aura lieu du 8 octobre 2009 au 7 février 2010.

#### **Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

#### **Décision n°2009/37/ARCD/5**

#### **Projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly (Oise) et Voisines (Haute-Marne) (Projet Arc de Dierrey)**

##### **La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et en son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur général de GRT gaz en date du 15 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet de canalisation de transport de gaz naturel entre Cuvilly (60) et Voisines (52),
- vu sa décision n°2009/07/ARCD/1 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/13/ARCD/2 du 4 février 2009 nommant M. Patrick Legrand, président de la Commission particulière,
- vu la lettre du directeur général de GRT gaz en date du 16 juin 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

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

– considérant que le dossier prévoit que des études de sécurité seront menées « en parallèle avec le débat public » et qu'ainsi les informations utiles sur la sécurité seront délivrées au public au cours de ce débat,

**décide:**

#### **Article 1**

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

#### **Article 2**

Le débat public aura lieu du 22 septembre 2009 au 16 janvier 2010.

#### **Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/38/NDCA/4**  
**Projet d'achèvement de**  
**l'aménagement de la RN154**  
**par mise en concession auto-**  
**routière. Itinéraire Nonancourt-**  
**Dreux-Chartres-Allaines**

#### **La Commission nationale** **du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du ministre d'Etat, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et du secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 7 novembre 2008, reçue le 18 novembre 2008, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de l'aménagement de la RN 154 par mise en concession autoroutière,  
– vu la décision n°2009/01/NDCA/1 du 7 janvier 2009 décidant l'organisation d'un débat public,  
– vu la lettre du directeur des infrastructures de transport du ministère de l'Énergie,

de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire en date du 29 juin 2009, sollicitant un délai supplémentaire d'un mois pour la finalisation du projet de dossier qui sera soumis au débat public,

après en avoir délibéré,

**décide:**

#### **Article unique**

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

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/39/RA**  
**Projet de rapport annuel**  
**d'activité de la Commission**  
**nationale du débat public**

#### **La Commission nationale** **du débat public,**

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

après en avoir délibéré,

**décide:**

#### **Article unique**

D'approuver le projet de rapport annuel d'activité 2008-2009.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2009/40/LGVSO/1**  
**Prolongement de la LGV**  
**Sud Europe Atlantique**  
**entre Bordeaux et la frontière**  
**espagnole. Projet de LGV**  
**entre Bordeaux et Toulouse**  
**Désignation de tiers garants**  
**dans le cadre d'une Charte**  
**de la concertation territoriale**

#### **La Commission nationale** **du débat public,**

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

– vu les bilans publiés par le président de la Commission nationale du débat public le 18 janvier 2006 et le 31 janvier 2007 ainsi que les comptes-rendus publiés par les présidents des commissions particulières des débats publics le 18 janvier 2006 et le 31 janvier 2007 sur

le prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole et le projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse,

– vu les décisions du conseil d'administration de RFF du 13 avril 2006 et du 8 mars 2007 consécutives aux débats publics sus-cités,

– vu la lettre en date du 22 juin 2009 du président de RFF sollicitant la désignation de tiers garants de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public sur le projet d'aménagement des lignes LGV du Sud-Ouest dans le cadre de la Charte de la concertation territoriale qu'il propose,

**décide:**

#### **Article unique**

De confirmer la désignation par RFF de M. Jean-Michel UhaldeBorde, M. Jean-Pierre Wolff et M. André Etchelecou, comme personnalités indépendantes garantes de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public, et de lui donner acte de la Charte de la concertation proposée.

Le président  
Philippe Deslandes

### **SÉANCE DU 2 SEPTEMBRE 2009**

**Décision n°2009/41/LFRP/1**  
**Projet de liaison ferroviaire**  
**« Roissy-Picardie »**

#### **La Commission nationale** **du débat public,**

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

– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 6 juillet 2009, reçue le 6 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national, car il tend à développer le transport de voyageurs entre la Picardie et le reste de la France et à garantir le bon fonctionnement du réseau ferroviaire à grande vitesse, tout en contribuant au renforcement du pôle multimodal de Roissy,

– considérant que les impacts sur l'environnement sont significatifs, la zone concernée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux,

– considérant que les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement du pôle de Roissy,

#### décide :

##### Article unique

Le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie » doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
Philippe Deslandes

#### Décision n°2009/42/ARCEX/1 Projet Arc Express

#### La Commission nationale du débat public

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

– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,

– vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2009,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national en visant à renforcer l'attractivité économique de l'Île-de-France, favoriser le développement urbain de l'Île-de-France, désenclaver les quartiers en difficulté et mieux desservir l'habitat et l'emploi,

– considérant que le projet, en permettant de favoriser fortement le report modal des transports individuels vers les transports collectifs, a un impact significatif sur l'environnement,

– considérant que les conditions de compatibilité de ce projet avec le projet de réseau de transports publics du Grand Paris devront être explicitées, le cas échéant, dans le dossier du débat et à l'occasion du débat,

#### décide :

##### Article unique

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

Le président  
Philippe Deslandes

#### Décision n°2009/43/PRO14/1 Projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14

#### La Commission nationale du débat public

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

– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 1<sup>er</sup> juillet 2009, reçue le 7 juillet 2009, et le dossier

joint relatif au projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie-de-Saint-Ouen,

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

après en avoir délibéré,

– considérant que ses enjeux et ses impacts sur le milieu urbain sont particulièrement importants,

– considérant toutefois qu'il n'apparaît pas que le projet isolé présente un caractère national au sens des dispositions susvisées du Code de l'environnement,

#### mais

– considérant qu'il convient, à l'occasion de la concertation, de présenter les conditions de compatibilité du prolongement de la ligne 14 avec le projet de réseau de transports publics du Grand Paris et le projet Arc Express,

#### décide :

##### Article 1

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14.

##### Article 2

Il est recommandé au Syndicat des transports d'Île-de-France, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

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

– elle présentera les conditions de compatibilité du prolongement de la ligne 14 avec le projet de réseau de transports publics du Grand Paris et le projet Arc Express,

- elle fera une large place à l'information, notamment à l'occasion de réunions publiques,
- elle portera également sur les modalités de concertation après enquête publique et durant le chantier,
- elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/44/NANO/5**  
**Options générales**  
**en matière de développement**  
**et de régulation**  
**des nanotechnologies**

—

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-10,
- vu la lettre de saisine conjointe du ministre d'Etat, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, de la ministre de l'Économie, de l'Industrie et de l'Emploi, du ministre du Travail, des Relations sociales, de la Famille, de la Solidarité et de la Ville, du ministre de l'Agriculture et de la Pêche, de la ministre de l'Enseignement supérieur et de la recherche, du ministre de la Défense, de la ministre de la Santé et des Sports et de la secrétaire d'Etat chargée de l'énergie, datée du 23 février 2009, reçue le 24 février 2009, demandant à la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur des options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies, et le dossier joint,
- vu la décision n°2009/16/NANO/1 décidant un débat public,
- vu la décision n°2009/17/NANO/2 nommant M. Jean Bergougnoux, président de la Commission particulière,
- vu la lettre du 14 août 2009 de Mme la Commissaire générale

du développement durable transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de M. Jean Bergougnoux, après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article 1**

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

**Article 2**

Le débat public aura lieu du 15 octobre 2009 au 24 février 2010.

**Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/45/NDCA/5**

**Projet d'achèvement de**  
**l'aménagement de la RN154**  
**par mise en concession auto-**  
**routière. Itinéraire Nonancourt-**  
**Dreux-Chartres-Allaines**

—

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du ministre d'Etat, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et du secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 7 novembre 2008, reçue le 18 novembre 2008, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière,
- vu sa décision n°2009/01/NDCA/1 du 7 janvier 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/02/NDCA/2 du 7 janvier 2009 nommant M. Alain Ohrel, président

de la Commission particulière,

- vu la lettre conjointe du ministre d'Etat, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et du secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 10 juillet 2009, transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de M. Alain Ohrel, après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article 1**

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

**Article 2**

Le débat public aura lieu du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010.

**Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/46/ACV/6**

**Projet d'achèvement de la mise**  
**à 2x2 voies de la liaison**  
**Castres-Toulouse par mise**  
**en concession autoroutière**

—

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du ministre d'Etat, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et du secrétaire d'Etat chargé des Transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,
- vu sa décision n°2009/06/ACV/3

du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Madame Danielle Barrès, présidente de la Commission particulière, – vu la lettre du directeur du cabinet du ministre d'État, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des négociations sur le climat en date du 31 juillet 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de Mme Danielle Barrès, après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article 1**

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

**Article 2**

Le débat public aura lieu du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010.

**Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2009 / 47 / CVDIP/4**

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

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président du Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne (SYTCOM) en date du 12 janvier

2009, reçue le 15 janvier 2009, relatif au projet de création d'un centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-sur-Seine (94), et le dossier joint, – vu sa décision n° 02009/14/CVDIP/01 du 4 mars 2009 décidant un débat public et sa décision n° 2009/15/CVIDP/2 du 4 mars 2009 nommant M. Philippe Marzolf, président de la Commission particulière, – vu la lettre du président du SYCTOM en date du 18 août 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

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

**décide:**

**Article 1**

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

**Article 2**

Le débat public aura lieu du 4 septembre 2009 au 21 décembre 2009.

**Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2009 / 48 / PENLY / 3**

**Projet « Penly 3 » réacteur de type EPR**

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009 relatif au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site

de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type « EPR » et dénommé « Penly 3 », – vu sa décision n° 2009/32/PENLY/1 du 1er juillet 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/33/PENLY/2 du 1er juillet 2009 nommant M. Didier Houï, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Didier Houï, après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime):

- Mme Bénédicte Herbinet,
- M. Vincent Ala,
- M. Jean-Marc Helm.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2009 / 49 / T1/3**

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

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,  
– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France datée du 21 novembre 2006 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay,  
– vu sa décision n° 2006/30/T1/1 du 6 décembre 2006 recommandant une concertation sur le projet placée sous l'égide d'une personnalité indépendante,  
– vu sa décision n° 2007/45/T1/2 du 25 juillet 2007 désignant

M. Michel Gaillard comme garant de la concertation,  
 – vu la lettre de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France en date du 20 juillet 2009 et le compte-rendu de la concertation joint, approuvé par délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2009,

après en avoir délibéré,

– considérant que le compte-rendu de la concertation est satisfaisant,

**décide :**

**Article unique**

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

Le président  
 Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 7 OCTOBRE 2009**

**Décision n°2009 / 50 / 2 CÔTES / 1  
 Projet de parc éolien en mer  
 des Deux Côtes**

**La Commission nationale  
 du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
 – vu la lettre de saisine du président de la Compagnie du Vent en date du 24 août 2009, reçue le 26 août 2009, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer des Deux Côtes,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national en raison du niveau élevé de la production d'électricité et de son raccordement au réseau national,  
 – considérant que la loi n°2009-

970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement fixe à au moins 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici à 2020,  
 – considérant que les impacts du projet sur l'environnement, l'aviation, les mammifères marins, la visibilité et le paysage, l'érosion du trait de côte sont significatifs,  
 – considérant que les enjeux socio-économiques sont importants, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et de ses impacts sur la navigation maritime et aérienne, la pêche et le tourisme,

**décide :**

**Article unique**

Le projet de parc éolien en mer des Deux Côtes doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
 Philippe Deslandes

**Décision n°2009 / 51 / ANB / 1  
 Projet d'aménagement  
 des routes départementales  
 RD16 et RD164 sur l'itinéraire  
 Ancenis-Nort-sur Erdre-  
 Bouvron (Loire-Atlantique)**

**La Commission nationale  
 du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,  
 – vu la lettre en date du 4 août 2009, reçue le 12 août 2009, du Vice-président délégué du conseil général de Loire-Atlantique et le dossier joint relatif au projet d'aménagement des routes départementales 16 et 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron, après en avoir délibéré,  
 – considérant que l'itinéraire

est constitué de plusieurs tronçons pour lesquels la concertation a déjà été engagée et pour deux d'entre eux la procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique déjà commencée,  
 – considérant que l'itinéraire figure au schéma routier du département de Loire-Atlantique approuvé en 2006,  
 – considérant que, si le raccordement à terme au futur aéroport de Notre-Dame-des-Landes peut revêtir un caractère d'intérêt national, le projet répond d'abord à un souci d'aménagement du territoire départemental et de développement économique local,  
 – considérant toutefois que les impacts du projet sur les milieux naturel et agricole sont significatifs,

**décide :**

**Article 1**

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet d'aménagement de l'itinéraire routier départemental Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron (RD16 et 164).

**Article 2**

La Commission recommande au conseil général de Loire-Atlantique de mener pour les tronçons n'ayant pas encore fait l'objet d'une procédure d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, une concertation selon les modalités suivantes:

- la concertation aura pour but d'assurer l'information et l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques et sera placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant et que la Commission nationale désignera,
- elle portera sur les objectifs assignés au projet, ses enjeux économiques et son intégration dans un contournement plus large, par l'ouest, de l'agglomération nantaise,

– elle portera également sur les conséquences et enjeux environnementaux du projet, notamment son impact sur les milieux naturel et agricole.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/52/ARCEX/2  
Projet Arc Express**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,  
– vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2009,  
– vu sa décision n°2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

M. Jean-Luc Mathieu est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/53/LFRP/2  
Projet de liaison ferroviaire  
«Roissy-Picardie»**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 6 juillet 2009, reçue le 6 juillet 2009, et le dossier joint

relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,

– vu sa décision n°2009/41/LFRP/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

M. Claude Bernet est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de ligne ferroviaire Roissy-Picardie.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/54/GPMH/7  
Projet d'extension des  
infrastructures portuaires  
et de prolongement  
du Grand Canal du Havre**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du directeur général du Grand Port Maritime du Havre en date du 27 octobre 2008 et le dossier joint concernant le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre,

– vu sa décision n°2008/26/GPMH/1 du 3 décembre 2008 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2008/27/GPMH/2 du 3 décembre 2008 nommant M. Claude Guillerme président de la Commission particulière du débat public,

sur proposition de M. Claude Guillerme,  
après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De nommer M. Michel Steiner membre de la Commission particulière du débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/55/PENLY/4  
Projet «Penly 3»  
réacteur de type EPR**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009 relatif au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type «EPR» et dénommé «Penly 3»,  
– vu sa décision n°2009/32/PENLY/1 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/33/PENLY/2 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 nommant M. Didier Houï, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Didier Houï, après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime):  
– Mme Paula Ceccaldi,  
– M. Remy Martin.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/56/PRO14/2**  
**Projet de désaturation**  
**de la ligne 13 du métro par**  
**le prolongement de la ligne 14**

—

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 1<sup>er</sup> juillet 2009, reçue le 7 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la Mairie-de-Saint-Ouen,
- vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 avril 2009,
- vu sa décision n°2009/43/PRO14/1 du 2 septembre 2009 décidant de ne pas organiser un débat public et recommandant au Syndicat des transports d'Île-de-France d'ouvrir une concertation sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,
- vu la lettre de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France en date du 17 septembre 2009, sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De désigner M. Michel Gaillard en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de désaturation de la ligne 13 du métro par le prolongement de la ligne 14.

Le président  
 Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/57/2 CÔTES /2**  
**Projet de parc éolien en mer**  
**des Deux Côtes**

—

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président de la Compagnie du Vent en date du 24 août 2009, reçue le 26 août 2009, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer des Deux Côtes,
- vu sa décision n°2009/50/2 côtes/1 du 7 octobre 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

M. Philippe Marzolf est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer des Deux Côtes.

Le président  
 Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/58/CVDIP/5**  
**Projet de centre**  
**de valorisation biologique**  
**et énergétique des déchets**  
**à Ivry-Paris XIII**

—

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président du Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne (SYCTOM) en date du 12 janvier 2009, reçue le 15 janvier 2009, relatif au projet de création d'un centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-sur-Seine (94), et le dossier joint,
- vu sa décision n°2009/14/CVDIP/01 du 4 mars 2009 décidant

un débat public, sa décision n°2009/15/CVIDP/2 du 4 mars 2009 nommant M. Philippe Marzolf président de la Commission particulière et sa décision n°2009/47/CVDIP/4 du 2 septembre 2009 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public et en fixant le calendrier,

— vu la lettre en date du 6 octobre 2009 de M. Philippe Marzolf, président de la Commission particulière, demandant que soit diligentée 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 de l'usine d'Ivry-Paris XIII d'ici à 2023,

sur proposition de la Commission particulière,  
 après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De faire procéder à un audit externe sur le protocole de construction du modèle utilisé par le SYCTOM pour le calcul du gisement des déchets ménagers du bassin-versant de l'usine d'Ivry-Paris XIII d'ici à 2023.

Le président  
 Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 4 NOVEMBRE 2009**

—

**Décision n°2009/59/LSH/1**

**Projet de raccordement**  
**par liaison souterraine**  
**de 400 000 V**  
**d'une centrale de production**  
**de type « cycle combiné à gaz »**  
**d'Hambach (Moselle)**

—

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

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

– vu la lettre de saisine du président de RTE en date du 14 septembre 2009, reçue le 15 septembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de raccordement, par une liaison électrique souterraine à 400 000 V d'une longueur de 18 km, d'une centrale de production de type « Cycle combiné à Gaz » de 446 MW envisagée à Hambach (Moselle) au réseau public de transport d'électricité,

après en avoir délibéré,

– considérant que ce projet, en raison de ses objectifs et de ses caractéristiques, ne revêt pas un caractère d'intérêt national,  
 – considérant toutefois que, bien que la ligne à haute tension soit souterraine, ses impacts environnementaux sont importants et que les servitudes liées au projet ont des impacts économiques,

**décide:**

**Article 1**

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de raccordement, par une liaison électrique souterraine à 400 000 V, d'une centrale de production de type « cycle combiné à gaz », installée à Hambach (Moselle), au réseau public de transport d'électricité.

