



cndp  
Commission nationale  
du débat public

6, rue du Général-Carou  
75007 Paris  
Tél. : 01 42 19 20 26  
Fax : 01 42 19 17 90  
www.debatpublic.fr

cndp  
Commission nationale  
du débat public

Rapport d'activité 2006 | 2007

cndp  
Commission nationale  
du débat public

# CNDP Rapport d'activité 2006 | 2007

**Introduction**

p.2

**1  
La CNDP :  
origines et évolution**

p.16

**2  
Les moyens  
de la Commission  
nationale**

p.32

**3  
L'activité de la CNDP  
de mai 2006 à mai 2007**

p.48

**4  
Panorama des saisines**

p.76

**5  
Panorama des modes  
de participation du public**

p.88

**6  
Les moyens d'organisation  
du débat public**

p.104

**7  
Après le débat public**

p.120

**8  
Jurisprudence  
du Conseil d'État**

p.128

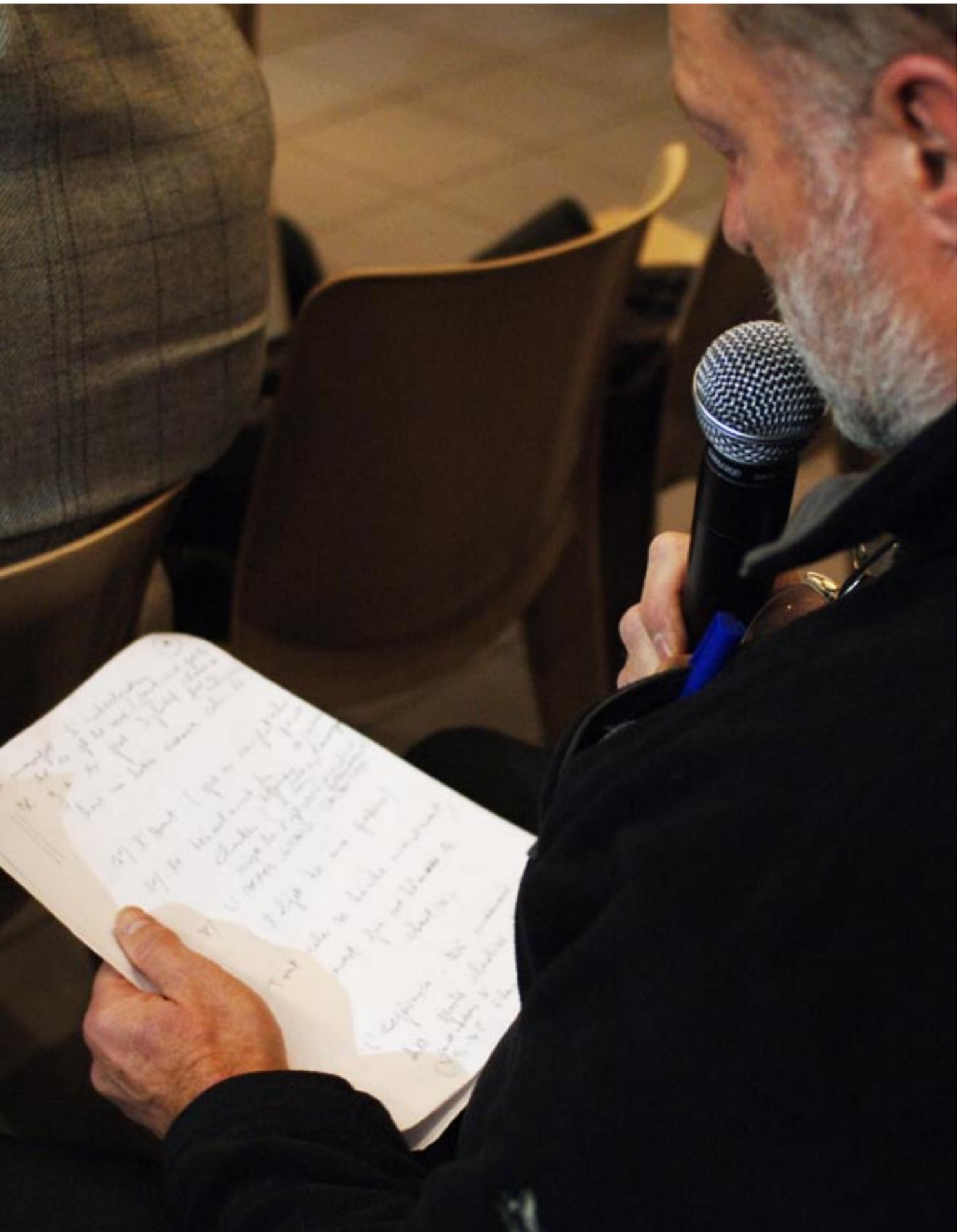
**9  
Le rôle pédagogique  
et méthodologique  
de la CNDP**

p.138

**Annexes**

p.146

# Rapport d'activité 2006 | 2007



**L'an dernier, le troisième rapport d'activité de la Commission nationale du débat public a débordé le cadre de l'année 2005 pour décrire jusqu'à leur terme des débats publics importants (gestion des déchets radioactifs à vie longue, projet d'EPR) qui avaient commencé à l'automne 2005 et se prolongeaient jusqu'en début d'année 2006. Le présent rapport prend la suite en couvrant la période du printemps 2006 à l'été 2007.**

## Introduction

Cette année 2007 sera celle d'un large renouvellement des membres de la Commission nationale du débat public qui avaient tous été nommés en 2002 lors de la mise en place de la nouvelle autorité administrative indépendante créée par la loi « démocratie de proximité ». En effet :

- un des huit élus qu'elle compte, le député représentant l'Assemblée nationale, devra être remplacé à la suite des élections législatives du mois de juin ;
- le Président et les deux vice-présidents verront leur mandat de cinq ans se terminer en septembre ;
- tous les membres non élus (quatre hauts magistrats, huit représentants d'associations et personnalités qualifiées) achèveront leur mandat en octobre.

Même si ces mandats sont renouvelables une fois, cela impliquera vraisemblablement une assez large modification du collège de 21 personnes que constitue la Commission nationale. Il a donc paru opportun de jeter un regard rétrospectif sur la façon dont la Commission nationale avait appliqué la loi nouvelle et s'était efforcée de faire vivre le débat public ; il ne s'agit pas de faire un bilan, ce serait prématuré et présomptueux, mais de faire un point d'étape. Il sera fait en présentant l'activité de la CNDP dans toute sa diversité, en exposant les défis auxquels elle s'est efforcée de répondre, en apportant enfin quelques réflexions sur l'utilité du débat public.



## I – L’activité de la CNDP, la diversité de la participation

La matière, je veux dire l’activité au cours de ces presque cinq ans, a été suffisamment riche et diversifiée pour justifier un tel exercice.

Dans cette période, la Commission nationale du débat public a été saisie une soixantaine de fois. On compte aujourd’hui trente débats publics décidés par la CNDP et menés par une commission particulière (en y ajoutant les six débats publics décidés par la première CNDP), cinq débats publics dont l’organisation a été confiée au maître d’ouvrage, et onze concertations recommandées au maître d’ouvrage.

Le rythme annuel est inégal et peut être affecté par des échéances électorales : 2004, année des élections cantonales et régionales, n’avait connu que quatre débats publics. Mais ce n’est pas toujours vrai : en 2007, année des scrutins majeurs, la Commission nationale du débat public était déjà saisie de neuf projets nouveaux à fin avril !

Presque toutes les catégories de projets énumérées par le décret d’application de la loi ont fait l’objet de saisines. Certes, trois catégories dominant nettement par leur nombre (projets routiers ou auto-routiers, projets ferroviaires, projets de lignes à très haute tension). Mais il y a eu aussi plusieurs dossiers concernant les installations nucléaires de base, couvrant pratiquement toute la filière nucléaire, de la recherche avec ITER à la production avec l’EPR.

On relèvera d’autre part que, pour la première fois en 2007, des projets portés par des entreprises privées ont été soumis à la CNDP ; il s’agit de dépôts méthaniers relevant de la catégorie « projets d’équipements industriels ». J’ai eu l’occasion de signaler précédemment que le seuil de compétence de la CNDP retenu pour cette catégorie est plus exigeant que pour les autres puisqu’il prend en compte, non le coût total du projet, mais le coût des seuls bâtiments et infrastructures, ce qui exclut tous les équipements intérieurs liés au process industriel qui peuvent constituer l’essentiel du coût du projet ; par exemple, les centrales thermiques, qui sont parfois jumelées avec des dépôts méthaniers, même si leur coût total dépasse 300 millions d’euros, échappent à la CNDP parce que le coût de leurs bâtiments et infrastructures est inférieur à ce seuil et même au seuil imposant la publication de leurs caractéristiques (150 millions d’euros).

La Commission nationale du débat public avait eu l’occasion à propos de l’incinérateur de Marseille de souligner auprès du Gouvernement que cette situation n’était pas satisfaisante lorsqu’il s’agissait de grosses installations de traitement des pollutions, car ce sont les équipements qui, en raison de leurs impacts, soulèvent traditionnellement le plus de difficultés d’insertion dans leur environnement ; cette remarque a été entendue puisque le ministère de l’Écologie et du Développement durable a mis à l’étude un texte modifiant les seuils pour les rendre moins exigeants, mais malheureusement celui-ci n’a pas encore été publié au moment où je rédige cette introduction.

\*

Les débats publics n’ont pas porté uniquement sur les projets d’équipement. En effet, en 2005, le Gouvernement a expérimenté la possibilité nouvelle que lui offrait la loi de 2002 de saisir la CNDP en vue de l’organisation d’un débat public portant sur « des options générales en matière d’environnement ou d’aménagement », c’est-à-dire sur un problème ou une politique ; il l’a fait à deux reprises : sur le problème de la gestion des déchets radioactifs à haute activité et à vie longue, et sur le problème de la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l’arc languedocien.

L’organisation de ce type de débat public pose des problèmes particuliers, avant même qu’il ne commence (volume et nature de l’information à fournir au public, degré de définition des options soumises au débat), mais aussi pendant son déroulement : comment toucher le grand public qui *a priori* se déplacera moins facilement que pour un projet par lequel il se sent plus directement concerné (comme riverain éventuel, comme usager potentiel, comme contribuable).

Les deux débats publics en question ont été assez différents pour apporter un premier échantillon de réponses possibles. Sur le fond, les deux ont été très intéressants et très riches comme l’ont bien montré les suites que leur a données le Gouvernement : dans les deux cas, celui-ci n’a pas simplement pris une décision, avec l’aspect réducteur que cela peut avoir ; il a véritablement tiré les conséquences, de natures très différentes, de tout ce qui s’était dit et des arguments utilisés pendant le débat. Cela apparaît dans le document publié par le ministère de l’Industrie (Direction générale de l’énergie et des matières premières) intitulé « Gestion des déchets radioactifs – Les suites du débat public » qui reprend et répond à toutes les questions soulevées par le débat public, aussi bien que dans la décision conjointe des

ministres des Transports et de l’Écologie après le débat sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône, qui comporte une large gamme de mesures touchant à des thématiques très diverses.

On notera cependant que deux débats publics de ce type, c’est peu, surtout si l’on tient compte du nombre de grandes questions (questions « de société » ou orientations de politique générale en amont des projets) qui, dans notre pays, « font débat », et sur lesquelles la population voudrait être mieux informée et pouvoir s’exprimer. On voit aussi que certains sujets, par exemple les organismes génétiquement modifiés, faute peut-être d’un débat public au bon moment, continuent à donner lieu à l’affrontement de positions intransigeantes sans qu’il apparaisse que ces positions s’appuient sur une argumentation solide.

Naturellement, le débat public ne prétend ni dire la vérité scientifique, ni faire disparaître les antagonismes ; mais il assure l’information claire, complète et pluraliste de tous, il offre la possibilité de s’exprimer à tous ceux qui le souhaitent, il permet la confrontation des arguments, il conduit à une décision publique et motivée.

Naturellement aussi le débat public devrait adapter ses méthodes pour traiter des sujets d’une nature différente de ceux qu’il a jusqu’alors traités plus souvent. Mais on remarquera, d’une part, qu’il s’adapte déjà en permanence car chaque débat public est et doit être particulier ; d’autre part, qu’il a déjà permis d’aborder des questions de type scientifique telles que les problèmes des effets sur la santé humaine des champs électromagnétiques (lors des débats sur les lignes électriques à très haute tension) ou des effets des émissions de micro-particules par les véhicules automobiles (lors de débats sur des projets autoroutiers), ou encore des questions d’éthique,

par exemple les problèmes d’équité entre territoires ou entre générations (dans le débat sur les déchets radioactifs). Une façon intéressante d’aborder de telles questions tout en se donnant plus de chances d’attirer le grand public serait de concevoir un débat « générique » c’est-à-dire comportant à la fois un volet national portant sur les aspects généraux et de principe et un volet local, réparti entre plusieurs territoires où se poserait concrètement le problème.

Pour terminer avec cette question, on retiendra les propos du Premier ministre lors de l’installation de l’Académie des technologies et de l’Institut des hautes études en sciences et technologies, le 14 mars 2007 : « Nous devons être attentifs à l’instauration d’un dialogue permanent entre les citoyens et ceux-là mêmes qui sont à la pointe des innovations [...] Nous devons prendre le temps du débat et des explications, laisser un moment suffisant pour la confrontation des idées [...] Nous disposons aujourd’hui de méthodes et de procédures efficaces pour mener ces débats. Je pense par exemple à la Commission nationale du débat public sur les dossiers d’aménagement et d’environnement. Pourquoi ne pas étendre ses missions à d’autres problématiques ? J’y suis personnellement favorable, en complément aux expertises des autorités scientifiques. »

\*

La CNDP a utilisé toute la gamme des formules que la loi met à sa disposition et, face à chaque dossier, la réponse est le résultat d’une jurisprudence qui s’est construite peu à peu.

**Le débat public ne prétend ni dire la vérité scientifique, ni faire disparaître les antagonismes ; mais il assure l’information claire, complète et pluraliste de tous.**

Lorsqu'elle est saisie, la CNDP a deux grandes options qui à leur tour se subdivisent : ou elle considère qu'un débat public est justifié et dans ce cas elle peut, soit l'organiser elle-même et en confier l'animation à une commission particulière, soit en confier l'organisation au maître d'ouvrage selon des modalités qu'elle définit ; ou bien le débat n'est pas justifié et, soit le projet poursuivra son cheminement jusqu'à l'enquête publique, soit la CNDP peut considérer qu'une dernière phase de concertation demeure nécessaire et elle la recommandera au maître d'ouvrage et lui en proposera les modalités.

Les critères qui déterminent le choix entre ces différentes options sont pour l'essentiel ceux que définit la loi : l'intérêt national du projet, son incidence territoriale, de forts enjeux socio-économiques, des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

L'analyse des caractéristiques de chaque dossier conduira à le situer sur un éventail qui va de « intérêt national évident, forts enjeux et impacts » à « intérêt purement local, pas ou peu d'enjeux ni d'impacts » ; à ce dégradé de situations correspondra de façon souple la palette des réponses évoquées ci-dessus.

Au fil de ses décisions, la CNDP a éprouvé le besoin d'ajouter d'autres éléments d'appréciation qui tiennent à l'histoire antérieure du projet et à son état d'avancement. Ainsi un projet précédemment soumis à une concertation ayant permis de débattre de son opportunité puis de définir de façon précise ses caractéristiques ne relève plus du débat public ; en effet, celui-ci doit intervenir à un moment où les grandes options ne sont pas encore tranchées et où la discussion sur l'opportunité même du projet reste possible et utile ; la loi le veut ainsi et c'est ce que souhaite la population.

Mais la CNDP qui est chargée de veiller au respect de la participation du public est aussi très attentive à la place que les concertations antérieures ont faite à la population elle-même ; ainsi, si ces concertations sont restées limitées à des corps intermédiaires (collectivités locales, acteurs économiques, associations), un projet même très avancé devra faire l'objet, soit d'une nouvelle concertation, soit même d'un débat public, pour assurer la complète information et permettre une véritable expression de la population elle-même.

Les chiffres contenus dans le rapport d'activité montrent que la CNDP s'efforce d'utiliser de façon discriminée et adaptée les différentes solutions dont elle dispose ; elle évite de faire « de la procédure pour la procédure » : elle a recours au débat public organisé par ses soins environ une fois sur deux, ayant le souci de réserver cette forme majeure de participation aux cas où elle peut pleinement jouer son rôle.

Le débat public dont l'organisation est confiée au maître d'ouvrage peut apparaître comme une procédure hybride et a parfois suscité des soupçons *a priori* ; la CNDP a donc été particulièrement attentive à lui donner des caractéristiques qui en fassent un vrai débat public. La loi prévoit seulement que la CNDP « définit les modalités d'organisation du débat et veille à son bon déroulement » ; la CNDP a considéré que la première des modalités qu'elle devait imposer, même sans texte, c'était que le débat soit placé sous l'égide d'une personnalité indépendante du maître d'ouvrage. On voit en effet que, sans cette initiative, la formule se serait difficilement distinguée d'une concertation menée directement par le maître d'ouvrage lui-même ; or, ce qui fait la spécificité du débat public, et ce qui crée la confiance du public, c'est la présence d'un tiers indépendant, intermédiaire entre le maître d'ouvrage et le public, et qui garantit la qualité du débat.

**C'est la présence d'un tiers indépendant qui fait la spécificité du débat public et qui crée la confiance.**

Mais il faut aussi que cette personnalité s'inspire du « débat public CNDP » ; elle est donc préparée par la CNDP qui la fait bénéficier de ses conseils méthodologiques ; elle adopte et fait respecter les principes, les méthodes et les outils du débat public ; elle est accompagnée tout au long de sa mission par la CNDP.

La concertation recommandée au maître d'ouvrage constitue une forme allégée de débat public (elle porte en général moins sur l'opportunité et plus sur les caractéristiques et les impacts du projet) ; dans ce cas, la CNDP ne fait que proposer les modalités d'organisation ; mais elles ont toujours été respectées par les maîtres d'ouvrage. D'autre part, la CNDP a le plus souvent demandé que cette phase de concertation soit placée sous le regard d'une personnalité ou d'une commission indépendante, dont le rôle dans ce cas est, non pas de mener elle-même la concertation, mais de donner un avis sur son organisation puis de l'observer, de la faciliter si nécessaire, et enfin d'en faire un compte-rendu. Dans tous les cas, la CNDP suit attentivement le déroulement de ces concertations ; à cette fin, elle a pu désigner l'un de ses membres (par exemple Monsieur Devisse pour suivre la concertation menée par Voies navigables de France sur le projet de canal Seine Nord).

\*

La loi donne à la Commission nationale du débat public un rôle de conseil méthodologique pour tout ce qui peut favoriser la concertation avec le public, rôle qu'elle peut exercer d'elle-même ou à la demande. La CNDP l'a fait d'abord d'elle-même en élaborant, sous la direction de Monsieur Georges Mercadal, ses « cahiers méthodologiques ». Ceux-ci étaient d'abord destinés à ceux qui allaient avoir la charge d'un débat public : les présidents et membres des commissions particulières du débat public, et les secrétaires généraux de ces commissions particu-

lières. Mais ils ont reçu peu à peu une diffusion bien plus large : ils ont naturellement été adressés aux maîtres d'ouvrage avec lesquels la Commission nationale et les commissions particulières étaient en relation ; ils ont été remis à tous les participants à la première rencontre nationale organisée par la CNDP en juin 2004 sur le thème « les associations et le débat public ». Ils ont donc été utilisés et ont servi de référence bien au-delà des destinataires initiaux.

Il est apparu qu'ils méritaient d'être revus à la lueur de l'expérience sur un certain nombre de points, d'où la nouvelle édition en 2007 de ces cahiers méthodologiques, toujours sous la direction de Monsieur Georges Mercadal ; plus qu'une correction ou un infléchissement, c'est plutôt une incitation à la réflexion sur les problèmes ou les difficultés que l'on peut rencontrer dans un débat public.

La CNDP a d'autre part répondu à des demandes de natures très diverses. Elle a à deux reprises donné son avis et ses conseils au ministre de l'Écologie et du Développement durable pour l'organisation de consultations sur la politique de l'eau. Répondant à une demande conjointe de ce même ministre et du ministre de l'Intérieur, elle a travaillé avec d'autres partenaires<sup>1</sup> à l'élaboration d'une base de connaissances sur la démocratie participative appliquée ; cette base, accessible sur Internet depuis la fin 2006 ([www.participation-locale.fr](http://www.participation-locale.fr)), fournit des exemples d'initiatives intéressantes et des conseils aux élus locaux soucieux de mieux faire participer la population à l'élaboration des projets. À cette fin, le site est structuré en trois parties : des fiches décrivant des expériences concrètes, un inventaire méthodologique, des références conceptuelles et bibliographiques. Conçue en coopération avec la Fédération des maires des villes moyennes,



1. Outre le ministère de l'Écologie, la Fédération des maires des villes moyennes, le ministère de l'Équipement, le Conseil national des villes et le Centre d'étude des réseaux de transports et de l'urbanisme.

notamment, cette réalisation a vocation à accueillir comme partenaires les autres grandes fédérations d'élus locaux.

D'autre part, la Commission nationale du débat public a répondu à des demandes d'autorités locales qui souhaitaient qu'un de leurs projets, dans un cas où cela n'était pas obligatoire, fasse l'objet d'un débat local mené dans l'esprit du débat public CNDP : le président du conseil général de la Manche pour le projet d'extension du port de Granville, et le préfet de la Région Ile-de-France pour le tronçon commun A4-A86. Ces autorités demandent donc l'appui et le conseil méthodologiques de la CNDP et s'engagent à mettre en œuvre les méthodes appliquées et recommandées par la Commission nationale, en particulier l'animation du débat par un tiers garant qui suit les principes d'indépendance et de neutralité de la CNDP, avec laquelle il est en relation directe.

Dans les deux cas cités, le maître d'ouvrage, soucieux de montrer que ce « débat public local » serait mené en toute impartialité, a demandé à la CNDP de désigner elle-même la personnalité garante, ce qui fut fait. Ces deux débats se sont déroulés à l'automne 2006, dans des conditions très intéressantes.

Une demande comparable avait été formulée par le Parc naturel régional des ballons des Vosges à l'occasion du renouvellement de sa charte ; l'expérience, qui est menée dans des conditions différentes, est encore en cours ; elle est suivie par un membre de la Commission nationale, Monsieur Guillaume.

## II – La réponse à quelques défis

**a)** Le premier défi est celui des délais. Car comme toute procédure nouvelle (et d'une certaine façon, le débat public en est une, même si c'est aussi beaucoup plus que cela), le débat public suscite aussitôt la critique de certains : ce n'est qu'une machine à perdre du temps, à retarder la décision, voire à empêcher toute décision.

Ce défi est le plus simple à relever car il suffit d'une bonne organisation pour bien gérer le temps et ne pas utiliser totalement les délais prévus par la loi. Deux séries d'exemples.

La CNDP dispose de deux mois à compter de sa saisine pour prendre sa décision ; le plus souvent, moyennant un contact préalable du maître d'ouvrage, elle prend sa décision en un mois.

La durée totale d'un débat, de la saisine au bilan, est habituellement de douze à dix-huit mois, ce qui est assez peu, comparé à la durée de gestation des projets publics, qui est aujourd'hui de quinze ans si l'on en croit l'audit des infrastructures réalisé en 2003. Il est arrivé que des débats publics durent plus longtemps, en général lorsque la CNDP avait été saisie un peu trop tôt par rapport à la maturité du projet et que l'élaboration du dossier du débat exige plus que les six mois accordés par la loi au maître d'ouvrage. Mais il est arrivé aussi que l'on soit nettement plus rapide : pour le projet de Fos 2XL, la CNDP est saisie en décembre 2003, le débat est terminé fin juin 2004, le compte-rendu et le bilan sont publiés le 20 juillet 2004 ; pour le projet de nouvelle usine d'enrichissement d'uranium du Tricastin, la Commission est saisie début avril 2004, le débat est clos fin octobre et le bilan rendu public fin décembre de la même année.

\*

**b)** Le second défi est celui de la bonne organisation et du bon déroulement des débats.

Là aussi, il fallait lutter contre le préjugé existant chez certains : le débat public ne peut être qu'agitation et cacophonie.

Il faut évidemment éviter les visions idylliques : le débat public ne peut pas être une discussion abstraite entre citoyens désincarnés uniquement soucieux de l'intérêt général et n'utilisant que des arguments de pure rationalité. Il est le fait d'individus ancrés dans la réalité sociale, porteurs d'intérêts différents et souvent antagonistes, inspirés pour une partie d'entre eux par des visions de la société non conciliables. Le débat public connaît donc nécessairement des moments passionnés et bruyants (comme d'ailleurs d'autres lieux de notre vie sociale ou de notre vie démocratique).

Mais on peut en juger aujourd'hui : s'il y a eu quelques réunions difficiles, voire perturbées, la plus grande partie des débats publics s'est déroulée dans des conditions normales, sereines et parfois studieuses ; il n'est pas sans intérêt de souligner que cela a été vrai aussi, pour l'essentiel, lors des différents débats sur les questions nucléaires.

