

**Le Président**

## **COMMUNIQUE DES DECISIONS DE LA CNDP DU 5 SEPTEMBRE 2012**

Lors de sa réunion du 5 septembre 2012, la Commission nationale du débat public a examiné les dossiers suivants :

### **I – Nouvelles saisines**

#### **1 - Projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport (Basel-Mulhouse-Freiburg)**

Par lettre conjointe en date du 14 mai 2012, le président de Réseau Ferré de France (RFF), le président du Conseil d'administration de l'aéroport de Bâle-Mulhouse, établissement public binational régi par une convention franco-suisse, maîtres d'ouvrage, et le président du Conseil régional d'Alsace, autorité organisatrice du transport régional de voyageurs, ont informé la Commission nationale de leur décision de ne pas la saisir sur le projet de desserte ferroviaire de l'aéroport de Bâle-Mulhouse et ont précisé les modalités de concertation qu'ils s'engagent à mener, sous l'égide d'un garant que la Commission pourrait désigner à leur demande, dans l'hypothèse où la Commission ne serait pas saisie par l'une des personnes publiques ou privées visées à l'article L.121-8 du code de l'environnement.

Ce projet consiste en la création d'une section de voie ferrée d'environ six kilomètres, construite en dérivation de la ligne Mulhouse-Bâle existante, et d'une gare implantée au contact immédiat de l'aérogare, pour un coût estimé à 220 millions d'€.

Ce projet, dont l'objectif principal est de favoriser l'accès à l'aéroport en transport en commun et de renforcer l'attractivité du territoire pour développer l'emploi local a fait l'objet d'une mention en caractères apparents dans un journal national (*Les Echos* du 22 mai 2012 et *Le Monde* du 22 mai 2012) et un journal local (*Dernières Nouvelles d'Alsace* du 22 mai 2012 et *L'Alsace* du 22 mai 2012) conformément à l'article R.121-3 du code de l'environnement.

Les modalités de concertation envisagées, intégrant la dimension trinationale du projet intéressant les territoires de l'Est de la France, le Nord-Ouest de la Suisse et le Land du Bade-Wurtemberg, comportent :

- des réunions publiques,
- des réunions et ateliers thématiques,
- des expositions,
- une « lettre du projet »,
- des formulaires d'expression et des registres,
- un site Internet dédié, traduit en allemand pour les publics de la Suisse et du Bade-Wurtemberg,
- le relais de la presse locale et régionale

La Convention d'Espoo du 25 février 1991 sur l'évaluation de l'impact sur l'environnement dans un contexte transfrontière, approuvée par la loi n° 200-328 du 14 avril 2000, dispose que les possibilités offertes au public de participer aux procédures pertinentes d'évaluation de l'impact sur l'environnement des activités proposées dans les pays frontaliers doivent être équivalentes à celles qui sont mises en œuvre dans le pays où le projet est envisagé.

Par lettre en date du 4 juillet 2012, reçue le 10 juillet 2012, Madame le Sénateur-maire de Hégenheim (Haut-Rhin), dûment autorisée par la délibération du Conseil municipal de Hégenheim en date du 12 juin 2012, a saisi la Commission du projet.

Par lettre en date du 7 août 2012, le Président de Réseau Ferré de France a adressé à la Commission, conformément à l'article R.121-5 du code de l'environnement le dossier de saisine correspondant présentant les objectifs et les principales caractéristiques du projet ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l'identification des impacts significatifs du projet sur l'environnement et l'aménagement du territoire.

La vocation de l'EuroAirport est essentiellement européenne : 85 à 90 % des destinations aériennes concernent l'Europe de l'Ouest. Avec plus de 5 millions de passagers aériens en 2011, il est le 7<sup>ème</sup> aéroport de France et le 3<sup>ème</sup> de Suisse, après Genève et Zürich.

Les enjeux liés au contexte trinational dans lequel il s'inscrit confèrent au projet un caractère d'intérêt national et illustrent la volonté partagée d'une réalisation franco-germano-suisse.

En raison des enjeux économiques, notamment en matière de développement local, et des impacts sur l'environnement, notamment la question du bruit aérien dans la mesure où la réalisation du projet entraînerait une augmentation du trafic, il importe d'assurer l'information et la participation du public.

Aussi la Commission nationale a-t-elle décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de nouvelle liaison ferroviaire EuroAirport mais recommande à Réseau Ferré de France et l'aéroport de Bale-Mulhouse d'ouvrir une concertation organisée selon les modalités qu'ils ont envisagées mais menée sous l'égide d'une personnalité indépendante que la Commission nationale désignera et qui, en veillant dans le contexte trinational 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. La concertation fera une large place à l'information du public par une publicité élargie et à l'expression du public, notamment à l'occasion de réunions publiques, dans les trois pays concernés conformément à la Convention d'Espoo.

Le compte rendu de la concertation, y compris le rapport du garant sera adressé à la Commission nationale et rendu public ; il sera joint au dossier d'enquête publique.