**Article 2**

Il est recommandé à RTE, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes:

– elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public,  
 – elle fera une large place à l'information et à l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques,

– elle portera également sur les modalités de concertation durant le chantier,  
 – elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

Le président  
Philippe Deslandes

– **Décision n°2009/60/ARCEX/3  
Projet Arc Express**

**La Commission nationale  
du débat public,**

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

– vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2009,

– vu sa décision n°2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/52/ARCEX/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Jean-Luc Mathieu président de la Commission particulière,

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

**décide:**

**Article unique**

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express:

– Mme Claude Brevan,  
 – Mme Marie-Françoise Cornieti,  
 – M. Olivier Guérin.

Le président  
Philippe Deslandes

– **Décision n°2009/61/NANO/5  
Options générales  
en matière de développement  
et de régulation  
des nanotechnologies**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-10,  
 – vu la décision n°2009/16/NANO/1 décidant un débat public,  
 – vu la décision n°2009/17/NANO/2 nommant M. Jean Bergougnoux, président de la Commission particulière,

sur proposition de M. Jean Bergougnoux,  
après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

Une mission d'expertise et de conseil scientifique chargée d'accompagner la Commission particulière du débat public dans la préparation et le déroulement du débat portant sur les options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies est confiée à quatre personnalités indépendantes:

– M. Éric Gaffet,  
 – Mme Stéphanie Lacour,  
 – M. Jean-François Molle,  
 – Mme Monette Vacquin.

Le président  
Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 2 DÉCEMBRE 2009**

– **Décision n°2009/62/TMFF/1  
Projet de terminal méthanier  
Fos Faster à Fos-sur-Mer  
(Bouches-du-Rhône)**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement

en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,

- vu la loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique,
- vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer (département des Bouches-du-Rhône) sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,

après en avoir délibéré,

- considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national, en application des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources,
- considérant que la part du gaz dans la consommation énergétique nationale augmente,
- considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants, tant à l'échelle nationale et européenne par la diversification des sources d'énergie et des opérateurs qu'au niveau local pour le développement des activités du grand Port Maritime de Marseille,
- considérant que les impacts possibles sur l'environnement et les risques liés à l'activité sont significatifs,

**décide:**

**Article unique**

Le projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer, sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille, doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même

et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
Philippe Deslandes

**décide:**

**Article unique**

Le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/63/TMFT/1**

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

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-3 et R.121-7,
- vu la loi n°2005-781 du 13 juillet 2005 de programme fixant les orientations de la politique énergétique,
- vu la lettre de saisine du directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,

après en avoir délibéré,

- considérant que le projet a pour objet de prolonger de 20 ans l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin et revêt de ce fait un caractère d'intérêt national, en application des dispositions de la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique nationale et visant à garantir la sécurité de l'approvisionnement par la diversification de ses sources,

- considérant que les enjeux socio-économiques du projet sont importants pour le maintien des activités du Grand Port Maritime de Marseille,
- considérant que les impacts possibles sur l'environnement et les risques liés à l'activité sont significatifs,

**Décision n°2009/64/TMFF/2**

**Projet de terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône)**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer (département des Bouches-du-Rhône) sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n°2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

M. Antoine Dubout est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/65/TMFT/2**  
**Projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement en vue de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-3 et R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,
- vu la décision n°2009/63/TMFT/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

M. Antoine Dubout est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/66/LSH/2**  
**Projet de raccordement par liaison souterraine de 400 000 V d'une centrale de production de type « cycle combiné à gaz » à Hambach (Moselle)**

**La Commission nationale du débat public,**

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

et son article R.121-9,  
 — vu la lettre de saisine du président de RTE en date du 14 septembre 2009, reçue le 15 septembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de raccordement, par une liaison électrique souterraine à 400 000 V d'une longueur de 18 km, d'une centrale de production de type « Cycle combiné à Gaz » de 446 MW envisagée à Hambach (Moselle) au réseau public de transport d'électricité,

— vu sa décision n°2009/59/LSH/1 du 4 novembre 2009 recommandant une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De désigner M. Serge Lacoue en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de raccordement par liaison souterraine de 400 000 V d'une centrale de production de type « Cycle combiné à gaz » envisagée à Hambach (Moselle).

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/67/ANB/2**  
**Projet d'aménagement des routes départementales RD16 et RD164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron (Loire-Atlantique)**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
- vu la lettre en date du 4 août 2009, reçue le 12 août 2009, du vice-président délégué du conseil général de Loire-Atlantique et le dossier joint relatif au projet d'aménagement des routes dépar-

tementales 16 et 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron,

— vu sa décision n°2009/51/ANB/1 du 7 octobre 2009 recommandant une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De désigner M. Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet d'aménagement des routes départementales RD16 et RD164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron (Loire-Atlantique).

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2009/68/LFRP/3**  
**Projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 6 juillet 2009, reçue le 6 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
- vu sa décision n°2009/41/LFRP/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/53/LFRP/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Claude Bernet président de la Commission particulière du débat public,

sur proposition de M. Claude Bernet, après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »:

- Mme Lamia Abdel Naby,
- M. Didier Corot,
- M. Emmanuel Droz,
- Mme Danièle Rousseau.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/69/2 CÔTES/3  
Projet de parc éolien en mer  
des Deux Côtes**

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président de la Compagnie du Vent en date du 24 août 2009, reçue le 26 août 2009, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer des Deux Côtes,
- vu sa décision n°2009/50/2 côtes/1 du 7 octobre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/57/2 côtes/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Philippe Marzolf président de la Commission particulière,

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

**décide:**

**Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer des Deux Côtes:

- Mme Chantal Sayaret,
- M. Alain Brisac,
- M. Thierry Masnou.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/70/ARCEX/4  
Projet Arc Express**

**La Commission nationale  
du débat public,**

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

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

**décide:**

**Article unique**

Sont nommés membres de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express:

- Cheikh Oumar Ba,
- Mme Reine-Claude Mader,
- M. Jean-Yves Taille.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2009/71/CVDIP/6  
Projet de centre  
de valorisation biologique  
et énergétique des déchets  
à Ivry-Paris XIII**

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président

du Syndicat intercommunal de traitement des ordures ménagères de l'agglomération parisienne (SYCTOM) en date du 12 janvier 2009, reçue le 15 janvier 2009, relatif au projet de création d'un centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-sur-Seine (94), et le dossier joint,

- vu sa décision n°2009/14/CVDIP/01 du 4 mars 2009 décidant un débat public, sa décision n°2009/15/CVIDP/2 du 4 mars 2009 nommant M. Philippe Marzolf président de la Commission particulière, sa décision n°2009/47/CVDIP/4 du 2 septembre 2009 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public et en fixant le calendrier et sa décision n°2009/58/CVDIP/5 du 7 octobre 2009 décidant de faire procéder à un audit externe sur le protocole de construction du modèle utilisé par le SYCTOM pour le calcul de gisement des déchets ménagers du bassin-versant de l'usine d'Ivry-Paris d'ici à 2023,

– considérant que les résultats de l'audit ne seront pas livrés avant la clôture du débat, et qu'il apparaît nécessaire de prolonger d'une semaine la période du débat pour que ces résultats soient connus et débattus par le public,

sur proposition de M. Philippe Marzolf,

**décide:**

**Article unique**

La période du débat relatif au projet de centre de valorisation biologique et énergétique des déchets à Ivry-Paris XIII, prévue du 4 septembre au 21 décembre 2009, est prolongée jusqu'au 28 décembre 2009.

Le président  
Philippe Deslandes

## SÉANCE DU 6 JANVIER 2010

### Décision n° 2010/01 /SMS/1 Projet de reconstruction du stade de la Meinau Strasbourg

#### La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-3, R.121-7 et R.121-9,
- vu la lettre de saisine conjointe en date du 24 décembre 2009 du président de la Communauté urbaine de Strasbourg et du maire de Strasbourg, reçue le 28 décembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg,
- vu la délibération du conseil de communauté du 18 décembre 2009 autorisant le président de la Communauté urbaine de Strasbourg à rendre public le projet et à saisir la Commission nationale du débat public,

après en avoir délibéré,

- considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont limités,

#### décide:

##### Article unique

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de reconstruction du stade de la Meinau à Strasbourg.

Le président  
Philippe Deslandes

### Décision n° 2010/02 /PENLY/5 Projet «Penly 3» réacteur de type EPR

#### La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009 relatif

au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type EPR,

- vu sa décision n° 2009/32/PENLY/1 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/33/PENLY/2 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 nommant M. Didier Houï, président de la Commission particulière,
- vu la lettre en date du 29 décembre 2009 d'EDF, reçue le 4 janvier 2010, sollicitant un délai supplémentaire d'un mois et demi pour approfondir quelques points du dossier du débat, en accord avec la Commission particulière et à sa demande,

sur proposition de Monsieur Didier Houï,  
après en avoir délibéré,

#### décide:

##### Article unique

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

Le président  
Philippe Deslandes

### Décision n° 2010/03 /ACV/7 Projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière

#### La Commission nationale du débat public,

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire et du secrétaire d'État chargé des Transports en date du 23 décembre 2008, reçue le 5 janvier 2009, et le dossier joint relatif au projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison

Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière,

- vu sa décision n° 2009/06/ACV/3 du 4 février 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/12/ACV/4 du 4 février 2009 nommant Mme Danielle Barrès, présidente de la Commission particulière,
- vu la lettre du directeur du cabinet du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des Technologies vertes et des négociations sur le climat en date du 31 juillet 2009 transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,
- vu la lettre en date du 23 décembre 2009 de Mme Danielle Barrès, présidente de la Commission particulière, demandant que des expertises complémentaires sur le projet autoroutier Castres-Toulouse soient diligentées sur les travaux de sécurisation de la RN126 et sur un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la Vallée de l'Agout, à la demande du collectif 126 et de l'Union Protection Nature et Environnement du Tarn,

après en avoir délibéré,

- considérant que l'étude d'un nouveau tracé entre Castres et Toulouse par la Vallée de l'Agout et l'étude de la sécurisation de la RN126 ne sont pas des expertises complémentaires des éléments contenus dans le dossier du débat mais des études nouvelles qui ne peuvent être réalisées dans la période du débat public (21 octobre 2009 - 28 janvier 2010),

#### décide:

##### Article 1

De ne pas répondre favorablement à la demande d'expertises complémentaires transmise par la Commission particulière.

**Article 2**

De transmettre cette demande au maître d'ouvrage afin que ce dernier en tienne compte dans la décision qu'il prendra à l'issue du débat public.

Le président  
Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 3 FÉVRIER 2010****Décision n° 2010/04 / EOLE/1  
Projet de prolongement  
du RER E à l'Ouest****La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,
- vu la lettre de saisine conjointe en date du 18 décembre 2009, reçue le 18 décembre 2009, de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et du président de Réseau Ferré de France (RFF) et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Ouest de la ligne actuelle du RER E (EOLE),
- vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 9 décembre 2009,

après en avoir délibéré,

- considérant que le projet, visé par l'article 14 de la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, revêt un caractère d'intérêt national,
- considérant que les impacts sur l'environnement, en raison des enjeux hydrogéologiques et des contraintes liées à la pollution industrielle des sols sont significatifs,
- considérant que les impacts socio-économiques du projet sont importants, tant pour le

développement du Quartier Central des Affaires de Paris et du site de la Défense que pour celui des opérations d'intérêt national de Seine Aval et de Seine Arche,

**décide :****Article 1**

Le projet de prolongement de RER E (EOLE) à l'Ouest doit faire l'objet d'un débat public que la Commission nationale du débat public organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une Commission particulière.

**Article 2**

Les conditions de compatibilité du projet avec le projet Arc Express et le projet de réseau de transports publics du Grand Paris devront être explicitées dans le dossier du débat et à l'occasion du débat.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010/05 / EOLE/2  
Projet de prolongement  
du RER E à l'Ouest****La Commission nationale  
du débat public,**

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

après en avoir délibéré,

**décide :****Article unique**

M. Michel Gaillard est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010/06 / L11/1  
Projet de prolongement  
à l'Est de la ligne 11 du métro  
entre Mairie-des-Lilas  
et Rosny-Bois-Perrier****La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 21 décembre 2009, reçue le 28 décembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro, de la Mairie-des-Lilas à Rosny-Bois-Perrier,
- vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 9 décembre 2009,

après en avoir délibéré,

- considérant que ses enjeux et ses impacts sur le milieu urbain sont particulièrement importants,
- considérant toutefois qu'il n'apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens des dispositions susvisées du Code de l'environnement,

**mais**

- considérant qu'il convient, à l'occasion de la concertation, de présenter les conditions de compatibilité du prolongement de la ligne 11 du métro avec le projet Arc Express,

**décide:****Article 1**

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro.

**Article 2**

Il est recommandé au Syndicat des transports d'Île-de-France, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public,
- elle présentera les conditions de compatibilité du prolongement de la ligne 11 avec le projet Arc Express,
- elle fera une large place à l'information notamment par une publicité élargie, et à l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques,
- elle portera également sur les modalités de concertation après enquête publique et durant le chantier,
- elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010 / 07 / TMFF / 3**  
**Projet de terminal méthanier**  
**Fos Faster à Fos-sur-Mer**  
**(Bouches-du-Rhône)**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer sur le

domaine du Grand Port Maritime de Marseille,

- vu sa décision n°2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/64/TMFF/2 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

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

**décide:****Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de terminal méthanier Fos Faster :

- M. Gonzague Descroqs,
- Mme Sylvie Monnet.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010 / 08 / TMFT / 3**

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

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-3 et R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,
- vu la décision n°2009/63/TMFT/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/65/TMFT/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président

de la Commission particulière,

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

**décide:****Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin:

- M. Bernard Guedj,
- M. Georges Jais.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010 / 09 / ARCEX / 5**  
**Projet Arc Express**

**La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,
- vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2009,
- vu sa décision n°2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public, sa décision n°2009/52/ARCEX/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Jean-Luc Mathieu président de la Commission particulière et sa décision n°2009/70/ARCEX/4 du 2 décembre 2009 nommant des membres de la Commission particulière,

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

**décide:****Article unique**

De donner acte de la démission de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express de:

- Mme Reine-Claude Mader,
- Cheikh Oumar Ba.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/10/TTME/3****Projet de liaison Tram-Train entre Massy et Évry****La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,
- vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France en date du 11 juillet 2008 et le dossier joint concernant le projet de liaison Tram-Train entre Massy et Évry,
- vu sa décision n°2008/12/TTME/1 du 3 septembre 2008 recommandant une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,
- vu la lettre de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France en date du 17 octobre 2008 proposant la nomination de Mme Catherine Vourc'h comme garant de la concertation,
- vu sa décision n°2008/24/TTME/2 du 5 novembre 2008 donnant acte de la nomination de Mme Catherine Vourc'h en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation,
- vu la lettre de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France en date du 18 janvier 2010 et le compte-rendu de la concertation joint, approuvé par délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 9 décembre 2009,

après en avoir délibéré,

**décide:****Article unique**

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

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/11/T4/3****Projet de débranchement du Tram-Train T4 pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil****La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-3, R.121-4, R.121-5 et R.121-9,
- vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France en date du 9 juillet 2008 relative au dossier d'objectifs et de caractéristiques principales du débranchement du Tram-Train T4 pour desservir le plateau de Clichy-Montfermeil et aux modalités de la concertation préalable,
- vu l'avis du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) publié le 14 octobre 2008, précisant les caractéristiques du projet ainsi que les modalités de consultation du dossier d'objectifs et des caractéristiques principales,
- vu la délibération du conseil municipal de Livry-Gargan (Seine-Saint-Denis) en date du 10 avril 2008 autorisant le maire à saisir la Commission nationale du débat public dès que le projet de débranchement du Tram-Train sera rendu public,
- vu la lettre de saisine du maire de la commune de Livry-Gargan (Seine-Saint-Denis) en date du 25 novembre 2008, reçue le 25 novembre 2008,
- vu la lettre en date du

26 novembre 2008 de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France,

- vu sa décision n°2009/04/T4/1 du 7 janvier 2009 recommandant une concertation placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,
- vu la lettre en date du 20 janvier 2009 de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France sollicitant la désignation d'un garant,
- vu sa décision n°2009/27/T4/2 du 6 mai 2009 désignant M. Jean-Luc Mathieu en qualité de personnalité indépendante garant de la mise en œuvre de la concertation,
- vu la lettre de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France en date du 18 janvier 2010 et le compte-rendu de la concertation joint, approuvé par délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 9 décembre 2009,

après en avoir délibéré,

**décide:****Article unique**

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

Le président  
Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 3 MARS 2010****Décision n°2010/12/ARCEX/6****Projet Arc Express****La Commission nationale du débat public,**

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

directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express, – vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2009, – vu sa décision

n°2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/52/ARCEX/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Jean-Luc Mathieu président de la Commission particulière,

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

**décide:**

#### **Article unique**

De nommer membre de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express : – Mme Doris Yoba.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/13/TMFF/43**  
**Projet de terminal**  
**méthanier Fos Faster à**  
**Fos-sur-Mer**  
**(Bouches-du-Rhône)**

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7, – vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille, – vu sa décision n°2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision

n°2009/64/TMFF/2 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

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

**décide:**

#### **Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de terminal méthanier Fos Faster : – M. Olivier Ghebaldi, – M. Roger Peiffer.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/14/TMFT/4**

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

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-3 et R.121-7, – vu la lettre de saisine du directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin, – vu la décision n°2009/63/TMFT/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision

n°2009/65/TMFT/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

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

**décide:**

#### **Article unique**

De nommer membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin : – Melle Chloé Basville.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/15/PENLY/6**  
**Projet «Penly 3» réacteur**  
**de type EPR**

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7, – vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009 relatif au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type EPR, – vu sa décision n°2009/32/PENLY/1 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/33/PENLY/2 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 nommant M. Didier Houï, président de la Commission particulière, – vu la lettre en date du 16 février 2010 du président d'EDF transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de Monsieur Didier Houï, après en avoir délibéré,

**décide:**

#### **Article 1**

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve qu'un chapitre soit

consacré aux prises de position des Autorités de sûreté nucléaire allemande, britannique, finlandaise et française sur l'EPR ainsi qu'au retour d'expérience du chantier de Flamanville 3 et que le chapitre relatif à la maîtrise du projet développe selon les hypothèses d'organisation envisagées la question de la gouvernance et de la responsabilité de chacun des partenaires.