Peut-on identifier les causes de perturbation et les facteurs de sérénité ?

- On l'a constaté à plusieurs reprises : plus un projet est ancien et a fait l'objet de décisions successivement abandonnées, plus les positions des acteurs sont négatives, figées, et plus le débat est un combat de chacun contre la solution qu'il refuse ; certains ont alors malheureusement le sentiment qu'il faut manifester leur force par le volume sonore qui soutient leur position ou qui s'efforce d'empêcher l'expression des autres.

D'autre part, lorsque le débat public a lieu alors que la décision est prise ou presque prise, ou s'il apparaît simplement qu'elle est déjà prise, il est aussitôt contesté par une partie du public qui considère que l'un des objectifs, pour lui essentiel – permettre la discussion de l'opportunité du projet – n'a plus de véritable portée. C'est vrai aussi lorsqu'une décision, ou une intervention laissant penser que la décision est prise, intervient en cours de débat.

- À l'inverse, les facteurs essentiels de sérénité du débat sont l'attention portée à sa préparation et la qualité de sa conduite par la commission particulière.

La phase de préparation détermine largement le climat ultérieur du débat car c'est elle qui crée les conditions de la confiance entre les acteurs. Il est donc très important que la CPDP y consacre le temps nécessaire, rencontre les grands acteurs, élus, professionnels ou associatifs, explique son rôle et les principes du débat public ; elle sollicite aussi ces acteurs : quelles sont leurs positions sur le projet, leurs attentes quant au contenu et au déroulement du débat ? Elle peut ainsi conseiller utilement le maître d'ouvrage qui prépare alors le dossier du débat ; elle peut concevoir progressivement l'organisation du débat public. Avant de proposer à la CNDP le calendrier et le programme du débat, elle le présentera utilement à tous ces acteurs de façon à vérifier que son projet répond bien à l'essentiel des attentes.

Une préparation ainsi concertée aura permis de lister en temps utile tous les sujets à traiter, d'identifier les difficultés possibles ; elle a permis de bien positionner la CPDP, neutre du fait de la diversité d'origine de ses membres, indépendante par rapport au maître d'ouvrage et aux autres parties prenantes ; elle a créé les conditions de la confiance quant au déroulement du débat qui n'écartera aucune question, qui donnera à chacun la possibilité de s'exprimer en totale égalité de droits.

Il reste ensuite à la CPDP à conduire le débat dans le respect de ces principes et à prouver qu'elle mérite la confiance dont les conditions étaient ainsi préalablement créées ; elle veillera en tous points à la qualité et à l'approfondissement du dialogue, à l'argumentation des positions, à l'équilibre et à la transparence du débat ; chacun de ces mots est lourd de significations et implique autant d'attention aux détails que d'attachement aux principes.

\*

**L'indépendance de la CNDP est affirmée par la loi ; mais c'est d'abord par ses décisions qu'elle a pu en faire la preuve.**

### c) Le défi de l'indépendance.

De la même façon, la CNDP, devenue autorité administrative indépendante, allait devoir prouver au public qu'il pouvait avoir confiance dans son indépendance, cette garantie que le législateur a voulue pour que le débat public soit impartial et de qualité, qu'il soit crédible. Certes l'indépendance est affirmée par la loi ; elle s'exprime dans la composition même de la Commission nationale et la diversité d'origine de ses membres ; elle s'appuie sur l'autonomie de ses moyens de fonctionnement. Mais c'est d'abord par ses décisions qu'elle a pu en faire la preuve.

Elle s'est montrée exigeante quant à la qualité du dossier qui lui est soumis : elle a refusé de se prononcer lorsque le projet présenté n'apparaissait pas cohérent avec les documents de planification qui s'imposaient aux pouvoirs publics (liaison Grenoble-Sisteron – mars 2004) ; elle a fait de même lorsque le dossier de saisine ne comportait pas tous les éléments permettant d'apprécier les objectifs, les enjeux, les modalités et les conséquences du projet (projet de LGV Paris-Londres par Amiens ou projet de liaison autoroutière entre l'Ile-de-France et l'aire ligérienne – février 2007).

Elle a très souvent considéré que le dossier de saisine devrait substantiellement évoluer pour se transformer en dossier du débat (assurant l'information claire et complète du public et lui permettant de se prononcer) et elle a énuméré les informations qu'il devrait contenir pour qu'elle le considère comme « suffisamment complet » ; naturellement elle veille à ce que ces prescriptions soient respectées et cela a pu la conduire à demander au dernier moment que le projet de dossier du débat soit complété pour répondre pleinement à ses demandes (projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole – juillet 2006).

Elle est allée plus loin lorsque le sujet lui paraissait le justifier et a considéré que le dossier du débat ne pouvait pas être le seul dossier du maître d'ouvrage, qu'il devait s'ouvrir à d'autres contributions, d'origines diverses, notamment associatives, pour assurer à la fois le pluralisme de l'information et donc l'ouverture et la crédibilité du débat public (projet d'EPR ; gestion des déchets radioactifs).

Plutôt que de donner d'autres exemples, peut-on dire qu'aujourd'hui l'indépendance de la CNDP n'a plus besoin d'être affirmée, qu'elle se constate à travers son action ?

### III – L'utilité du débat public

Reste la question fondamentale : le débat public sert-il à quelque chose, et à quoi ?

On peut essayer d'y répondre en rappelant ses objectifs puis en examinant pour chacun d'eux s'il l'atteint.

Le débat public a trois objectifs essentiels : informer le public, lui permettre de s'exprimer sur tous les aspects du projet, éclairer la décision de l'autorité compétente.

a) L'information du public, en quantité comme en qualité, est assurée à un niveau que vraisemblablement aucune autre procédure ne permet d'atteindre. La documentation du débat est le plus souvent diffusée de façon à toucher tous les foyers de la zone géographique concernée, ce qui peut représenter plus de deux millions de documents ; un site Internet est ouvert ; la presse écrite et audio-visuelle est associée et relaie bien, en général, l'information ; des documents complémentaires sont diffusés en cours de débat et tous les événements du débat sont rendus publics tout au long de son déroulement.

Nous savons que le mode utilisé pour la diffusion initiale (mise en boîte aux lettres non adressée), qui est choisi pour des raisons de coût (la diffusion nominative est beaucoup plus coûteuse), est imparfait et il arrive que des personnes se plaignent de ne pas avoir reçu de document ; cette critique n'a pris une véritable ampleur que dans une zone concernée par deux débats successifs et il y a été remédié par une distribution complémentaire.

Sur le fond, la Commission nationale, comme les commissions particulières, veille à ce que l'information soit à la fois claire et complète, et qu'elle soit pluraliste, comme on l'a vu plus haut ; ce résultat est atteint aussi grâce aux

participants au débat qui, en apportant leurs contributions, nourrissent et diversifient l'information, notamment lorsque ces contributions bénéficient de leur consécration par un « cahier d'acteur », imprimé puis diffusé comme le dossier du maître d'ouvrage.

Il faut ajouter que l'information du public n'est pas assurée seulement « à sens unique », par la diffusion de toute cette documentation ; elle résulte aussi des échanges qui sont dans la nature même du débat public : les participants posent des questions, soulèvent des objections... et le maître d'ouvrage est dans l'obligation d'y répondre. La CPDP veille à ce que toute question reçoive une réponse, mais elle veille aussi à ce que les réponses soient complètes et compréhensibles ; si nécessaire, elle invite le maître d'ouvrage à compléter ou à préciser sa réponse (qu'elle soit orale, en cours de réunion, ou par écrit).

Le problème des limites de l'information est apparu avec l'irruption du « secret défense » dans le débat sur l'EPR (à propos de la capacité de ce projet de centrale à résister à la chute d'un avion de ligne) et la CNDP a montré sa volonté d'aller aussi loin que possible dans l'ouverture et la transparence. Ayant constaté que le secret défense imposait des règles particulières et que le débat public ne se plaçait pas en dehors des lois et règlements, la CNDP a affirmé que cependant aucune question ne serait écartée du débat, qu'ainsi les questions de sécurité qui préoccupent légitimement la population pourraient être posées, que le public avait le droit d'obtenir des réponses précises et claires et, si celles-ci ne pouvaient être complètes, d'en connaître la raison.

Le Gouvernement a élaboré un document sur ces questions qui, selon ses rédacteurs, était le plus complet que l'on ait rendu public jusqu'alors (point qui n'a été contesté par personne). Le débat public a abordé ces questions de plusieurs façons (groupe de travail, expertise complémentaire, discussion

en réunions publiques) qui ont permis de les aborder largement, d'assurer une information plus étendue qu'elle ne l'avait été auparavant et d'approfondir les réflexions de façon significative.

\*

b) Des moyens diversifiés sont offerts au public pour qu'il puisse s'exprimer, c'est-à-dire poser des questions, faire des observations, formuler des critiques, présenter des suggestions voire des contre-projets ; ce sont les réunions publiques, le système des questions-réponses, le site Internet, etc. Cela permet au total une participation substantielle aux débats publics : d'un débat à l'autre, les réunions publiques ont rassemblé quelques milliers de personnes (chiffre maximal : 11 000), on a enregistré jusqu'à 1 200 ou 1 300 questions et autant d'avis ou contributions, le site Internet a enregistré jusqu'à 50 000 connexions. Incontestablement, c'est beaucoup plus qu'aucune concertation traditionnelle ne l'a permis.

Mais la différence essentielle est autre : c'est que le débat n'est pas réservé à des interlocuteurs porteurs d'un titre ou d'une fonction ; il est ouvert à toute la population, sans condition, sans distinction ; chaque personne a un droit égal à s'exprimer et à être entendue. S'il est fait d'abord pour le grand public, il n'est pas fermé à d'autres catégories de participants ; les responsables associatifs ont compris depuis longtemps que c'était pour eux une occasion privilégiée d'exprimer et de faire connaître leurs positions ; les élus et les responsables professionnels ont parfois été hésitants, voire réticents, à s'exprimer dans un cadre où la voix de M. Dupond ou Mme Durand avait la même importance que la leur, mais ils ont maintenant compris la nécessité d'être présents et d'exposer leurs positions, au moment et sous

**Un débat n'est ni un sondage ni un référendum ; il ne compte pas les arguments pour et les contre, il enregistre les arguments qui s'expriment.**

la forme qui leur conviennent naturellement ; on l'a bien vu dans tous les débats les plus récents : les élus sont venus plus nombreux, parfois très nombreux, et ils sont intervenus très activement.

Cette participation diversifiée ne suffit pas à qualifier le débat public de représentatif et il n'a pas cette prétention (même lorsqu'il atteint les chiffres les plus élevés, le nombre de participants ne représente qu'une faible proportion de la population concernée par un projet, qui se compte au moins en centaines de milliers, et souvent en millions de personnes). L'intérêt et la justification du débat public, c'est de faire apparaître dans toute leur richesse la diversité des positions argumentées que suscite un projet ; je souligne le mot « argumentées » car, dans la mesure où le débat public n'est ni un sondage ni un référendum, il ne compte pas les pour ou les contre, il enregistre les arguments qui s'expriment ; c'est la confrontation des arguments qui permet au débat de progresser, c'est ensuite l'analyse des arguments qui permettra au décideur de préparer et de motiver sa décision finale (on y reviendra plus loin).

C'est pourquoi les commissions particulières sont particulièrement attentives à susciter ou à faciliter l'expression argumentée des positions les plus diverses ; leur neutralité reconnue favorise le dialogue et assure l'équilibre du débat. Elles disposent de moyens qui peuvent y contribuer ; j'ai déjà cité les cahiers d'acteurs ; il faut y ajouter la possibilité de recourir à une expertise complémentaire. En effet, lorsqu'il apparaît que le projet du maître d'ouvrage suscite sur un point important une controverse que les échanges ne peuvent suffire à résoudre,

la CNDP peut, sur proposition de la commission particulière, faire procéder à une expertise complémentaire par un organisme indépendant ; cette expertise ne tranchera pas nécessairement la question, mais elle apportera une vision contradictoire ou apportera des éléments complémentaires d'appréciation et fournira à chacun matière à nourrir son argumentation.

\*

c) Le troisième grand objectif du débat public est d'éclairer la décision à venir.

Cela signifie, redisons-le, que la décision reste à prendre, qu'elle n'est pas réellement arrêtée ; certes le maître d'ouvrage a l'intention de réaliser ce projet, mais cette intention n'est pas irréversible ; il est disposé à faire évoluer son projet, voire à l'abandonner, en fonction de ce qu'il entendra pendant le débat.

D'autre part, le débat public éclaire cette décision, il ne la détermine pas ; il n'est pas le temps de la décision. Cela résulte de considérations de principe : nous sommes dans un régime de démocratie participative, et les autorités compétentes sont celles que définissent la Constitution ou la loi et qui tirent leur légitimité de l'élection. Mais les considérations pratiques conduiraient à la même conclusion : dans un débat public, les positions les plus diverses et bien souvent les plus opposées s'expriment et, dans la mesure où on ne les compte pas, nul ne peut dire quelle est « la conclusion » d'un débat. D'autre part, rappelons-le, ni le compte-rendu, ni le bilan du débat ne peuvent comporter d'avis ; ils restituent aussi fidèlement que possible ce qu'a été la parole du public ; mais naturellement, si une orientation dominante se dégage du débat, ils doivent la faire ressortir.

Le plus souvent, c'est la diversité des positions exprimées qui fait la richesse et l'intérêt du débat. L'expérience le prouve : M. ou Mme Tout-le-monde apporte des éléments de réflexion nouveaux que les concepteurs les plus compétents n'avaient pas pris en compte, parce qu'il connaît plus intimement la région, parce qu'il réagit en tant que riverain potentiel ou usager futur, parce qu'il imagine certaines conséquences pratiques... Le débat public ne peut prétendre refaire l'évaluation technique du projet, mais il apporte un regard critique très utile sur tous les enjeux économiques, sociaux et environnementaux et – s'il est réellement argumenté et si le dialogue se développe entre les participants – il peut constituer un véritable exercice d'intelligence collective, faisant émerger des propositions de nature à faire évoluer le projet ; il peut enfin faire apparaître les attentes de la population quant à la façon dont les phases ultérieures du projet devraient être conduites, si celui-ci était confirmé, ce que l'on appelle parfois « la gouvernance de l'après-débat » : les étapes, les délais, la méthode de concertation, ces aspects procéduraux qui sont des facteurs essentiels de confiance du public.

Ainsi éclairé par tous ces apports du débat public, le maître d'ouvrage a la responsabilité de décider, c'est-à-dire de choisir. La loi de 2002 apporte un grand progrès en imposant que celui-ci prenne et rende publique sa décision dans les trois mois qui suivent le bilan du débat public. Mais cela ne suffit pas ; il faut aussi, même si la loi ne le précise pas, que cette décision soit motivée. La CNDP a la grande satisfaction de constater qu'à cet égard elle a été entendue et que les maîtres d'ouvrage motivent de plus en plus précisément leurs décisions en se référant aux arguments développés pendant le débat public ; une étape nouvelle a d'ailleurs été franchie avec les décisions de mars 2007 de Réseau

ferré de France : pour la première fois, le maître d'ouvrage explique à la fois pourquoi il retient une solution et pourquoi il ne retient pas telle autre, montrant bien aux divers participants que leur avis a été entendu et analysé, même s'il n'a pas été retenu.

Naturellement, si ces aspects formels sont importants, c'est le fond qui est essentiel pour le public : le débat public n'est jugé utile que si effectivement le maître d'ouvrage tient compte des positions qui se sont dégagées nettement d'un débat public ; le tableau qui figure dans le rapport (pages 126-127) montre qu'il en est bien ainsi dans un nombre de cas significatif.

Au-delà de la décision elle-même, il y a la façon dont la suite du projet sera gérée. Ici aussi, on voit des évolutions significatives dans les pratiques des maîtres d'ouvrage, l'esprit du débat public imprègne peu à peu les phases ultérieures de concertation. Citons de nouveau RFF : pour le projet de LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur, il a pour la première fois prévu une « Charte de la concertation avec les acteurs et de l'information du public » et a demandé à la CNDP d'être le garant de son application.

\*

d) Il ne faut pas oublier les critiques qui sont formulées à l'égard du débat public, même si j'ai pu, jusqu'alors, énumérer bon nombre de points reconnus positifs.

• Celle que l'on entend le plus souvent porte sur le moment du débat qui intervient trop tôt ou, ce qui est plus grave, trop tard.

Trop tôt, il faut préciser ce que l'on entend par là ; car, par définition le débat public doit intervenir en amont de la décision, à un moment où les grands choix restent ouverts. Il faut naturellement que le minimum d'études préalables permettant de justifier le projet et de décrire les options possibles ait été fait ; mais c'est presque toujours le cas et lorsque des points méritent d'être approfondis, la CNDP les énumère dans sa décision afin que les travaux nécessaires soient menés de façon à être intégrés dans le dossier du débat ; les compléments nécessaires sont très souvent les mêmes : les prévisions de trafic ou de besoins justifiant le projet, la réduction de la zone d'étude et la définition des grandes hypothèses de passage, une présentation affinée des enjeux d'aménagement du territoire ou des impacts environnementaux, des précisions sur le mode de financement ; même si cela a parfois nécessité des délais un peu plus longs que prévu, cela a été fait un bon nombre de fois et le débat a pu s'ouvrir sur la base d'un dossier comportant tous les éléments voulus.

La critique vise donc surtout le fait que tel débat public porte sur un projet qui ne sera pas réalisé avant 12 ou 15 ans, voire plus ; parfois même l'endettement de l'État rend douteux que ces délais soient réalistes. Une partie des participants au débat public risque donc de ne pas voir la réalisation, si elle doit avoir lieu ; inversement, la partie la plus jeune de la population qui verra la mise en service n'aura pas pu participer au débat public ; certains éléments de contexte auront pu connaître des évolutions.



**Pour la première fois, le maître d'ouvrage RFF explique à la fois pourquoi il retient une solution et pourquoi il ne retient pas telle autre, montrant ainsi aux participants que leur avis a été entendu, même s'il n'a pas été retenu.**

L'objection n'est pas négligeable, mais il y a une réponse : le maître d'ouvrage doit veiller à ce que le débat public ne soit pas qu'une parenthèse vite fermée mais qu'au contraire, conformément à la loi, la participation du public soit assurée tout au long de l'élaboration du projet ; il faut donc que les étapes ultérieures de mise au point du projet s'accompagnent de phases de concertation inspirées de l'esprit qui a caractérisé le débat public ; c'est-à-dire marquées par le même esprit d'ouverture et de dialogue, d'une part, et ouvertes à la population et non réservées à quelques corps intermédiaires, d'autre part. Ainsi cette période intermédiaire de 10 ou 15 ans sera remplie de quelques grands rendez-vous périodiques qui assureront la continuité de l'information et de la participation du public.

Rappelons en outre que la loi a prévu une sécurité : normalement l'enquête publique doit avoir lieu au maximum cinq ans après le débat public ; au-delà, la CNDP devra être ressaisie et pourra relancer la concertation avec le public si (mais seulement si) les circonstances de droit ou de fait justifiant le projet ont subi des modifications substantielles.

- Plus vives sont les critiques lorsque le débat public arrive trop tard, c'est-à-dire alors que la décision est ou simplement paraît déjà prise. Je ne reviendrai pas sur ce que j'ai dit l'an dernier à propos des projets d'EPR et d'ITER. Mais je veux souligner à quel point, dans chaque cas, une partie du public a exprimé sa volonté que soit pleinement respecté l'esprit de la loi : le débat public porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques du projet ; il a pour but d'éclairer la décision. Cela signifie que sur chacun des points la discussion doit être encore possible et ouverte et qu'elle peut encore influencer la décision.

**Le programme du débat n'est pas un carcan, il est un cadre souple susceptible d'évoluer en fonction de la demande du public.**

De cela, on peut tirer deux conclusions ; l'une de principe : la décision ne doit intervenir qu'après que l'on a laissé le temps nécessaire à l'écoute et au dialogue ; l'une pratique : l'autorité compétente doit établir en amont le calendrier qu'elle considère comme optimum et saisir la CNDP en temps utile pour qu'il n'y ait pas de télescopage entre le temps du débat public et le moment de la décision.

- Une troisième série de critiques vise l'objet ou le champ du débat, en général parce qu'il est jugé trop étroit : il ne faudrait pas parler seulement de l'EPR, mais de la politique énergétique française ; le débat sur la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien aurait dû être étendu à l'arc méditerranéen ; il ne faudrait pas se limiter au projet ferroviaire Bordeaux-frontière espagnole, mais traiter du problème des transports en Aquitaine... Souvent cette critique est tournée vers la CNDP qui aurait dû requalifier le dossier.

Cette critique n'est pas véritablement justifiée car, en général, le débat public est organisé de façon à aborder non seulement tous les aspects du dossier mais aussi tous les éléments qui en constituent le contexte ou le prolongement naturel.

D'autre part et surtout, le programme du débat n'est pas un carcan, il est un cadre souple susceptible d'évoluer en fonction de la demande du public ; dans tous les cas, celui-ci a pu aborder les questions plus générales qui l'intéressaient. La seule difficulté qu'il faut reconnaître c'est que parfois le maître d'ouvrage n'est pas qualifié pour répondre à de telles questions ; même si les CPDP ont fait appel aux autorités compétentes, celles-ci n'ont pas pu être présentes à toutes les séances où cela aurait été utile.

\* \* \*

Même s'il a relevé bon nombre d'éléments positifs ou d'évolutions favorables, ce rapport ne doit pas apparaître comme un exercice d'autosatisfaction.

La CNDP est au contraire 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 : c'est ainsi qu'elle a organisé, le 25 avril 2007, un séminaire avec les présidents et membres des CPDP pour procéder à un retour d'expérience sur tous les aspects d'un débat public : sa préparation, son organisation, son animation ; de même elle prépare pour le 21 juin 2007 une journée de réflexion rassemblant des personnes ayant participé activement à des débats pour mieux connaître les attentes, critiques et suggestions du public vis-à-vis du débat public.

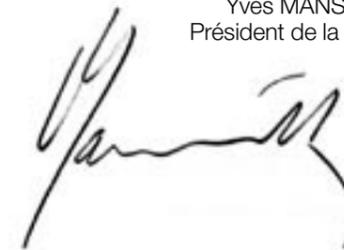
D'autre part, le débat public est une procédure exceptionnelle puisque la loi a voulu la réserver aux grands projets d'intérêt national. Nous en sommes à un rythme annuel d'une dizaine de débats publics ou concertations recommandées par la CNDP ; or il y a au moins 10 000 enquêtes publiques par an en France ; donc le débat public ne concerne qu'un pour mille des projets !

Certes, on l'a vu, les grands maîtres d'ouvrage nationaux ont, depuis quelques années, su faire évoluer leurs méthodes vers plus d'ouverture et de transparence.

Mais il y a le champ immense des collectivités territoriales dont les pratiques sont extrêmement diverses ; cela s'explique certes par les écarts de taille de ces collectivités mais aussi par les différences d'attitude des élus. On a vu plus haut que, pour les projets dont le maître d'ouvrage n'est pas leur collectivité, il y a eu une évolution récente et que les élus participent maintenant en plus grand

nombre et plus activement à ces débats publics. Pour les projets dont ils sont responsables, certains sont depuis longtemps ouverts à la nécessité d'associer la population, d'autres sont plus réticents, beaucoup ont à la fois la volonté et des interrogations sur la façon de faire. C'est le rôle de la CNDP de les éclairer, de les conseiller lorsqu'ils le souhaitent, de faire valoir l'intérêt de la formule du « tiers garant » ; les premières réalisations sont encore bien modestes et la CNDP est consciente qu'il lui reste beaucoup à faire pour diffuser la culture du débat public. Fondamentalement, le débat public, qui instille une dose de démocratie participative dans notre système de démocratie représentative, est un changement profond, qui provoque inévitablement des craquements ; il ne pourra trouver véritablement sa place que lorsque tous les acteurs en auront fait l'apprentissage et auront compris les modifications de comportement et d'esprit qu'il implique de la part de chacun d'eux ; de telles évolutions, inévitablement, nécessitent un certain temps. Mais elles sont possibles si chacun contribue à faire vivre le débat public.

Yves MANSILLON  
Président de la CNDP





# 1

La Commission nationale du débat public est née de la volonté du législateur de faire participer le public à la réflexion sur les grandes opérations d'aménagement d'intérêt national de l'État avant que les principales caractéristiques de ces projets ne soient fixées. C'est la loi du 2 février 1995, dite loi Barnier, qui marque l'introduction du principe de participation sous la forme du débat public. L'élargissement de ce principe a suivi de près son institution : de nouvelles dispositions concernant le débat public ont en

effet été introduites par la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité, tandis que le décret du 22 octobre 2002 en définissait les modalités concrètes d'organisation. Les changements apportés par cette loi marquent une nette ouverture du débat public et ces modifications substantielles se manifestent notamment par celle du statut de la Commission, qui devient une autorité administrative indépendante. La pérennité du principe de participation ainsi élargi passe par l'organisation du débat public.