## 2 – Projet de Parc éolien en mer de Saint-Brieuc

La Commission, saisie par lettre en date du 20 juillet 2012, reçue le 20 juillet 2012, du Président d'Ailes Marines SAS d'un projet de parc éolien en mer au large de Saint-Brieuc (Côtes-d'Armor) a décidé d'organiser un débat public sur ce projet.

Ailes Marines SAS, dont les actionnaires sont IBERDROLA et Eole RES, a constitué pour ce projet un consortium regroupant des acteurs complémentaires : AREVA, TECHNIP et NEOEN MARINE.

Ce projet consiste à réaliser un parc éolien en mer d'une puissance totale de 500 MW, produite par 100 éoliennes d'une capacité unitaire de 5 MW, situées de 17 à 30 km des côtes au large de Saint-Brieuc, dans des fonds d'une profondeur moyenne de 34 mètres, pour un montant de 2 milliards d'€ sans compter le raccordement électrique.

Le projet s'étend sur une superficie de 80 km<sup>2</sup>, les éoliennes étant distantes entre elles de 810 mètres sur 8 lignes distantes l'une de l'autre de 1080 mètres. Le raccordement électrique du parc éolien sera effectué, sous maîtrise d'ouvrage de RTE, par une liaison sous-marine puis terrestre jusqu'à un poste électrique du réseau électrique national.

La fabrication et l'assemblage des éoliennes seront réalisés dans une usine nouvelle d'Areva au Havre. La fabrication des fondations de type jacket sera effectuée à Brest (hypothèse privilégiée). Le port de base pour l'exploitation et la maintenance du parc sera situé soit à Erquy, soit à Saint-Cast-le-Guildo, soit à Saint-Quay-Portrieux (Côtes d'Armor).

Ailes Marines SAS a été désignée lauréate de l'appel d'offre n° 2011/S126-208873 du 11 juillet 2011 portant sur des installations éoliennes en mer au large de Saint-Brieuc et autorisée à exploiter ce parc par arrêté ministériel du 18 avril 2012. Une concertation préalable à la définition de la zone du projet a été engagée dès 2009 avec les acteurs clés du territoire.

La décision de la Commission nationale est fondée sur les éléments suivants :

- l'intérêt national du projet en raison de la disposition de la loi n° 2009-970 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement fixant à au moins 23 % la part des énergies renouvelables dans la consommation énergétique nationale d'ici 2020 et de l'objectif de l'arrêté du 15 décembre 2009 relatif à la programmation pluriannuelle des investissements de production d'électricité fixant à 6000 MW les installations éoliennes en mer et d'énergies marines à l'horizon 2020,
- les impacts du projet sur l'environnement, l'avifaune, les mammifères marins, la visibilité et le paysage,
- les enjeux socio-économiques du projet, en raison de l'activité générée pendant la construction du parc et la création d'une filière industrielle et de ses impacts sur la navigation maritime, la pêche et le tourisme.

Considérant que les aménagements connexes (raccordement au réseau électrique national et installations portuaires) ont des impacts significatifs sur l'environnement, la Commission a décidé que le dossier du débat devra les expliciter.

La Commission a nommé M. Antoine DUBOUT président de la commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer au large de Saint-Brieuc.

### 3 – Projet de réalisation d'un tramway entre Antony et Clamart (Hauts-de-Seine)

Par lettre en date du 19 juillet 2012, reçue le 20 juillet 2012, la Directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), dûment autorisée par délibération en date du 11 juillet 2012 du conseil du Syndicat des transports d'Ile-de-France, autorité organisatrice des transports d'Ile-de-France, a saisi la Commission du projet de réalisation d'un tramway entre Antony (La Croix-de-Berny) et Clamart (Place du Garde).

Ce projet, dont le coût est estimé à 311 millions d'€ hors taxe et hors matériel roulant, prévoit la réalisation d'un tramway en mode fer sur un tracé de 8,2 km ponctué de 14 stations, desservant les communes d'Antony, Châtenay-Malabry, Le Plessis Robinson et Clamart (Hauts-de-Seine) et assurant des correspondances avec le RER B et le TVM (bus en site propre Trans-Val-de-Marne) à la Croix-de-Berny (Antony) et le futur tramway T6 au niveau de l'Hôpital Bécclère (Clamart).

Le projet a vocation à répondre aux objectifs suivants :

- développer l'offre de transport en commun avec un mode de déplacement performant et durable en vue de renforcer les liaisons de banlieue à banlieue,
- accompagner les projets de développement du territoire,
- offrir un service de qualité, grâce à un mode de transport rapide, fréquent, fiable et confortable,
- améliorer le cadre de vie par la requalification des espaces publics le long du tracé du tramway.

Ce projet est inscrit au Contrat particulier Région-Département des Hauts-de-Seine pour la période 2009-2013.