#### **Article 2**

Sous réserve que ces compléments d'information soient transmis à la Commission nationale avant le 16 mars 2010, le débat public aura lieu du 24 mars au 24 juillet 2010.

#### **Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

—

#### **Décision n°2010/16/LFRP/4 Projet de liaison ferroviaire « Roissy-Picardie »**

—

#### **La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 6 juillet 2009, reçue le 6 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet de liaison ferroviaire Roissy-Picardie,
- vu sa décision n°2009/41/LFRP/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/53/LFRP/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Claude Bernet président de la Commission particulière du débat public,
- vu la lettre en date du 15 février 2010 du président de Réseau Ferré de France transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,

sur proposition de M. Claude Bernet,  
après en avoir délibéré,

**décide:**

---

#### **Article 1**

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

---

#### **Article 2**

Le débat public aura lieu du 15 avril au 31 juillet 2010.

---

#### **Article 3**

Les modalités d'organisation du débat public sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

—

#### **Décision n°2010/17/LSA/2**

#### **Projet de liaison Sud d'Angers**

—

#### **La Commission nationale du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
- vu la délibération du 19 décembre 2007 du conseil général de Maine-et-Loire sur le projet de liaison Sud d'Angers publiée le 16 janvier 2008,
- vu la lettre de France Nature Environnement en date du 11 mars 2008, reçue le 13 mars 2008, demandant l'organisation d'un débat public sur ce projet,
- vu sa décision n°2008/05/LSA/1 du 14 mai 2008 décidant de ne pas organiser un débat public mais de recommander une concertation au conseil général de Maine-et-Loire,
- vu la délibération du 28 octobre 2009 du conseil général de Maine-et-Loire par laquelle il se dessaisit de la maîtrise d'ouvrage du projet et demande à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole de se substituer à lui,
- vu la délibération du 10 novembre 2009 du conseil de communauté déclarant l'intérêt communautaire

pour ce projet, décidant d'en assumer la maîtrise d'ouvrage et de saisir la Commission nationale du débat public,

- vu la lettre du président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole du 15 février 2010, reçue le 24 février 2010, informant la Commission du changement de maîtrise d'ouvrage et sollicitant l'organisation d'un débat public ou à défaut la définition des modalités de concertation avec la nomination, le cas échéant, d'un garant,

après en avoir délibéré,

- considérant que les raisons qui l'avaient conduite à ne pas organiser un débat public demeurent identiques,

**mais**

- considérant que le nouveau maître d'ouvrage sollicite que soient précisées les modalités de concertation,

**décide:**

---

#### **Article 1**

De confirmer qu'il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de liaison Sud d'Angers.

---

#### **Article 2**

De recommander à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes:

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- elle fera une large place à l'information et à l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques,
- elle portera également sur les

modalités de concertation durant le chantier,  
– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/18/LNMP/5**  
**Projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier - Perpignan. Désignation d'un tiers garant dans le cadre d'une Charte de la concertation territoriale**

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, et l'article R.121-9,  
– vu sa décision n°2008/13/LNMP/1 du 3 septembre 2008 sur le projet ferroviaire de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan après saisine de RFF décidant l'organisation d'un débat public,  
– vu le bilan publié par le président de la Commission nationale du débat public le 25 août 2009 et le compte-rendu publié par le président de la Commission particulière du débat public le 25 août 2009 sur le débat public concernant le projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan,  
– vu la décision du conseil d'administration de RFF du 26 novembre 2009 consécutive au débat public susvisé,  
– vu la lettre en date du 15 février 2010 du président de RFF sollicitant la désignation d'un tiers garant de la bonne mise en œuvre d'une démarche de concertation des acteurs et d'information du public, postérieure au débat public, dans le cadre d'une Charte de concertation territoriale,

**décide:**

**Article unique**

De confirmer la désignation par Réseau Ferré de France de M. Jean-Pierre Richer comme personnalité

indépendante garante de la bonne mise en œuvre de la démarche de concertation postérieure au débat public.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/19/PENLY/7**  
**Projet «Penly 3» réacteur de type EPR**

**La Commission nationale du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
– vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009 relatif au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type EPR,  
– vu sa décision n°2009/32/PENLY/1 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/33/PENLY/2 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 nommant M. Didier Houï, président de la Commission particulière,  
– vu la lettre en date du 16 février 2010 du président d'EDF transmettant le projet de dossier devant servir de base au débat public,  
– vu sa décision n°2010/15/PENLY/6 du 3 mars 2010 établissant que le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve qu'un chapitre soit consacré aux prises de position des Autorités de sûreté nucléaire allemande, britannique, finlandaise et française sur l'EPR ainsi qu'au retour d'expérience du chantier de Flamanville 3 et que le chapitre relatif à la maîtrise du projet développe selon les hypothèses d'organisation envisagées la question de la gouvernance et de la responsabilité de chacun des partenaires,  
– vu la lettre d'EDF en date du 12 mars 2010 transmettant

les modifications proposées pour compléter le dossier du maître d'ouvrage conformément aux réserves de la décision n°2010/15/PENLY/6 du 3 mars 2010,

sur proposition de Monsieur Didier Houï,  
après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

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

Le président  
Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 7 AVRIL 2010**

**Décision n°2010/20/RCEA/1**  
**Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN 79-RN 70 et RN 80) par création d'une section autoroutière à usage payant Montmarault (03) - Mâcon (71) - Chalon-sur-Saône (71)**

**La Commission nationale du débat public,**

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

- considérant que si la mise à 2x2 voies avec statut de route express a déjà été déclarée d'utilité publique, la modification des caractéristiques de la voie du statut de route express à celui d'autoroute par création d'une section autoroutière d'usage payant change la nature du projet initial et confère au projet d'accélération le caractère d'un nouveau projet,
- considérant que le projet revêt un caractère d'intérêt national, la Route Centre Europe Atlantique constituant la liaison transversale entre les ports de l'atlantique et la Région Rhône Alpes et la Suisse et qu'il constitue un axe structurant sur le plan de l'aménagement du territoire,
- considérant que les impacts du projet sont de nature à favoriser le développement économique des territoires desservis,
- considérant que les impacts du projet d'accélération peuvent aggraver les impacts prévus de la route express sur l'environnement,
- considérant les modifications envisagées du statut de l'infrastructure concernée et de ses modalités de financement,

**décide :**

**Article unique**

Le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre les autoroutes A6 et A71 par création d'une section autoroutière d'usage payant doit faire l'objet d'un débat public que la Commission a décidé d'organiser elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
Philippe Deslandes

–

**Décision n°2010/21/RCEA/2**  
**Projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la route Centre Europe Atlantique (RN 79-RN 70 et RN 80) par création d'une section autoroutière à usage payant Montmarault (03) - Mâcon (71) - Chalon-sur-Saône (71)**

–

**La Commission nationale du débat public**

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

après en avoir délibéré,

**décide :**

**Article unique**

De nommer Madame Claude Brévan présidente de la Commission particulière du débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre les autoroutes A6 et A71 par création d'une section autoroutière à usage payant

Le président  
Philippe Deslandes

–

**Décision n°2010/22/EOLE/3**  
**Projet de prolongement du RER E à l'Ouest**

–

**La Commission nationale du débat public**,

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

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

**décide :**

**Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet de prolongement du RER E à l'Ouest :

- M. Olivier Guérin,
- Mme Marie-Françoise Sevrain,
- M. Bruno de Trémiolles.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/23/2 CÔTES/4**  
**Projet de parc éolien en mer**  
**des Deux Côtes**

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
 – vu la lettre de saisine du président de la Compagnie du Vent en date du 24août 2009, reçue le 26août 2009, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer des Deux Côtes,  
 – vu sa décision n° 2009/50/2 côtes/1 du 7 octobre 2009 décident l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/57/2 côtes du 7 octobre 2009 nommant M. Philippe Marzolf président de la Commission particulière,  
 – vu le projet de dossier du débat proposé par le maître d'ouvrage,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article1**

La Commission nationale demande, pour considérer que le dossier est suffisamment complet pour être soumis au débat public, que soient présentés de façon précise le projet privilégié par le maître d'ouvrage, dès la saisine de la Commission, et les deux variantes étudiées. Il est par ailleurs demandé que le dossier explicite le fonctionnement d'un parc éolien en mer et le câblage électrique nécessaire à l'évacuation de l'énergie produite. Pour l'information du grand public, une présentation du fonctionnement d'une éolienne est souhaitée.

**Article2**

La Commission demande qu'un dossier ainsi complété et modifié lui soit présenté pour pouvoir se prononcer sur la suite de la procédure.

Le président  
 Philippe Deslandes

**Décision n°2010/24/ARCEX/7**  
**Projet Arc Express**

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
 – vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,  
 – vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 8 juillet 2009,  
 – vu sa décision n°2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décident l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/52/ARCEX/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Jean-Luc Mathieu président de la Commission particulière,  
 – vu la lettre en date du 26 mars 2010 de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France transmettant le projet de dossier du débat et précisant que le STIF veillera à expliciter, dès que les caractéristiques techniques et financières du projet de réseau de transport public du Grand Paris seront rendues publiques, les conditions de compatibilité des deux projets,

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

**décide:**

**Article unique**

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve qu'à l'occasion du débat les conditions de compatibilité avec le projet de réseau de transports public du Grand Paris soient explicitées pour la bonne information du public.

Le président  
 Philippe Deslandes

**Décision n°2010/25/ARCEX/8**  
**Projet Arc Express**

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

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

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

**décide:**

**Article unique**

De nommer M. Claude Agard membre de la Commission particulière du débat public sur le projet Arc Express.

Le président  
 Philippe Deslandes

**Décision n°2010/26/L11/2**  
**Projet de prolongement**  
**à l'Est de la ligne 11 du métro**  
**entre Mairie-des-Lilas**  
**et Rosny-Bois-Perrier**

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
 – vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France

(STIF) en date du 21 décembre 2009, reçue le 28 décembre 2009, et le dossier joint relatif au projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro, de la Mairie-des-Lilas à Rosny-Bois-Perrier,  
 – vu la délibération du conseil du Syndicat des transports d'Île-de-France du 9 décembre 2009,  
 – vu sa décision n° 2010/06/L11/1 du 3 février 2010 recommandant au Syndicat des transports d'Île-de-France d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant,  
 – vu la lettre en date du 17 mars 2010 de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France sollicitant la désignation d'un garant,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De désigner M. Jean-Pierre Tiffon en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de prolongement à l'Est de la ligne 11 du métro.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010/27 / LAML/2  
Projet d'aménagement  
des itinéraires routiers dépar-  
tementaux Ancenis-Saint-  
Philibert-de-Grand-Lieu (RD763  
et 117). Ancenis-Beaupréau-  
Cholet (RD 763 et 752)**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,  
 – vu la lettre en date du 1<sup>er</sup> octobre 2008 du président du conseil général de Loire-Atlantique et du président du conseil général de Maine-et-Loire et le dossier joint,  
 – vu sa décision n° 2008/28/

LAML/1 du 3 décembre 2008 recommandant au conseils généraux de Loire-Atlantique et de Maine-et-Loire d'ouvrir une concertation menée sous l'égide d'une personnalité indépendante,  
 – vu la lettre en date du 9 mars 2010 du président du conseil général de Loire-Atlantique et celle du 6 avril 2010 du président du conseil général de Maine-et-Loire transmettant les comptes-rendus de la concertation qui s'est tenue du 24 août au 14 septembre 2009,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De donner acte aux présidents du conseil général de Loire-Atlantique et du conseil général de Maine-et-Loire de leurs comptes-rendus de la concertation qu'ils ont adressés à la Commission nationale. Les comptes-rendus seront rendus publics et joints aux dossiers d'enquête publique.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010/28 / TMFT/5  
Projet de construction  
d'un nouveau réservoir  
et d'un nouvel appontement  
en vue de prolonger  
l'exploitation du terminal  
méthanier de Fos Tonkin**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-3 et R.121-7,  
 – vu la lettre de saisine du directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,  
 – vu la décision n° 2009/63/

TMFT/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/65/ TMFT/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

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

**décide:**

**Article unique**

De nommer membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin:  
 – M. Michel Steiner.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010/29 / 2 CÔTES/5**

**Projet de parc éolien en mer  
des Deux Côtes**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
 – vu la lettre de saisine du président de la Compagnie du Vent en date du 24 août 2009, reçue le 26 août 2009, et le dossier joint relatif au projet de parc éolien en mer des Deux Côtes,  
 – vu sa décision n° 2009/50/2 côtes/1 du 7 octobre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n° 2009/57/2 côtes du 7 octobre 2009 nommant M. Philippe Marzolf président de la Commission particulière,  
 – vu le projet de dossier du débat proposé par le maître d'ouvrage,  
 – vu la lettre du président de la Compagnie du vent transmettant les modifications proposées pour modifier le dossier du maître d'ouvrage conformément

aux observations de la décision n°2010/23/2 côtes/4 du 7 avril 2010, sur proposition de M. Philippe Marzolf, après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

Le dossier du maître d'ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public. Les modalités du débat ont été approuvées. Le débat public aura lieu du 28 avril 2010 au 10 septembre 2010 (suspension du 13 au 30 août).

Le président  
Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 5 MAI 2010**

**Décision n°2010/30/ISUD/1  
Projet d'interconnexion Sud  
des lignes à grande  
vitesse en Île-de-France**

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du président de Réseau Ferré de France en date du 30 mars 2010, reçue le 31 mars 2010, et le dossier joint relatif au projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France,

après en avoir délibéré,

- considérant que le projet, inscrit dans la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement, revêt un caractère d'intérêt national car il tend à développer et à améliorer les déplacements province-province et à développer l'intermodalité air - fer en facilitant l'accessibilité aux aéroports d'Orly et de Roissy,

- considérant que les enjeux socio-économiques sont importants pour le développement du pôle d'Orly et l'amélioration du fonctionnement du réseau express régional,
- considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, la zone envisagée comprenant plusieurs espaces à forts enjeux environnementaux et des secteurs fortement urbanisés,

**décide:**

**Article unique**

Le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/31/COND/1**

**Projet de création  
du campus Condorcet**

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,
- vu la lettre de saisine du président de la Fondation de coopération scientifique Campus Condorcet en date du 15 mars 2010, reçue le 18 mars 2010, et le dossier joint relatif à un projet de création d'un campus universitaire sur les sites d'Aubervilliers (93) et de Paris (Porte-de-la-Chapelle),

après en avoir délibéré,

- considérant que le projet est d'intérêt majeur pour le rayonnement international de l'école française des sciences humaines et revêt de ce fait un caractère d'intérêt national,
- considérant toutefois que

les enjeux socio-économiques et l'impact sur l'environnement du projet ne sont pas significatifs,

**décide:**

**Article 1**

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de création du campus universitaire Condorcet.

**Article 2**

Il est recommandé à la Fondation de Coopération scientifique Campus Condorcet, maître d'ouvrage, d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

- elle sera menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission désignera et qui, en veillant au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et en favorisant l'expression du public, en sera le garant,
- elle fera une large place à l'information et à l'expression de la population,
- elle portera également sur les modalités de concertation, durant le chantier,
- elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/32/RCEA/3**

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

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre du ministre d'État, ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer et du secrétaire d'État

chargé des Transports en date du 15 février 2010, reçue le 17 février 2010, et le dossier joint relatif au projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre l'autoroute A6 et l'autoroute A71 sur l'itinéraire Montmarault-Paray-le-Monial-Mâcon et Paray-le-Monial-Chalon-sur-Saône par création d'une section autoroutière à usage payant,

– vu sa décision n°2010/20/RCEA/1 du 7 avril 2010 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°210/21/RCEA/2 du 7 avril 2010 nommant Mme Claude Brévan présidente de la Commission particulière,

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

**décide:**

**Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'accélération de la mise à 2x2 voies de la Route Centre Europe Atlantique entre les autoroutes A6 et A71 par création d'une section autoroutière à usage payant :

- Mme Martine Lehmans-Lafon,
- M. Jean-Yves Audouin,
- M. Jean-Louis Cherel,
- M. Denis Viala.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/33/TMFF/5  
Projet de terminal méthanier  
Fos Faster à Fos-sur-Mer  
(Bouches-du-Rhône)**

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre

2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,

– vu sa décision n°2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

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

**décide:**

**Article unique**

De nommer M. Gérard Bellan membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de terminal méthanier Fos Faster.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/34/TMFF/6  
Projet de terminal méthanier  
Fos Faster à Fos-sur-Mer  
(Bouches-du-Rhône)**

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,
- vu sa décision n°2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

– vu la lettre en date du 3 mai 2010 du directeur France de Fos Faster LNG Terminal SAS transmettant le projet de dossier du débat,

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

**décide:**

**Article unique**

De considérer le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n°2010/35/TMFT/5**

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

**La Commission nationale  
du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-3 et R.121-7,
- vu la lettre de saisine du directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,
- vu sa décision n°2009/63/TMFT/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/65/TMFT/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,
- vu la lettre en date du 29 avril 2010 du directeur général d'ELENGY transmettant le projet de dossier du débat,

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

**décide:****Article unique**

De considérer le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2010/36/PENLY/8**  
**Projet «Penly 3» réacteur de type EPR**

**La Commission nationale du débat public,**

— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,  
— vu la lettre de saisine du président d'EDF datée du 28 mai 2009 relatif au projet de construction d'une troisième unité de production électronucléaire sur le site de Penly (Seine-Maritime), basé sur un réacteur à eau pressurisée de type EPR,  
— vu sa décision n°2009/32/PENLY/1 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/33/PENLY/2 du 1<sup>er</sup> juillet 2009 nommant M. Didier Houï, président de la Commission particulière,  
— vu ses décisions n°2010/15/PENLY/6 du 3 mars 2010 et n°2010/19/PENLY/7 du 12 mars 2010 relatives au dossier du débat et aux modalités d'organisation du débat public,  
— vu la lettre en date du 28 avril de M. Didier HOUÏ président de la Commission particulière transmettant avec avis favorable la demande d'expertise complémentaire indépendante formulée par la Fédération française des associations de protection de la nature et de l'environnement (FNE) et portant sur l'identification des politiques énergétiques alternatives au projet PENLY 3 et sur le contenu en gaz à effet de serre de l'électricité consommée en France,

sur proposition de Monsieur Didier Houï, après en avoir délibéré,

**décide:****Article unique**

De faire procéder à une expertise complémentaire sur l'identification des politiques énergétiques alternatives au projet Penly 3 et sur le contenu en gaz à effet de serre de l'électricité consommée en France.