C'est la Commission nationale du débat public qui assume ce rôle au travers des décisions qu'elle prend sur les projets dont elle est saisie.

p. 18 – Les origines de la CNDP : l'introduction du principe de participation p. 21 – La CNDP depuis 2002 : le principe de participation élargi

# La Commission nationale du débat public : origine et évolution

« La meilleure façon de traiter les questions d'environnement est d'assurer la participation de tous les citoyens concernés, au niveau qu'il convient. Au niveau national, chaque individu doit [...] avoir la possibilité de participer au processus de prise de décision [...] », affirme la déclaration de Rio sur l'environnement et le développement durable du 10 juin 1992. Outre cette déclaration d'intention internationale, le principe de participation du public résulte plus largement d'une évolution dans la conception du principe de concertation préalable à la réalisation des grands projets d'aménagement du territoire. Cette évolution est manifestée par un certain nombre de travaux qui ont préparé la loi de 1995.

## Les origines de la CNDP : l'introduction du principe de participation

La loi du 2 février 1995 et son décret d'application ont fait entrer le principe de participation dans le corpus juridique français.

### Les prémisses

Au niveau communautaire, la directive du 27 juin 1985 (directive n° 85/337/CEE) révisée par celle du 3 mars 1997 (directive n° 97/11/CE) marquait un premier pas en prévoyant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

Outre la loi Bouchardeau sur la démocratisation des enquêtes publiques (12 juillet 1983), qui avait apporté une première avancée en matière de consultation du public, le principe de concertation préalable fut plus précisément et initialement évoqué dans le **rapport du préfet Carrère** sur la politique des transports. Remis au ministre de l'Équipement et des Transports, il a conduit à la rédaction de la « **circulaire Bianco**<sup>1</sup> » du 15 décembre 1992 et à celle de la « **circulaire Billardon** » du 14 janvier 1993<sup>2</sup>, qui toutes deux prescrivait qu'une première phase de concertation ait lieu en amont des études de tracé, portant sur les grandes fonctions de l'infrastructure et sur son intérêt économique et social. En juin de la même année, Michel Barnier, alors ministre de l'Environnement, confia à Madame Huguette Bouchardeau le soin de réaliser

une évaluation sur la mise en œuvre de la loi du 12 juillet 1983. Une grande partie de la loi de 1995 reprend les propositions de ce rapport et conduit à la mise en place d'une instance garante de la participation du public au processus décisionnel.

### La création de la Commission nationale du débat public

La loi du 2 février 1995 et son décret d'application font donc entrer le principe de participation dans le corpus juridique français. Mais la grande originalité de ce dispositif est de créer 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. Tel est en effet le rôle de la Commission nationale du débat public installée 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.

La loi du 2 février 1995 définit les conditions de saisine et la composition de la CNDP ainsi que les modalités d'organisation d'un débat public, et le décret d'application du 10 mai 1996 (décret n° 96-388) établit entre autres les conditions de nomination du président et des membres des commissions

particulières constituées pour chaque projet retenu. Selon l'importance du projet, ces commissions particulières peuvent être composées de 3 à 7 membres y compris le président. Le décret du 21 juillet 1999 (décret n° 99-360) précise que le président de commission particulière peut être choisi parmi des personnalités extérieures à la CNDP.

Le débat public est alors mené sur la base d'un dossier fourni par le maître d'ouvrage, complété sur demande de la CNDP.

Il s'étend sur une période de quatre mois qui peut être prolongée de deux mois sur décision motivée de la CNDP dans le cas d'une expertise complémentaire financée par le maître d'ouvrage. L'ensemble de ces dispositions ont été maintenues dans le dispositif actuel de la loi de 2002.

1. Circulaire relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, confiant aux préfets la responsabilité « d'associer aux différentes phases de réalisation des grandes infrastructures décidées par l'État – précédant et suivant l'enquête publique – les responsables régionaux et locaux, politiques, économiques, sociaux et associatifs ».  
2. Circulaire relative aux procédures d'instruction des projets d'ouvrages électriques d'EDF – remplacée par la circulaire Fontaine du 9 septembre 2002.

## L'activité de la Commission nationale du débat public entre 1997 et 2002

La loi du 2 février 1995 et son décret d'application ont permis l'organisation de six débats publics entre 1997 et 2002.

TABLEAU | 1 |

### SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR HUBERT BLANC, LA CNDP A ORGANISÉ LES DÉBATS SUIVANTS :

PROJET	DATE DE LA SAISINE	AUTEUR DE LA SAISINE	DÉCISION DE LA CNDP	DATE DU DÉBAT PUBLIC
Réalisation d'un port en eaux profondes « Port 2000 »	20/10/1996	Parlementaires	04/09/1997 : organisation d'un débat public Président de la CPDP : Jean-Luc Matthieu, conseiller à la Cour des comptes, membre de la CNDP	Novembre 1997 à mars 1998
Autoroute entre Metz et Nancy – A32	28/05/1997	Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du ministre de l'Équipement	04/09/1997 : organisation d'un débat public Président de la CPDP : Reine-Claude Mader-Saussaye, secrétaire général de l'association CLCV, membre de la CNDP	Avril à septembre 1998
Ligne THT entre Boute et Carros	06/08/1997	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ France Nature Environnement</li> <li>▪ Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du secrétaire d'État à l'Industrie</li> </ul>	20/11/1997 : organisation d'un débat public Président de la CPDP : Gérard Porcell, vice-président de tribunal administratif, membre de la CNDP	Mars à septembre 1998
Ligne TGV nouvelle « Rhin-Rhône », branche Sud	17/12/1997	France Nature Environnement	26/01/1999 : organisation d'un débat public Président de CPDP : Charles Gosselin, conseiller d'État, membre de la CNDP	Mars à juin 2000

L'organisation de ces débats publics a largement été inspirée de l'action de concertation du Bureau des audiences publiques sur l'environnement du Québec.

TABLEAU | 2 |

### SOUS LA PRÉSIDENTE DE MONSIEUR PIERRE ZÉMOR, LA CNDP A ORGANISÉ LES DÉBATS PUBLICS SUIVANTS :

PROJET	DATE DE LA SAISINE	AUTEUR DE LA SAISINE	DÉCISION DE LA CNDP	DATE DU DÉBAT PUBLIC
Contournement autoroutier de l'agglomération lyonnaise	07/06/1999	Parlementaires	16/12/1999 : organisation d'un débat public Président de CPDP : André Oriol, président de la cour d'appel de Lyon	Octobre 2001 à janvier 2002
Contournement ferroviaire de l'agglomération lyonnaise	22/08/2001	Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du ministre de l'Équipement	19/09/2001 : décision de joindre le débat public sur le projet ferroviaire au débat public déjà arrêté sur le contournement autoroutier, et de confier l'organisation de ce débat conjoint à la CPDP déjà constituée sous la présidence d'André Oriol	Octobre 2001 à janvier 2002
Extension du port de Nice	05/01/2001	Saisine conjointe du ministre de l'Environnement et du ministre de l'Équipement	23/13/2001 : organisation d'un débat public Président de CPDP : Paul Vialatte, président de chambre à la cour administrative d'appel de Lyon, membre de la CNDP	Novembre 2001 à février 2002

# La CNDP depuis 2002 : le principe de participation élargi

## Les origines de la réforme

Le constat du caractère souvent trop tardif de la consultation du public et du monopole de l'État dans l'appréciation de la notion d'intérêt général des grands projets d'aménagement a conduit le Premier ministre, en 1998, à saisir le Conseil d'État d'une demande de rapport visant à l'amélioration des conditions de définition de l'utilité publique des grands projets d'aménagement et d'équipement.

## Le rapport du groupe d'étude présidé par Madame Questiaux,

remis au gouvernement à la fin de l'année 1999, insistait sur divers points : la nécessaire redéfinition de la place de l'utilité publique et des conditions de l'appréciation de l'intérêt général ; l'importance d'informer et de consulter le public non seulement en amont mais aussi tout au long du processus de décision ; enfin l'opportunité d'une évolution de la Commission nationale du débat public vers une instance indépendante, garante du bon déroulement du débat public. La mise en œuvre de cette réforme ne pouvait passer que par des modifications à caractère législatif.

Par ailleurs, la convention signée à Aarhus (Danemark) le 25 juin 1998 et 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 et les 39 autres États membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies, a entraîné pour la France des adaptations législatives. En effet, la France était non seulement tenue de mettre en place les instruments juridiques et administratifs garantissant l'application de cette Convention, mais aussi de respecter les engagements prévus et plus particulièrement son article 6 qui impose à l'État de : « prévoir des délais raisonnables laissant assez de temps pour informer le public [...] et pour que le public se prépare et participe effectivement aux travaux tout au long du processus décisionnel en matière d'environnement » (art. 6, §3) ; elle devait aussi faire en sorte que « la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles » (art. 6, §4) ; enfin, elle avait pour mission de s'assurer que « les résultats de la procédure de participation du public soient dûment pris en considération » (art. 6, §8).



## RÉCAPITULATIF DES TEXTES PORTANT SUR LE PRINCIPE DE PARTICIPATION

### TEXTES NATIONAUX

**Loi** L.83-630 du 12 juillet 1983, relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement.

**Protocole** État-EDF du 25 août 1992 relatif à l'insertion des réseaux électriques dans l'environnement.

**Circulaire** du 15 décembre 1992 relative à la conduite des grands projets nationaux d'infrastructures, dite circulaire Bianco.

**Circulaire** du 14 janvier 1993, relative aux procédures d'instruction des projets d'ouvrages électriques, dite circulaire Billardon.

**Loi** L.95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement.

**Décret d'application** n° 96-388 du 10 mai 1996.

**Charte** de la concertation du ministère de l'Environnement du 10 juillet 1996.

**Loi** L.2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité.

**Décret** n° 2002-2175 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.

**Loi** L.2002-285 du 28 février 2002 autorisant l'approbation de la convention sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement.

**Circulaire** du 9 septembre 2002, relative au développement des réseaux publics de transport et de distribution de l'électricité, dite circulaire Fontaine.

### TEXTES INTERNATIONAUX

**Directive** 85/337/CEE du 27 juin 1985, concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

**Directive** 90/313/CEE du 7 juin 1990, concernant la liberté d'accès à l'information en matière d'environnement.

**Déclaration** de Rio sur l'environnement et le développement durable, adoptée le 10 juin 1992.

**Directive** 97/11/CE du Conseil du 3 mars 1997, modifiant la directive 85/337/CEE concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement.

**Convention** sur l'accès à l'information, la participation du public au processus décisionnel et l'accès à la justice en matière d'environnement du 25 juin 1998, dite convention d'Aarhus.

**Directive** 2003/35/CE du Parlement européen et du Conseil du 26 mai 2003, prévoyant la participation du public lors de l'élaboration de certains plans et programmes relatifs à l'environnement.

La participation du public existait jusqu'alors en droit français dans le cadre de la procédure de l'enquête publique (loi n° 83-630 du 12 juillet 1983) et dans celle du débat public (loi n° 95-101 du 2 février 1995), mais elle avait une portée plus limitée que les dispositions prévues par la Convention d'Aarhus.

Afin d'anticiper sur les nouvelles attributions de la CNDP, le gouvernement demandait par lettre de mission à Monsieur Pierre Zémor, alors président de la Commission nationale du débat public, d'expérimenter l'élargissement du champ d'application du débat public et la diversification des modes d'intervention de la CNDP.

Dans cet esprit, plusieurs dossiers furent soumis à des procédures nouvelles et expérimentales : le débat « recommandé » au Commissariat à l'énergie atomique (CEA) pour le projet de Conditionnement et d'entreposage de déchets radioactifs à Cadarache (CEDRA ; 2001) ; la préconisation au préfet des Pyrénées-Atlantiques d'un débat local sur l'injection d'effluents dans le Crétacé 4000 de Lacq (2001) ; la mission confiée personnellement au Président de la CNDP, Monsieur Pierre Zémor, de la Démarche d'utilité concertée pour un site aéroportuaire international (DUCSAI) sur un nouvel aéroport pour le grand bassin parisien (2001) ; la « concertation recommandée » à RTE pour le projet de ligne à THT dans le Quercy blanc (2002).

### Les changements apportés par la loi relative à la démocratie de proximité

L'article 134 de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité annonce d'abord le changement par une définition plus large du principe de participation<sup>3</sup>. Conformément aux dispositions de la Convention d'Aarhus<sup>4</sup>, la loi relative à la démocratie de proximité 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 » (articles L.121-1 à L.121-15 du Code de l'environnement).

Les observations du rapport du Conseil d'État, concernant la mise en place d'une véritable instance indépendante garante du débat public, sont également largement prises en compte.

Ainsi, la loi du 27 février 2002 modifie le statut, diversifie et renforce les attributions de la Commission nationale du débat public et réforme la procédure :

- La Commission nationale est érigée en autorité administrative indépendante ;

- Ses attributions sont élargies :  
**///** à sa compétence en matière de débat public sur les projets d'aménagement ou d'équipement, la loi ajoute la possibilité d'organiser un débat public sur des options générales en matière d'aménagement ou d'environnement ;

**///** à sa nouvelle mission de veiller d'une part au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'intérêt national, et d'autre part au respect des bonnes conditions d'information du public des projets dont elle est saisie jusqu'à la réception des équipements et travaux, s'ajoute la mission d'émettre avis et recommandations à caractère général ou méthodologique.

- La procédure est très largement modifiée :

**///** en ce qui concerne les débats publics sur les projets d'équipement, la loi élargit substantiellement le dispositif. La compétence de la CNDP, qui ne portait jusqu'alors que sur les projets de l'État, des collectivités et des établissements publics, est étendue à ceux des personnes privées ;  
**///** ses conditions de saisine sont élargies. La loi prévoit, pour chacune des catégories d'opérations, deux seuils. Pour les projets situés au-dessus du seuil supérieur, la saisine est obligatoire. Pour les projets situés entre les deux seuils, le maître d'ouvrage doit rendre publiques leurs caractéristiques essentielles ; à partir de cette publication, les conditions de la saisine sont très larges puisqu'elle peut émaner du maître d'ouvrage, de dix parlementaires, d'une collectivité territorialement intéressée ou d'une association de protection de l'environnement agréée sur le plan national ;

**En 2002, la compétence de la CNDP, qui ne portait jusqu'alors que sur les projets de l'État, des collectivités et des établissements publics, a été étendue à ceux des personnes privées.**

3. Porte modification du chapitre 1<sup>er</sup> du Titre II du Livre I du Code de l'environnement intitulé « Le débat relatif aux opérations d'aménagement ».

4. Convention approuvée par la loi n° 2002-285 du 28 février 2002, puis annexée au décret de publication du 12 septembre 2002, entrée en vigueur le 6 octobre 2002.

/// enfin la loi diversifie les réponses que peut apporter la CNDP et donc les modalités de participation du public : elle peut considérer soit que le débat public est nécessaire – et dans ce cas, ou elle l'organise elle-même ou elle en confie l'organisation au maître d'ouvrage ; /// soit qu'il n'est pas nécessaire – et elle peut néanmoins recommander au maître d'ouvrage de mener une concertation.

### Les nouvelles missions de la Commission nationale du débat public

L'article L.121-1 du Code de l'environnement, issu de la loi de 2002, confère à la CNDP plusieurs rôles et missions :

- 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 (depuis l'engagement des études préliminaires jusqu'à la clôture de l'enquête publique réalisée) ;

- déterminer les modalités de participation du public pour les projets dont elle est saisie ; la participation peut prendre la forme d'un débat public ;

- 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 ;

- 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, y compris si celui-ci ne remplit pas les conditions fixées par le décret du 22 octobre 2002 ;

- émettre tous avis et recommandations à caractère général ou méthodologique de nature à favoriser et développer la concertation avec le public. La CNDP est donc chargée d'élaborer progressivement une « doctrine » en matière de concertation.

En outre, l'article L.121-10 prévoit que la CNDP peut 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.

Outre la mission de garant de l'impartialité, de la transparence et de la sincérité du débat, et celle d'émettre des avis, de formuler des propositions ou des recommandations à caractère général, la Commission nationale du débat public a cependant pour mission principale d'apprécier si un débat doit être organisé sur les projets dont elle régulièrement saisie.

### La procédure du débat public modifiée

#### Des modalités de saisine étendues

Les modalités de saisine varient selon que la saisine porte sur des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national ou sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement.

### Saisine pour l'organisation d'un débat public sur des « projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national »

L'article L.121-8-1 du Code de l'environnement dispose que « la Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d'aménagement ou d'équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu'il peut être évalué lors de la phase d'élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d'État ».

Ainsi les opérations légalement concernées sont la création d'autoroutes, de lignes ferroviaires, de voies navigables, d'installations nucléaires, d'infrastructures aéroportuaires ou de pistes d'aérodrome, de barrages hydro-électriques ou de barrages-réservoirs, d'oléoducs, de gazoducs, de transfert d'eau de bassin fluvial, d'équipements industriels, culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques.

### Deux types de saisine : obligation de saisine ou possibilité de saisine

#### Saisine obligatoire

Pour un projet que ses caractéristiques situent au-dessus du seuil supérieur (voir tableau en annexe page X), la saisine est obligatoire. Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet

doivent alors adresser à la Commission nationale un dossier exposant 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 ou l'aménagement du territoire.

#### Publication de projet et saisine éventuelle

Les projets appartenant aux catégories définies ci-dessus et dont le coût prévisionnel est d'un montant inférieur aux seuils fixés pour la saisine obligatoire mais supérieur à des seuils planchers fixés par décret en Conseil d'État (voir tableau en annexe page X) doivent être publiés et peuvent faire l'objet d'une saisine de la CNDP.

Si la CNDP a été saisie, elle en informe le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet qui, dans un délai d'un mois, adresse à la CNDP un dossier relatif au projet.

#### Les auteurs de la saisine

Pour les projets obligatoirement soumis au débat public, la saisine de la CNDP appartient au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet.

Pour les projets publiés, la loi a considérablement élargi le champ des instances susceptibles de saisir la CNDP. Selon les termes de la loi, celle-ci peut en effet être saisie, dans un délai de deux mois maximum à compter du moment où le projet est rendu public par :

/// le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet et par dix parlementaires ;  
 /// un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale (EPCI) ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace, territorialement intéressé ;  
 /// une association agréée de protection de l'environnement.

Comme les précédents rapports annuels l'avaient signalé, la loi présente une certaine ambiguïté au regard de la saisine par dix parlementaires. Selon une lecture littérale de la loi, celle-ci ne serait possible que jointe à une saisine du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet. L'esprit de la loi est, semble-t-il, tout autre : comme cela a déjà été souligné à plusieurs reprises, il semblerait alors judicieux de modifier l'article L.121-8 pour qu'il soit clair que dix parlementaires sont autorisés à saisir seuls la CNDP.

### Saisines pour l'organisation d'un débat public sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement

Innovation de la loi du 27 février 2002, l'article L.121-10 précise également que la Commission nationale du débat public peut être saisie « en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement ». Le ministre chargé de l'Environnement, conjointement avec le ministre intéressé, peuvent saisir la CNDP en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales, c'est-à-dire sur un problème ou une politique, en matière d'environnement ou d'aménagement.



**La CNDP a pour mission principale d'apprécier si un débat doit être organisé sur les projets dont elle est régulièrement saisie.**

### EXCLUSION DES DOCUMENTS D'URBANISME

Article L121-2 – La loi exclut du champ du débat public :

- les documents d'urbanisme : plans locaux d'urbanisme, schémas de cohérence territoriale et cartes communales ;
- les opérations d'aménagement définies à l'article L.300-1 du Code de l'urbanisme.

Ces documents ou opérations sont soumis à la procédure de concertation de l'article L.300-2 du Code de l'urbanisme.

### Un champ d'application élargi

Deux articles de la loi définissent les critères en fonction desquels la CNDP apprécie si le projet doit, ou non, faire l'objet d'un débat public :

/// L'article L.121-1 définit les projets qui relèvent de sa compétence : « projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national [...], relevant de catégories d'opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d'État, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire » ;  
/// L'article L.121-9-I indique que « la Commission nationale apprécie pour chaque projet si le débat public doit être organisé en fonction de l'intérêt national du projet, de son incidence territoriale, des enjeux socio-économiques qui s'y attachent et de ses impacts sur l'environnement ou l'aménagement du territoire ».

Même si la rédaction est légèrement différente, le principe apparaît clairement puisque la loi énumère les critères de façon cumulative et non alternative : un projet fait l'objet d'un débat public s'il est d'intérêt national et s'il comporte de forts enjeux socio-économiques ou a un fort impact sur l'environnement ou le territoire. Malgré cette clarté, son application peut s'avérer délicate, en particulier en ce qui concerne le premier critère de l'intérêt national.

En effet, en ce qui concerne la notion d'intérêt national d'un projet, la loi ne contient aucune définition. Il faut donc se livrer à une appréciation au cas par cas. Parfois, il est possible de s'attacher à un critère formel : une route nationale ou une autoroute qui appartiennent au réseau routier national, une ligne à très grande vitesse qui appartient au réseau ferré national, sont d'intérêt national. Dans les autres cas, la CNDP procède à un examen au fond pour évaluer l'existence d'un intérêt national :  
/// s'il est linéaire et qu'il dépasse les limites d'un département ou d'une région et qu'il a pour but d'assurer des échanges entre régions (*a fortiori* des échanges internationaux), ou que du moins il constitue une portion significative d'un axe présentant de telles caractéristiques ;  
/// s'il est ponctuel et qu'il a pour but de répondre, seul ou comme élément d'un ensemble, à des besoins qui ne soient pas seulement locaux, mais qui soient bien ceux d'une partie du pays, voire de tout le pays.

À l'inverse, un projet dont l'inscription sur le territoire reste cantonnée aux limites d'une commune, d'un département, voire d'une région, et qui ne répond qu'aux besoins de la population concernée, sera considéré par la CNDP comme un projet d'intérêt local.

Il faut cependant souligner que l'intérêt national ou local n'est pas apprécié *in abstracto* et indépendamment des enjeux et des impacts du projet. En effet, la CNDP opère souvent une sorte de bilan global, dans lequel l'absence ou la faiblesse d'un des critères peut être compensée par le poids d'un autre, par exemple si l'impact ou les enjeux du projet sont exceptionnellement importants, *a fortiori* s'ils ont un caractère unique sur l'ensemble du territoire français, ou si son aspect expérimental en fait un exemple de portée nationale.

La Commission nationale établira ensuite un lien entre cette analyse et la réponse qu'elle apportera à la saisine : à l'éventail qui va de « intérêt national évident + forts enjeux » à « intérêt purement local + enjeux faibles » correspondra, de façon souple naturellement, le dégradé des solutions maintenant prévues par la loi : débat public (organisé par la CNDP ou confié au maître d'ouvrage), concertation recommandée, pas de débat public.

Cependant, la Commission a introduit de son propre chef deux autres critères :

/// pour des projets dont l'intérêt national est incontestable, tout autant que leurs enjeux et leurs impacts, la CNDP prend aussi en compte « l'état d'avancement du projet », c'est-à-dire le fait que les grandes options aient déjà été tranchées et les caractéristiques essentielles déjà fixées ; dans ce cas, elle considère que le débat public n'est plus utile et recommande simplement la poursuite de la concertation. Elle réserve ainsi le débat public à des cas où il peut effectivement jouer pleinement son rôle en permettant d'aborder tous les aspects d'un projet, à commencer par l'opportunité de sa réalisation ; elle manifeste aussi son souci de ne pas « faire de la procédure pour la procédure » ;  
/// par ailleurs, la Commission prend en compte « l'importance de la participation du public ». Ainsi, même si le projet est déjà avancé, elle estimera qu'un débat public est nécessaire si la concertation antérieure n'a concerné que des corps

intermédiaires et n'a pas été suffisamment ouverte à la population elle-même ; elle joue ainsi son rôle de garant de la participation.

### Les suites données à la saisine

#### Une relative liberté dans les réponses apportées

La Commission nationale établit un lien entre l'analyse des critères relevés précédemment et la réponse qu'elle apporte à la saisine.

Lorsque la CNDP est saisie, elle a en effet le choix entre plusieurs réponses.

• Soit la CNDP décide d'organiser un débat public. Elle peut alors choisir entre deux options :

/// organiser elle-même le débat public et, dans ce cas, elle en confie l'animation à une commission particulière du débat public qu'elle constitue ;

/// confier l'organisation du débat public au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, en définissant les modalités de participation du public et en veillant à son bon déroulement.

• Soit la CNDP ne juge pas utile d'organiser un débat public. Elle peut alors :

/// recommander au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable d'organiser une concertation. Le rôle de la CNDP consiste dans ce cas à proposer les modalités de concertation au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, qui sont tenus, selon les termes de la loi, d'informer la CNDP des différentes phases de mise en œuvre du processus de participation et de lui en transmettre le compte-rendu ;

/// ou considérer que le projet ne justifie pas d'autres concertations que celles déjà effectuées.