Considérant qu'il apparaît pas que le projet présente un caractère d'intérêt national au sens de la loi et considérant que la concertation envisagée par le syndicat des transports d'Ile-de-France est de nature à assurer l'information et la participation du public, la Commission nationale a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat public sur ce projet.

### 4 – Projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges

Par lettre en date du 23 juillet 2012, reçue le 27 juillet 2012, le Président de Réseau Ferré de France (RFF) a saisi la Commission du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges qu'il souhaite soumettre à enquête publique d'ici la fin 2012.

Ce projet a déjà fait l'objet d'un débat public qui s'est déroulé du 1<sup>er</sup> septembre au 18 décembre 2006. Le bilan et le compte-rendu du débat ont été publiés le 30 janvier 2007.

Selon l'article L.121-12 du code de l'environnement, la décision relative à l'ouverture de l'enquête publique sur ce projet devait intervenir dans le délai de 5 ans qui suivait la publication du bilan soit le 30 janvier 2012. Conformément au même article, au delà de ce délai, la Commission ne peut décider de relancer la concertation avec le public que si les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet ont subi des modifications substantielles.

La Commission nationale a considéré que ce projet, objet de la nouvelle saisine, a déjà été débattu et que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'ont pas subi de modifications substantielles. Aussi a-t-elle décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges.

## **II – Débats décidés**

### **1 - Projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle**

La Commission nationale a donné acte de la démission de la commission particulière du débat public sur le projet d'extension de l'infrastructure portuaire de Port-la-Nouvelle de Monsieur Gabriel ULLMANN.

### **2 - Projet de parc éolien en mer de Fécamp**

Sur proposition de M. Olivier GUERIN, président de la commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Fécamp, la Commission nationale a nommé membres de la commission particulière :

- M. Alain CAPMAS,
- M. Jean-Paul ESCANDE,
- Mme Joëlle FODOR ESKENAZI,
- Mme Dominique PLANCHON

### **3 – Projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-mer**

Sur proposition de Mme Claude BREVAN, présidente de la commission particulière du débat public sur le projet de parc éolien en mer de Courseulles-sur-mer, la Commission nationale a nommé membres de la commission particulière :

- M. Jean-Louis CHEREL,
- M. Roger SILHOL,
- Mme Mireille LETEUR

## **III – Concertation recommandée**

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

La Commission nationale a donné acte au Président de la Communauté d'Agglomération Angers Loire Métropole du compte rendu de la concertation qu'elle avait recommandée par sa décision n° 2010/17/LSA/2 du 3 mars 2010 et qui s'est déroulée du 12 décembre 2011 au 2 juillet 2012.

La Commission nationale a considéré que le compte-rendu est satisfaisant en ce qu'il démontre que les recommandations de la Commission ont été convenablement suivies.

## 2 – Projet d'aménagement des routes départementales RD 16 et RD 164 sur l'itinéraire Ancenis- Nort-sur-Erdre

Par délibération en date du 25 juin 2012, le Conseil général de Loire Atlantique a décidé de modifier l'aménagement des routes départementales RD 16 et RD 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron de 2x2 voies à 2x1 voies.

L'aménagement à 2x1 voies ne relève pas des catégories d'opérations relatives aux projets d'aménagement ou d'équipement dont la Commission est saisie de droit.

Aussi la Commission a-t-elle décidé d'abroger sa décision n° 2009/51/ANB/1 du 7 octobre 2009 recommandant au Conseil général de Loire-Atlantique d'ouvrir une concertation sous l'égide d'un garant sur le projet d'aménagement à 2x2voies des routes départementales RD 16 et RD 164 sur l'itinéraire Ancenis-Nort-sur-Erdre-Bouvron.

## **IV – Concertation post-débat**

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

En application de l'article L.121-13-1 du code de l'environnement, le Directeur général de Voies navigable de France (VNF) a sollicité, par lettre en date du 5 juillet 2012, la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en oeuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure au débat public jusqu'à l'enquête publique, sur le projet de mise à grand gabarit de la liaison fluviale entre Bray-sur-Seine et Nogent-sur-Seine.

La Commission nationale a désigné Monsieur Paul CARRIOT en qualité de garant de la concertation postérieure au débat public.

## **V – Concertation volontaire**

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

Le Directeur interrégional du Bassin de la Seine de Voies Navigables de France (VNF) a informé par lettre en date du 2 juillet 2012 la Commission de sa décision de poursuivre la concertation qu'elle avait recommandée et sollicité la désignation d'un garant chargé de veiller à la mise en œuvre des modalités d'information et de participation du public, pendant la phase postérieure à la concertation recommandée jusqu'à l'enquête publique, sur le projet de mise à gabarit européen Vb de l'Oise entre Compiègne et Creil (Oise) dans le cadre d'une concertation volontaire.

La Commission nationale a désigné M. Henri WATISSÉE en qualité de garant de la concertation volontaire postérieure à la concertation recommandée.

Philippe DESLANDES