Le président  
Philippe Deslandes

**SÉANCE DU 2 JUIN 2010**

—

**Décision n°2010/37/MAYO/1**  
**Projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte**

**La Commission nationale du débat public,**

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

après en avoir délibéré,

— considérant que le projet, permettant une liaison directe avec la métropole, constitue un élément essentiel de dispositif de continuité territoriale et revêt de ce fait un caractère d'intérêt national,  
— considérant que les enjeux socio-économiques sont importants, le désenclavement de Mayotte

devant favoriser le développement de ses activités économiques, notamment dans le domaine du tourisme,

— considérant que les impacts du projet sur l'environnement sont significatifs, en raison de la très grande richesse floristique et faunistique du secteur concerné et des effets des remblais sur le fonctionnement du milieu récifal et du lagon,

**décide:****Article unique**

Le projet de réalisation d'une piste longue adaptée aux vols long-courriers à Mayotte doit faire l'objet d'un débat public que la Commission organisera elle-même et dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Le président  
Philippe Deslandes

—

**Décision n°2010/38/ARENA/1**  
**Projet de création d'un stade multifonctionnel à Nanterre (Hauts-de-Seine)**

**La Commission nationale du débat public,**

— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et ses articles R.121-7 et R.121-9,  
— vu la lettre de saisine du maire de Nanterre en date du 22 avril 2010, reçue le 26 avril 2010, relatif au projet de création d'un stade multifonctionnel à Nanterre dénommé stade ARENA 92, après publication du projet,  
— vu la délibération en date du 30 mars 2010 du conseil municipal de la ville de Nanterre,  
— vu la lettre conjointe de la société OVALTO investissement et de l'Établissement public d'aménagement Seine Arche en date du 5 mai 2010 et le dossier de saisine joint relatif au projet stade ARENA 92,

après en avoir délibéré,

– considérant que le projet ne présente pas un caractère d'intérêt national au sens des dispositions du Code de l'environnement,

mais

– considérant que les enjeux et impacts du projet sur le milieu urbain sont particulièrement importants,

– considérant que la desserte du site doit être appréciée dans le cadre des débats publics sur les projets Arc Express, EOLE, réseau de transport public du Grand Paris,

**décide:**

#### **Article 1**

Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de création d'un stade multifonctionnel à Nanterre.

#### **Article 2**

Il est recommandé à la Société OVALTO investissement et à l'Établissement public d'aménagement Seine Arche (EPASA), d'ouvrir une concertation selon les modalités suivantes :

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

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

– elle portera sur les conditions de desserte du stade en liaison avec les débats publics sur les projets de réseaux de transport public d'Arc Express, EOLE et Grand Paris,

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

– elle fera l'objet d'un compte-rendu à la Commission nationale.

Le président  
Philippe Deslandes

#### **Décision n°2010/39/TMFF/7**

#### **Projet de terminal méthanier Fos Faster à Fos-sur-Mer (Bouches-du-Rhône)**

#### **La Commission nationale du débat public,**

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

– vu la lettre de saisine du directeur de la société Fos Faster LNG Terminal SAS en date du 7 octobre 2009, reçue le 7 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un terminal méthanier à Fos-sur-Mer sur le domaine du Grand Port Maritime de Marseille,

– vu sa décision n°2009/62/TMFF/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/64/TMFF/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

– vu sa décision n°2010/34/TMFF/6 du 5 mai 2010 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public,

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

**décide:**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Le débat public aura lieu du 6 septembre 2010 au 17 décembre 2010.

#### **Article 2**

Les modalités d'organisation du débat sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

#### **Décision n°2010/40/TMFT/6**

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

#### **La Commission nationale du débat public,**

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

– vu la lettre de saisine du directeur général de la société ELENGY en date du 26 octobre 2009, et le dossier joint relatif au projet de construction d'un nouveau réservoir et d'un nouvel appontement dans le but de prolonger l'exploitation du terminal méthanier de Fos Tonkin,

– vu sa décision n°2009/63/TMFT/1 du 2 décembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public et sa décision n°2009/65/TMFT/2 du 2 décembre 2009 nommant M. Antoine Dubout président de la Commission particulière,

– vu sa décision n°2010/35/TMFT/5 du 5 mai 2010 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public,

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

**décide:**

#### **Article 1<sup>er</sup>**

Le débat public aura lieu du 6 septembre 2010 au 17 décembre 2010.

#### **Article 2**

Les modalités d'organisation du débat sont approuvées.

Le président  
Philippe Deslandes

–

**Décision n°2010/41/ISUD/2**  
**Projet d'interconnexion Sud**  
**des lignes à grande vitesse**  
**en Île-de-France**

–

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

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

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De nommer Monsieur François Perdrizet président de la Commission particulière du débat public sur le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France.

Le président  
 Philippe Deslandes

–

**Décision n°2010/42/ISUD/3**  
**Projet d'interconnexion Sud**  
**des lignes à grande vitesse**  
**en Île-de-France**

–

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

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

et sa décision n°2010/41/ISUD/2 du 2 juin 2010 nommant M. François Perdrizet président de la Commission particulière du débat public,

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

**décide:**

**Article unique**

De nommer membres de la Commission particulière du débat public sur le projet d'interconnexion Sud des lignes à grande vitesse en Île-de-France:

- Mme Michelle Tilmont,
- Mme Camille Saisset,
- M. Olivier Klein.

Le président  
 Philippe Deslandes

–

**Décision n°2010/43/ARCEX/9**  
**Projet Arc Express**

–

**La Commission nationale**  
**du débat public,**

- vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-7,
- vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) en date du 9 juillet 2009, reçue le 9 juillet 2009, et le dossier joint relatif au projet Arc Express,
- vu sa décision n°2009/42/ARCEX/1 du 2 septembre 2009 décidant l'organisation d'un débat public,
- sa décision n°2009/52/ARCEX/2 du 7 octobre 2009 nommant M. Jean-Luc Mathieu président de la Commission particulière et sa décision n°2009/24/ARCEX/7 du 7 avril 2010 considérant le dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet pour être soumis au débat public, sous réserve qu'à l'occasion du débat les conditions de compatibilité avec le projet de réseau de transport public du Grand Paris soient explicitées pour la bonne information du public,

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

– considérant que la Commission nationale doit se prononcer sur le calendrier et les modalités d'organisation du débat public dans les deux mois qui suivent sa décision sur le caractère suffisamment complet du dossier du maître d'ouvrage pour être soumis au débat, sous peine d'être réputée avoir renoncé à organiser le débat,

– considérant néanmoins l'intention manifeste du législateur, exprimée dans la loi sur le Grand Paris votée par l'Assemblée nationale le 26 ami 2010 et le Sénat le 27 mai 2010 mais non encore promulguée, que les deux débats sur Arc Express et le Grand Paris soient lancés conjointement dans un délai de quatre mois après promulgation de la loi,

**décide:**

**Article 1**

Le débat public sur le projet Arc Express aura lieu du 1<sup>er</sup> octobre 2010 au 1<sup>er</sup> février 2011.

**Article 2**

Ce calendrier est susceptible d'être modifié en fonction des dispositions de la loi sur le Grand Paris une fois promulguée.

Le président  
 Philippe Deslandes

—

**Décision n°2010/44/COND/2**  
**Projet de création du campus Condorcet**

—

**La Commission nationale du débat public,**

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

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De désigner M. Claude Guillerme en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de création du campus universitaire Condorcet sur les sites d'Aubervilliers (93) et Paris (Porte-de-la-Chapelle).

Le président  
 Philippe Deslandes

—

**Décision n°2010/45/LSA/3**  
**Projet de liaison Sud d'Angers**

—

**La Commission nationale du débat public,**

— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-9,  
 — vu la délibération du 19 décembre 2007 du conseil général de Maine-et-Loire sur le projet de liaison Sud d'Angers publiée le 16 janvier 2008,

— vu la lettre de France Nature Environnement en date du 11 mars 2008, reçue le 13 mars 2008, demandant l'organisation d'un débat public sur ce projet,  
 — vu sa décision n°2008/05/LSA/1 du 14 mai 2008 décidant de ne pas organiser un débat public mais de recommander une concertation au conseil général de Maine-et-Loire,  
 — vu la délibération du 28 octobre 2009 du conseil général de Maine-et-Loire par laquelle il se dessaisit de la maîtrise d'ouvrage du projet et demande à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole de se substituer à lui,  
 — vu la délibération du 10 novembre 2009 du conseil de communauté déclarant l'intérêt communautaire pour ce projet, décidant d'en assumer la maîtrise d'ouvrage et de saisir la Commission nationale du débat public,

— vu la lettre du président de la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole du 15 février 2010, reçue le 24 février 2010, informant la Commission du changement de maîtrise d'ouvrage et sollicitant l'organisation d'un débat public ou à défaut la définition des modalités de concertation avec la nomination, le cas échéant, d'un garant,  
 — vu sa décision n°2010/17/LSA/2 du 3 mars 2010 confirmant qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public mais recommandant une concertation à la Communauté d'agglomération Angers Loire Métropole,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

De désigner M. Pierre-Gérard Merlette en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de liaison Sud d'Angers.

Le président  
 Philippe Deslandes

—

**Décision n°2010/46/RTPGP/1**  
**Projet de réseau de transport public du Grand Paris**

—

**La Commission nationale du débat public,**

— vu l'article 3 de la loi du Grand Paris définitivement votée par l'Assemblée nationale le 26 mai 2010 et le Sénat le 27 mai 2010,

après en avoir délibéré,

**décide:**

**Article unique**

Monsieur François Leblond, est nommé président de la Commission particulière du débat public sur le projet de réseau de transport public du Grand Paris, à compter du jour de promulgation de la loi.

Le président  
 Philippe Deslandes

—

**Décision n°2010/47/PEM/1**  
**Projet de parcs éoliens en mer**

—

**La Commission nationale du débat public,**

— vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants et son article R.121-10,

après en avoir délibéré,

— considérant que la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité, pour la période 2009-2020, retient l'objectif d'une production de 6000 MW par des parcs éoliens en mer,  
 — considérant qu'un appel à projets de parcs éoliens en mer sera prochainement lancé, une fois les zones propices au développement de l'éolien en mer définies pour chacune des façades maritimes,  
 — considérant que ces projets sont susceptibles de faire l'objet, pour chacun d'eux, d'un débat public,  
 — considérant qu'un même questionnement sur l'opportunité et les objectifs devrait faire l'objet d'un débat public portant sur des

options générales pour chaque façade maritime, les caractéristiques principales de chaque projet faisant alors l'objet d'une concertation,

**décide:**

**Article unique**

D'appeler l'attention du ministre d'État, ministre de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer sur l'intérêt qu'il y aurait d'organiser, une fois les zones propices définies, un débat public portant sur des options générales sur le développement de l'éolien offshore pour chaque façade maritime.

Le président  
Philippe Deslandes

veiller au bon déroulement de la concertation, à la qualité et à la sincérité des informations diffusées et à favoriser l'expression du public,

**décide:**

**Article unique**

De désigner Monsieur Patrick Legrand en qualité de personnalité indépendante garante de la mise en œuvre de la concertation sur le projet de raccordement de la Corse au gazoduc GALSI.

Le président  
Philippe Deslandes

**Décision n° 2010 / 48 / GALSI / 1**

**Projet de raccordement  
de la Corse au gazoduc GALSI**

**La Commission nationale  
du débat public,**

– vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,  
– vu la lettre en date du 31 mai 2010 du directeur général de la société GRTgaz relative au projet de raccordement de la Corse en gaz naturel à partir du gazoduc GALSI prévu pour relier l'Algérie à l'Italie et sollicitant l'appui de la Commission nationale pour garantir la qualité de la concertation qu'il souhaite engager bien que ce projet, par ses dimensions, ne relève ni d'une saisine obligatoire ni d'une obligation de publication,

après en avoir délibéré,

– considérant que la Commission nationale a également pour mission d'émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer avec le public,  
– considérant qu'un garant désigné par elle est de nature à

# 2 / Décisions des maîtres d'ouvrage

## Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

### Décision du conseil d'administration de Réseau Ferré de France

#### Le 26 novembre 2009

– vu le Code de l'environnement, notamment son article L.121-13;

– vu le décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment ses articles 11 et 12;

– vu la décision n°2008-13 du 3 septembre 2008 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de création d'une Ligne Nouvelle de Montpellier à Perpignan devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une Commission particulière du débat public;

– vu le compte-rendu du débat public présenté par le président de la Commission particulière du débat public du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan le 25 août 2009;

– vu le bilan du débat public du projet de Ligne Nouvelle-Montpellier-Perpignan établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 25 août 2009.

#### Considérant que:

– la qualité du débat public et la diversité des opinions exprimées ont permis de recueillir l'ensemble

des points de vue en présence; – le débat public a très largement confirmé l'opportunité du projet ainsi que le bien-fondé de ses principaux objectifs et fonctionnalités, à savoir:

- répondre durablement à la demande croissante de déplacements fret et voyageurs, qu'elle soit européenne, nationale ou locale;
- en développant un doublet de ligne ferroviaire à grande capacité et haute qualité de service pour tous les types de trains (trains aptes à la grande vitesse, régionaux et de fret);
- en assurant la continuité de l'itinéraire à grande vitesse d'intérêt européen (dernière section française du projet prioritaire n°3 des réseaux transeuropéens de transports par la façade méditerranéenne) et national;
- en assurant la continuité de l'itinéraire fret d'intérêt européen (corridor D-ERTMS et 6-RNE) et national (axe à dominante fret);
- en diffusant l'effet grande vitesse à l'ensemble des territoires languedociens et roussillonnais à l'aide de gares maillées avec le réseau ferroviaire régional et connectées aux réseaux de transport en commun;
- en permettant le développement des transports régionaux et périurbains;
- favoriser un aménagement durable du territoire en participant au rapprochement des métropoles régionales;
- en contribuant efficacement à la lutte contre l'effet de serre,

en autorisant un report modal important,

- en permettant le développement de tous les types de trains à long terme, en accompagnant la modernisation du réseau régional existant,
- en respectant la qualité de vie et le patrimoine de la région (bruit, paysages, activités agricoles et notamment viticoles)
- en garantissant la maîtrise des risques environnementaux, en particulier dans les zones sensibles au risque d'inondation,
- en préservant la biodiversité exceptionnelle de la région et en inscrivant harmonieusement le projet dans les corridors écologiques.
- le débat public a fait ressortir une large adhésion au couloir de passage dit « plaine littorale », entre Montpellier et Narbonne et que le couloir proposé entre Narbonne et Perpignan, dit « Corbières littorales », n'a pas été remis en cause;
- le projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan s'inscrit dans la continuité du projet de Contournement de Nîmes et de Montpellier, et figure dans le programme prévisionnel de 2 000 km de lignes nouvelles défini dans la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement;
- il convient de veiller à l'articulation du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan avec les études en cours sur l'axe Toulouse-Narbonne;
- le débat public a démontré la nécessité d'anticiper la réflexion sur les principes de desserte et d'aménagement du territoire à l'horizon du projet, sans pour autant retarder le processus d'études;
- le débat public a souligné la nécessité d'élaborer un projet finançable par l'ensemble des partenaires, gage de sa réalisation à l'horizon 2020;

**décide:**

- de poursuivre les études relatives à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan sous l'égide d'un comité de pilotage associant notamment l'État et les collectivités territoriales participant au financement de ces études, selon les modalités qu'il aura définies;
- d'inscrire ce projet dans une vision évolutive du réseau qui permette, via un doublet de ligne, le développement de la grande vitesse, du transport régional de voyageurs et du fret;
- de poursuivre les études sur la base d'un projet de ligne nouvelle de Montpellier à Perpignan:
  - qui s'inscrit dans le couloir de passage dit « plaine littorale » entre Montpellier et Narbonne, et dans le couloir « Corbières littorales » proposé entre Narbonne et Perpignan,
  - apte à la grande vitesse ferroviaire sur l'intégralité de son linéaire,
  - en capacité d'accueillir des circulations mixtes de Montpellier à Perpignan sur les sections les plus circulées, en tenant compte des enjeux d'insertion environnementale et d'économie globale du projet,
  - exemplaire en matière d'insertion paysagère, de respect de la biodiversité et de maîtrise des risques environnementaux;
- de conduire ce projet en cohérence avec la réalisation du Contournement de Nîmes et de Montpellier et l'avancée des études sur l'axe Toulouse-Narbonne;
- de poursuivre les études sur les gares et dessertes régionales
  - en permettant la desserte de l'agglomération de Montpellier par une gare nouvelle dès la mise en service du Contournement de Nîmes et de Montpellier,
  - en engageant les études

et concertations nécessaires à la construction d'une nouvelle gare pour l'agglomération de Nîmes sur la commune de Manduel,

- en examinant l'opportunité de gares nouvelles pour la desserte de Béziers et Narbonne et, le cas échéant, leur localisation et leur horizon de réalisation, complémentairement aux aménagements en gares existantes,
- en privilégiant la desserte de Perpignan par la gare actuelle.

– de lancer les études préalables à la déclaration d'utilité publique, en déployant parallèlement un dispositif d'information et de dialogue sur l'avancement du projet adapté aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu'il s'agisse des partenaires co-financeurs du projet, des services de l'Etat, des collectivités territoriales, des organisations socioprofessionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP de veiller au respect de la participation des acteurs à ce processus.