### Une procédure encadrée par la loi

Lorsque la Commission nationale du débat public reçoit la lettre de saisine, accompagnée d'un dossier technique dénommé « dossier de saisine », elle examine dans un délai maximal de deux mois, en réunion plénière, la recevabilité de la saisine selon les critères exposés ci-dessus et décide de la suite à lui donner, en motivant sa décision.

Cette décision est ensuite publiée au *Journal officiel* et notifiée au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, aux ministres concernés, aux préfets de la ou des régions concernées, aux principales collectivités intéressées, et, le cas échéant, à l'auteur de la saisine. En l'absence de décision à l'issue de ce délai, la CNDP est réputée avoir renoncé à organiser un débat public.

Si la CNDP a pris la décision d'organiser un débat public, elle désigne, dans un délai de **4 semaines** à compter de celle-ci, un président de commission particulière du débat public. Celui-ci est chargé de l'animation du débat public et propose par la suite à la CNDP la désignation de membres présentant les qualités susceptibles de garantir l'impartialité et l'équilibre des débats. Ces décisions sont rendues publiques et le président en informe les auteurs de la saisine, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet, les ministres et les préfets intéressés.



**La CNDP apprécie pour chaque projet si un débat public doit être organisé en fonction de l'intérêt national du projet, de son incidence territoriale, de ses enjeux socio-économiques et de ses impacts sur l'environnement.**

Dans un délai de **6 mois** à compter de la date de publication de la décision d'organiser un débat public, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet propose au président de la CPDP un dossier en vue du débat public ; ce dossier à destination du public est constitué suivant les indications de la CNDP. Celle-ci, ayant entendu l'avis du président de la commission particulière, peut demander les compléments ou les modifications qu'elle juge nécessaires.

Lorsqu'elle juge le dossier du débat « **suffisamment complet** » pour être soumis au débat, elle en accuse réception. Dans un délai de **2 mois** à compter de cette réception, la CNDP doit fixer le calendrier et le programme du débat public, sur proposition du président de CPDP, sans quoi elle est réputée avoir renoncé à organiser le débat public. Le président rend publique et communique aux auteurs de la saisine, au maître d'ouvrage ou à la personne publique responsable du projet, aux ministres et aux préfets intéressés, la date à laquelle commencera le débat public ; il en sera de même pour la décision relative à son éventuelle prolongation. Le débat public, qui ne peut normalement excéder **4 mois**, peut en effet être **prolongé de 2 mois**, de façon exceptionnelle, par décision motivée de la CNDP. Le président confie aux préfets le soin de diffuser la décision de la CNDP auprès de toutes les collectivités concernées.

Dans un délai de **2 mois** à compter de la date de clôture du débat public, le président de la CPDP établit le compte-rendu du débat public, et le président de la CNDP en dresse le bilan. La loi distingue ces documents : le compte-rendu, essentiellement factuel, décrit l'organisation du débat, son déroulement, le contenu des discussions et des échanges ; le bilan, plus synthétique, porte une appréciation sur le déroulement et les enseignements du débat public qui s'est déroulé. Le compte-rendu et le bilan sont rendus publics et sont également envoyés à tous les acteurs et participants du débat qui en font la demande ; ils seront ultérieurement joints au dossier d'enquête publique.

Enfin, dans les **trois mois** qui suivent la publication de ces documents (nouveau introduite par la loi de 2002), **le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet doit rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet** : il doit dire s'il maintient son projet, s'il le modifie, s'il le suspend ou l'abandonne. Même si la loi ne le dit pas expressément, il est opportun, et il serait conforme aux dispositions de la Convention d'Aarhus (article 6, §8) qu'il explicite, au regard des positions et des arguments exprimés dans le cadre du débat public, les raisons qui le conduisent à prendre telle ou telle décision. Depuis la mise en application de ces nouvelles dispositions, la CNDP observe d'ailleurs que, comme elle les y invite, les maîtres d'ouvrage motivent de plus en plus leur décision.

#### Réouverture de la procédure ?

Un projet qui a fait l'objet d'un débat public peut-il motiver une nouvelle saisine et donc un éventuel nouveau débat ? Cette question qui peut paraître théorique a fait l'objet en 2005 d'un examen concret.

L'article L.121-12 du Code de l'environnement dispose qu' « en ce qui concerne les projets relevant de l'article L.121-8 (c'est-à-dire ceux qui doivent pouvoir faire l'objet d'un débat public), l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au Président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates ». L'article continue ainsi : « 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 ».

#### Le dispositif légal : une possibilité encadrée

La procédure de réouverture du débat public pour un projet ayant déjà fait l'objet d'une saisine de la Commission et d'un débat public, est ainsi très strictement encadrée aussi bien du point de vue de son champ d'application que de son critère d'appréciation.

En effet, deux conditions sont posées pour que la saisine soit recevable :

- il doit s'agir d'un projet relevant de l'article L.121-8 du Code de l'environnement ayant déjà donné lieu à un débat public ;

- 5 ans minimum doivent s'être écoulés après les dates de publication du bilan ou d'expiration du délai imparti au Président de la CNDP pour procéder à cette publication, sans que l'ouverture de l'enquête publique n'ait été décidée.

L'article L.121-12 impose à la Commission nationale un seul critère d'appréciation : **il faut que les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet aient subi des modifications substantielles.**

La question de la réouverture du débat sur le projet de l'A32 constitue la première application de l'article L.121-12 du Code de l'environnement depuis 2002.

#### La stricte application du texte

Le 20 octobre 1996, la CNDP avait été saisie par 23 parlementaires dans le cadre de la procédure de débat public mise en place par la loi du 2 février 1995. Installée seulement le 1<sup>er</sup> septembre 1997, la CNDP déclarait dès le 4 septembre 1997 la demande recevable. Un peu plus d'un an plus tard, par une nouvelle décision, la CNDP approuvait le calendrier du débat qui devait se dérouler du 3 mars au 3 juillet 1999. Le bilan du président de la CNDP fut rendu public en octobre 1999. Aucune enquête publique n'ayant été diligentée depuis lors, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer saisit<sup>5</sup> la CNDP de ce même projet conformément aux termes de l'article L.121-12 du Code de l'environnement.

Il faut noter que la CNDP fut préalablement saisie pour relancer ce débat par dix parlementaires dont la saisine fut jugée irrecevable. En effet, eu égard aux caractéristiques du projet, elle devait être le fait du maître d'ouvrage<sup>6</sup>, car dans le cadre de la réouverture d'une procédure, les critères de saisine sont les mêmes que pour une première saisine dans le cadre de la loi en vigueur, c'est-à-dire celle de 2002.

C'est alors qu'intervint la saisine du ministre des Transports. Sans contester la recevabilité de la demande cette fois, la CNDP, après avoir considéré « que les motivations du projet, telles que décrites par le dossier de saisine, restaient celles qui justifiaient le projet soumis au débat public [...] » et « que les objectifs du projet restaient également les mêmes [...] », décida le 7 septembre 2005 de ne pas donner suite à cette saisine, jugeant que « les circonstances de fait ou de droit justifiant le projet n'avaient pas connu de modifications substantielles » et que « le parti d'aménagement décrit par le dossier était constitué dans ses différentes sections par des fuseaux ou portions de fuseau qui figuraient tous parmi les variantes présentées dans le dossier du débat public de 1999 ».

Cette décision a fait l'objet d'un recours au fond devant le Conseil d'État. En effet, Monsieur Jean-Louis Masson (sénateur) et Madame Marie-Jo Zimmerman (députée) ainsi que l'Association du Tolois pour la préservation du cadre de vie (ATPCV) et enfin, plus récemment,

Monsieur et Madame Baratelli, ont déposé des recours devant le Conseil d'État. Par ailleurs, deux référés-suspensions sur ce sujet ont été déposés, l'un par les deux premiers requérants et l'autre par l'ATPCV. Mais dans son ordonnance du 10 mars 2006, le Conseil d'État a rejeté conjointement ces deux requêtes, estimant que l'urgence de suspendre la décision de la Commission nationale du débat public n'était pas caractérisée. Depuis lors, le Conseil d'État a jugé au fond les différents recours déposés et rejeté les requêtes contre la décision de la CNDP.

#### Les objectifs du débat public aujourd'hui

Le débat public, comme le définit la loi, est une étape dans le processus décisionnel qui s'inscrit en amont du processus d'élaboration d'un projet, portant à la fois sur son opportunité, sur ses objectifs et sur ses caractéristiques principales, lorsque toutes les options sont encore possibles, comme le préconise la Convention d'Aarhus. Forme institutionnalisée de concertation, le débat public n'est pas réservé aux corps intermédiaires comme dans une concertation administrative traditionnelle, mais ouvert à l'ensemble de la population.



5. Saisine du 29 juillet 2005.  
6. Décision CNDP n° 2005/LA 32/1 en date du 1<sup>er</sup> juin 2005.

Le débat public a trois objectifs et une finalité :

Les trois objectifs :

- **Informer le public sur le projet soumis au débat public**, sur ses enjeux, ses aspects techniques, ses impacts, de façon objective, complète et accessible à tous ; c'est le but du dossier du débat, diffusé sous différentes formes (documents papier, site Internet) et expliqué à différentes occasions (réunions publiques, permanences, etc.). Le souci de la Commission est que cette information soit complète : dans un débat public, aucune question ne peut être interdite ; chacun a le droit d'obtenir des réponses précises et claires et, si celles-ci sont incomplètes, d'en connaître la raison ; c'est ainsi que le débat public sur l'EPR a permis, dans le respect des textes sur le secret de la défense nationale, d'aborder les questions de sécurité qui sont évidemment d'un intérêt majeur pour le public.

- **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 : son opportunité d'abord, puis sa conception, ses caractéristiques, ses conséquences. La Commission a toujours permis l'expression la plus libre des participants au débat, mais elle ne peut pas accepter que la participation de certains se fasse sous conditions de modification de l'organisation du débat, qui reste de sa seule responsabilité.

- **Éclairer le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet** ; le débat public, on le rappelle, n'est pas le lieu de la décision ni même de la négociation. Il est un temps d'ouverture et de dialogue dans le processus de décision ; un temps riche d'opinions et de positions diverses 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. Le compte-rendu et le bilan du débat, pas plus qu'ils ne doivent prendre position sur le fond du projet, ne doivent dégager artificiellement une solution : ils doivent restituer aussi complètement, aussi fidèlement que possible, les points de vue exprimés pendant le débat et surtout les arguments qui les fondent, dans leur diversité et dans leur richesse. Ainsi, à la clôture du débat public, le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet doit pouvoir extraire les enseignements du débat, identifier les acteurs concernés à associer à la suite de la démarche de concertation, et mettre en évidence les éléments clés permettant soit de refonder le projet et de mieux cerner les conditions de sa réussite, soit de le suspendre, voire de l'abandonner. La loi oblige par ailleurs le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet à rendre publique, dans un délai de trois mois, la décision qu'il prend sur la suite à donner au projet. Il faut que cette décision soit motivée, et qu'elle le soit par référence précisément à ce qu'a été le contenu du débat public ; c'est ce qui est rappelé chaque fois aux maîtres d'ouvrage qui le font de mieux en mieux. C'est très important car c'est ainsi que l'on montre aux participants qu'ils ont été écoutés, et que le débat public a été utile.

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.

Il doit rester clair que le rôle de la CNDP comme des CPDP, légalement défini, est d'organiser le débat et de faciliter l'expression des opinions sans jamais prendre parti sur le fond du projet. À cette fin, une Charte éthique et déontologique des CPDP<sup>7</sup> a été adoptée par la Commission nationale : elle concerne les engagements des membres en faveur du débat, leur indépendance, leur devoir de neutralité et de réserve. Ces règles, regroupées dans un document, sont soumises aux membres des commissions particulières qui s'engagent à les respecter.

**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.**

7. Cf. annexe page 154.

## ORGANISATION D'UN DÉBAT PUBLIC : PROCÉDURES ET DÉLAIS MAXIMUM

Projet supérieur au seuil haut	Projet compris entre les seuils bas et haut. Publication des objectifs et des caractéristiques essentielles	Saisine conjointe du ministre de l'Écologie et du Développement durable, et du ministre concerné, pour l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement du territoire
Saisine obligatoire du maître d'ouvrage	Saisine facultative, possible dans les deux mois par le maître d'ouvrage et dix parlementaires, par un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal, un EPCI ou une association agréée	
Dossier du projet 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		
Dossier adressé obligatoirement par le maître d'ouvrage	Dossier adressé par le maître d'ouvrage sur demande de la CNDP, en cas de saisine	

### Décision motivée de la CNDP dans les deux mois :

1. Organisation d'un débat public par la CNDP ; constitution d'une CPDP, chargée de l'organisation et de l'animation du débat public ;
2. Organisation du débat public par le maître d'ouvrage ; la CNDP définit les modalités d'organisation et veille à son bon déroulement ;
3. Recommandation au maître d'ouvrage d'une concertation selon les modalités que la CNDP propose ;
4. Pas d'organisation de débat public.

Après la décision d'organiser un débat public par la CNDP, désignation dans les quatre semaines du président de la CPDP, puis de ses membres.

Préparation dans les six mois du dossier soumis à débat public suivant les indications de la CNDP, qui en accuse réception lorsqu'elle le juge suffisamment complet pour être soumis au débat public.

Publication de la date d'ouverture du débat public, du calendrier du déroulement du débat public.

**Déroulement du débat public** (quatre mois maximum).

Prolongation éventuelle du débat public de deux mois, sur décision motivée de la CNDP.

Publication, dans les deux mois suivant la clôture du débat public, du compte-rendu du débat, élaboré par le président de CPDP, et du bilan du débat dressé par le président de la CNDP.

Décision sur le principe et les conditions de la poursuite du projet par le maître d'ouvrage, dans les trois mois suivant la publication du bilan de la CNDP, par un acte publié et transmis à la CNDP, en présentant, le cas échéant, les modifications apportées au projet.

### Suite donnée à la procédure du débat

- Ouverture de l'enquête publique dans les 5 ans suivant soit la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit la date de publication du bilan, soit à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication.
- Si l'enquête publique n'a pas été diligentée dans ce délai et si des changements de circonstances ou de faits sont intervenus, la concertation peut être relancée.



# 2

## Les moyens de la Commission nationale

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.

p. 34 – La nouvelle Commission nationale du débat public  
p. 37 – Organisation de la CNDP  
p. 42 – La communication de la Commission nationale du débat public

La nouvelle Commission nationale du débat public a été installée le 7 novembre 2002 par Madame Tokia Saifi, secrétaire d'État au Développement durable. Cet acte marquait la naissance de la nouvelle Commission qui commençait aussitôt à fonctionner. Le siège de la Commission nationale est situé au 6, rue du Général-Camou dans le 7<sup>e</sup> arrondissement de Paris, dans des locaux mis à sa disposition, moyennant convention, par le ministère de l'Écologie et du Développement durable.

# La nouvelle Commission nationale du débat public

## Un nouveau statut

### Le statut d'Autorité Administrative Indépendante

La loi relative à la démocratie de proximité transforme la CNDP en Autorité Administrative Indépendante (AAI). Une AAI est une institution de l'État chargée, en son nom, d'assurer la régulation de secteurs considérés comme essentiels et pour lesquels le gouvernement veut éviter d'intervenir trop directement. Les AAI constituent une catégorie juridique nouvelle car, contrairement à la tradition administrative française, elles ne sont pas soumises à l'autorité hiérarchique d'un ministre, et disposent donc d'une grande autonomie. En effet, placées en dehors des structures administratives traditionnelles, elles sont totalement indépendantes des pouvoirs publics qui ne peuvent leur adresser ni ordre ni consigne ni même un simple conseil. À ce titre, les membres ne sont pas non plus révocables. Ces AAI se répartissent entre deux catégories, celles chargées de la régulation des activités économiques et celles protégeant les droits des citoyens. C'est dans cette seconde catégorie que doit être rangée la CNDP.

### La CNDP, nouvelle AAI

Ce nouveau statut a donc pour but d'asseoir la légitimité de l'instance qui est garante devant le public de l'impartialité, de la transparence et de la sincérité du débat public. Cette indépendance est garantie à la fois par la composition de la CNDP, par son organisation, par ses règles de procédure, et par la gestion autonome de ses moyens de fonctionnement :

- la loi confirme la composition tripartite de la Commission nationale du débat public : parlementaires et élus locaux, hauts magistrats, représentants des milieux associatifs et de la société civile ;
- placée en dehors des structures administratives, la Commission nationale n'est soumise à aucun pouvoir hiérarchique. Lorsqu'elle est saisie, la CNDP n'est plus tenue de solliciter l'avis des ministres intéressés sur l'intérêt national du projet, sur son impact socio-économique et son impact sur l'environnement, comme le précisait précédemment le décret d'application de la loi Barnier ;
- la CNDP dispose, de par la loi, de l'autonomie comptable et financière (ses crédits de fonctionnement ayant été rattachés au budget des services du Premier ministre en 2003, puis au budget du ministère de l'Écologie et du Développement durable depuis 2004), ainsi que de services propres.

La loi ne confère à la CNDP aucun pouvoir juridique réglementaire ou de sanction, mais elle prend des décisions, émet des avis et formule des recommandations ; la mission qui lui est ainsi confiée est celle d'une magistrature d'influence en matière de participation du public.

## Composition de la CNDP

Derrière la diversité des AAI, on note certaines constantes, notamment dans la composition de ces autorités. En effet, outre le cercle de la fonction publique traditionnelle, elles font souvent appel à des compétences ou à des « légitimités » différentes : parlementaires, membres de hautes juridictions, représentants de la société civile, etc. La CNDP en est une parfaite illustration.

## Composition de la CNDP

La Commission nationale du débat public est une instance collégiale de vingt et un membres, nommés pour cinq ans ou pour la durée de leur mandat, renouvelable une fois.

Par décret du Premier ministre du 5 septembre 2002, ont été nommés aux postes de Président et de vice-présidents :

### • Président :

/// Yves MANSILLON, préfet.

### • Les vice-présidents :

/// Georges MERCADAL, vice-président honoraire du conseil général des Ponts et Chaussées.

/// Philippe MARZOLF.

Outre le Président et les deux vice-présidents, par décret et arrêté du 22 octobre 2002, portant nomination à la Commission nationale du débat public, les autres membres 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 ;

/// André DULAIT, depuis 2004, sénateur des Deux-Sèvres, en remplacement de Messieurs Patrick LASSOURD, décédé, puis Charles GUENE.



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

/// Dominique LEFEBVRE<sup>1</sup>, maire de Cergy (démissionnaire le 1<sup>er</sup> mars 2006, non remplacé) ;

/// Claude GUILLERME, maire de Laxou ;  
/// Philippe LEROY, président du conseil général de la Moselle ;

/// Mathieu KLEIN<sup>2</sup>, vice-président du conseil général de Meurthe-et-Moselle (depuis 2004 en remplacement de Monsieur Philippe RICHERT) ;

/// Jacques AUXIETTE, président du conseil régional des Pays de la Loire (29 novembre 2004 en remplacement de Monsieur Gérard LONGUET) ;

/// Dominique PLANCKE, conseiller régional du conseil régional du Nord-Pas-de-Calais, président de la Commission des transports (29 novembre 2004 en remplacement de Monsieur ZELLER).

- Un membre du Conseil d'État, élu par l'assemblée générale du Conseil d'État :  
/// Charles GOSSELIN, conseiller d'État honoraire.

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

/// François CACHELOT, conseiller à la Cour de cassation.

- Un membre de la Cour des comptes, élu par l'Assemblée générale de la Cour des comptes :

/// Jean-Luc MATHIEU, conseiller-maître à la Cour des comptes.

- Un membre du corps des membres 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 :

/// Paul VIALATTE, président de chambre à la Cour administrative d'appel de Lyon.

- 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, représentant du WWF ;

/// Patrick LEGRAND, président d'honneur de France Nature Environnement (FNE).

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

/// Claude LEROI, président d'honneur de la Fédération des Entreprises de Transport et Logistique de France (TLF) ;

/// Reine-Claude MADER-SAUSSAYE, présidente de l'association Consommation, logement, cadre de vie.

- 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 BERGOUIGNOUX, président d'honneur de la SNCF.

Le fonctionnement de la Commission au cours des cinq années écoulées a fait apparaître une forte participation des membres puisque près des trois quarts des membres ont été présents à plus de deux tiers des réunions de la Commission nationale, même si les membres élus ont plus de difficultés que d'autres à libérer leur emploi du temps.

**Le Président et les vice-présidents exercent leurs fonctions à plein temps et perçoivent une rémunération.**

**Les fonctions des autres membres donnent lieu à indemnité.**

**L'article L.121-5 du Code de l'environnement précise que les membres de la CNDP et les membres de CPDP ne peuvent participer à un débat ou à une procédure de concertation se rapportant à une opération à laquelle ils sont intéressés à titre personnel ou en raison des fonctions qu'ils exercent ; les membres de la CNDP se trouvant dans une telle situation peuvent néanmoins, et le Conseil d'État l'a confirmé, participer à la prise de décision sur l'organisation ou non d'un débat ou d'une concertation.**

Conformément à l'article 13 du décret d'application, la Commission nationale du débat public a adopté, en sa séance du 8 janvier 2003, une délibération fixant le règlement intérieur<sup>1</sup>, composé de dix-huit articles. Y sont précisés : dans le premier chapitre, intitulé « La Commission nationale du débat public », son fonctionnement ; dans le deuxième chapitre, « Les Commissions particulières », les règles de fonctionnement des CPDP ; dans le troisième et dernier chapitre, « Délégation de signature », les conditions dans lesquelles le Président de la CNDP peut déléguer sa signature aux vice-présidents et au secrétaire général.

Le Président assure la préparation et la mise en œuvre des décisions de la CNDP. Selon l'article 7 du décret, il ne peut être ni président ni membre d'une CPDP, ce qui définit clairement son rôle de suivi et d'arbitrage. De plus, il assume la gestion administrative, financière et humaine de la CNDP. Le Président est ordonnateur des dépenses et a autorité sur les services. Il soumet annuellement à la Commission nationale du débat public un projet de rapport rendant compte de l'activité de la Commission nationale, en vue de son approbation. Le règlement intérieur de la CNDP confie au Président le soin de le communiquer au gouvernement et au Parlement et de le rendre public.

## Organisation de la CNDP

**Le fonctionnement de la Commission au cours des cinq années écoulées a fait apparaître une forte participation de ses membres.**

1. Par une lettre du 26 février 2006, Monsieur Dominique Lefebvre a présenté à la Commission sa démission, afin de pouvoir participer au débat public sur le prolongement de la Francilienne. La CNDP en a pris acte à la séance du 1<sup>er</sup> mars 2006.

2. Par une lettre du 2 mars 2007, Monsieur Mathieu Klein a présenté sa démission. La CNDP en a pris acte à la séance du 4 avril 2006.



1. Cf. annexe p.154.

Le Président forme avec les deux vice-présidents un bureau permanent, qui fonctionne collégialement. Le bureau se réunit périodiquement dans l'intervalle qui sépare deux réunions plénières de la CNDP. Le Président et les deux vice-présidents se répartissent l'instruction des dossiers de saisine, l'examen des modalités d'organisation des débats publics décidés, le suivi des débats engagés et le suivi des décisions prises par le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet à l'issue des débats publics.

Les vice-présidents, en revanche, ont vocation à présider une CPDP. En plus du suivi de certains débats, des missions particulières leur sont attribuées : Monsieur Georges Mercadal a ainsi en charge les aspects méthodologiques et Monsieur Philippe Marzolf les nouvelles technologies de l'information et de la communication.

Depuis sa mise en place en novembre 2002, la Commission nationale aura tenu chaque mois, sauf au mois d'août, une réunion plénière ; soit, pendant les 5 ans de son activité (novembre 2002 – septembre 2007), 51 séances.

Onze des vingt membres de la Commission nationale susceptibles de participer à des commissions particulières (le Président n'y étant pas autorisé par les textes) ont présidé (6) ou ont été membres de telles commissions (5) parfois à plusieurs reprises. Les vice-présidents, en particulier, ont présidé trois débats pour l'un, et quatre débats pour l'autre.

La CNDP s'appuie enfin sur une équipe administrative de six personnes, dirigée par un secrétaire général, Monsieur Jean-François Beraud, administrateur civil.

Les collaborateurs de la Commission sont :

- un conseiller technique, Monsieur François Bertault, mis à disposition par le ministère de l'Équipement, du Logement, du Tourisme et de la Mer depuis 2003 ;
- une chargée de mission, Madame Cécile de la Bigne, depuis novembre 2005, et qui fut précédée à ce poste par Mademoiselle Alexandra Moreau et Madame Emmanuelle Pellequer ;
- un collaborateur chargé des affaires administratives et financières, adjoint administratif du ministère de l'Intérieur détaché sur contrat depuis 2003, Monsieur Eric Christy ;
- trois agents de secrétariat, aujourd'hui Madame Myriam Remmouche, adjointe administrative du ministère de l'Intérieur détachée sur contrat depuis 2003, Mademoiselle Stéphanie Arbaut depuis 2004 et Coralie Bourgeois depuis 2005, agents contractuels. De 2002 à 2005, ont participé à ce secrétariat Mesdames Noëlle Naudet, Fatima Harsi et Célia Jandot.