### Projet ERIDAN - canalisation de transport de gaz naturel

#### – Décision du directeur général de GRTgaz

##### Le 25 mars 2010

- vu la décision du 5 novembre 2008 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet ERIDAN de GRTgaz,
- vu le compte-rendu publié par la Commission particulière du débat public le 5 janvier 2010,

##### et

- vu le bilan publié par la Commission nationale du débat public le 5 janvier 2010.

### I. MOTIFS

#### Sur le développement du réseau de transport français de gaz naturel

En tenant compte des projets de développement des points d'entrée et de sortie du gaz naturel en France dans le sud du pays, et plus particulièrement :

- des projets de terminaux méthaniers dans la zone industrialo-portuaire de Fos-sur-Mer,
- des projets d'interconnexion des réseaux de transport de gaz naturel espagnols et français par les Pyrénées,

GRTgaz étudie régulièrement les évolutions à apporter à son réseau de transport pour accompagner ces développements.

GRTgaz s'inscrit ainsi dans une démarche d'ensemble, à l'échelle européenne, visant à :

- sécuriser les approvisionnements énergétiques en ouvrant de nouvelles voies pour l'arrivée et le transport du gaz naturel,
- favoriser l'exercice de la concurrence sur le marché du gaz naturel pour offrir aux consommateurs une énergie aux meilleures conditions.

Le projet ERIDAN répond pleinement à ces objectifs, dans le Sud-Est français, sur un axe Sud-Nord, entre deux des principaux nœuds du réseau de transport français de gaz naturel (Saint-Martin-de-Crau, dans les Bouches du Rhône, et Saint-Avit dans la Drôme).

#### Sur le débat public

Le débat public organisé du 11 juin 2009 au 7 novembre 2009 a permis l'expression d'une pluralité de points de vue sur le projet.

Il a, notamment, mis en évidence les points suivants :

- «une opportunité généralement reconnue»<sup>1</sup> tout en relevant un certain étonnement qu'une telle infrastructure soit à l'ordre du jour dans le contexte climato-énergétique actuel,
- un sentiment de saturation face à la multiplication des grands aménagements dans la Vallée du Rhône, conduisant à des demandes d'optimisation de l'espace disponible,
- la question de la hiérarchisation des espaces urbanisés, naturels, cultivés pour déterminer le tracé,
- des interrogations et des demandes de garanties sur l'après-débat public, notamment en matière de concertation,
- des interrogations et des demandes de garanties sur l'après-chantier pour:
  - les compensations,
  - les impacts résiduels,
  - les conditions d'exploitation des ouvrages construits,
- un questionnement sur les impacts positifs du projet au plan local.

### Sur la recherche de tracés

Différentes études ont été menées, depuis 2007, pour élaborer progressivement, et dans la concertation, un tracé qui respectera au mieux les spécificités et les enjeux des territoires concernés, tout en répondant aux performances attendues pour transporter le gaz naturel, notamment en matière de sécurité.

Un itinéraire direct, au plus près de la canalisation de transport de gaz naturel déjà existante entre Saint-Martin-de-Crau et Saint-Avit, *l'Artère du Rhône*, a été étudié. Sur près de 40 % de sa longueur, dans sa partie nord, le fuseau d'étude proposé au débat public longe *l'Artère du Rhône*. Dans la partie sud de ce fuseau d'étude, l'urbanisation au droit du bassin de

vie avignonnais, en plein développement, n'a pas permis de rester sur cet itinéraire direct. En effet, notre volonté de conserver un niveau de sécurité maximum autour du réseau de transport, confortée par la réglementation en vigueur, nous conduit à rechercher des tracés aussi éloignés que possible des zones les plus densément peuplées, urbanisées ou destinées à l'être.

L'utilisation d'autres canalisations de transport d'énergie, déjà existantes sur cet axe, solution évoquée dans le cadre du débat public, a également été étudiée : aucune ne présente les caractéristiques recherchées, notamment en terme de capacité de transport.

Une solution de passage dans le lit du Rhône, autre suggestion faite dans le cadre du débat public, a aussi été examinée : les aménagements du Rhône ainsi que les caractéristiques géotechniques du fleuve ne permettent pas de retenir cette voie.

Enfin, une autre alternative de tracé évoquée lors du débat, à savoir la proximité avec les infrastructures linéaires existantes (Ligne ferroviaire à Grande Vitesse, autoroute, canaux du Rhône, Chemin de halage), a soulevé des réactions contradictoires.

Pour certains, cette proximité permettrait de concentrer l'occupation de l'espace par les grandes infrastructures.

Pour d'autres, il est préférable de bien séparer ces infrastructures pour, à la fois répartir leurs impacts et ne pas fragiliser les moyens de transport du pays en concentrant ces moyens de transport au même endroit.

Néanmoins, cette alternative est examinée. Cependant, compte-

tenu des aménagements qui sont implantés le long de ces infrastructures (gares SNCF, aires de repos sur les autoroutes, barrages hydroélectriques sur le Rhône, etc.), et aussi de l'urbanisation voisine, la proximité avec le gazoduc n'est envisageable que par tronçon. Tous ces tronçons devront être raccordables entre eux pour constituer le linéaire total de la canalisation projetée. De plus, cette proximité appellera des dispositions constructives bien spécifiques pour assurer le niveau de sécurité requis.

### II. DÉCISION

En date du 25 mars 2010, le directeur général de GRTgaz,

**(a) Prenant acte du bilan et du compte-rendu du débat public,**

**(b) Décide :**

– de poursuivre les études du projet ERIDAN nécessaires à la constitution des dossiers de demande d'autorisations administratives pour construire et exploiter les ouvrages projetés.

Ces études prennent en compte la **modification du fuseau d'étude** issue du débat public. C'est dans ce fuseau que sera recherché le tracé de la canalisation.

Les études correspondantes seront mises à la disposition du public lors de l'enquête publique qui sera organisée sur le projet.

Elles préciseront notamment :

- le tracé,
- l'analyse des différents impacts du projet dans le cadre de l'étude d'impact réglementaire,

et

- l'analyse des risques dans le cadre de l'étude de sécurité réglementaire.

1. Extrait du Bilan de la CNDP - page 10/11

- Ainsi que
- de poursuivre sa démarche de concertation avec les acteurs du projet,
- d'inscrire le projet ERIDAN dans une démarche visant à optimiser l'aménagement du territoire sollicité, en favorisant les synergies avec les projets structurants portés par les collectivités territoriales concernées par le tracé,
- de mettre à disposition du public, notamment sur le site internet du projet, les informations sur l'avancement du projet et les décisions prises,
- d'élaborer une *Charte pour un projet durable*, qui présentera les mesures qui seront mises en œuvre par GRtgaz pour la suite du projet, en écho au débat public.

## Projet « Port de Calais 2015 »

### Décision de la Région Nord-Pas-de-Calais

#### Les 21 et 22 avril 2010

- vu l'ensemble des décisions budgétaires de l'exercice 2010, adoptées jusqu'à ce jour,
- vu le Code de l'environnement,
- vu le Code des ports maritimes,
- vu la loi d'orientation des transports intérieurs,
- vu la délibération n° 20081205, du 26 juin 2008 sollicitant l'Etat pour le transfert d'une parcelle de son domaine public maritime naturel d'environ 200 ha à la Région,
- Vu la délibération n° 20081206, du 26 juin 2008 relative à la saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP) pour le projet d'extension et de développement du port de Calais,
- vu le bilan du débat public relatif au projet « Calais Port 2015 » publié par la Commission nationale du débat public (CNDP),
- considérant les compétences de la Région en tant que propriétaire et autorité portuaire du port de Calais,

### décide:

- de poursuivre le projet « Calais Port 2015 » en sa qualité de personne publique responsable du projet, sur la base des préconisations du débat public organisé du 11 septembre au 24 novembre 2009;

### autorise:

- Le président du conseil régional, d'une part, à signer tous les actes administratifs, juridiques et financiers et, d'autre part, à lancer toutes les procédures réglementaires et les concertations nécessaires à la préparation du dossier d'enquête publique en exécution de la présente délibération.

Daniel Percheron  
président du conseil régional

## Options générales en matière de développement et de régulation des nanotechnologies

### Communication au Conseil des Ministres

#### Le 12 mai 2010

L'association du public à la prise de décision: les enseignements à tirer du débat public sur les nanotechnologies

La secrétaire d'Etat chargée de l'Écologie a présenté, en introduction à un débat sur l'association du public à la prise de décision, les enseignements à tirer du débat public sur les nanotechnologies. L'engagement de tenir un débat public sur les conditions de développement et de régulation des nanotechnologies, est une des conclusions du Grenelle de l'environnement. La Commission nationale du débat public a donc été saisie le 23 février 2009, en vue de l'organisation d'un tel débat.

Il s'est tenu entre le 15 octobre 2009 et le 24 février 2010 et la Commission en a rendu public le bilan le 13 avril.

Il a permis de recevoir de manière très large des contributions et avis émanant de tous les secteurs de la société, sur l'ensemble des aspects concernant le développement de ces technologies. Le public a pu exprimer ses attentes en termes d'informations, de transparence et de dialogue dans la durée sur les nanotechnologies et leurs applications: demande d'indications précises à l'attention des consommateurs et des travailleurs en contact avec des nanomatériaux; besoin d'outils de mesure et d'études de toxicologie et d'éco-toxicologie; nécessité de tenir compte de l'impact qu'auraient les progrès technologiques liés aux nanotechnologies sur la vie privée des personnes ainsi que sur des questions d'éthique.

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.

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

### Décision du SYCTOM

#### Le 12 mai 2010

- vu l'arrêté interpréfectoral du 16 mai 1984, portant création du SYCTOM et approbation de ses statuts, modifié successivement par les arrêtés interpréfectoraux n°85-621 du 25 septembre 1985,

n°98-978 du 25 septembre 1998 et n°2004-162-3 du 10 juin 2004,

- vu les statuts du SYCTOM en date du 6 juillet 2004,
- vu les articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16 du Code de l'environnement,
- vu la Directive cadre européenne 2008/98/CE du 19 novembre 2008 relative aux déchets,
- vu la loi n°2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,
- vu le Plan régional d'élimination des déchets ménagers et assimilés adopté le 26 novembre 2009 par le conseil régional d'Île-de-France,
- vu la délibération du Comité syndical du SYCTOM n°C 2089 (04-a1) du 17 décembre 2008, portant saisine de la Commission nationale du débat public, relativement au projet de reconstruction du centre multifilière de traitement des déchets d'Ivry-Paris XIII
- vu la décision de la Commission nationale du débat public (CNDP) n°2009/14/CVDIP/1 du 4 mars 2009 décident de l'organisation d'un débat public sur ce projet par une Commission particulière du débat public (CPDP),
- vu la décision de la CNDP n°2009/47/CVDIP/4 du 2 septembre 2009 relative au dossier du maître d'ouvrage destiné à être soumis au débat public, et décident de l'ouverture de ce débat entre le 4 septembre et le 21 décembre 2009,
- vu la décision de la CNDP n°2009/71/CVDIP/6 du 2 décembre 2009, portant prolongation du débat public jusqu'au 28 décembre 2009,
- vu le bilan et le compte-rendu du débat public dressés le 19 février 2010 respectivement par le président de la CNDP et la CPDP,
- considérant les différents débats menés antérieurement au débat public susvisé sur la question de l'avenir du centre d'Ivry-Paris XIII mis en service en 1969, notamment lors du Comité syndical

du SYCTOM du 25 juin 2003, lors du conseil municipal de la Ville d'Ivry-sur-Seine le 24 octobre 2003, lors de la concertation engagée par le maire d'Ivry-sur-Seine auprès de la population, à l'occasion d'une réunion publique le 22 septembre 2004, lors de la réunion des maires du bassin-versant qui s'est tenue le 8 juin 2005, lors du forum sur la gestion des déchets ménagers qui s'est tenu à Ivry-sur-Seine du 10 mars au 22 mars 2006,

- considérant le plan de prévention et de valorisation des déchets du SYCTOM approuvé par le Comité syndical du 30 juin 2004 fixant les grandes orientations de la politique de gestion des déchets ménagers et assimilés du SYCTOM, l'étude commandée par le SYCTOM au BRGM en 2005, actualisée en 2009, portant sur l'évaluation des différents scénarios de gestion des déchets ménagers du bassin-versant du centre Ivry-Paris XIII,
- Considérant la décision du Comité syndical du SYCTOM du 25 juin 2006 de faire réaliser des études de faisabilité portant sur un projet de centre de valorisation biologique et énergétique à Ivry-Paris XIII, de constituer un comité technique et un comité de pilotage associant tous les partenaires au projet,
- considérant que le comité de pilotage du 15 octobre 2008 a examiné les trois solutions proposées par trois équipes pluridisciplinaires pour la faisabilité du projet suivant les orientations définies par le SYCTOM,
- considérant la nécessité d'assurer la continuité du service public de traitement des déchets ménagers pour le compte des communes ou intercommunalités membres du SYCTOM,

Après examen du bilan et du compte-rendu du débat public,

Après examen du rapport annexé à la présente délibération,

Le président entendu,

Après en avoir délibéré,

### **décide:**

#### **Article 1**

De poursuivre le projet de construction d'un centre de valorisation organique et énergétique des déchets ménagers à Ivry-Paris XIII selon les conditions et les orientations définies dans le rapport ci-annexé et notamment:

- accorder la priorité à la prévention et inscrire le projet dans le respect de la hiérarchie des modes de gestion des déchets telle que prévue dans la Directive cadre européenne du 19 novembre 2008 et dans la loi dite « Grenelle 1 » du 3 août 2009,
- mettre en œuvre le principe de réversibilité et mettre à l'étude l'opportunité d'une modularité dans la conduite du projet afin de permettre l'adaptation du centre durant toute sa durée de vie à l'évolution des gisements et aux évolutions technologiques et réglementaires,
- garantir la maîtrise publique de la conception, de la réalisation et de l'exploitation du futur centre,
- assurer l'intégration architecturale et paysagère du centre,
- inscrire le projet dans la démarche de solidarité territoriale à l'échelle de l'agglomération parisienne,
- associer tous les partenaires à l'information et au contrôle du fonctionnement du centre.

#### **Article 2**

D'organiser, sur la base des enseignements du débat public, de nouvelles consultations et communications relatives au projet, notamment en:

- poursuivant la nouvelle phase de concertation pour les cinq prochaines années avec les partenaires qui le souhaitent,
- examinant avec les partenaires de façon détaillée les aspects du projet pour lesquels des précisions restent à apporter,

- communiquant aux partenaires le projet de programme détaillé de l'opération préalablement examiné par le Comité syndical, et avant son lancement par les élus du SYCTOM,
- élaborant avec les partenaires la Charte de qualité environnementale de l'opération.

### Article 3

De porter à la connaissance des partenaires, tout au long de la concertation, l'avancement des réflexions partagées sur le nouveau plan de prévention du SYCTOM, ainsi que les résultats des différentes études complémentaires en cours ou à venir.

### Article 4

Que le contenu définitif du programme détaillé du projet sera arrêté au vu du bilan de ces différentes étapes de concertation et de consultation, et après prise en compte des résultats des différentes études. La capacité de traitement des différentes unités composant le centre devra impérativement s'inscrire dans le strict respect des directives et objectifs nationaux et régionaux, notamment la loi Grenelle et le PREDMA.

### Article 5

D'autoriser le président à rechercher toutes subventions susceptibles d'être attribuées au projet, tant en phase d'étude et de concertation, qu'en phase de construction, et de l'habiliter à signer tous actes ou documents à cet effet.

### Article 6

La présente délibération et son rapport annexé feront l'objet des mesures de publicité requises et seront transmis à la CNDP.

Le Comité adopte cette délibération à l'unanimité, soit 235,50 voix pour.

Le président du SYCTOM  
François Dagnaud

**Pièce annexe à la décision  
disponible sur le site  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)**

### Projet Arc de Dierrey

#### **Décision du directeur général de GRTgaz consécutive au débat public sur le projet Arc de Dierrey**

#### **Le 20 mai 2010**

- vu la décision du 4 février 2009 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet Arc de Dierrey de GRTgaz,
- vu le compte-rendu publié par la Commission particulière du débat public le 9 mars 2010,
- vu le bilan publié par la Commission nationale du débat public le 9 mars 2010.

#### **I. RAPPEL DE LA JUSTIFICATION DU PROJET**

Le projet Arc de Dierrey contribue à diversifier les approvisionnements en gaz naturel, à fluidifier le transit du gaz naturel, à sécuriser l'alimentation de la population et à répondre à l'accroissement des besoins des expéditeurs. Ce projet contribue à renforcer la sécurité d'approvisionnement énergétique en Europe et en France.

Le projet Arc de Dierrey répond plus particulièrement au besoin de renforcement du réseau dans le cadre de l'évolution potentielle de l'interconnexion France-Belgique (à Taisnières) et des projets de construction des terminaux méthaniers de Dunkerque et d'Antifer. Le projet Arc de Dierrey a pour objectif de sécuriser les capacités de transport de gaz naturel entre deux des principaux noeuds du réseau de transport français, dans le nord du pays (la station de compression de Cuvilly dans l'Oise et la station de compression de Voisines en Haute-Marne,

en passant par la station de compression existante de Dierrey-Saint-Julien dans l'Aube). Le projet doit pouvoir être réalisé à partir de fin 2013 si les projets d'évolution sur les approvisionnements de gaz naturel sont confirmés.

#### **II. LE DÉBAT PUBLIC : LIEU D'ÉCHANGES ET DE CONCERTATION EN AMONT DU PROJET POUR UN PLUS LARGE PUBLIC**

Le débat public a permis l'expression d'une pluralité de points de vue et bien que l'assistance à ces réunions s'est avérée plus restreinte qu'espérée selon les termes de la Commission nationale du débat public (CNDP), il a constitué un important relais d'information vers les habitants concernés. Le débat public a été une expérience enrichissante pour GRTgaz. Ainsi, pour mettre à profit ce nouvel exercice pour l'entreprise, un retour d'expérience est réalisé. Le débat public a été un lieu d'échanges privilégiés et de prises de contact avec les acteurs du territoire. Il a permis de mobiliser de nouveaux acteurs qui n'étaient traditionnellement pas associés par GRTgaz et d'aborder des thèmes nouveaux, notamment le contexte plus général du projet. Ce dialogue continue après le débat afin de déterminer et d'affiner un tracé.