## Budget de fonctionnement de la CNDP

La Commission nationale du débat public est rattachée « budgétairement » au ministère de l'Écologie et du Développement durable depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2004 sur une ligne budgétaire propre.

Dans le cadre de la mise en place de la loi organique sur les lois de finances (LOLF), qui décompose désormais l'ensemble du budget de l'État en programmes et en actions, la CNDP a été rattachée au budget du ministère de l'Écologie et du Développement durable (MEDD) dans une action spécifique, l'action 38 du programme 3 « Conduite et pilotage des politiques environnementales et développement durable ». Il convient d'ajouter que, du fait du statut de la CNDP, l'action 38 a pour seule vocation de permettre d'identifier le budget attribué à la CNDP, qui est tenu hors des mouvements de fongibilité pouvant intervenir au sein du programme ; enfin, aucun objectif ou indicateur n'est mentionné car, la CNDP ne pouvant s'auto-saisir, son activité dépend entièrement de l'initiative des maîtres d'ouvrage ou des autres autorités qui peuvent la saisir.

Lors de sa mise en place fin 2002, la Commission nationale ne disposait pas de budget propre mais d'une ligne sur le budget du ministère de l'Environnement et de postes budgétaires réservés sur ce budget.

Les décisions interministérielles pour la dotation en 2003 d'une ligne propre par transfert de la ligne du ministre de l'Environnement et de l'Équipement et de l'Industrie n'ont été mises en œuvre qu'en fin d'année 2003, ce qui a rendu cet exercice budgétaire particulièrement tendu pour la Commission et qui a limité ses possibilités d'action. Ce n'est donc qu'en 2004 que la Commission nationale a pu s'engager dans trois domaines qu'il lui avait paru urgent de développer : la communication, pour mieux se faire connaître, la méthodologie, pour diffuser la culture du débat public, l'informatique, pour mieux gérer son activité et la rendre facilement disponible pour le public. Par ailleurs, il était indispensable de passer convention avec le ministère de l'Écologie et du Développement durable qui l'hébergeait 6, rue du Général-Camou et assurait son quotidien (courrier, téléphone, etc.).

Comme l'indiquent les tableaux joints (page 40) des exercices budgétaires réalisés sur 2003-2006, des différences apparaissent sur le fonctionnement courant et s'expliquent par le non-prélèvement par d'autres administrations de sommes dues par la CNDP.

En ce qui concerne les débats publics proprement dits, la CNDP a trois charges essentielles :

/// le paiement des indemnités des membres des commissions particulières qui varient chaque année en fonction du nombre de débats en cours. Il convient de noter qu'en 2005, par arrêté interministériel du 1<sup>er</sup> juillet, le plafond de ces indemnités a été revalorisé de 50 % pour les présidents et les membres de CPDP ; les fonctionnaires en activité

voient le montant de la réfaction sur leur indemnité passer de 50 % à seulement 25 %. Certes, ces améliorations pour tenir compte de l'importance du travail fourni sont inférieures à celles que la CNDP avait souhaitées, mais elles sont substantielles et rétroactives au 1<sup>er</sup> janvier 2005 ;

/// la prise en charge des frais de déplacement des membres de commissions particulières ;

/// la prise en charge des expertises complémentaires décidées au cours des débats. De 2002 à la date de publication de ce rapport, 13 expertises furent réalisées.

D'une manière générale, la rigueur de gestion des frais courants de fonctionnement de la CNDP a permis de faire face à toutes les hypothèses de saisine de la Commission et d'organisation de débats. C'est ce qui explique en partie que les exercices s'achèvent sur des excédents de crédits, ce qui aurait pu ne pas être le cas si la Commission avait été plus sollicitée. Le montant des crédits alloués est satisfaisant en l'état actuel de l'activité : il n'est pas aujourd'hui nécessaire de l'accroître, mais il serait dangereux de le diminuer.



Le bureau permanent.  
De gauche à droite :  
Georges Mercadal,  
Philippe Marzolf,  
Yves Mansillon,  
Jean-François Béraud.

**D'une manière générale, la rigueur de gestion des frais courants de fonctionnement de la CNDP a permis de faire face à toutes les hypothèses de saisine de la Commission et d'organisation de débats.**

TABLEAU   1	BUDGET 2003	TABLEAU   2	BUDGET 2004	TABLEAU   3	BUDGET 2005
<b>CNDP</b>		<b>CNDP</b>		<b>CNDP</b>	
Frais de personnel	325 548,55	Frais de personnel	440 272,12	Frais de personnel <sup>(1)</sup>	177 441,13
Déplacements CNDP <sup>(1)</sup>	0,00	Déplacements CNDP	25 739,30	Déplacements CNDP	5 028,39
Méthodologie	11 570,00	Méthodologie	170 499,62	Méthodologie <sup>(3)</sup>	65 773,77
Communication	24 900,00	Communication	144 240,18	Communication	117 961,60
Convention MEDD	0,00	Convention MEDD	198 986,53	Convention MEDD <sup>(2)</sup>	0,00
Fonctionnement courant	37 684,86	Fonctionnement courant	50 131,09	Fonctionnement courant	59 354,33
Informatique	2 169,00	Informatique	67 423,15	Informatique	27 984,01
<b>TOTAL CNDP</b>	<b>401 872,41</b>	<b>TOTAL CNDP</b>	<b>1 097 291,99</b>	<b>TOTAL CNDP</b>	<b>453 543,23</b>
<b>CPDP</b>		<b>CPDP</b>		<b>CPDP</b>	
Indemnités membres	112 086,58	Indemnités membres	104 606,53	Indemnités membres	141 895,60
Frais de déplacement	26 580,32	Frais de déplacement	45 212,56	Frais de déplacement	128 575,76
Expertises	72 134,00	Expertises	43 338,03	Expertises	48 775,40
		Site CPDP reproductible	56 267,02	Site CPDP reproductible	28 345,20
<b>TOTAL CPDP</b>	<b>210 800,90</b>	<b>TOTAL CPDP</b>	<b>249 424,14</b>	<b>TOTAL CPDP</b>	<b>347 591,96</b>
<b>BUDGET 2003 <sup>(2)</sup></b>	<b>2 009 046,00</b>	<b>BUDGET 2004</b>	<b>2 012 460,00</b>	<b>BUDGET 2005</b>	<b>2 112 000,00</b>
<b>TOTAL DÉPENSES</b>	<b>612 673,31</b>	<b>TOTAL DÉPENSES</b>	<b>1 346 716,13</b>	<b>TOTAL DÉPENSES <sup>(4)</sup></b>	<b>801 135,19</b>

(1) Déplacements pris en compte par le MEDD comme la logistique, sans convention.

(2) Dont 1 300 000 € mis à disposition peu avant la fin de l'exercice.

(1) Le secrétariat général du gouvernement (SGG) a payé les salaires du Président et des deux vices-présidents sans prélever sur le budget CNDP (320 000 €).

(2) Le MEDD n'a pas prélevé en 2005 le montant prévu à la convention (environ 200 000 €).

(3) Frais regroupant le retraitage des cahiers méthodologiques et diverses prestations (conférence de presse d'avril 2005, un conseiller juridique, une étude portant sur la participation du public aux décisions dans les pays scandinaves, veille presse).

(4) Il convient d'y ajouter 320 000 € + 200 000 € = 1 321 135,19 €.

TABLEAU   4	BUDGET 2006	TABLEAU   5	BUDGET PRÉV. 2007
<b>CNDP</b>		<b>CNDP</b>	
Frais de personnel (titre 2) <sup>(1)</sup>	342 741,36	Frais de personnel (titre 2) <sup>(1)</sup>	660 000,00
Déplacements CNDP (titre 3)	3 596,74	Déplacements CNDP (titre 3)	4 000,00
Méthodologie (titre 3)	12 182,88	Méthodologie (titre 3)	125 000,00
Communication (titre 3)	60 223,44	Communication (titre 3)	130 000,00
Convention MEDD (titre 3) <sup>(2)</sup>	0,00	Convention MEDD (titre 3)	200 000,00
Fonctionnement courant (titre 3)	44 842,64	Fonctionnement courant (titre 3)	60 000,00
Informatique (titre 3)	13 105,77	Informatique (titre 3)	30 000,00
<b>TOTAL CNDP</b>	<b>486 692,83</b>	<b>TOTAL CNDP</b>	<b>1 209 000,00</b>
<b>CPDP</b>		<b>CPDP</b>	
Indemnités membres (titre 2)	481 557,12	Indemnités membres	460 000,00
Frais de déplacement (titre 3)	170 736,85	Frais de déplacement	100 000,00
Expertises (titre 3)	196 155,00	Expertises	120 000,00
Site CPDP reproductible (titre 3)	33 126,81	Site CPDP reproductible	30 000,00
<b>TOTAL CPDP</b>	<b>881 575,78</b>	<b>TOTAL CPDP</b>	<b>710 000,00</b>
<b>BUDGET 2006</b>	<b>1 898 333,00</b>	<b>BUDGET 2007</b>	<b>1 933 874,00</b>
<b>TOTAL DÉPENSES <sup>(3)</sup></b>	<b>1 368 268,61</b>	<b>TOTAL DÉPENSES</b>	<b>1 919 000,00</b>

(1) Une convention signée avec le SGG nous a conduit à payer depuis le 01-07-2006 les rémunérations du Président et des deux vice-présidents soit environ 160 000 €.

(2) Malgré nos relances, le MEDD n'a pas prélevé cette année encore le montant de la convention (environ 200 000 €).

Jusqu'en 2005, le budget de la CNDP ne faisait pas la distinction entre les frais de personnel et les frais de fonctionnement. Depuis janvier 2006 (LOLF), cette distinction s'opère, ce qui explique la répartition en titre 2 et titre 3.

(3) Il convient d'y ajouter 160 000 € + 200 000 € = 1 728 268,61 €.

(1) La rémunération éventuelle de personnels mis à disposition est prévue à hauteur de 160 000 €.

**Budget 2007** : 1 933 874 €.

**Titre 2** : 1 134 057 € auxquels il faut théoriquement retrancher 0,15 % de réserve parlementaire soit 1 132 356 €.

**Titre 3** : 799 817 € auxquels il faut théoriquement retrancher 7,5 % de réserve parlementaire soit 739 831 €.

Dans la première année de son installation, la nouvelle CNDP a considéré qu'il était indispensable de mieux faire connaître au public les missions dont elle avait reçu la charge, les décisions qu'elle prenait, les méthodes qu'elle utilisait. Donner une image cohérente et forte à l'ensemble de sa communication était donc un impératif.

# La communication de la Commission nationale du débat public

La création d'un nouveau logo, l'harmonisation des différentes formes de documents, publications, courriers émanant tant de la CNDP que des CPDP, ainsi que la mise en pages de ses éditions et publications récurrentes à partir d'une charte graphique, ont été le premier travail entrepris par la CNDP dès le dernier trimestre 2003 et poursuivi depuis. Par ailleurs, la CNDP a l'obligation légale de rendre compte de son activité par un rapport annuel. Enfin la Commission a pris des initiatives spécifiques pour mieux faire connaître son activité, en particulier par l'emploi des nouvelles technologies de l'information.

## La charte graphique

Volontairement sobre et institutionnelle, la charte graphique fut réalisée dès que les crédits dont devait disposer la Commission en 2003 lui furent attribués. Elle est depuis lors systématiquement appliquée dans les actions de communication externes de la Commission et après quatre ans d'utilisation, elle a indéniablement permis une identification de la communication nationale.

## Le rapport d'activité annuel

Obligation prévue par la loi, le rapport annuel est une occasion privilégiée de rendre compte de la situation et des activités de la Commission nationale du débat public aux plus hautes autorités de l'État, auxquelles il est d'abord destiné : président de la République, Premier ministre et membres du gouvernement, présidents et membres des deux Assemblées. Mais, largement diffusé, il peut être aussi considéré comme la principale opération de communication de la CNDP et l'occasion d'expliquer plus largement ce qu'est le débat public. C'est pourquoi chaque rapport annuel

présente en profondeur ses origines, ses missions et la nature du débat public. La diffusion de ce rapport d'activité auprès de tous ceux qui sont impliqués dans le processus du débat public, les administrations, les maîtres d'ouvrage, les élus, les associations de défense de l'environnement, les grandes écoles, les chercheurs, la presse, est ainsi un élément important de l'effort pédagogique de la Commission nationale.

## Les documents de présentation de la CNDP

Au-delà de cette action de communication s'appuyant sur un document à publication obligatoire, plusieurs opérations ont également été lancées au cours de ces dernières années.

- **Une plaquette de présentation de la CNDP** destinée à un très large public. Elle est composée, d'une part, d'une présentation générale de la CNDP et du débat public et, d'autre part, de fiches annexes donnant quelques exemples complets de débats publics récents ou en cours. Elle constitue un moyen d'information et de communication « grand public » dont l'absence s'était jusqu'alors fait sentir. Elle est utilisée soit par la Commission nationale (à l'occasion de colloques par exemple), soit par les commissions particulières à l'occasion des débats publics.

- **Des cahiers méthodologiques.** Ils offrent un autre exemple de cet effort pédagogique de la CNDP. Présentés sous forme de coffret, les quatre cahiers le constituant ont pour vocation de proposer aux commissions particulières chargées de l'organisation et de l'animation des débats publics une méthodologie traitant de la conception, de la mise en œuvre et des instruments du débat public. Ces cahiers ont très vite dépassé l'usage interne prévu initialement, pour être distribués aux principaux maîtres d'ouvrage, intervenants dans les débats publics, universitaires-chercheurs et étudiants. Ils viennent d'être revus et réédités pour tenir compte des enseignements des débats publics de la période 2002-2007. Ces nouveaux cahiers, s'ils retiennent pour l'essentiel la structure des précédents, contiennent un cahier dénommé « abécédaire » qui présente, explicite et analyse les différents termes et concepts qui se retrouvent très régulièrement utilisés au cours des débats publics.

En tenant compte de l'expérience passée, ils seront plus largement disponibles pour tous les acteurs du débat public, ce qui devrait permettre de répondre à la préoccupation de voir se développer une culture commune de la participation du public.

- **Deux panneaux.** Ils ont été élaborés pour présenter le rôle et les missions de la CNDP et sont destinés à être placés à l'entrée des manifestations organisées tant par la CNDP que par les CPDP.

## Le site Internet CNDP

<http://www.debatpublic.fr/>  
Il a été mis en place en 2003 et remis complètement en forme en 2004-2005. Il a vu sa consultation croître considérablement en 2004 et en 2005 ;

les chiffres de 2006 confirment cette augmentation constante. Ces résultats statistiques et comparatifs de 2003 à 2007 font l'objet des tableaux en pages 44-45. Le nombre de visites quotidiennes du site est passé en moyenne de 56 en 2003 à 104 en 2004, 228 en 2005, 235 en 2006 et 210 en 2007 pour les quatre mois concernés, alors que le nombre de pages consultées quotidiennement a évolué de 297 en 2003 à 449 en 2004, 891 en 2005, 873 en 2006 et 759 en 2007 pour les quatre mois concernés, ce qui est une argumentation plus que significative et satisfaisante, d'autant que cette moyenne recouvre une progression régulière tout au long de l'année. Sans entrer dans une description détaillée du site, dans lequel il semble que les utilisateurs naviguent aisément, il peut être précisé qu'il comprend des pages sur la CNDP (textes et organisation), sur les saisines déposées et les décisions de la Commission, sur l'historique des débats, sur l'actualité du débat public, soit autant de pages qui couvrent très largement l'activité de la Commission nationale. Sa mise à jour immédiate en fait un document d'information et de travail apprécié, comme en témoignent les chiffres de consultation évoqués ci-dessus.

## Presse

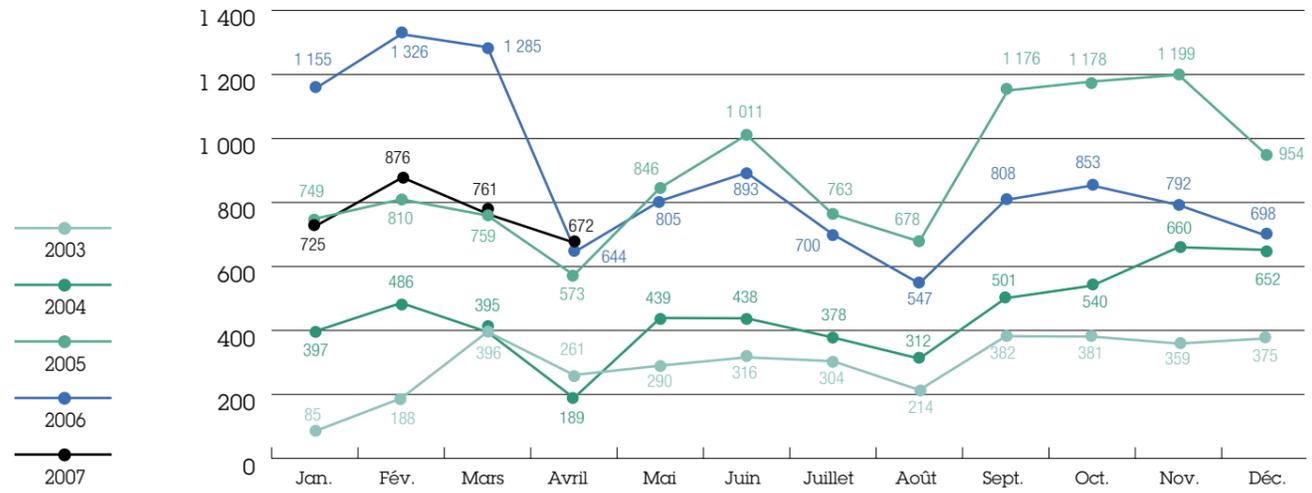
Les décisions de la Commission nationale du débat public font l'objet d'une diffusion systématique et immédiate auprès de la presse concernée. La CNDP a par ailleurs tenu, au cours de ces cinq années, plusieurs conférences de presse de présentation de son rapport annuel et répondu positivement aux demandes de la presse quotidienne et magazine sur tous les sujets touchant au débat public et à la démocratie participative.



**Un cahier dénommé « abécédaire » présente, explicite et analyse les différents termes et concepts qui se retrouvent très régulièrement utilisés au cours des débats publics.**

TABLEAU | 1 |

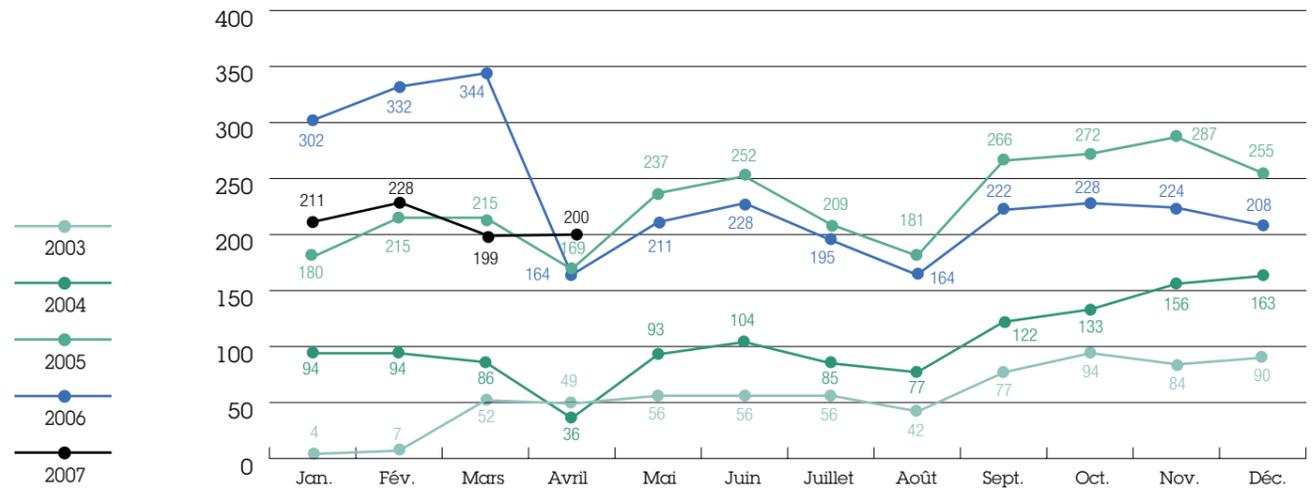
STATISTIQUES QUOTIDIENNES : NOMBRE DE PAGES CONSULTÉES



/// 761 pages consultées pour mars 2007  
 /// 671 pages consultées pour avril 2007

TABLEAU | 2 |

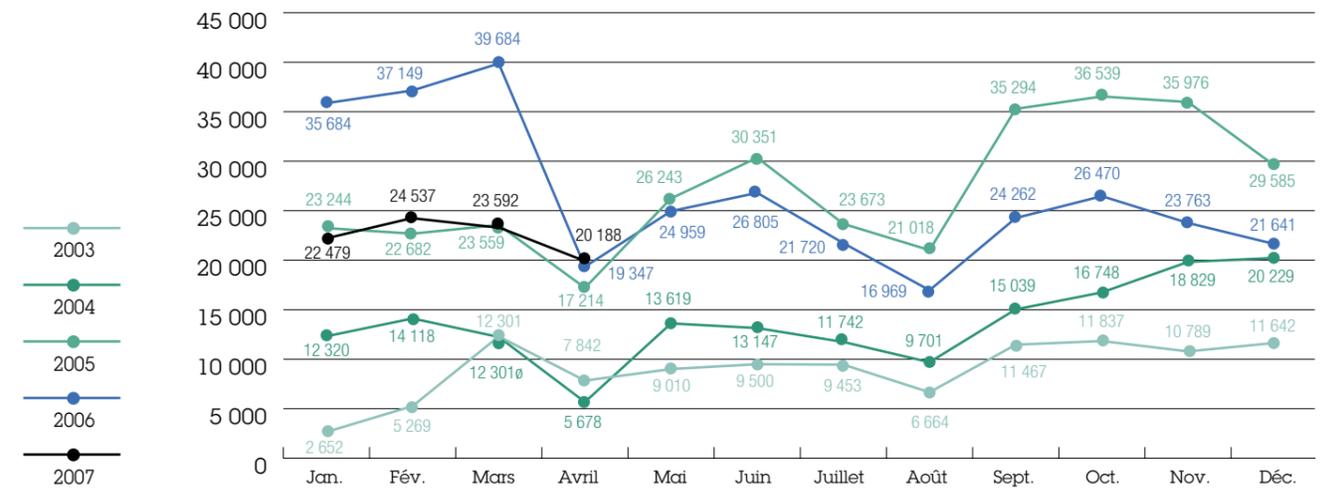
STATISTIQUES QUOTIDIENNES : NOMBRE DE VISITES



/// 199 visites quotidiennes pour mars 2007  
 /// 200 visites quotidiennes pour avril 2007

TABLEAU | 3 |

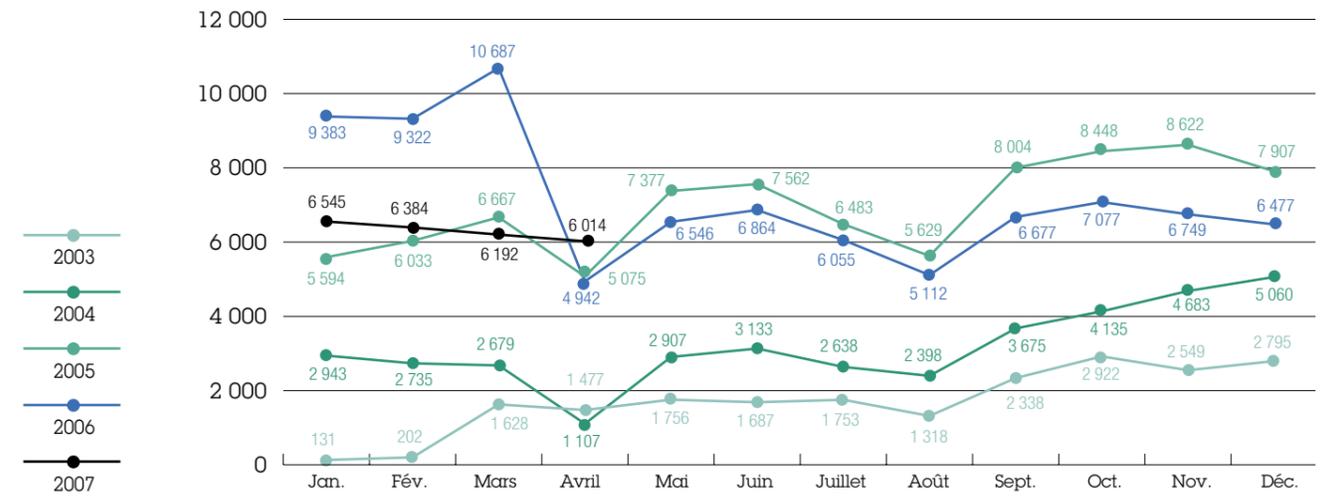
STATISTIQUES MENSUELLES : NOMBRE DE PAGES CONSULTÉES



/// 23 592 pages consultées pour avril 2007  
 /// 20 188 pages consultées pour mars 2007

TABLEAU | 4 |

STATISTIQUES MENSUELLES : NOMBRE DE VISITES



/// 6 192 visites mensuelles pour mars 2007  
 /// 6 014 visites mensuelles pour avril 2007

TABLEAU | 1 |

## STATISTIQUES QUOTIDIENNES

	NOMBRE DE PAGES CONSULTÉES					NOMBRE DE VISITES				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Janvier	85	397	749	1 155	725	4	94	180	302	211
Février	188	486	810	1 326	876	7	94	215	332	228
Mars	396	395	759	1 285	761	52	86	215	344	199
Avril	261	189	573	644	672	49	36	169	164	200
Mai	290	439	846	805		56	93	237	211	
Juin	316	438	1 011	893		56	104	252	228	
Juillet	304	378	763	700		56	85	209	195	
Août	214	312	678	547		42	77	181	164	
Septembre	382	501	1 176	808		77	122	266	222	
Octobre	381	540	1 178	853		94	133	272	228	
Novembre	359	660	1 199	792		84	156	287	224	
Décembre	375	652	954	698		90	163	255	208	
<b>Moyenne</b>	<b>297</b>	<b>449</b>	<b>891</b>	<b>873</b>	<b>806</b>	<b>56</b>	<b>104</b>	<b>228</b>	<b>235</b>	<b>218</b>

TABLEAU | 2 |

## STATISTIQUES MENSUELLES

	NOMBRE DE PAGES CONSULTÉES					NOMBRE DE VISITES				
	2003	2004	2005	2006	2007	2003	2004	2005	2006	2007
Janvier	2 652	12 320	23 244	35 864	22 479	131	2 943	5 594	9 383	6 545
Février	5 269	14 118	22 682	37 149	24 537	202	2 735	6 033	9 322	6 384
Mars	12 301	12 246	23 559	39 864	23 592	1 628	2 679	6 667	10 687	6 192
Avril	7 842	5 678	17 214	19 347	20 188	1 477	1 107	5 075	4 942	6 014
Mai	9 010	13 619	26 243	24 959		1 756	2 907	7 377	6 546	
Juin	9 500	13 147	30 351	26 805		1 687	3 133	7 562	6 864	
Juillet	9 453	11 742	23 673	21 720		1 753	2 638	6 483	6 055	
Août	6 664	9 701	21 018	16 969		1 318	2 398	5 629	5 112	
Septembre	11 467	15 039	35 294	24 262		2 338	3 675	8 004	6 677	
Octobre	11 837	16 748	36 539	26 470		2 922	4 135	8 448	7 077	
Novembre	10 789	19 829	35 976	23 763		2 549	4 683	8 622	6 749	
Décembre	11 642	20 229	29 585	21 641		2 795	5 060	7 907	6 477	
<b>Moyenne</b>	<b>108 426</b>	<b>164 416</b>	<b>325 378</b>	<b>62 942</b>	<b>62 942</b>	<b>20 556</b>	<b>38 093</b>	<b>83 401</b>	<b>85 891</b>	<b>17 078</b>



# 3

Cette année encore, le secteur des transports concentre le plus de saisines et de débats. Il faut néanmoins noter qu'au début 2007, quatre dossiers relatifs à des projets industriels ont été soumis à la Commission nationale, ce qui est tout à fait exceptionnel. Par ailleurs, les nombreux débats réalisés en 2005-2006 ont fait l'objet, au second trimestre 2006 et en 2007, de décisions des maîtres d'ouvrage qui seront évoquées dans ce chapitre.

Il convient également 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)).

p. 50 – Les grands projets d'infrastructures dans le domaine des transports  
 p. 64 – Les projets d'équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques  
 p. 66 – Les projets d'équipements industriels p. 68 – Débat public sur les grandes options en matière d'environnement et d'aménagement dans le secteur des transports p. 71 – Projets publiés  
 p. 72 – Suivi des projets p. 75 – Missions de conseil, d'avis et de recommandation

## L'activité de la CNDP mai 2006-2007

# Section I. Les grands projets d'infrastructures dans le domaine des transports

Débats animés  
par une CPDP

**Projets de création  
d'autoroutes, de routes express  
ou de routes à 2 x 2 voies  
à chaussées séparées**

**Projet de contournement routier  
de Nice**

Par lettre du **2 novembre (reçue le 19 novembre) 2004**, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du projet de contournement routier de Nice.

Ce projet, dont le coût varie, selon les solutions, entre 300 et 2 400 millions d'euros, consiste à soulager l'autoroute A8 actuelle, seul axe est-ouest offert au trafic routier de transit et au trafic local dans les Alpes-Maritimes, ainsi qu'à améliorer la fluidité et la sécurité de la circulation et l'accessibilité des zones d'activités.

**Le 5 janvier 2005**, la Commission nationale a **décidé d'organiser elle-même un débat public** sur ce projet et lors de sa séance du 2 février 2005, elle a nommé **Monsieur Jean-Claude Coquet** président de la CPDP chargée de l'animation de ce débat. Sur proposition de celui-ci, la CNDP, le 11 mai 2005, a désigné comme membres de la CPDP les personnalités suivantes : Messieurs Jean-Pierre Clarac, Xavier Godard, Paul Le Jan, Michel Meinardi et Jean-Pierre Zirotti.

**Le 5 octobre 2005**, la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le **calendrier du 4 novembre 2005 au 28 février 2006**.

Par une **décision du 7 décembre 2005**, la Commission nationale a décidé d'organiser une **expertise complémentaire** demandée par le groupe des élus socialistes et verts du conseil général des Alpes-Maritimes et appuyée par un certain nombre d'associations. Elle devait porter sur l'intérêt comparé, la faisabilité et le coût d'une solution alternative au projet, qui combinerait les solutions 1 et 3 du dossier du maître d'ouvrage avec souterrain-tracé court à l'ouest du Var et aménagement sur place à l'est.

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 26 avril 2006**. Ce débat public a fait ressortir les éléments suivants : unanimité pour demander le développement quantitatif et qualitatif des transports en commun sous toutes leurs formes (pour les uns, c'est et ce doit être la seule réponse, et pour d'autres, ce développement des transports en commun doit être combiné avec la réalisation d'une nouvelle infrastructure routière) ; la situation actuelle et les perspectives d'aggravation rendent indispensable l'amélioration des infrastructures routières, mais les avis divergent sur la solution à retenir (courte ou longue). Beaucoup – et presque tous les élus – affirment comme un préalable que la solution à proscrire est celle qui ressemblerait à une nouvelle version de l'A8 bis. Une demande est apparue au cours du débat : celle de la requalification de l'A8 en boulevard urbain, donc sans péage. Les questions environnementales et paysagères ont

également été évoquées et la question du volume des déblais résultant du creusement des tunnels et des lieux où les évacuer a été soulevée.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, **le 20 juillet 2006**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a **rendu publique sa décision** de poursuivre le principe de la réalisation du projet de contournement nord de Nice, qui « consiste soit en un aménagement sur place, soit en un dédoublement souterrain de l'A8 entre Saint-Isidore et Nice-est. » Il y est précisé que « la priorité est donnée à l'amélioration de l'autoroute A8 à l'est du fleuve le Var [...] Des études préliminaires seront réalisées afin de comparer l'ensemble des solutions d'aménagement sur place de l'A8 à la solution souterraine présentée dans le dossier du maître d'ouvrage ». De plus, il est décidé que « les réflexions sur l'accessibilité multimodale à l'ouest du fleuve seront poursuivies en concertation avec les collectivités locales, [...] parallèlement, des études sur les abords de l'autoroute A8 seront poursuivies pour préserver la possibilité de réaliser à long terme les solutions courtes ou longues présentées au débat ». Enfin un dispositif régulier d'information et d'échange assurera la participation du public à toutes les phases d'élaboration du projet. La présente décision est parue au *Journal officiel de la République française* le 25 juillet 2006.

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

Par lettre du **23 décembre 2004 (reçue le 30 décembre)** le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la CNDP du projet d'enfouissement de la RN13 à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine).

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

**Le 2 février 2005**, la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public sur ce projet** et d'en confier l'animation à une CPDP sous la présidence de **Monsieur Roland Peylet**. Le 6 juillet 2005, Madame Marie-Françoise Sevrain, Messieurs Jean Culdaut, Michel Gaillard et Jean-Pierre Tholon ont été désignés membres de la CPDP. **Le 4 janvier 2006**, la CNDP a considéré le **dossier du maître d'ouvrage comme suffisamment complet** pour être soumis au débat public, en a arrêté le calendrier et les modalités d'organisation. Le calendrier du débat, approuvé à cette séance, a été légèrement modifié le **1<sup>er</sup> février 2006** : le débat s'est déroulé du **22 février au 30 mai 2006**. La diffusion des documents du débat (environ 100 000), un site Internet (8 000 visites), une exposition itinérante, les cahiers d'acteurs (8) et le journal du débat (3 éditions) ont permis l'information et l'expression de la population. De plus, outre la séance d'ouverture et la réunion de synthèse, 7 réunions thématiques ont été organisées et ont compté, au total, environ 1 700 participants.



Le **10 juillet 2006**, le **compte-rendu et le bilan du débat** ont été **rendus publics**. L'opportunité du projet a suscité, en tant que telle, assez peu d'interventions et peu d'opposition ; le débat s'est concentré sur les questions d'urbanisme (aménagement de surface) dont la CNDP avait souligné initialement qu'elles constituaient le complément indissociable de l'opération routière, sur des aspects techniques particuliers (le problème des entrées-sorties de l'axe dénivelé), sur quelques problèmes environnementaux (évacuation des fumées) et sur la question du coût et du financement, qui a fait l'objet de nombreuses critiques ; sur ce dernier point, le débat public, à défaut de faire apparaître une réponse, a permis d'informer le public sur toutes les données du problème.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le **9 octobre 2006**, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a **rendu publique sa décision** de poursuivre le principe de la réalisation de la dénivellation et de la couverture de la RN13 de la porte Maillot au carrefour de Madrid, à Neuilly-sur-Seine. Il est précisé que « les études d'avant-projet sommaire seront engagées. Elles devront notamment optimiser le coût du projet et réduire les nuisances engendrées lors de la phase de chantier » (pour les riverains de l'axe et des itinéraires de délestage, pour les commerçants, pour les habitants des communes concernées ainsi que les usagers de l'axe). De plus, « la compatibilité du projet avec la couverture du boulevard périphérique de Paris et le réaménagement de la porte Maillot sera étudiée ». Pour finir, « un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira, sous la présidence du

préfet de la région Ile-de-France, le conseil général des Hauts-de-Seine, la commune de Neuilly et la ville de Paris ». La décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* le 14 octobre 2006.

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

Par lettre du **30 mai 2005 (reçue le 6 juin)** le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du projet de prolongement de l'A104.

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

Le **6 juillet 2005**, la Commission nationale a **décidé d'organiser elle-même un débat public** sur ce projet. La présidence de la CPDP chargée de l'animation de ce débat a été confiée à **Monsieur Jean Bergougnoux**, membre de la Commission nationale. Le 5 octobre 2005, Madame Sophie Allain, Messieurs Yves Desrousseaux et Alain Mechineau ont été nommés membres de la CPDP. Mesdames Claudine Marlet et Galiène Cohu ont été désignées membres de la CPDP respectivement le 2 novembre 2005 et le 1<sup>er</sup> février 2006.

Le **1<sup>er</sup> février 2006**, la CNDP a jugé le **dossier du débat suffisamment complet** pour permettre l'engagement du débat public et en a fixé le **calendrier du 8 mars au 6 juillet 2006** (date de clôture reportée du 6 au 8 juillet par une **décision du 1<sup>er</sup> mars 2006**). La diffusion très large des documents du débat (environ 340 000), comme un site Internet (plus de 33 000 visites), la carte T, les cahiers d'acteurs (23) et le journal du débat ont permis d'informer tous les publics concernés. En dehors de la réunion d'ouverture et de la réunion de synthèse à Pontoise, 25 réunions ont été programmées dont 19 réunions de proximité et 6 réunions thématiques. Les réunions publiques ont rassemblé un nombre de participants jamais atteint dans un débat public : environ 11 000 personnes.

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

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a **rendu publique le 24 octobre 2006 sa décision** de retenir le principe d'un prolongement de la Francilienne entre Méry-sur-Oise et Orgeval, selon un profil en travers à 2 x 2 voies, « élargissable » à 2 x 3 voies, avec échangeurs dénivelés, selon le « tracé vert » du dossier du débat, qui traverse les communes de Villiers-Adam, Mériel, Frépillon, Méry-sur-Oise, Saint-Ouen-l'Aumône, Pierrelaye, Herblay, Éragry-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Villennes-sur-Seine et Orgeval. Il comportera des parties en tranchée couverte dans la traversée de plusieurs communes et une traversée sous-fluviale de la Seine entre Achères et le sud d'Andrésy. En outre le principe d'une requalification de la RN184 est retenu. 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 26 octobre 2006.

#### **Projet de prolongement de l'autoroute A12**

Par lettre du **30 mai 2005 (reçue le 6 juin)** le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du projet de prolongement de l'A12.

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

en dissociant, dans la traversée urbaine de Saint-Quentin-en-Yvelines, le trafic de transit du trafic local. Le **6 juillet 2005**, la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public** sur ce projet. La présidence de la CPDP chargée de l'animation de ce débat a été confiée à **Monsieur Gilbert Carrère**. Par une décision du 7 décembre 2005, Madame Elisabeth Pelekhine, Messieurs Francis Beaucire et Pierre-Gérard Merlette ont été nommés membres de la commission particulière.

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

Le déroulement du débat et les outils d'information, comme un dépliant d'information sur le débat public, un site Internet, les cahiers d'acteurs, deux numéros du *Journal du débat*, une exposition itinérante et le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ont permis l'information et l'expression (1 255 questions, 1 551 avis, 145 contributions, 19 cahiers d'acteurs) de tous les publics concernés. En dehors de la réunion inaugurale et de la réunion de clôture, dix réunions se sont tenues dont huit réunions thématiques et deux auditions publiques. De plus, il faut ajouter les neuf réunions organisées à l'initiative de tiers et auxquelles la CPDP était invitée. Au total, le nombre de participants à ces réunions peut être évalué à 7 000, ce qui est l'un des chiffres les plus élevés enregistrés pour un débat public. Le site Internet a reçu plus de 35 000 visites, chiffre lui aussi remarquable.

**Les réunions publiques sur le projet de prolongement de l'autoroute A104 (Francilienne) ont rassemblé un nombre de participants jamais atteint dans un débat public : environ 11 000.**



Le 5 avril 2006, la CNDP a décidé d'organiser **deux expertises complémentaires** portant sur :

1. Les hypothèses retenues en matière de trafic à l'horizon 2020 en tenant compte des différents projets routiers prévus dans l'Ouest parisien ainsi que des nouvelles tendances en matière d'approvisionnement logistique ;
2. L'identification et l'évaluation monétaire des impacts environnementaux directs ou indirects, immédiats ou futurs, des trois grandes familles de tracés proposés (tracés strictement urbains, semi-urbains, affectant un parc naturel régional). En outre, les impacts des projets sur les conditions de vie actuelles ou futures des riverains seront aussi identifiés et évalués en termes monétaires.

À la première, la CPDP a décidé de renoncer compte tenu de ce que le cabinet de conseil retenu après appel d'offres était déjà engagé dans une autre étude concernant la RN10 et sa requalification, et qu'ainsi on aurait pu mettre en cause son impartialité. La CPDP a décidé de remplacer cette étude par une réunion à « dire d'experts » ; les experts ont été choisis par le maître d'ouvrage, la Commission particulière et les auteurs de la demande d'expertise ; cette réunion s'est déroulée le 30 mai.

**Le compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 17 août 2006.**

La question de l'opportunité et de l'acceptabilité du projet a été débattue passionnément jusqu'à la fin, avec à la fois des arguments généraux ou de principe et des arguments très localisés et très concrets. L'unanimité se fait pour considérer que la situation n'est plus tolérable par les populations et les collectivités concernées et qu'il faut réhabiliter la RN10 ; de ce fait, les solutions utilisant cet axe (transformation de la RN10 en voie express ou passage de l'A12 sous la RN10) apparaissent inacceptables aux élus et aux riverains concernés. Ceux-ci plaident donc pour un passage « en milieu rural », mais la solution par le vallon de Pommeret apparaît tout aussi inacceptable à d'autres qui soulignent le fort risque de contentieux que comporterait un déclassement, même partiel, d'un Parc naturel régional et d'un site classé. Plusieurs propositions alternatives, plus ou moins approfondies, ont été présentées par des participants au débat. Enfin, bien entendu, au-delà des impacts sur l'environnement humain et naturel liés à certains projets, ont été évoqués d'autres aspects environnementaux (air, eau) et les problèmes de coût et de financement.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le ministre de l'Équipement, des Transports, du Tourisme et de la Mer a **rendu public le 24 octobre 2006** sa **décision** de retenir le principe d'un prolongement de l'autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et les Essarts-le-Roi en section courante à 2 x 3 voies jusqu'à l'échangeur avec la RD58, puis à 2 x 2 voies, « élargissable »

à 2 x 3 voies, selon le tracé dit 2C' du dossier du débat. De plus, le principe d'une requalification de la RN10 en boulevard urbain de Saint-Quentin-en-Yvelines jusqu'aux Essarts-le-Roi est retenu. Un comité de suivi du projet et un dispositif d'information et d'échange seront mis en place. La présente décision a paru au *Journal officiel de la République française* le 26 octobre 2006.

**Projet de prolongement de l'autoroute A16 de L'Isle-Adam à la Francilienne**

Conformément aux dispositions de l'article L.121-8 alinéa du Code de l'environnement, les principales **caractéristiques du projet** de prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne ont été **rendues publiques** par le maître d'ouvrage (ministère des Transports et de l'Équipement) le **6 février 2006** et mises à disposition du public jusqu'au 7 avril. À la suite de cette publication, la **CNDP a été saisie** par le président du conseil régional d'Ile-de-France et par l'association France Nature Environnement, respectivement **les 31 mars (reçue le 5 avril)** et **4 avril (reçue le 5 avril)**.

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

Il permettrait également de réduire l'attractivité de la RN1 pour le trafic de transit et d'améliorer les échanges entre la Francilienne, l'autoroute A16 et la RN1.

Le 7 juin 2006, considérant d'une part la vocation de l'autoroute A16 qui constitue l'un des itinéraires européens reliant Paris à la Belgique et à la Grande-Bretagne et sa place dans le réseau autoroutier du nord de la France, et d'autre part les impacts possibles du projet sur l'agriculture et sur les espaces naturels, considérant également que les consultations précédemment organisées ne peuvent être considérées comme une concertation faisant une place suffisante à la participation de la population, la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public sur ce projet**. La CNDP a demandé que les auteurs de la saisine explicitent les enjeux économiques, sociaux et environnementaux.

Le 5 juillet 2006, la présidence de la Commission particulière du débat public chargée de l'animation de ce débat a été confiée à **Madame Claude Brévan** ; la CNDP a ensuite désigné comme membres de cette CPDP les personnalités suivantes : Messieurs Pierre-Louis Doucet, Pierre-Gérard Merlette et Olivier Rechauchère.

Vu la lettre du 2 février 2007, (reçue le 7 février), du ministre des Transports sollicitant un délai supplémentaire de trois mois pour produire le dossier support du débat, la CNDP a décidé lors de sa séance du 7 mars de prolonger le délai de présentation de trois mois.

**Projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges**

Par lettre du **29 décembre 2006, (reçue le 2 janvier 2007)**, le ministre de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du débat public du projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges.

Ce projet, d'un coût compris entre 1,4 et 1,7 milliard d'euros (en valeur 2002) selon le scénario retenu, consiste à réaliser une autoroute entre Troyes, Auxerre et Bourges (« TAB »), sur environ 220 km.

Le 7 février 2007, la Commission nationale du débat public a décidé **d'organiser elle-même un débat public**, considérant le caractère d'intérêt national du projet, l'importance des enjeux en termes d'aménagement du territoire et les impacts possibles sur l'environnement des différentes options envisagées.

Lors de sa séance du 7 février 2007, la Commission nationale a confié la présidence de la Commission particulière du débat public chargée d'animer le débat à **Monsieur Alain Méchineau**. Sur proposition de ce dernier, les personnalités suivantes ont été nommées par la CNDP le 7 mars 2007 : Madame Galiène Cohu et Monsieur Yves Desrousseaux. Le 4 avril 2007, la CNDP a désigné Monsieur Jean-Louis Langlais membre de cette CPDP.

**Projet de grand contournement de Toulouse**

Par lettre du **5 février 2007 (reçue le 7 février)**, le ministre des Transports, de l'Équipement et de la Mer a saisi la Commission nationale du débat public du projet de grand contournement autoroutier de Toulouse.

Ce projet, d'un coût estimé entre 600 et 1 300 millions d'euros pour un linéaire compris entre 30 et 160 kilomètres, consiste en la réalisation d'une nouvelle infrastructure autoroutière à 2 x 2 voies et à péage contournant Toulouse soit par l'ouest, soit par l'est seul, soit par l'est et le sud.

Ce projet permettrait, à divers degrés selon la famille de solutions envisagées, de faciliter les échanges périphériques de villes moyennes à villes moyennes, de dissocier le trafic de transit et d'échange du trafic local, et de constituer une alternative de haut niveau de service au périphérique toulousain.

Lors de sa séance du 7 mars 2007, la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public** sur ce projet, en prenant en considération des éléments suivants : la situation actuelle et les perspectives d'évolution de l'aire urbaine de Toulouse, compte tenu de la croissance démographique et de l'évolution économique telles qu'elles sont décrites par le dossier de saisine, les conséquences qui en résultent d'ores et déjà et pourraient en résulter en matière de déplacements, la place que tient l'agglomération toulousaine dans les flux de transports régionaux, nationaux et internationaux et le fait qu'ainsi un projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, qui figure sur la carte des infrastructures routières à l'horizon 2025 arrêtée par le CIADT du



**Considérant l'intérêt national du projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges et l'importance des enjeux en termes d'aménagement du territoire, la CNDP a décidé d'organiser elle-même un débat public.**

18 décembre 2003, présente un caractère d'intérêt national, enfin l'importance des impacts environnementaux possibles des diverses options envisagées.

La CNDP a confié la présidence de la CPDP chargée d'animer ce débat à **Monsieur Claude Bernet**.

Sur proposition de ce dernier, la CNDP a désigné le 4 avril 2007 les membres de cette CPDP : Mesdames Michèle Bordenave et Cécile Valverde, Messieurs Didier Corot et André Etchélecou.

### Projet de création de lignes ferroviaires

#### Projet d'extension du tramway des Maréchaux T3

Par lettre du **15 avril 2005**, (reçue le **18 avril**), le maire de Paris, mandaté par le syndicat des transports Ile-de-France a saisi la Commission nationale du débat public du projet d'extension du Tramway des Maréchaux.

Ce projet, d'un coût estimé à 557 millions d'euros, consiste à étendre la ligne du tramway T3 vers l'ouest, entre le pont du Garigliano et la porte d'Auteuil sur environ 2 km, et vers l'est, entre la porte d'Ivry et la porte de la Chapelle sur environ 13 km.

Le **11 mai 2005**, la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public sur ce projet** ; elle en a confié l'animation à une CPDP sous la présidence de Monsieur Hubert Blanc. Le 6 juillet 2005, ont été nommées membres de cette CPDP les personnalités suivantes : Madame Elisabeth Lepoutre, Messieurs Daniel Gras et Paul Baylac-Martres, puis le 7 septembre 2005, Monsieur Pierre-Louis Doucet.

À la séance du **7 décembre 2005**, la Commission nationale du débat public a **considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet** pour être soumis au débat public et en a arrêté le calendrier : du **30 janvier au 15 mai 2006**.

Treize réunions publiques se sont tenues : outre les réunions d'ouverture et de synthèse, cinq réunions de proximité, cinq réunions thématiques toutes réparties entre divers arrondissements de Paris et quelques communes voisines ; il faut ajouter la « réunion-atelier » décidée par la CPDP en cours de débat qui a permis aux organismes ayant élaboré un cahier d'acteur de le présenter et de dialoguer entre eux. Au total, les réunions publiques ont réuni environ 1 800 personnes. Les outils d'information, comme une plaquette sur « le débat public – mode d'emploi », un site Internet, les cahiers d'acteurs, trois numéros du journal du débat, une exposition itinérante et le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse ont permis l'information et l'expression de tous les publics concernés (400 questions, 200 avis, 25 contributions, 19 cahiers d'acteurs, environ 25 000 connexions au site Internet).