#### **Les attentes exprimées par le public**

Le débat public organisé du 22 septembre 2009 au 16 janvier 2010 a mis en évidence:

- des préoccupations portant davantage sur la meilleure insertion possible de l'ouvrage sur le territoire en particulier en milieu agricole ou forestier (largeur de l'emprise de la piste de travail et de la bande de servitude), que sur l'opportunité du projet<sup>1</sup>.

Le public a manifesté le souhait d'obtenir des informations sur les compensations liées à ces impacts. Ce souhait participe de la volonté de préserver l'environnement (le paysage et le patrimoine).

– une sensibilité du public à l'égard des nombreux milieux humides et des forêts. La préservation du cadre de vie et celle de la qualité des sites traversés et notamment des principales vallées constituent des préoccupations majeures. Des contacts ont d'ailleurs été pris avec certaines associations et des instances de gestion des milieux naturels, soucieuses d'un recensement fin et exhaustif des enjeux environnementaux.

– des préoccupations quant à la compatibilité du projet Arc de Dierrey avec d'autres projets de territoire tels qu'un parc éolien, une future réserve naturelle, les carrières ou un parc national de feuillus.

– des clarifications relatives à l'activité agricole. Une bonne prise en compte des caractéristiques du sol a été demandée afin qu'il soit possible de déterminer avec précision les impacts du chantier, ce qui permettrait d'en assurer une juste indemnisation. Le souhait d'une déclinaison du Protocole national agricole conclu entre GRTgaz et les représentants du monde agricole a été formulé afin notamment, de fixer le dispositif d'indemnisation des récoltes.

La garantie de la remise en état des réseaux de drainage après chantier a été également été demandée.

– des demandes du public de garanties précises et quantifiées quant à l'ampleur des retombées économiques locales (recours à la main-d'œuvre locale pendant la durée des travaux, sous-traitance locale, clause sociale dans les marchés).

– la volonté du public d'être associé, le plus en amont possible au projet et sur le long terme et celle de certaines associations ou

gestionnaires d'espaces naturels d'être consultés tout au long du projet et de participer à l'élaboration du tracé de moindre impact, au-delà des prescriptions légales. Certaines associations ont déjà offert leurs compétences et porté un état des lieux détaillé à GRTgaz en termes de zones sensibles, d'espèces animales ou végétales à protéger.

– la volonté du public de continuer à être informé et de suivre l'ouvrage pendant et après la phase des travaux. Des interlocuteurs de GRTgaz doivent donc être précisément identifiés et présentés afin de faciliter « la cohabitation canalisation/riverain<sup>2</sup> » sur le long terme.

– une part importante des participants considère le parallélisme comme un moindre mal et comme la solution la plus satisfaisante. GRTgaz rappelle que la pose en parallèle est privilégiée lorsqu'elle est possible et raisonnable. Cette solution sera donc retenue sur environ les deux tiers du tracé envisagé entre Dierrey-Saint-Julien et Voisines. L'impossibilité de rester en parallèle relève pour majeure partie de la présence d'activités industrielles et d'habitations.

Le débat public a permis au maître d'ouvrage de mettre l'accent sur la thématique de la sécurité et sur les caractéristiques techniques d'un chantier (franchissement de points particuliers) suscitant de nombreuses questions.

Il a aussi permis au maître d'ouvrage de présenter sa démarche partenariale avec de nombreux acteurs du territoire français concernés par les projets de canalisation tels que la profession agricole (le Protocole national agricole doit être décliné à l'échelle de chaque département) mais aussi l'Office national des forêts ou la Fédération des parcs naturels régionaux et le muséum d'Histoire naturelle sur les bandes de

servitudes. Celles-ci constituent des opportunités de développement de corridors écologiques et d'une meilleure maîtrise des impacts paysagers (passage en zone forestière notamment).

### **Les actions entreprises par GRTgaz depuis la fin du débat public pour répondre aux attentes**

Le débat public a été l'occasion de rencontrer des acteurs du territoire soucieux de collaborer avec GRTgaz pour la définition d'un tracé. Ainsi, depuis la fin du débat et dans la continuité de la concertation :

– GRTgaz a rencontré le Parc naturel régional Oise-Pays de France qui s'est exprimé dans un cahier d'acteurs sur l'importance de préserver les milieux, stations et habitats d'espèces remarquables, de prévenir tout effet drainant éventuel en cas de passage à proximité des milieux humides et d'éviter la pose de canalisation sur les zones les plus contraintes des corridors écologiques. Cette rencontre a permis d'examiner les modalités de passage de l'ouvrage dans le secteur sensible de l'Oise (prise en compte des corridors écologiques notamment).

– GRTgaz a pris en considération les préconisations du regroupement des Organismes de sauvegarde de l'Oise (ROSO). Les rencontres avec le ROSO ont permis de présenter l'avancement des études. L'association met en avant la nécessité d'accorder une attention particulière au passage de la Vallée de l'Oise (Verberie) dans le secteur du corridor écologique d'intérêt suprarégional.

– l'Association de sauvetage du patrimoine et de l'environnement des villages de Marnay-sur-Seine, Saint-Aubin, Pont-sur-Seine, Courtavant et Barbaise (ASPE) a alerté le maître d'ouvrage sur le caractère extrêmement sensible

de la Bassée et a recommandé qu'un contact soit pris avec le Jardin botanique de Marnay-sur-Seine. Des échanges ont eu lieu avec le Jardin botanique de Marnay-sur-Seine, qui préconise dans son cahier d'acteurs de prendre en considération le projet de réserve naturelle. L'ASPE a également souhaité être tenue informée de l'état d'avancement des études.

– l'Association pour la sauvegarde de la Basse Vallée de l'Ourcq et ses affluents attire l'attention de GRTgaz sur la prise en compte des enjeux liés au milieu naturel dans ce secteur particulièrement riche : enjeux notamment paysagers, floristiques et faunistiques (batraciens). À ce titre, l'association préconise un forage dirigé pour la traversée de la Vallée de l'Ourcq. GRTgaz s'efforcera de suivre ces recommandations, l'étude de faisabilité technique d'un franchissement par forage dirigé est en particuliers en cours.

– d'autres rencontres plus techniques ont eu lieu avec notamment l'Entente Oise-Aisne (l'Entente interdépartementale pour la protection contre les inondations de l'Oise, de l'Aisne, de l'Aire et de leurs affluents) des industriels et des carriers, dont certaines grâce au débat public : c'est le cas par exemple du Syndicat intercommunal de la Vallée de la Seine et ses garde-rivières ou des porteurs de projets éoliens du secteur de Potangis, Esclavolles-Lurey, Périgny-la-Rose. De nouvelles rencontres sont programmées. La définition d'un tracé consiste à concilier des enjeux pouvant s'avérer antagonistes. Ainsi, la zone de la Bassée est un territoire particulièrement riche du point de vue de l'environnement, et où le développement des activités humaines reste fort. Afin d'être le plus complet possible, le cabinet IE&A, chargé de réaliser l'inventaire

faune et flore, a contacté des naturalistes locaux (Association Nature du Nogentais), et a échangé avec le conservatoire botanique national sur des solutions réduisant les impacts sur le milieu naturel. En parallèle, plusieurs rencontres ont permis d'appréhender les enjeux humains tels que le patrimoine culturel et historique (réunion de travail avec la Direction régionale des affaires culturelles), l'urbanisation (réunions de travail avec les communes et les communautés de communes), les activités agricoles et industrielles, et, plus spécialement dans la zone de la Bassée, les carrières. De nombreux contacts ont donc été pris avec les acteurs concernés, en concertation avec la Direction régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement Champagne-Ardenne de manière à rechercher ensemble des solutions qui ne pénalisent pas leurs activités ni leur développement futur.

Le tracé au final devra être acceptable tant du point de vue de l'environnement naturel que des activités humaines. Les rencontres régulières avec la DREAL sont notamment l'occasion de présenter l'ensemble des éléments qui ont été recueillis (milieu naturel et humain) et d'examiner des solutions permettant de prendre en compte les différents types d'enjeux présents sur ce secteur particulièrement riche.

### III. DÉCISION

Eu égard à la résolution qui lui a été soumise le 20 mai 2010, le directeur général de GRTgaz, Prenant acte du bilan et du compte-rendu du débat public, Soulignant les actions engagées pour respecter les considérations du public et les engagements du maître d'ouvrage dès la fin des réunions de débat public et la publication du compte-rendu de la CPDP et du bilan de la CNDP

### Décide :

- 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,
- de mettre à disposition du public, notamment sur le site internet du projet, les informations sur l'avancement du projet et les décisions prises,
- de poursuivre la phase de concertation pour présenter un projet de tracé et échanger sur la suite du projet dès le mois de juin 2010. Les associations et toute autre personne s'étant impliquée dès le début du débat public seront également directement invitées. Toutes les réunions feront l'objet d'un compte-rendu qui sera mis en ligne sur le site internet de GRTgaz, dans la rubrique dédiée au projet,
- de réaliser un retour d'expérience sur le débat public pour identifier les évolutions permettant d'améliorer l'efficacité du processus de pilotage de projet et de concertation.

Prenant en compte les attentes exprimées lors du débat public, et attentif aux divers aspects du projet (techniques, sociaux, environnementaux et économiques), GRTgaz a pris d'ores et déjà un certain nombre d'engagements en matière d'environnement, de développement local, de qualité du dialogue et de sécurité.

### Environnement :

- GRTgaz s'engage à réaliser une évaluation carbone du projet, comme demandé lors du débat public. Cette démarche est déjà initiée avec l'appui de la direction de la recherche et de l'innovation du groupe GDF Suez, depuis la fin du débat. Elle consiste à analyser les émissions de gaz à effet de serre durant le chantier et la phase

d'exploitation de l'ouvrage. À l'issue de cette évaluation, des pistes d'amélioration se dégageront afin de permettre la réduction des émissions de carbone liées au projet.

– GRTgaz s'engage à collaborer étroitement avec les représentants de la profession agricole (Chambres d'agriculture et syndicats professionnels) de façon à optimiser le choix du tracé en fonction des enjeux agricoles, à identifier et mettre en œuvre les solutions techniques qui permettront de respecter au mieux ces enjeux et à fixer les modalités d'indemnisation. Cette collaboration s'étendra de la phase actuelle d'étude jusqu'à la remise en état des terrains après la mise en service du gazoduc.

#### Développement local:

– GRTgaz s'engage à mettre en œuvre une politique partenariale (chambres de commerce et d'industrie, Pôle emploi) pour favoriser le recours à la main d'œuvre locale. Parallèlement, GRTgaz appliquera une clause de mieux disant territorial dans le cadre des marchés attribués aux entreprises.

#### Dialogue:

– GRTgaz s'assurera de la continuité de la concertation et des échanges lors des réunions de présentation du projet de tracé. Des réunions spécifiques pourront être proposées, sous l'égide de la mairie concernée, afin de s'assurer de la conciliation des intérêts de chacun. Dans cette optique, GRTgaz pourra envisager des aménagements portant d'une part sur des ajustements ponctuels du tracé et d'autre part sur les techniques mises en œuvre lors de la réalisation de l'ouvrage.

– GRTgaz poursuivra le dialogue avec les associations et s'assurera de la diffusion de l'information des décisions prises au regard notamment des recommandations exprimées par les acteurs du territoire.

#### Sécurité:

– GRTgaz s'engage à mettre en place un dispositif de sensibilisation des acteurs externes (entreprises locales, riverains) sur les précautions à prendre pour respecter les mesures de sécurité et s'assurer de la bonne formation du personnel.

Dans un souci d'efficacité et de transparence, GRTgaz a mis en place, pour ce projet, un dispositif de pilotage des engagements pris ou à prendre en matière d'environnement, de développement local, de dialogue et de sécurité.

La démarche structurée autour de ces quatre axes et déclinée en plusieurs actions doit permettre de répondre aux attentes des interlocuteurs et des parties prenantes du territoire et d'apporter des solutions minimisant l'impact de l'ouvrage sur son environnement. Elle doit faire l'objet d'un suivi régulier et d'une information périodique. Dans ce cadre, une plaquette de présentation de cette démarche appelée « Notre Pacte Durable », sera diffusée dès la première conférence de presse.

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

### Délibération du Conseil de Surveillance du GPMH

Le 25 juin 2010

#### Vu:

- le Code des Ports Maritimes, notamment son article L.101-3,
- le Code de l'Environnement, notamment ses articles L.121-13 et R.121-11,
- la décision de la Commission Nationale du Débat Public n°2008/26/GPMH/1 en date du 3 décembre 2008 relative à l'organisation d'un débat public sur le projet d'extension des infra-

structures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre, et en confiant l'organisation à une Commission Particulière,

– le compte rendu du débat public établi par la Commission Particulière du Débat Public, publié le 1<sup>er</sup> avril 2010,

– le bilan du débat public sur le projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre dressé par le président de la Commission Nationale du Débat Public le 24 mars 2010, publié le 1<sup>er</sup> avril 2010,

#### Considérant d'une part:

– que le projet présenté au débat public avait pour ambition d'atteindre trois objectifs :

- améliorer la fluidité des circulations dans la zone portuaire,
- augmenter la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrielo-portuaires,
- participer à la gestion et au fonctionnement environnemental de la Réserve Naturelle,

– que quatre alternatives au projet de prolongement du Grand Canal du Havre étaient présentées dans le dossier du maître d'ouvrage :

- la dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville,
- l'abaissement des plans d'eau,
- la liaison directe avec la Seine
- la liaison entre canaux à travers la zone industrielo portuaire,
- que quatre variantes contrastées de tracé étaient présentées dans le dossier du maître d'ouvrage, sans que soit formulée de préférence pour l'une d'entre elles :
- le tracé longeant la Réserve Naturelle,
- le tracé court,
- le tracé parallèle
- le tracé direct,

#### Considérant d'autre part

– que le débat public, organisé du 8 octobre 2009 au 7 février 2010, a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue sur l'op-

portunité du projet d'extension des infrastructures portuaires et de prolongement du Grand Canal du Havre, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques principales,

- que l'objectif d'amélioration de la fluidité des circulations dans la zone portuaire a été partagé par l'ensemble des acteurs du débat public,
- que l'objectif d'augmentation de la capacité d'accueil pour de nouvelles activités industrielo-portuaires a suscité des avis contrastés, certains acteurs mettant en doute la réalité des besoins du port de disposer de réserves foncières supplémentaires à moyen et long termes,
- que l'objectif de participer à la gestion et au fonctionnement environnemental de la Réserve Naturelle, s'il a été reconnu nécessaire, a été considéré comme manquant d'ambition au regard des enjeux de la Réserve Naturelle de l'Estuaire de la Seine et des impacts potentiels du projet,
- que le débat public a clairement montré que trois alternatives (l'abaissement des plans d'eau, la liaison directe avec la Seine et la liaison entre canaux à travers la zone industrialo portuaire) ne soutenaient pas la comparaison avec le projet, mais que la quatrième (dénivellation des ponts) mérite d'être étudiée plus avant,
- que le débat public a mis en évidence que deux des variantes (tracé longeant la Réserve Naturelle et tracé court) recueillaient des argumentaires favorables et défavorables équilibrés, mais contraires (maximisation ou minimisation de la surface de zone d'activités et de l'impact environnemental),
- qu'une troisième variante (tracé parallèle) présentait peu d'objections mais aussi peu d'avantages, hormis l'absence de croisement de la nappe de canalisations en rive sud du canal de Tancarville,
- que la quatrième variante (tracé

direct) présentait des avantages (facilité de navigation, absence de croisement de la nappe de canalisations) mais que ses inconvénients (traversée de la Réserve Naturelle et nouvelle compartimentation de celle-ci) étaient importants,

- que l'efficacité d'un contre-canal pour annuler les effets drainants du canal projeté a été mise en doute durant le débat public,
- que l'alternative à la localisation de la future zone d'activités industrielo portuaires, dans le marais de Cressenval, apparue en cours du débat public, mérite d'être étudiée et incorporée aux solutions possibles. Cette alternative permettrait en effet d'envisager la réduction de l'impact environnemental du projet à surface égale, en localisant la zone d'activités sur des espaces de moindre qualité environnementale en échange de la préservation de la majeure partie de la zone dite de la « mare plate ». Cette hypothèse nécessiterait toutefois de modifier les limites de la Réserve Naturelle, qui est aussi une Zone de Protection Spéciale et un site Natura 2000, et d'examiner sa compatibilité avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine et avec des terrains appartenant au Conservatoire de l'Espace Littoral et des Rivages Lacustres,
- que plusieurs sujets majeurs, récurrents au cours du débat public, méritent d'être approfondis:

- la dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville,
- la décompartimentation de la Réserve Naturelle, et le lien entre biodiversité, hydraulique et qualité de l'eau,
- le rétablissement des circulations hydrauliques nord-sud,
- l'impact agricole du projet,
- la réalisation d'un essai en vraie grandeur d'un contre-canal
- que les réunions de travail et de concertation organisées depuis la fin du débat public ont permis de préparer au mieux la

présente décision et la poursuite des études,

### Décide:

- de poursuivre l'élaboration d'un projet et donc 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,
- de retenir deux grandes options d'aménagement de la plaine alluviale, dont les schémas de principe figurent en annexe à la présente délibération :
- option A : aménagement compact, en cohérence avec la Directive Territoriale d'Aménagement de l'Estuaire de la Seine et en continuité avec la zone industrialo portuaire, sur la base du tracé de canal longeant la Réserve Naturelle,
- option B : aménagement de moindre impact, proposant une fragmentation dans l'espace (en continuité de la zone industrielo portuaire, ainsi qu'à l'Est et à l'Ouest du marais de Cressenval) et dans le temps (respectivement court, moyen et long termes) de la future zone d'activités industrielo portuaire, sur une surface totale équivalente à celle de l'option A. Cette option permet d'envisager :
- soit la dénivellation des ponts sur le canal de Tancarville (option BO),
- soit un tracé de canal court (option B1),
- soit un tracé de canal prolongeant le tracé court par un tracé parallèle (option B2),
- d'autoriser le Président du Directoire à engager des négociations dans le cadre de l'option B sur le principe d'échange de terrains, en propriété ou en gestion, avec les propriétaires et gestionnaires concernés,
- d'inclure dans ces deux options le principe d'une décompartimentation de la Réserve Naturelle, en déplaçant vers l'ouest la route de l'estuaire et la grande boucle

ferroviaire, selon des modalités à définir et à préciser dans les études, ainsi que le principe d'une délimitation de couloirs permettant l'aménagement ultérieur de réseaux de toute nature,

- d'engager les études sur les sujets complémentaires méritant approfondissement, identifiés durant le débat public : le rétablissement des circulations hydrauliques nord-sud, l'étude de l'impact agricole du projet et la réalisation d'un essai en vraie grandeur d'un contre-canal,
- de poursuivre le dialogue avec les différents usagers de la plaine alluviale afin d'instaurer une dynamique partagée de cohabitation sur cet espace,
- de poursuivre, parallèlement au processus d'études, une concertation continue avec les services de l'État, les collectivités territoriales, les organisations professionnelles, les associations et le public, afin d'accompagner la mise au point du projet jusqu'à l'enquête publique, dans un souci d'ouverture, de dialogue et de développement durable.