Le **compte-rendu et le bilan** ont été rendus **publics le 22 juin 2006**. Ce débat public a été complet et ouvert. Il a porté sur le projet lui-même dans toutes ses composantes, mais aussi et d'abord sur sa nécessité et sur l'opportunité de la solution retenue (comparée à l'utilisation du tracé de la Petite Ceinture ferroviaire). Il a porté sur ses liens avec les opérations de requalification urbaine envisagées. Le débat a également porté sur les enjeux et sur la nécessité de raisonner au-delà du seul cadre parisien, de prendre en compte les échanges Paris-banlieue ou de banlieue à banlieue. Les variantes proposées dans le dossier

du maître d'ouvrage ont suscité plus ou moins de réactions. En ce qui concerne les caractéristiques des aménagements, deux points ont fait l'objet de nombreuses demandes : l'accessibilité et le nombre de stations. Les impacts pendant le chantier et les conséquences du tramway après la mise en service ont également été traités.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le Syndicat des transports d'Ile-de-France a **rendu public le 20 septembre 2006 sa délibération** quant à la poursuite du projet. Le STIF a décidé de poursuivre les études nécessaires à la réalisation du projet d'extension du tramway T3 sur le tracé porte d'Ivry – porte de la Chapelle et d'approfondir les études sur plusieurs points qui ressortaient du débat public : le tracé entre porte de Pantin et porte de la Villette, la localisation et le nombre des stations, les impacts sur les conditions de circulation (par exemple suite à l'éventuelle suppression du passage souterrain à la porte de Charenton), les aménagements cyclables, les liens avec la banlieue, l'implantation de l'atelier-garage, les conditions d'un éventuel prolongement vers la porte d'Asnières. Enfin le STIF a recommandé que toute utilisation de la Petite Ceinture ferroviaire préserve la continuité et l'intégrité de la plate-forme, afin de ne pas obérer une potentielle utilisation pour le transport ferroviaire à moyen ou long terme, et donc que les aménagements réalisés soient réversibles.

#### Projet de LGV Poitiers-Limoges

Par lettre du **14 octobre 2005** (reçue le **18 octobre**), Réseau ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public du projet de ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges.

Ce projet, d'un coût compris entre 1 220 et 1 685 millions d'euros, doit permettre le raccordement du Limousin aux réseaux ferroviaires français et européen à grande vitesse ; il vise à renforcer les atouts de ce territoire en contribuant à son désenclavement et à faciliter les échanges entre les deux métropoles régionales, limousine et poitevine, ainsi qu'avec l'ensemble de l'arc atlantique.

Le **7 décembre 2005**, la CNDP a décidé, au vu de l'importance du projet, de ses enjeux et de ses impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire, d'organiser elle-même un débat public et d'en confier **l'animation à une CPDP**, sous la présidence de **Madame Pierrette Larivaille**. Madame Josette Fourrier, Messieurs Michel Andraut et André Pointud ont été désignés membres de la CPDP le 1<sup>er</sup> février 2006, et Monsieur Michel Périgord le 1<sup>er</sup> mars 2006.

Lors de sa séance du **5 juillet 2006**, la Commission nationale a considéré le dossier du maître d'ouvrage suffisamment complet pour être soumis au débat, en a approuvé les modalités d'organisation et le calendrier. Le débat public s'est déroulé du **1<sup>er</sup> septembre au 18 décembre 2006**. Les outils d'information, comme le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, quatre numéros du journal du débat, le site Internet, l'exposition itinérante, les cahiers d'acteurs, ont permis l'information des publics concernés et leur expression (plus de 1 150 questions, près de 500 contributions, 22 cahiers d'acteurs,

plus de 300 avis et 17 000 connexions Internet). Vingt réunions se sont tenues, et outre les réunions d'ouverture et de clôture, la CPDP a organisé des réunions thématiques, des réunions territoriales et des réunions de proximité. Au total, ces réunions ont réuni près de 4 800 personnes.

Le **compte-rendu et le bilan ont été rendus publics le 30 janvier 2007**. Ce débat public a porté très largement sur la question de l'opportunité : tous les participants au débat considèrent qu'il faut désenclaver cette partie du centre de la France, et que c'est même urgent ; mais faut-il une ligne à grande vitesse et, si oui, le barreau Poitiers-Limoges est-il la bonne solution ?

Sur le premier point, la majorité des intervenants s'est prononcée pour une ligne à grande vitesse, même si un bon nombre d'autres plaident pour l'amélioration des lignes existantes (en complément ou en substitution de cette LGV). Sur le second, le barreau Poitiers-Limoges est soit demandé, soit accepté comme « solution de la dernière chance » par une bonne partie des deux régions concernées ; en revanche, il suscite une forte opposition dans les départements de l'Indre et de la Creuse qui se sentent oubliés par une telle solution et proposent des solutions alternatives.

Toutes les autres questions ont été, comparativement, beaucoup moins discutées, même si naturellement les problèmes environnementaux (impacts sur les paysages et bruit) et les problèmes de financement y ont tenu une certaine place.



**Le débat public sur le projet de LGV Poitiers-Limoges a porté très largement sur la question de l'opportunité : pour tous les participants, il faut désenclaver le centre de la France, mais faut-il une ligne à grande vitesse et, si oui, le barreau Poitiers-Limoges est-il la bonne solution ?**

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le conseil d'administration de Réseau ferré de France a rendu public, le **8 mars 2007, sa décision** de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges sur la base de l'option centrale, en élargissant cette zone d'études au niveau de ses extrémités afin d'augmenter les possibilités de raccordement aux lignes existantes. La poursuite des études se fera sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'État et les principales collectivités territoriales participant au financement des études. Parallèlement au processus d'études, un processus d'information et de dialogue sur l'avancement du projet sera mis en place. Réseau ferré de France demandera à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à ce processus.

#### **Prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole**

Par lettre du **1<sup>er</sup> décembre 2005 (reçue le 1<sup>er</sup> décembre)**, Réseau ferré de France a saisi la Commission nationale du projet de prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole ouest.

Ce projet, dont le coût oscille entre 2 300 et 4 200 millions d'euros, a pour objectif de relier les réseaux à grande vitesse français et espagnol en constituant le tronçon manquant entre la LGV Sud Europe Atlantique après son prolongement à réaliser d'ici 2016 entre Tours et Bordeaux d'une part, et d'autre part la

ligne « à haute performance » entre Madrid et la frontière après sa prolongation, à réaliser d'ici 2013, depuis Valladolid jusqu'à « Y Basque » qui relie Vitoria à Bilbao d'un côté et à Saint-Sébastien et Irun de l'autre.

Ce projet vise ainsi à favoriser au maximum un transfert du fret international de la route vers le fer, à améliorer significativement le temps de parcours des liaisons voyageurs au sud de Bordeaux et à permettre le développement des transports régionaux de voyageurs en train. La mise en service est envisageable à l'horizon 2020.

**Le 4 janvier 2006**, la CNDP a décidé, au vu de l'intérêt national et même international du projet, de l'importance de ses enjeux socio-économiques ou en termes d'aménagement du territoire, de la diversité des impacts possibles sur l'environnement selon les scénarios envisagés, **d'organiser elle-même un débat public**. La CNDP précise également dans sa décision que la préparation et le déroulement du débat devront veiller à associer la partie espagnole.

La présidence de la commission particulière du débat public chargée de l'animation de ce débat a été confiée à **Monsieur Jean-Pierre Chaussade** ; le 1<sup>er</sup> février 2006, sur sa proposition, la CNDP a désigné les personnalités suivantes comme membres : Madame Michèle Bordenave, Messieurs Jean-Stéphane Devisse, José Haro, Olivier Klein, Jean-Yves Madec.

**Le 5 juillet 2006**, après examen du dossier du maître d'ouvrage, la CNDP a considéré qu'il devait être complété en regroupant et en renforçant l'analyse des aspects environnementaux (enjeux globaux ou impacts sur les milieux naturels et humains de la zone d'étude). Le dossier de RFF, soumis à la CNDP

lors d'une séance exceptionnelle le 26 juillet, a alors été considéré comme suffisamment complet pour permettre l'engagement du débat public. La CNDP en a approuvé les modalités d'organisation et en a fixé le calendrier : **du 30 août au 29 décembre 2006**.

Les outils d'information, comme le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, le livret de présentation de la CPDP, les quatre numéros du journal du débat, le site Internet, l'exposition itinérante, les cahiers d'acteurs, ont permis l'information des publics concernés et leur expression (1 218 questions, 126 contributions, 35 cahiers d'acteurs, 95 avis et plus de 30 000 connexions Internet). Outre les trois réunions d'ouverture et la réunion de clôture, la CPDP a organisé douze réunions thématiques, huit réunions de proximité et une réunion consacrée au compte-rendu de l'expertise complémentaire. À ces réunions, il faut ajouter que la CPDP a assisté à sept réunions d'information organisées par des organismes officiels. Au total, un peu plus de 6 000 personnes ont participé à ces 32 réunions.

Au cours du débat, une demande de report d'un mois de la clôture du débat public a été formulée par le président de l'Association des maires de Gironde, motivée par le manque d'information des communes situées dans le triangle Langres-Captieux-La Brède indiquant qu'aucune distribution de documents n'avait été réalisée sur leur territoire. La Commission nationale, reprenant

les arguments et l'avis de la commission particulière, a considéré, lors de sa séance du 6 décembre 2006, que cette demande n'était pas justifiée et ne lui a pas donné suite.

**Le compte-rendu et le bilan** ont été rendus publics le **31 janvier 2007**. Le débat a fait apparaître un très large consensus sur la priorité à donner au transport ferroviaire, en particulier pour lutter contre « le mur de camions », et donc sur tout ce qui peut favoriser le report modal, que ce soit pour le fret ou pour les voyageurs. Les questions d'environnement, globales ou locales, ont tenu une grande place tout au long du débat. Certains acteurs ont souligné, compte tenu de l'évolution récente du fret ferroviaire, l'incertitude des prévisions portant sur le trafic de marchandises, ce qui avait conduit la CNDP (séance du 4 octobre 2006) à décider une expertise indépendante portant sur ce sujet et sur le problème de la capacité du réseau existant à l'échéance de 2020 ; les travaux du bureau d'études suisse, qui concluent au caractère plausible des perspectives prises en compte par le maître d'ouvrage mais qui notent en même temps qu'elles sont optimistes quant à l'horizon de leur concrétisation, ont fourni à chacun motif de se conforter dans ses convictions : pour les uns, les prévisions sont trop optimistes et il est plus raisonnable d'aménager progressivement la ligne actuelle ; pour RFF, l'évolution envisagée pour le trafic relève autant ou plus de la volonté politique que de la simple projection ; pour d'autres enfin, qui soulignent l'inévitable longueur du processus, il faut prendre dès maintenant une décision de principe et engager des études approfondies, le moment

d'engager les travaux n'intervenant que plus tard et pouvant être choisi en fonction de l'évolution constatée. En ce qui concerne le choix entre les trois options proposées par RFF, le scénario « ligne nouvelle à l'ouest des Landes » n'a suscité pratiquement aucun intérêt. Le débat a nettement distingué la problématique entre Dax-frontière espagnole et Bordeaux-Dax.

Pour Dax-Hendaye, le débat s'est focalisé sur l'opportunité du projet : certains y sont défavorables ; d'autres, pour des raisons d'ordre économique, la soutiennent, mais excluent le doublement de la ligne actuelle et demandent que la ligne nouvelle construite dans l'arrière-pays soit réalisée largement en tunnel. Entre Dax et Bordeaux, la ligne nouvelle par l'est des Landes (solution 3) recueille l'avis favorable des milieux économiques et de la plupart des grandes collectivités qui soulignent son intérêt pour le développement économique et son avantage en termes de coût, puisqu'elle aurait un tronc commun avec la LGV Bordeaux-Toulouse. En revanche, elle suscite l'opposition du Sud-Gironde et des associations environnementales. Ces acteurs et d'autres (notamment le bassin d'Arcachon et la ville de Dax) préfèrent donc le doublement de la ligne actuelle.



**Concernant le projet de prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique de Bordeaux à la frontière espagnole, le débat a fait apparaître un très large consensus sur la priorité à donner au transport ferroviaire.**

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, le conseil d'administration de Réseau ferré de France a rendu publique, le **8 mars 2007**, sa décision de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service une ligne nouvelle à deux voies entre Bordeaux et l'Espagne, sur la base du scénario 3 (par l'est des Landes) ; RFF continuera parallèlement à moderniser la ligne existante et à améliorer sa capacité pour répondre à l'évolution progressive des trafics. La poursuite des études se fera sous l'égide d'un comité de pilotage associant l'État et les principales collectivités territoriales susceptibles de participer au financement des études. Parallèlement au processus d'études, une concertation sera menée dans le cadre d'une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d'information des services de l'État, des collectivités territoriales, des organisations professionnelles, des associations représentatives et du public, afin d'accompagner la mise au point du projet jusqu'à l'enquête publique préalable à la déclaration d'enquête publique. Réseau ferré de France demandera à la CNDP d'être garant de la participation des acteurs à cette concertation.

## Débat dont l'organisation a été confiée par la CNDP à un maître d'ouvrage

### Création ou extension d'infrastructures portuaires

#### Projet de développement portuaire de Bastia

Par lettre du **3 mars 2006 (reçue le 10 mars)**, le président de la Collectivité territoriale de Corse a saisi la Commission nationale du débat public du projet de développement portuaire de Bastia.

Ce projet, d'un coût de 220 à 250 millions d'euros, consiste soit en un aménagement du site actuel, de manière à le rendre plus fonctionnel et accroître ses capacités d'accueil ; soit en la réalisation d'un nouvel équipement portuaire au sud de la commune, au lieu-dit la Carbonite.

Le **5 avril 2006**, la Commission nationale a décidé **un débat public** sur ce projet, en raison de la part importante du port de Bastia dans le trafic maritime de la Corse et de son rôle dans la continuité territoriale entre l'île et le continent ; mais aussi au vu des enjeux économiques liés au renforcement de la capacité d'accueil maritime de la Corse, des liens entre le projet et les problèmes plus généraux d'aménagement de l'agglomération de Bastia, et des impacts possibles des deux variantes du projet sur les milieux terrestres et surtout maritimes. Elle a aussi jugé que la concertation menée jusqu'alors n'avait pas encore fait une place suffisante à l'information et surtout à l'expression

de la population. La CNDP a décidé **de confier l'organisation de ce débat au maître d'ouvrage**. À ce titre, ce dernier devra désigner une personnalité indépendante, dénommée « président du débat », chargée de l'animation du débat selon les principes et les méthodes préconisés par la CNDP et auquel il soumettra un dossier destiné au débat, ainsi que le calendrier et les modalités d'organisation du débat qui seront proposés à la CNDP. Par cette même décision du 5 avril 2006, **Monsieur Georges Mercadal, vice-président de la CNDP, a été chargé du suivi** de la préparation de ce débat.

Monsieur Maurice Joubert a ainsi été désigné président de la commission de pilotage, complétée par les personnalités suivantes : Messieurs Jean-Claude Darras et Yves Poggi.

Le **5 juillet 2006**, la CNDP a prolongé de 6 mois le délai de présentation du dossier du maître d'ouvrage. Lors de sa séance du **7 février 2007**, la Commission nationale l'a considéré suffisamment complet pour être soumis au débat. Ce même jour, elle en a également approuvé les modalités d'organisation et en a fixé le calendrier : **du 6 mars au 16 mai 2007**.

Les outils d'information, comme le dossier du maître d'ouvrage et sa synthèse, le livret de présentation de la CPDP, le journal du débat, le site Internet, les cahiers d'acteurs, l'exposition permanente, ont permis l'information des publics concernés et leur expression 89 questions, 5 avis, 9 contributions. Outre la réunion d'ouverture et de clôture, quatre réunions thématiques ont été organisées.

La **publication du compte-rendu et du bilan** est prévue avant le **16 juillet 2007**.

Dans le délai de trois mois fixé à l'article L.121-13 du Code de l'environnement, la **décision du maître d'ouvrage** sera rendue publique au plus tard le **16 octobre 2007**.

## Concertations recommandées

### Projets de création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées

#### Projet d'aménagement de la RN19 entre Langres et Vesoul-est

Par la lettre du **3 novembre 2006 (reçue le 7 novembre 2006)**, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du débat public du projet d'aménagement de la RN19 entre Langres et Vesoul-est.

Ce projet, d'un coût estimé entre 620 et 700 millions d'euros selon les options d'aménagement envisagées, consiste en l'aménagement de la section A31-Vesoul est comprise entre l'autoroute A31 à hauteur de Langres (Haute-Marne) et la RN57 à hauteur de Vesoul (Haute-Saône), pour un linéaire d'environ 82 km. Ce projet d'itinéraire à haut niveau de service répond à la fois à des fonctions d'axe structurant aux plans régional, national et européen et à des besoins de desserte locale et de désenclavement. Lors de sa séance du 6 décembre 2006, la Commission nationale du débat public a estimé qu'un débat public n'était pas

nécessaire, en prenant en considération les éléments suivants : le projet, présentant un intérêt national voire européen, est une partie de l'itinéraire Langres-Delle qui relie la région parisienne à la Suisse et au sud de l'Allemagne ; la partie est de cet itinéraire (de Vesoul à Delle) a déjà fait l'objet de déclarations d'utilité publique, de travaux et de mises en service partielles, le degré de définition du projet diffère selon qu'il s'agit de la section Langres-Vesoul ouest ou de la section Vesoul ouest – Vesoul est, et enfin les consultations menées en différentes étapes depuis 1999 n'ont fait qu'une place limitée à l'information et plus encore à l'expression de la population.

Elle **recommande** ainsi au **maître ouvrage** de mener une **concertation** selon des modalités qu'elle a définies, sous l'autorité des préfets concernés. Cette concertation recommandée sera conduite sous l'égide d'une personnalité indépendante, garante de l'information et de l'expression de la population, notamment à l'occasion de réunions publiques.

Conformément à l'article 9 du décret, le maître d'ouvrage devra informer la Commission nationale du débat public des modalités, du déroulement et du calendrier de cette concertation, et, à son issue, lui en transmettre son compte-rendu.

### Aménagement d'une liaison routière entre A15 et A1 : « Avenue du Parisis »

Par lettre du **7 février 2006 (reçue le 22 février)**, le président du conseil général du Val-d'Oise a saisi la Commission nationale du débat public sur le projet d'aménagement d'une liaison routière entre A15 et A1. Ce projet dénommé « Avenue du Parisis », d'un coût compris entre 375 et 450 millions d'euros, consiste à réaliser une infrastructure routière de type boulevard urbain reliant les autoroutes A15 et A1 sur un linéaire de 19 km. À ce jour, deux tronçons d'une longueur de 6 km ont déjà été mis en service à chaque extrémité. La section qui reste à réaliser représente un linéaire de 13 km.

Lors de sa séance du **5 avril 2006**, 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 : figurant depuis 1939 dans divers documents de planification et notamment dans le Schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme de la Région Ile-de-France dans ses versions de 1976, 1984 et 1994, des crédits permettant la réalisation successive de plusieurs sections situées aux deux extrémités du projet ont été inscrits dans plusieurs contrats de plan État-Région (et encore dans le contrat 2000-2006) ; la déclaration d'utilité publique, en 1990, de la section RD 370-RN1 ; l'importance (une centaine d'hectares) des acquisitions foncières réalisées par l'État dans l'emprise du projet ; enfin, à la suite du transfert de compétence opéré en matière routière en application de la loi du 13 août 2004, la compétence départementale du projet.



**La CNDP a estimé qu'un débat public n'était pas nécessaire pour le projet d'aménagement de la RN19, mais elle recommande au maître d'ouvrage de mener une concertation selon des modalités qu'elle a définies.**

Elle **recommande** néanmoins au **maître d'ouvrage** de mener une **concertation élargie** afin d'assurer de façon continue la participation du public à l'élaboration du projet jusqu'au moment où il sera soumis à l'enquête d'utilité publique, puis son information jusqu'à la réalisation des travaux, selon des modalités qu'elle a définies. La concertation aura d'abord pour but d'assurer l'information du public sur la base d'un document présentant clairement le projet, ses objectifs, ses enjeux et ses impacts, notamment environnementaux ; elle aura ensuite pour objet de permettre par diverses voies, dont des réunions publiques, l'expression du public sur ces questions générales, sur les relations entre le projet et son contexte (urbanisation, espace agricole, milieux naturels), enfin sur les conditions d'insertion de l'ouvrage dans le milieu. Afin d'assurer sa transparence, cette concertation recommandée sera utilement menée sous l'égide d'une personnalité indépendante du maître d'ouvrage et qui en sera le garant. Le conseil général du Val-d'Oise a informé la CNDP que la concertation recommandée aura lieu après les échéances électorales des municipales, en 2008.

Conformément à l'article 9 du décret, le maître d'ouvrage devra informer la Commission nationale du débat public des modalités, du déroulement et du calendrier de cette concertation, et, à son issue, lui en transmettre son compte-rendu.

**Projet de rocade-Nord de Grenoble**  
Par lettre du **4 avril 2007 (reçue le 16 avril)**, le Conseil général de l'Isère a saisi la Commission nationale du débat public du projet de rocade-Nord de Grenoble.

Ce projet, d'un coût estimé à 580 millions d'euros, consiste à réaliser l'achèvement du contournement routier de Grenoble par la rocade-Nord.

Lors de sa séance du **2 mai 2007**, la Commission nationale du débat public a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un débat. Cette décision est fondée sur la prise en considération les éléments suivants : l'Etat, qui les avait conduit les premières études de ce projet, a annoncé qu'il ne prendrait pas la maîtrise d'ouvrage des travaux, que le Conseil général de l'Isère a décidé d'assumer par délibérations du 26 janvier et 20 octobre 2006, les objectifs assignés au projet sont d'écarter du cœur de l'agglomération un trafic qui est essentiellement interne à l'agglomération grenobloise, ainsi le projet ne présente pas un caractère d'intérêt national au sens de la loi.

Cependant, rappelant les obligations qui résultent pour la personne publique maître d'ouvrage des articles L.300-2 et R.300-1 du code de l'Urbanisme et considérant les mesures prévues (« consultation citoyenne » durant l'été 2007), la Commission nationale **recommande** au Conseil général de l'Isère de **mener une concertation** placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant ; cette concertation aura pour but d'assurer l'information et de permettre l'expression de la population avant la consultation évoquée ci-dessus. Conformément à l'article 9 du décret, le maître d'ouvrage devra informer la

Commission nationale du débat public des modalités, du déroulement et du calendrier de cette concertation, et, à son issue, lui transmettre son compte-rendu.

**Projet de 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'Ile-de-France (STIF) a saisi la Commission nationale du débat public du projet de prolongement de la ligne T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay.

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, en prenant en considération les éléments suivants : d'intérêt local et régional, ce projet desservirait cinq nouvelles communes et constituerait une nouvelle section du projet d'ensemble dit « grand tram », ses enjeux (assurer par des transports en commun la desserte en rocade du quart nord-est de la première couronne parisienne) et ses impacts sur le milieu urbain tels qu'ils sont présentés par le dossier du maître d'ouvrage, les concertations menées en 2001 dans les cinq communes concernées puis en 2005 dans la commune de Noisy-le-Sec.

La Commission nationale a néanmoins **recommandé** au Syndicat des transports d'Ile-de-France, maître d'ouvrage, **une nouvelle phase de concertation**, en particulier sur la partie du projet située sur la commune de Noisy-le-Sec. La CNDP précise que cette concertation recommandée devra être menée sous l'égide d'une personnalité indépendante, garante de l'expression de la population. Elle devra porter sur les différentes familles de tracés possibles, leurs enjeux et leurs impacts. Enfin, cette concertation devra également porter sur « les conditions d'une mise en place d'une nouvelle génération de matériel et des solutions techniques innovantes ».

Conformément à l'article 9 du décret, le Syndicat des transports d'Ile-de-France devra informer la Commission nationale du débat public des modalités, du déroulement et du calendrier de la concertation. À l'issue de cette concertation, le STIF en transmettra le compte-rendu à la CNDP.

## Impossibilité de se prononcer

**Projets de création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 fois 2 voies à chaussées séparées**

**Projet de liaison autoroutière entre l'Ile-de-France et l'aire ligérienne**  
Par lettre du **4 janvier 2007 (reçue le 8 janvier)**, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer a saisi la Commission nationale du débat public du projet de liaison autoroutière

entre l'Ile-de-France et l'aire ligérienne. Ce projet, d'un coût compris entre 600 et 1 600 millions d'euros selon les scénarios envisagés, consiste à réaliser une liaison Paris-Orléans-Tours dans l'objectif de garantir le maintien d'un haut niveau de service sur l'axe Paris-Bordeaux-Espagne. Quatre options sont retenues : un élargissement de l'A10 au droit d'Orléans à 2 x 4 voies ; un contournement autoroutier plus ou moins éloigné de l'aire urbaine d'Orléans ; la mise à 2 x 2 voies de la RN10 depuis l'A11 jusqu'au nord de Vendôme et une autoroute en tracé neuf entre le nord de Vendôme et Tours ; une autoroute en tracé neuf entre Ablis et l'A10. Par ailleurs, toutes ces options, à l'exception de la mise à 2 x 2 voies de la RN10, seraient associées à des aménagements qualitatifs et de sécurité de la RN10, visant à améliorer le cadre de vie des riverains et à privilégier les usages locaux de cette route.