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

**Décision du ministre d'État, de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat**

**NOR: DEVR1015591S**

**Le 25 juin 2010**

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16 ; Vu la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement et notamment son article 16 ;
- Vu la décision du 4 février 2009

de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière ;

- Vu le bilan dressé par le président de la Commission nationale du débat public, ainsi que le compte-rendu établi par la présidente de la commission particulière du débat public publiés le 26 mars 2010 ;

### Considérant :

- que le projet d'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison Castres-Toulouse par mise en concession autoroutière en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive a fait l'objet d'un débat public du 21 octobre 2009 au 28 janvier 2010 ; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue ;
- que le débat a confirmé la nécessité de renforcer le niveau de desserte du bassin d'emploi Castres-Mazamet afin d'en conforter le développement, des investissements importants ayant déjà été consentis par les acteurs publics et privés dans ce sens ;
- que le débat a montré que les modernisations de lignes ferroviaires inscrites au plan Rail Midi-Pyrénées ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN126 ;
- que le débat a fait apparaître que les partisans d'une amélioration du niveau de service de la RN126 sont largement favorables à l'accélération du projet et sont pour cela favorables au recours à la concession, même si par ailleurs des insatisfactions ou des positions divergentes vis-à-vis d'un aménagement à 2x2 voies de la RN126 ou du principe de concession se sont exprimées ;
- que ce débat a mis en évidence :
- la nécessité de prendre en considération les interrogations légitimes des usagers de la RN126 liées à la tarification de

déplacements qui sont, sur cet axe, essentiellement locaux ;

- la nécessité d'assurer la cohérence des politiques publiques en termes de maîtrise des espaces ouverts à l'urbanisation ;
- la nécessité de préserver les activités agricoles, l'économie des territoires traversés étant majoritairement liée à l'agriculture ;
- l'intérêt des milieux naturels et des paysages dans lesquels s'inscrit le projet.

– que le projet contribue notamment, en cohérence avec la loi du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'Environnement,

- à améliorer les perspectives de développement de l'agglomération de Castres-Mazamet, en assurant son accessibilité par une infrastructure adaptée aux besoins de sa population et à la structure de son économie ;
- à contribuer à la structuration de l'aire métropolitaine toulousaine, qui s'appuie notamment sur le développement de ses villes moyennes en étoile autour de Toulouse dont Castres-Mazamet.

### Décide :

#### Article 1

Le principe de l'achèvement de la mise à 2x2 voies de la liaison entre Castres et Toulouse selon l'itinéraire RN126 par mise en concession autoroutière est retenu ; les études préalables à la déclaration d'utilité publique seront poursuivies en ce sens.

#### Article 2

Les études préciseront les caractéristiques propres à la concession et notamment les modalités de tarification de l'usage de la voie (hypothèses tarifaires, types de péage ou localisation des barrières de péage). Ces études intégreront les apports du projet à la cohérence des différentes politiques mises en œuvre localement que ce soit

en termes de développement économique ou de maîtrise et de structuration de la croissance de l'aire métropolitaine toulousaine. Ces études seront conduites dans une perspective multimodale, en intégrant notamment les projets de développement du transport ferroviaire.

### Article 3

Ces études devront aussi permettre de justifier et de préciser les caractéristiques du projet au regard de son intérêt pour les territoires concernés et de ses effets potentiels et notamment:

- la localisation des échangeurs et diffuseurs, qui devra être cohérente avec les politiques de développement local et de maîtrise de l'urbanisation mises en œuvre sur les territoires concernés;
- les modalités de traitement des parties du réseau destinées à servir d'itinéraires de substitution, en particulier en terme de sécurité;
- les modalités de préservation des activités agricoles visant à minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement, que d'effets de coupure et d'effets connexes;
- les modalités de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces, et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et, le cas échéant, compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet;
- les modalités de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet;
- les modalités de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques (qualité des eaux, transparence hydraulique...);
- les modalités de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires;

– l'évaluation du bilan du projet en terme de gaz à effet de serre.

### Article 4

Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de région, associant les services de l'État, des représentants des collectivités territoriales concernées, des représentants du milieu économique, y compris les agriculteurs, des représentants syndicaux, et des associations, notamment les associations de protection de l'environnement.

### Article 5

La concertation et l'information du public seront poursuivis sous l'égide d'un garant que le maître d'ouvrage demandera à la Commission nationale du débat public de désigner.

### Article 6

Le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer, le préfet de la région Midi-Pyrénées, les préfets de Haute-Garonne et du Tarn sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au Journal officiel de la République française. Le Ministre d'État, Ministre de l'environnement, du développement durable et de la mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Jean-Louis Borloo

---

## Projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière

–

**Décision du ministre d'État, de l'Énergie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat**

### NOR: DEVR1015116S

**Le 25 juin 2010**

- Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.121-15 et R.121-1 à R.121-16;
- Vu la loi du 03 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement;
- Vu la décision du 07 janvier 2009 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public sur le projet d'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines en solution alternative à la mise à 2x2 voies progressive;
- Vu le bilan publié par le président de la commission nationale du débat public le 26 mars 2010, ainsi que le compte-rendu publié par le président de la commission particulière du débat public le 26 mars 2010;

### Considérant:

- que le projet d'accélération de l'achèvement de l'aménagement de la RN154 par mise en concession autoroutière sur l'itinéraire Nonancourt-Dreux-Chartres-Allaines en solution alternative à la mise en 2x2 voies progressive a fait l'objet d'un débat public du 12 octobre 2009 au 28 janvier 2010; que ce débat a permis l'expression d'une grande pluralité de points de vue;
- que le débat a fait apparaître un large consensus sur la nécessité

d'accélérer l'achèvement de l'aménagement de la RN154 en y incluant le tronc commun avec la RN12 entre Nonancourt et Dreux afin d'améliorer les conditions de déplacements;

- que le débat a fait apparaître des interrogations sur les conséquences qu'une mise en concession de l'aménagement de la RN154 pourrait avoir sur l'utilisation de l'infrastructure notamment pour le trafic local;
- que le débat a fait apparaître des divergences sur les modalités de réalisation des contournements de Nonancourt-Saint Rémy-sur-Avre, de Dreux, et de Chartres ainsi que de l'aménagement de la jonction avec l'autoroute A10 au niveau d'Allaines;
- que ce débat a mis en évidence:
  - la nécessité de poursuivre des aménagements de sécurité sur la RN154;
  - l'importance des filières industrielles dans l'aire d'influence du projet;
  - les nuisances importantes, tant à l'égard des riverains que de l'environnement, générées notamment par le système actuel de circulation est-ouest sur la section en tronc commun avec la RN12;
  - les situations de congestion au niveau des agglomérations de Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, de Dreux et de Chartres et de la jonction avec l'autoroute A10 au niveau d'Allaines;
  - la nécessité de préserver l'activité agricole de la plaine de la Beauce;
  - la présence de milieux naturels et de paysages remarquables dans le périmètre du projet;
  - que le projet contribue, en cohérence avec la loi du 03 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement:
  - à répondre aux importants enjeux de fret qui se posent notamment à l'échelle de la région Centre;
  - à mieux structurer, dans une perspective multimodale, les déplacements interrégionaux

et dans ce cadre, àachever le maillon manquant du grand ouest parisien;

- à réduire les nuisances occasionnées par l'infrastructure existante au niveau des villages et villes qu'elle traverse dont notamment Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres;
- à permettre aux agglomérations de repenser leur développement autour d'un meilleur partage de la voirie;
- que les modernisations de lignes ferroviaires inscrites au Contrat de Projets 2007-2013 ne pourront pleinement répondre aux objectifs recherchés par l'aménagement de la RN154 notamment du fait de l'absence de ligne ferroviaire entre Dreux et Chartres.

#### **Décide:**

##### **Article 1<sup>er</sup>**

Le principe de l'achèvement de l'aménagement de la RN154 entre Nonancourt et Allaines, y compris de la section en tronc commun avec la RN12, par recours à la concession, est retenu.

##### **Article 2**

Les études devront être conduites sur l'ensemble de l'itinéraire y compris la section en tronc commun avec la RN12 dans une approche multimodale. Elles devront permettre de finaliser les choix en matière de contournements d'agglomération et de jonction avec l'autoroute A10. Elles devront préciser et justifier le périmètre de la concession, les modalités de tarification envisagées sur les différentes sections de l'itinéraire et les caractéristiques des aménagements retenus notamment pour tenir compte des aménagements déjà réalisés.

##### **Article 3**

Les modalités de tarification pourront être différencierées selon les sections. Le périmètre

de la concession, la localisation des échangeurs et diffuseurs ainsi que le choix du traitement des itinéraires de substitution devront être explicités au regard notamment des options de tarification qui pourront être envisagées.

---

#### **Article 4**

Les caractéristiques des aménagements retenus seront définies sur la base de comparaison de scénarios. Il s'agira notamment de justifier et de préciser:

- les modalités de contournement de Nonancourt-Saint-Rémy-sur-Avre, Dreux et Chartres;
- les modalités de requalification des infrastructures existantes délestées;
- l'intérêt des aménagements pour les projets de développement locaux;
- le bilan des aménagements en termes d'émissions de gaz à effet de serre;
- les modalités prévues de limitation des nuisances sonores engendrées par l'aménagement afin de respecter les seuils réglementaires;
- les modalités de préservation ou de protection de l'activité agricole prévues pour minimiser les impacts du projet tant en termes de prélèvement que d'effets de coupure et d'effets connexes;
- les modalités prévues de préservation ou de protection des milieux naturels et des espèces et notamment les mesures envisagées pour éviter, réduire et le cas échéant compenser les atteintes aux continuités écologiques afin d'assurer de manière exemplaire leur prise en compte dans le cadre du projet;
- les modalités envisagées de préservation et de valorisation des paysages ainsi que d'intégration paysagère du projet;
- les modalités envisagées de préservation ou de protection de l'eau et des milieux aquatiques

(qualité des eaux et transparence hydraulique).

---

#### **Article 5**

Un comité de suivi du projet sera mis en place sous l'égide du préfet de la région Centre, désigné préfet coordonnateur du projet. Ce comité de suivi associera les services de l'État, les représentants des collectivités territoriales concernées, les représentants du milieu économique notamment les agriculteurs, les représentants syndicaux, les associations notamment de protection de l'environnement.

---

#### **Article 6**

Le maître d'ouvrage saisira la Commission nationale du débat public en vue de la désignation d'un garant sous l'égide duquel la concertation et l'information du public seront poursuivies.

---

#### **Article 7**

Le directeur général des infrastructures de transports et de la mer et le préfet de la région Centre sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution de la présente décision, qui sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

Le Ministre d'État, Ministre de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer, en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat,

Jean-Louis Borloo

# 3/ Loin n°2010-597

## du 3 juin 2010 relative au Grand Paris<sup>1</sup>

**NOR: PRMX0920421L**

**JORF n°0128 du 5 juin 2010**

**L'Assemblée nationale et  
le Sénat ont adopté, le président  
de la République promulgue  
la loi dont la teneur suit:**

### **Article 1**

Le Grand Paris est un projet urbain, social et économique d'intérêt national qui unit les grands territoires stratégiques de la région d'Île-de-France, au premier rang desquels Paris et le cœur de l'agglomération parisienne, et promeut le développement économique durable, solidaire et créateur d'emplois de la région capitale.

Il vise à réduire les déséquilibres sociaux, territoriaux et fiscaux au bénéfice de l'ensemble du territoire national. Les collectivités territoriales et les citoyens sont associés à l'élaboration et à la réalisation de ce projet.

Ce projet s'appuie sur la création d'un réseau de transport public de voyageurs dont le financement des infrastructures est assuré par l'État.

Ce réseau s'articule autour de contrats de développement territorial définis et réalisés conjointement par l'État, les communes et leurs

groupements. Ces contrats participent à l'objectif de construire chaque année 70 000 logements géographiquement et socialement adaptés en Île-de-France et contribuent à la maîtrise de l'étalement urbain.

Le projet du Grand Paris favorise également la recherche, l'innovation et la valorisation industrielle au moyen de pôles de compétitivité et du pôle scientifique et technologique du plateau de Saclay dont l'espace agricole est préservé.

Ce projet intègre un objectif de croissance économique afin de soutenir la concurrence des autres métropoles mondiales.

Le réseau de transport du Grand Paris est étroitement interconnecté avec le réseau préexistant en Île-de-France. Il s'inscrit dans le maillage du réseau ferroviaire, fluvial et routier national afin de réduire les déséquilibres territoriaux. Il doit permettre des liaisons plus rapides et plus fiables avec chacune des régions de la France continentale et éviter les engorgements que constituent les transits par la région d'Île-de-France.

### **TITRE I<sup>ER</sup> : élaboration et outils de mise en œuvre du réseau de transport public du Grand Paris**

#### **Article 2**

I. – Le réseau de transport public du Grand Paris est constitué des

infrastructures affectées au transport public urbain de voyageurs, au moyen d'un métro automatique de grande capacité en rocade qui, en participant au désenclavement de certains territoires, relie le centre de l'agglomération parisienne, les principaux pôles urbains, scientifiques, technologiques, économiques, sportifs et culturels de la région d'Île-de-France, le réseau ferroviaire à grande vitesse et les aéroports internationaux, et qui contribue à l'objectif de développement d'intérêt national fixé par l'article 1er.

Le financement par l'État de ce nouveau réseau de transport est indépendant de sa contribution aux contrats de projets conclus avec la région d'Île-de-France permettant la création, l'amélioration et la modernisation des réseaux de transport public. Ces mesures permettent de renforcer en priorité la qualité du service rendu par les réseaux de transport public, en particulier dans le cœur de l'agglomération parisienne, notamment en termes de sécurité, de fréquence et de ponctualité. La réalisation de ce nouveau réseau de transport est coordonnée avec les mesures de création, d'amélioration et de modernisation du réseau existant en Île-de-France.

Le gouvernement remet au Parlement, au plus tard le 31 décembre 2013, un rapport évaluant l'état d'application de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. Il fait notamment mention des capitaux nécessaires à la finalisation du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris, respectueux des enjeux liés au développement durable, en décrit les principales caractéristiques et mentionne :

<sup>1</sup> N'est reproduit ici que le Titre I qui concerne directement l'organisation du débat public.

– les prévisions en matière de niveau de service, d'accessibilité, de mode d'exploitation, de tracé et de position des gares;

– les possibilités de connexion au réseau ferroviaire à grande vitesse qui comprend notamment la ligne reliant Paris aux régions Haute-Normandie et Basse-Normandie;

– les possibilités de connexion aux autres réseaux de transport public urbain en Île-de-France à la date d'élaboration du schéma d'ensemble ;

– les possibilités de raccordement par ligne à grande vitesse de la liaison par train à grande vitesse Roissy-Charles-de-Gaulle - Chessy - Marne-la-Vallée, prolongée jusqu'à l'aéroport d'Orly;

– l'offre de transport public complémentaire du nouveau réseau disponible à partir de ses gares;

– la prise en compte de l'intermodalité, de sorte que, sans préjudice des compétences du Syndicat des transports d'Île-de-France ainsi que de celles des collectivités territoriales concernées, soient indiquées les dispositions à prendre en compte afin de permettre le développement d'une offre tarifaire combinant le transport public et le stationnement des véhicules légers autour des gares.

Les infrastructures du réseau du Grand Paris intègrent des dispositifs destinés à permettre le déploiement d'un réseau de communication électronique à très haut débit.

Le schéma d'ensemble est approuvé par un décret en conseil d'État auquel est annexée la déclaration prévue par le 2<sup>e</sup> du I de l'article L.122-10 du Code de l'environnement.

À compter de leur approbation respective, la compatibilité entre

le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et le plan de déplacements urbains de la région d'Île-de-France est assurée dans les conditions de l'article 28-4 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs.

III. – La mise en place d'un réseau à haut niveau de performance prioritairement affecté au fret ferroviaire entre les grands ports maritimes du Havre et de Rouen, qui constituent la façade maritime du Grand Paris, et le port de Paris est un objectif d'intérêt national.

Au plus tard douze mois après la promulgation de la présente loi, le gouvernement présente au Parlement un rapport sur la mise en place de ce réseau.

Ce rapport présente également les possibilités de construire de nouvelles installations portuaires le long de la Seine afin de permettre une meilleure desserte du Grand Paris.

IV. – Sans préjudice des indemnités qui viendraient, le cas échéant, à être dues au délégataire au titre des stipulations du contrat de délégation de service public, rédigées dans le respect des principes généraux du droit applicables à ces contrats, la construction de la liaison ferroviaire express directe dédiée au transport des voyageurs entre l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle et Paris, prévue par le V de l'article 22 de la loi n°2006-10 du 5 janvier 2006 relative à la sécurité et au développement des transports, ne donne lieu à aucune subvention de l'Etat.

### Article 3

I. – Le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris visé au II de l'article 2 est établi après avis des collectivités

territoriales et de leurs établissements publics de coopération intercommunale, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, de l'Association des maires d'Île-de-France, du Syndicat mixte Paris-Métropole, du Syndicat des transports d'Île-de-France et de l'Atelier international du Grand Paris.

Le public est également associé au processus d'élaboration de schéma. À cette fin, un débat public est organisé par la Commission nationale du débat public, conformément au présent article. Ce débat est lancé dans un délai de quatre mois suivant la promulgation de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris. La Commission nationale du débat public met en place une commission particulière dont le nombre des membres ne peut être supérieur à douze. L'établissement public, Société du Grand Paris, assume la charge matérielle et financière du débat, à l'exception du coût des expertises complémentaires, à la charge de la Commission nationale du débat public qui peut en demander le remboursement à cet établissement public.

Le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris.

II. – Le dossier destiné au public est établi par l'établissement public, Société du Grand Paris. Il comporte tous les éléments nécessaires à l'information du public, notamment :

– les objectifs et les principales caractéristiques du projet de réseau de transport public du Grand Paris définies au II de l'article 2 de la présente loi ;  
– l'exposé des enjeux socio-

économiques, y compris au regard du rayonnement international de la région d'Île-de-France et de la France;

- l'estimation du coût et les modes de financement envisagés;
- les prévisions de trafic;
- l'analyse des incidences sur l'aménagement du territoire;
- le rapport environnemental et l'avis de la formation d'autorité environnementale du conseil général de l'environnement et du développement durable prévus par les articles L.122-6 et L.122-7 du Code de l'environnement.

L'établissement public, Société du Grand Paris, transmet le projet de dossier à la Commission nationale du débat public qui, par une décision rendue dans un délai de quinze jours, constate que le dossier est complet ou indique les éléments qu'il convient d'y ajouter dans un délai qu'elle prescrit dans la limite d'un mois.

**III. –** Dès publication de la décision prévue au dernier alinéa du II ou réception des éléments complémentaires demandés ou du refus motivé de l'établissement public Société du Grand Paris de transmettre ces éléments, et au plus tard un mois avant le début du débat public, la Commission nationale du débat public publie le dossier en indiquant, le cas échéant, les éléments complémentaires demandés ou le refus motivé de transmettre ces éléments, les modalités et le calendrier du débat.

À compter de la publication du dossier, la région et le Syndicat des transports d'Île-de-France, les départements d'Île-de-France, les communes et établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France, s'ils sont compétents en matière d'urbanisme ou d'aménagement, l'Association des maires d'Île-de-France,

le Syndicat mixte Paris-Métropole ainsi que l'Atelier international du Grand Paris disposent d'un délai de quatre mois pour faire connaître leur avis à la Commission nationale du débat public. À l'expiration de ce délai, leur avis est réputé favorable.

**IV. –** Le président du tribunal administratif de Paris ou le membre du tribunal délégué par lui à cette fin peut désigner cinq observateurs parmi les personnes inscrites sur les listes d'aptitude aux fonctions de commissaire-enquêteur prévues par l'article L.123-4 du Code de l'environnement. Ces observateurs peuvent assister de plein droit aux réunions de la Commission particulière prévue au I du présent article. Ils sont astreints à un devoir de réserve vis-à-vis du projet objet du débat public pendant toute la durée de ce débat.

La durée du débat public est de quatre mois.

**V. –** Dans un délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat public, le président de la Commission nationale du débat public en publie le compte-rendu et le bilan, auxquels sont joints les avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il en fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires.

Dans un délai de deux mois suivant la publication de ce bilan, l'établissement public « Société du Grand Paris », par un acte motivé qui est publié, indique les conséquences qu'il tire de ce bilan pour le schéma d'ensemble qui a fait l'objet du débat public. Cet acte fait notamment état des modalités de prise en compte des avis exprimés par les personnes visées au second alinéa du III. Il précise le schéma d'ensemble retenu et

les modifications éventuellement apportées ainsi que les conditions prévues pour sa mise en œuvre. Le président du conseil de surveillance de l'établissement public Société du Grand Paris fait rapport aux commissions permanentes compétentes des assemblées parlementaires des conditions dans lesquelles l'acte prévu au présent alinéa a été élaboré, notamment la façon dont il a été tenu compte du débat public.

**VI. –** Aucune irrégularité au regard des I à V ne peut être invoquée après l'expiration du délai de recours contentieux contre l'acte mentionné au second alinéa du V.

**VII. –** La première phrase du premier alinéa de l'article L.121-2 du Code de l'environnement est complétée par les mots: « ainsi qu'au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris auquel est applicable la procédure de débat public prévue par l'article 3 de la loi n° 2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris ».

**VIII. –** L'article L.300-2 du Code de l'urbanisme n'est pas applicable aux projets ayant fait l'objet du débat public organisé en application du présent article.

**IX. –** La procédure de débat public engagée sur le fondement de l'article L.121-8 du Code de l'environnement portant sur un projet de rocade par métro automatique en Île-de-France, dénommé Arc express, et les dispositions du présent article sont coordonnées selon les modalités du présent IX.

La Commission nationale du débat public lance conjointement la procédure de débat public relative au schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris et celle relative à « Arc express » visée au premier alinéa.

**Afin de mieux informer le public, la Commission nationale du débat public intègre aux dossiers respectifs de ces débats les éléments techniques et financiers des deux projets.**

**X. – Un décret en conseil d'État précise les modalités d'application du présent article.**

#### **Article 4**

Les projets d'infrastructures qui mettent en œuvre le schéma d'ensemble du réseau de transport public du Grand Paris sont déclarés d'utilité publique par décret en conseil d'État et constituent, à compter de la date de publication de ce décret, un projet d'intérêt général au sens des articles L.121-2 et L.121-9 du Code de l'urbanisme.

La déclaration d'utilité publique est prononcée conformément au chapitre I<sup>er</sup> du titre Ier du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique et l'enquête précédant la déclaration d'utilité publique est réalisée conformément au chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du Code de l'environnement.

Cette enquête est ouverte par arrêté du représentant de l'État dans la région ou le département dans un délai de dix ans à compter de la date de publication du décret en conseil d'État approuvant le schéma d'ensemble prévu par le II de l'article 2 de la présente loi.

La commission d'enquête prévue à l'article L.123-4 du Code de l'environnement peut comprendre un ou plusieurs membres ayant été désignés comme observateurs en application du IV de l'article 3 de la présente loi.

Le dossier d'enquête publique comprend une évaluation économique, sociale, environnementale et financière établie conformément aux dispositions de l'article 14

de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 précitée relatives aux grands projets d'infrastructures de transport, l'étude d'impact et l'avis de l'autorité administrative de l'État compétente en matière d'environnement, prévus par l'article L.122-1 du Code de l'environnement, et le bilan du débat public défini à l'article 3 de la présente loi.

#### **Article 5**

I. – La première phrase du premier alinéa du I de l'article L.13-15 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique est complétée par les mots: « ou, dans le cas des projets ou programmes soumis au débat public prévu par l'article L.121-8 du Code de l'environnement ou par l'article 3 de la loi n°2010-597 du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, au jour de la mise à disposition du public du dossier de ce débat ».

II. – La procédure prévue à l'article L.15-9 du Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique peut être appliquée en vue de la prise de possession immédiate, par le titulaire de la déclaration d'utilité publique, de terrains bâtis ou non bâtis nécessaires à l'exécution des travaux des projets d'infrastructures du réseau de transport public du Grand Paris, dans les conditions prévues par cet article.

Les décrets en conseil d'État pris en application du même article L.15-9 sont publiés dans un délai de cinq ans à compter de la date de publication du décret en conseil d'État déclarant d'utilité publique le projet d'infrastructures.

#### **Article 6**

I. – Le Code de l'urbanisme est ainsi modifié:

1<sup>e</sup> Le a de l'article L.213-4 est ainsi rédigé:

« a) La date de référence prévue à l'article L.13-15 du Code de

l'expropriation pour cause d'utilité publique est:

« – pour les biens compris dans le périmètre d'une zone d'aménagement différé:

« i) la date de publication de l'acte délimitant le périmètre provisoire de la zone d'aménagement différé lorsque le bien est situé dans un tel périmètre ou lorsque l'acte créant la zone est publié dans le délai de validité d'un périmètre provisoire;

« ii) la date de publication de l'acte créant la zone d'aménagement différé si un périmètre provisoire de zone d'aménagement différé n'a pas été délimité;

« iii) dans tous les cas, la date du dernier renouvellement de l'acte créant la zone d'aménagement différé;

« – pour les biens non compris dans une telle zone, la date à laquelle est devenu opposable aux tiers le plus récent des actes rendant public, approuvant, révisant ou modifiant le plan d'occupation des sols, ou approuvant, révisant ou modifiant le plan local d'urbanisme et délimitant la zone dans laquelle est situé le bien; »

2<sup>e</sup> À l'article L.212-2 et au dernier alinéa de l'article L.212-2-1, les mots: « quatorze ans » sont remplacés par les mots: « six ans renouvelable ».

II. – Les zones d'aménagement différé créées avant l'entrée en vigueur de la présente loi prennent fin six ans après cette entrée en vigueur ou, si ce délai est plus court, au terme du délai de quatorze ans prévu à l'article L.212-2 du même Code dans sa rédaction antérieure à la présente loi.

Le texte complet de la loi peut être consulté sur le site [www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

# 4/Loi n°2010-788

## du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement<sup>1</sup>

**NOR: DEVX0822225L**

**JORF n°0160 du 13 juillet 2010**

**L'Assemblée nationale et le Sénat ont adopté, le président de la République promulgue la loi dont la teneur suit:**

**TITRE V : risques, santé, déchets**

**CHAPITRE II : autres expositions comportant un risque pour la santé**

### Article 185

I. - Le titre II du livre V du code de l'environnement est ainsi modifié :

1° L'intitulé est ainsi rédigé :

« Produits chimiques, biocides et substances à l'état nanoparticulaire »;

2° Il est ajouté un chapitre III ainsi rédigé :

« Chapitre III

« Prévention des risques pour la santé et l'environnement résultant de l'exposition aux substances à l'état nanoparticulaire.

« Art. L.523-1. - Les personnes qui fabriquent, importent ou distribuent des substances à l'état nanoparticulaire, en l'état ou contenues dans des mélanges sans y être liées, ou des matériaux destinés à rejeter de telles substances dans des conditions normales ou raisonnablement prévisibles d'utilisation déclarent périodiquement à l'autorité administrative, dans un objectif de traçabilité et d'information du public, l'identité, les quantités et les usages de ces substances, ainsi que l'identité des utilisateurs professionnels à qui elles les ont cédées à titre onéreux ou gratuit.

« Les informations relatives à l'identité et aux usages des substances ainsi déclarées sont mises à disposition du public dans les conditions fixées par l'article L.521-7.

« L'autorité administrative peut prévoir des dérogations au deuxième alinéa du présent article lorsque cela est nécessaire à la sauvegarde des intérêts de la défense nationale.

« Les informations concernant l'identité des utilisateurs professionnels sont reconnues comme relevant du secret industriel et commercial et sont traitées conformément au II de l'article L.521-7.

« Art. L.523-2. - Les personnes qui fabriquent, importent ou utilisent des substances mentionnées à l'article L. 523-1 transmettent, à la demande de l'autorité administrative, toutes les informations disponibles relatives aux dangers de ces substances et aux expositions auxquelles elles sont susceptibles de conduire, ou utiles à l'évaluation des risques sur la santé et l'environnement. Ces informations sont mises à la disposition du public dans les conditions fixées à l'article L.521-7.

« Art. L.523-3. - Les informations obtenues en application des articles L.523-1 et L.523-2 sont mises à la disposition des autorités de contrôle mentionnées à l'article L.521-2, ainsi qu'à des organismes désignés par décret, notamment à des fins d'évaluation des risques.

« Art. L.523-4. - Un décret en Conseil d'État précise les conditions et les modalités d'application des articles L.523-1 à L.523-3.

« Art. L.523-5. - Les articles L. 523-1 à L.523-4 s'appliquent aux substances entrant dans la composition des produits mentionnés à l'article L.522-1. »

II. – Le livre I<sup>er</sup> de la cinquième partie du code de la santé publique est complété par un titre VI ainsi rédigé :

1. Ne sont reproduits ici que les Titre V *risques, santé, déchets* et Titre VI *Gouvernance* qui concernent directement la Commission nationale du débat public.

## « Titre VI

### « Produits de santé contenant des substances à l'état nanoparticulaire

« Art. L.5161-1. - Les articles L.523-1 à L.523-3 du code de l'environnement s'appliquent aux substances entrant dans la composition des produits mentionnés à l'article L.5311-1 du présent code ainsi qu'aux médicaments vétérinaires mentionnés à l'article L.5141-1. »

III. – L'article L.253-8 du code rural et de la pêche maritime est complété par un III ainsi rédigé: « III. - Les articles L.523-1 à L.523-3 du code de l'environnement s'appliquent aux substances entrant dans la composition des produits mentionnés à l'article L.253-1 du présent code. »

IV. – A l'article L.522-13 du code de l'environnement, les mots: « à un organisme agréé les informations nécessaires sur ce produit » sont remplacés par les mots: « les informations nécessaires sur ce produit, notamment sa composition, aux organismes mentionnés à l'article L.1341-1 du code de la santé publique ».

## TITRE VI : Gouvernance

### CHAPITRE IV : Dispositions diverses relatives à l'information et la concertation

#### Article 246

I. – Le deuxième alinéa de l'article L.121-1 du code de l'environnement est complété par une phrase ainsi rédigée: « Il porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après le débat. »

II. – À la première phrase du premier alinéa de l'article L.121-3 du même code, les mots: « vingt et un » sont remplacés par le mot: « vingt-cinq ».

III. - Après le 9° de l'article L.121-3 du même code, il est inséré un 10° ainsi rédigé:

« 10° Deux représentants des organisations syndicales représentatives de salariés et deux représentants des entreprises ou des chambres consulaires, dont un représentant des entreprises agricoles, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition des organisations professionnelles respectives les plus représentatives. »

IV. – Le II de l'article L.121-8 du même code est ainsi modifié:

1° Le premier alinéa est complété par les mots et deux phrases ainsi rédigées: « et indique sa décision de saisir ou de ne pas saisir la Commission nationale du débat public. Il précise également les modalités de concertation qu'il s'engage à mener dans l'hypothèse où la commission ne serait pas saisie. Il en informe la Commission nationale du débat public. »;

2° Au début du deuxième alinéa, les mots:

« En ce cas, » sont supprimés.

V. – Le dernier alinéa du I de l'article L.121-9 du même code est complété par une phrase ainsi rédigée:

« À son initiative ou à la demande du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet, la Commission nationale du débat public peut désigner un garant chargé de veiller à ce que la concertation permette au public de présenter ses observations et contre-propositions. »

VI. – L'article L.121-10 du même code est ainsi modifié:

1° Les mots: « en matière d'environnement ou d'aménagement » sont remplacés par les mots: « d'intérêt national en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement »;

2° Sont ajoutés deux alinéas ainsi rédigés:

« Les options générales portent notamment sur des politiques, plans et programmes susceptibles d'avoir une incidence importante en matière d'environnement, de développement durable ou d'aménagement du territoire. Les plans et programmes concernés sont précisés par décret en Conseil d'État ».

« Le ministre intéressé ou la personne publique responsable de la politique, du plan ou du programme susvisés informe le public des suites données au débat. »

VII. – Après la deuxième phrase du premier alinéa de l'article L.121-13 du même code, il est inséré une phrase ainsi rédigée:

« Il indique également les mesures qu'il juge nécessaire de mettre en place pour répondre aux enseignements qu'il tire du débat public. »

VIII. – Après ce même article L.121-13, il est inséré un article L.121-13-1 ainsi rédigé:

« Art. L.121-13-1. - Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet informe la Commission nationale du débat public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, des modalités d'information et de participation du public mises en œuvre ainsi que de sa contribution à l'amélioration du projet.

« La commission peut émettre des avis et recommandations sur ces modalités et leur mise en œuvre.

« Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet peut demander à la commission de désigner un garant chargé de veiller à la mise en

œuvre des modalités d'information et de participation du public. »

IX. – Le chapitre I<sup>er</sup> du titre II du livre Ier du même code est complété par une section 4 ainsi rédigée:

« Section 4  
« Autres modes de concertation préalable à l'enquête publique

« Art. L.121-16. - I. – À défaut de dispositions plus précises prévues par le présent chapitre ou par les dispositions législatives particulières applicables au projet, la personne responsable d'un projet, plan ou programme ou décision mentionné à l'article L. 123-2 peut procéder, à la demande le cas échéant de l'autorité compétente pour prendre la décision, à une concertation préalable à l'enquête publique associant le public pendant la durée d'élaboration du projet, plan, programme ou décision.

« Dans le dossier déposé auprès de l'autorité administrative en vue de l'enquête publique, cette personne précise les concertations déjà menées ainsi que la façon dont est conduite la concertation entre le dépôt de son dossier et le début de l'enquête.

« II. – Pour ces mêmes projets, plans, programmes ou décisions, l'autorité compétente peut demander l'organisation d'une concertation avec un comité rassemblant des représentants de l'État, des collectivités territoriales concernées par le projet, d'associations ou fondations mentionnées à l'article L. 141-3, des organisations syndicales représentatives de salariés et des entreprises. »

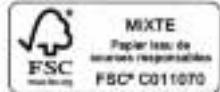
Le texte complet de la loi peut être consulté sur le site  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

**CNDP**  
20, avenue de Ségur - 75007 Paris  
[www.debatpublic.fr](http://www.debatpublic.fr)

Document édité à 3500 exemplaires

Photo de couverture: Marie Médrinal  
[www.atoutpointdevue.com](http://www.atoutpointdevue.com)

Photographies: Raphaël Dautigny  
et Jean-Robert Loquillard  
Illustrations: 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](http://www.debatpublic.fr)