Lors de sa séance du **7 février 2007**, considérant que le dossier de saisine, intitulé « Corridor Ile-de-France – Centre », ne répond pas aux prescriptions de la loi quant au contenu du dossier de saisine et ne permettent pas de prendre une décision motivée, la Commission nationale du débat public a décidé qu'il est **impossible en l'état de prendre position quant à l'organisation d'un débat public**.

**Projets de création de lignes ferroviaires**

**Projet ferroviaire de ligne à grande vitesse Paris-Londres par Amiens**  
Par lettre du **27 décembre 2006 (reçue le 27 décembre)**, Réseau ferré de France a saisi la Commission nationale du débat public du projet ferroviaire de ligne à grande vitesse Paris-Londres par Amiens.

Ce projet d'ambition internationale et nationale, d'un coût compris entre 3,2 et 4,4 milliards d'euros selon les variantes, consiste à réaliser une infrastructure ferroviaire nouvelle entre Paris et le tunnel sous la Manche, par Amiens. En permettant une liaison Londres à Paris et à l'aéroport Charles-de-Gaulle en deux heures, ce projet viserait d'une part à améliorer l'attractivité du mode de transport ferroviaire entre les deux capitales européennes, et d'autre part il participerait à l'aménagement du territoire français en renforçant l'accessibilité ferroviaire de la région amiénoise, de la vallée de la Somme, du littoral picard et du Pas-de-Calais, à la région Ile-de-France et aux réseaux ferroviaires français et européen à grande vitesse.

Lors de sa séance du **7 février 2007**, considérant que le dossier de saisine ne comprend pas l'ensemble des éléments nécessaires pour prendre une décision motivée, la Commission nationale du débat public a **décidé qu'il est impossible en l'état de prendre position quant à l'organisation d'un débat public**.



**La Commission nationale a recommandé une nouvelle phase de concertation au Syndicat des transports d'Ile-de-France, maître d'ouvrage du projet de prolongement de la ligne T1, en particulier sur la partie du projet située sur la commune de Noisy-le-Sec.**

# Section II. Équipements culturels, sportifs, scientifiques ou touristiques

## Équipement scientifique

### Projet ITER en Provence

Décidé en juillet 2003, suspendu un an plus tard, relancé à l'été 2005 après l'accord international (qui n'était pas encore un traité) décidant de faire ITER à Cadarache, le **débat public** a eu lieu du **16 janvier au 6 mai 2006**, animée par une CPDP sous la présidence de **Monsieur Patrick Legrand**. Ont été organisées seize réunions (réunions générales d'information, dites « de cadrage », 8 réunions thématiques sur les grands sujets identifiés, réunions locales puis réunion de clôture) auxquelles se sont ajoutées en cours de débat deux autres réunions : une réunion de « débat sur le débat » et une réunion pour répondre à la demande du Président du Conseil général du Var qui souhaitait une réunion supplémentaire dans ce département.

L'information du public a été assurée par la diffusion du dossier du débat ou de sa synthèse, tirés respectivement à 7 000 et 70 000 exemplaires et la diffusion de deux lettres du débat (tirées à 50 000 exemplaires). Le site Internet a reçu plus de 18 000 visites. La participation du public a pris diverses formes : la présence aux réunions publiques, qui eut une ampleur modérée (2 000 à 2 500 personnes), des avis ou contributions (17), des contributions élaborées par des institutions diverses et prenant la forme de cahiers d'acteurs (9), des questions parvenant à la CPDP par diverses voies (plus de 200).

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

Commencé difficilement, ce débat public s'est progressivement apaisé et auto-régulé. Il a pu porter sur tous les aspects : la machine et ses justifications, mais aussi ses enjeux à long terme (la recherche, les options énergétiques) et sur ses effets dans la région. On a vu au cours du débat se préciser progressivement le rôle des différentes personnes publiques, nationales ou

internationales, responsables du projet. Enfin sur le fond, si un accord assez large s'est exprimé pour recevoir ITER en Provence, les intervenants (particuliers ou institutions) ont exposé aussi les conditions nécessaires, notamment l'intégration dans la région et dans la société, la maîtrise des impacts, le besoin d'information et de concertation.

Par lettre du **14 septembre 2006**, la direction d'ITER France et la direction générale d'ITER International ont informé la Commission nationale du débat public de la décision prise par les partenaires internationaux de poursuivre les études et d'engager les démarches nécessaires à la construction puis à l'exploitation d'ITER. La décision précise dans un document détaillé, dans le souci de « prendre en compte les attentes exprimées par le public », les conditions selon lesquelles le projet sera poursuivi et évoque successivement : l'information et la concertation, un chantier « haute qualité », les choix architecturaux, l'école internationale, les transports collectifs, les transports de charges lourdes, la mobilisation du tissu économique, l'emploi et la formation, le logement et le foncier.

## Équipement sportif

### Projet de grand stade

Par lettre du 9 mai 2007 (reçue le 10 mai), le président de l'Olympique Lyonnais a saisi la Commission nationale du projet de Grand Stade. Ce projet, d'un coût estimé entre 385 et 460 millions d'euros, consiste en la construction d'une enceinte sportive à Décines.



Si un accord s'est exprimé pour recevoir ITER en Provence, les intervenants ont aussi exposé les conditions nécessaires, notamment son intégration dans la région et la société.



# Section III. Les projets d'équipements industriels

## Projet de refonte de l'usine Seine Aval

Par lettre du **16 janvier 2007 (reçue le 16 janvier)**, le Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne (SIAAP) a saisi la Commission nationale du débat public du projet de refonte de l'usine Seine Aval dans les Yvelines.

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

Lors de sa séance du **7 février 2007**, la Commission nationale du débat public a décidé, au vu de la portée des enjeux de ce projet, de ses effets attendus en termes de réduction des rejets polluants dans la Seine et de limitation de l'emprise de l'usine, **d'organiser elle-même un débat public**, dont l'animation sera confiée à une Commission particulière du débat public. Lors de sa séance du 7 mars 2007, **Monsieur Philippe Marzolf** a été nommé président de la CPDP et sur proposition de ce dernier, la CNDP a désigné les personnalités suivantes membres de la CPDP :

Mesdames Odile Peixoto et Laurence Monnoyer-Smith, Messieurs Jean-Paul Puyfaucher et Jean-Claude Deutsch.

## Projet d'implantation d'un terminal méthanier sur la commune du Verdon- sur-Mer

Par lettre du **6 mars 2007 (reçue le 8 mars)**, la société 4GAS a saisi la Commission nationale du débat public du projet d'implantation et d'exploitation d'un terminal méthanier, nommé terminal Pegaz, sur la commune du Verdon-sur-Mer.

Ce projet, d'un coût estimé à 450 millions d'euros, consiste en la construction d'un terminal de réception, de stockage et de régazéification de gaz naturel liquéfié au Verdon, dans la zone portuaire du port autonome de Bordeaux, dont la mise en service est prévue en 2011. Deux projets directement liés à l'implantation du terminal ont été identifiés : d'une part, la construction de gazoducs reliant le terminal aux deux réseaux de transport de gaz existants et, d'autre part, les travaux de dragage de la Gironde. Ce projet a pour objectif d'installer une arrivée de gaz naturel spécifique pour la partie sud-ouest de la France.

Lors de sa séance du 4 avril 2007, la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public** en prenant en considération les éléments suivants : la croissance de la part du gaz dans la consommation énergétique de la France au cours des dernières années, et les orientations définies par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique

énergétique française, l'importance des enjeux économiques et sociaux du projet à l'échelle nationale (diversification des sources d'énergie et des opérateurs) comme à l'échelle locale (pour l'activité du port du Verdon) et la diversité et l'importance des impacts possibles sur l'environnement.

Lors de sa séance du **2 mai 2007**, la Commission nationale du débat public a nommé **Monsieur Louis-Julien SOURD** Président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public et Monsieur Gustave DEFRANCE membre de cette commission particulière.

## Projet de terminal méthanier sur le port de Dunkerque

Par lettre conjointe du **19 mars 2007 (reçue le 19 mars)**, EDF et le Port autonome de Dunkerque ont saisi la Commission nationale du débat public du projet de terminal méthanier proposé sur le port de Dunkerque.

Ce projet, d'un coût estimé à 500 millions d'euros, consiste en la construction et l'exploitation d'un terminal portuaire destiné à accueillir des navires transportant du gaz naturel liquéfié (GNL), dont la mise en service est prévue en 2012. Le site comporterait un poste de réception de navires pouvant accueillir à terme les plus gros méthaniers, deux puis trois réservoirs de stockage et une unité de régazéification. Ce projet permettrait au terminal de Dunkerque de représenter un élément essentiel pour alimenter ses besoins en France et plus généralement au nord de l'Europe. Pour le Port autonome de Dunkerque, le projet permettrait d'accélérer les projets de développement de l'avant-port et du port ouest.

Lors de sa séance du 4 avril 2007, la Commission nationale a décidé **d'organiser elle-même un débat public** en prenant en considération les éléments suivants : la croissance de la part du gaz dans la consommation énergétique de la France au cours des dernières années, et les orientations définies par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique française, l'importance des enjeux économiques et sociaux du projet à l'échelle nationale (diversification des sources d'énergie et des opérateurs) comme à l'échelle locale (pour l'activité du port de Dunkerque, et la diversité et l'importance des impacts possibles sur l'environnement.

Lors de sa séance du **2 mai 2007**, la Commission nationale du débat public a nommé **Monsieur Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT** Président de la Commission particulière chargée d'animer ce débat public et Monsieur Gustave DEFRANCE membre de cette commission particulière.

## Projet de terminal méthanier sur le port d'Antifer

Par lettre du 6 avril 2007 (reçue le 6 avril), Gaz de Normandie SAS a saisi la Commission nationale du débat public du projet de construction d'un terminal méthanier sur le port d'Antifer, situé sur la commune de Saint-Jouin-Bruneval (Seine-Maritime).

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

Lors de sa séance du **2 mai 2007**, la Commission nationale a **décidé d'organiser un débat public** dont elle confiera l'animation à une commission particulière.

Cette décision est fondée sur la prise en considération des éléments suivants : d'une part, la croissance de la part de gaz dans la consommation énergétique de la France au cours des dernières années et, d'autre part, les orientations définies par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique française, l'importance des enjeux économiques et sociaux du projet à l'échelle nationale (diversification des ressources d'énergie et des opérateurs) comme à l'échelle locale (pour l'activité du port du Havre), la diversité et l'importance des impacts possibles sur l'environnement.

Lors de sa séance du **2 mai 2007**, la CNDP a nommé **Monsieur Alain OHREL** Président de la commission particulière chargée d'animer ce débat public et Monsieur Gustave DEFRANCE comme membre de cette commission. Comme elle l'avait déjà fait dans ses décisions du 4 avril dernier à propos des projets de terminaux méthaniers du Verdon sur Mer et de Dunkerque, la Commission nationale du débat public assurera la coordination avec les débats publics portant sur des projets similaires : en désignant un ou des membres communs aux différentes commissions particulières, en veillant à l'harmonisation de leur calendrier et au traitement homogène des enjeux nationaux et internationaux.



**La CNDP, étant saisie de trois projets de terminaux méthaniers, a le souci d'en assurer un traitement égal : elle veillera à l'harmonisation des calendriers des débats publics et au traitement homogène des enjeux nationaux et internationaux.**

# Section IV. Débat public sur les grandes options en matière d'environnement et d'aménagement dans le secteur des transports

## Problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien

Par lettre du **6 juin 2005**, le ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, conjointement avec le ministre de l'Écologie et du Développement durable, a saisi la Commission nationale d'une demande de débat public sur la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien.

Lors de sa séance du 6 juillet 2005, la Commission nationale a décidé **d'organiser un débat public sur ce sujet. Elle en a confié l'animation à une commission particulière du débat public**, sous la présidence de **Monsieur Philippe Marzolf**, vice-président de la CNDP. Monsieur Paul Vialatte a été nommé membre de la CPDP le 7 septembre 2005, Madame Anne Devailly et Monsieur Dominique Bourg le 5 octobre 2005, Messieurs Philippe Bovy, Noël Lebel et Claude Leroi le 2 novembre 2005.

La CNDP a arrêté lors de sa séance du 1<sup>er</sup> mars 2006 le calendrier et les modalités du débat. Il s'est déroulé du **27 mars au 26 juillet 2006**. Un important dispositif d'information a été mis en place : diffusion du *Journal n° 1* avec insertion d'une carte T (tirés à plus de 1,8 million d'exemplaires), dossier du maître d'ouvrage (15 000 exemplaires) et sa synthèse (600 000 exemplaires), le site Internet (16 000 visites), des expositions itinérantes. De la même façon, plusieurs moyens ont été prévus

pour permettre la plus large expression du public. Les réunions publiques ont été structurées en plusieurs phases : une réunion d'ouverture, trois réunions de lancement, dix réunions thématiques, trois auditions publiques, treize réunions territoriales et une réunion de clôture. Au total, le nombre de participants à ces réunions publiques peut être évalué à environ 3 200. La CPDP a également utilisé les moyens traditionnels : le système de questions-réponses (plus de 420 questions reçues), les avis (220), les contributions (200) et les cahiers d'acteurs (46), le forum du site Internet.

La CPDP a souhaité expérimenter, pour la première fois dans le cadre d'un débat public, ce qu'elle a appelé un « atelier citoyen » ; son but était de recueillir l'avis d'un échantillon de « simples citoyens » sur le fonctionnement actuel et futur du système de transport, sur les problèmes à résoudre et sur les orientations souhaitables de la future politique des transports dans la zone.

Au-delà des observations factuelles qu'appelle cette expérience (une plus grande attention portée à la formation préalable ou au choix des experts consultés, un plus grand délai pour la rédaction de l'avis auraient sans doute permis de parvenir à un document plus structuré et plus argumenté), elle mérite quelques commentaires généraux

pour éviter des confusions ; en effet « l'atelier-citoyen » est différent de la conférence de citoyens que pratique le Danemark et a un autre but.

Le débat public est démocratiquement ouvert et ne saurait se limiter à la consultation d'un petit échantillon, même si celui-ci, sélectionné par sondage, prétend donner une image de l'opinion publique ; il ne peut considérer que seul l'avis de personnes préalablement formées soit à prendre en compte, car il admettrait ainsi implicitement que l'avis de personnes non spécialement préparées est sans valeur. C'est pourquoi la CPDP avait pris les précautions nécessaires pour qu'il soit bien clair que :  
/// l'atelier-citoyen n'est que l'un des outils utilisés dans le débat public, parmi d'autres accessibles sans conditions et sur un pied d'égalité à tous ceux qui veulent s'exprimer ;  
/// il intervient au début ou en cours de débat pour alimenter celui-ci, en tant que contribution parmi d'autres, et non pas à la fin où il pourrait apparaître comme une synthèse ou une conclusion.

Le **compte-rendu et le bilan** ont été **rendus publics le 21 septembre 2006**. Le débat public a fait ressortir les positions non conciliables entre :  
/// des acteurs économiques plaidant avec insistance pour tout ce qui peut faciliter la mobilité, et notamment de nouvelles infrastructures routières, car pour eux le report modal, même maximal, ne peut suffire à répondre aux besoins et les progrès technologiques devraient permettre de résoudre les problèmes environnementaux ;

/// des particuliers, des associations et des élus qui considèrent comme nécessaire une réorientation de la politique des transports et des comportements afin de réduire les impacts locaux (nuisances pour les riverains) et globaux (gaz à effet de serre) sur l'environnement.

Le débat a fait apparaître des attentes du public quant aux mesures pouvant constituer une future politique des transports, et à cet égard certains points sont revenus plus fréquemment ou avec plus d'insistance :  
/// l'idée d'une mobilité « soutenable », grâce à une maîtrise de la demande de déplacements routiers ;  
/// la priorité, reconnue très généralement comme nécessaire, qui doit être accordée au report de la route vers les autres modes (transports ferroviaire, fluvial et maritime) que ce soit pour les marchandises ou pour les personnes ; cela suppose à la fois le financement de travaux de modernisation ou d'infrastructures nouvelles et des mesures d'organisation et de gestion,



**Pour la première fois dans le cadre d'un débat public, celui de la problématique des transports dans la vallée du Rhône et l'arc languedocien, la CPDP a souhaité expérimenter ce qu'elle a appelé un « atelier citoyen ».**

/// en ce qui concerne les infrastructures routières, enfin, il y a des positions divergentes, on l'a vu, sur la nécessité d'en réaliser de nouvelles sur l'axe vallée du Rhône – arc languedocien ou en piémont des Cévennes ; il y a en revanche une forte demande d'amélioration de la gestion des infrastructures existantes, d'une part, et d'amélioration ou de réalisation d'axes alternatifs désenclavant des territoires excentrés, d'autre part.

Le **4 décembre 2006**, le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et la ministre de l'Écologie et du Développement durable ont **rendu public leur décision**. Un plan d'action publique national « transport, urbanisme, effet de serre » de réduction des émissions de gaz à effet de serre, proposant des objectifs à l'horizon 2020-2025 et préparant l'échéance ultérieure de 2050, sur l'ensemble des secteurs des transports et de l'urbanisme, doit être élaboré. La priorité est donnée au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime et chacun d'eux fait l'objet de plusieurs mesures. L'exploitation des autoroutes A7, A8 et A9 sera améliorée grâce à des mesures de natures différentes (information des usagers, réglementation, gestion) ; il y sera réalisé des aménagements

localisés pour améliorer le cadre de vie des riverains ; en revanche l'élargissement des autoroutes A7 et A9 n'est pas retenu. Concernant les aménagements du réseau routier, le débat public a mis en évidence la nécessité de développer des synergies entre les axes autoroutiers existants et les autres itinéraires qui peuvent les soulager. Une réflexion sera engagée sous l'égide d'un préfet coordinateur avec les principaux acteurs politiques et socioéconomiques de l'Ardèche, du Gard, de la Lozère et de la Haute-Loire sur les besoins de la desserte de ces territoires. Il est décidé de créer un observatoire partenarial et interrégional de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'ensemble de l'arc méditerranéen.

Les deux ministères établiront chaque année un bilan conjoint de la réalisation des mesures citées dans la décision. La décision a été publiée au *Journal officiel de la République française* du 20 décembre 2006.

**Certains projets concernant le secteur des transports, qui ont fait l'objet d'une publication et qui ont été portés à la connaissance de la CNDP, n'ont pas donné lieu à une saisine.**

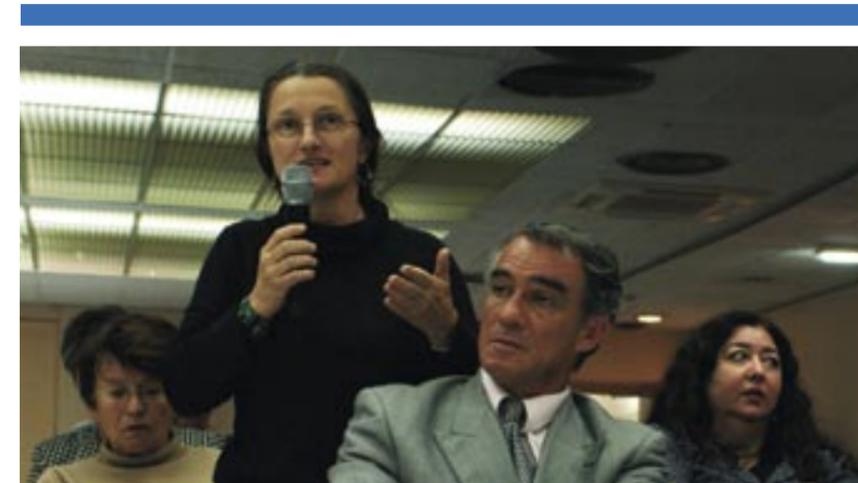
## Section V. Projets publiés

### Projet de « Tangentielle ouest »

Ce projet, d'un coût compris entre 230 et 250 millions d'euros, consiste en la mise en place d'une liaison tram-train, reliant dans un premier temps la gare de Saint-Germain-en-Laye Grande Ceinture (GC) et Noisy-le-Roi, qui pourra être prolongée dans un second temps de la gare de Saint-Germain-en-Laye GC à celle d'Achères-Ville (RER A). Il doit permettre de répondre à la demande croissante de déplacements de banlieue à banlieue dans l'ouest de l'agglomération francilienne, tout en permettant un maillage optimal avec les liaisons radiales existantes (RER A et C et autres lignes Transilien des gares de Paris-Saint-Lazare et de Montparnasse). Il a été **publié le 25 octobre 2006** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.

### Projet de tramway Villejuif – Juvisy-sur-Orge

Ce projet, d'un coût compris entre 120 et 130 millions d'euros, consiste à réaliser une ligne de tramway reliant Villejuif à Juvisy-sur-Orge, 2<sup>e</sup> phase : Athis-Mons – Juvisy-sur-Orge. Ce projet a pour objectif de faciliter les déplacements dans les départements du Val-de-Marne et de l'Essonne ainsi que les relations avec Paris et d'assurer le maillage avec le réseau de transports collectifs. Il a été **publié le 18 janvier 2007** et n'a pas fait l'objet d'une saisine dans les délais légaux.



## Section VI. 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 2006 à mai 2007, examiné les suites données, à diverses étapes de leur avancement, à des dossiers dont elle avait été saisie.**

### Contournement autoroutier de Bordeaux

Le Préfet de la région Aquitaine a informé la CNDP du déroulement de la concertation, de fin avril 2006 à juillet 2006 ; s'appuyant sur son document support largement diffusé, elle a comporté divers moyens d'information et d'expression, dont des réunions publiques intercommunales.

Par ailleurs, la Commission nationale du débat public a pris connaissance de la décision du tribunal administratif de Bordeaux annulant la décision du ministre des Transports en date du 14 mai 2004 relative au projet de contournement autoroutier de Bordeaux et de l'appel formé par le ministre des Transports.

### Ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d'Azur

Réseau ferré de France a communiqué à la CNDP le dispositif qu'il prévoit de mettre en œuvre pendant les études complémentaires sur le projet de LGV PACA ; ce dispositif comporte notamment une charte de la consultation des acteurs et d'information du public ; RFF a proposé à la CNDP de désigner un garant pour l'application de la charte. La CNDP, saluant la volonté de RFF de mener cette concertation prolongeant un débat public dans l'esprit d'ouverture et de dialogue qui le caractérise, s'en est félicitée et a retenu cette proposition ; à cet effet, elle a désigné, lors de sa séance du 26 juillet 2006, Monsieur Philippe Marzolf, qui avait présidé de février à juillet 2005 la commission particulière du débat public sur ce projet, qui sera ainsi le garant du respect de ces engagements.

Monsieur Philippe Marzolf a depuis lors assisté aux réunions organisées par RFF.

### Aéroport de Notre-Dame-des-Landes

Le préfet de région Pays de la Loire, coordonnateur de ce projet, a régulièrement informé la CNDP des suites de ce projet qui a été soumis à un débat public en 2003. Le comité de pilotage a achevé le 3 juillet 2006 la mise au point du dossier d'enquête publique. Comme précédemment, le comité de pilotage a été suivi d'une réunion d'information à l'intention des associations concernées. Pour le public, les informations sont relayées par le centre d'information mis en place début 2004 et par le site Internet du projet, qui ont permis d'avoir plus de 1 000 contacts directs avec des particuliers. Après approbation du dossier par le ministre des Transports, l'enquête publique s'est déroulée du 18 octobre au 30 novembre 2006. La déclaration d'utilité publique est prévue en 2007-2008 pour une mise en service en 2012.

### Liaison routière sécurisée à La Réunion

La Commission nationale, lors de sa séance du 26 juillet 2006, a pris connaissance des informations relatives au projet de liaison routière sécurisée à La Réunion, soumis au débat public en 2004. Après les études effectuées depuis 18 mois, le préfet de La Réunion prévoit de soumettre à concertation quatre hypothèses (l'une approfondissant le projet initialement soumis au débat public et trois variantes issues du débat public). Suite à l'éboulement du 24 mars 2006, des scénarios de conduite des études permettant une mise en œuvre rapide du projet ont été examinés. Une prise de décision volontaire a conduit à retenir une seule et unique option de tracé. Ainsi, le calendrier de l'opération a été très sensiblement accéléré, tant en termes d'études et procédures qu'en ce qui concerne le démarrage des travaux.

### Tram-train à La Réunion

La Commission nationale a pris connaissance du déroulement de l'enquête publique qui s'est déroulée du 20 février au 26 mars 2007 sur ce projet soumis au débat public en 2004.

### Réservoir de soutien d'étiage de Charlas (Haute-Garonne)

Ce projet a donné lieu à un débat public à l'automne 2003 ; pour répondre aux questions soulevées par certaines associations, la CNDP avait fait procéder à une expertise complémentaire sur la faisabilité d'un plan de diminution des consommations d'eau par l'irrigation.

En mai 2006, le président du SMEAG (Syndicat mixte d'études et d'aménagement de la Garonne), maître d'ouvrage, a informé la CNDP que, tenant compte du bilan du débat public, il préparait le lancement de l'étude sur la faisabilité d'un plan de diminution des consommations d'eau et pour cela consultait ses partenaires sur le cahier des charges. La CNDP a noté avec intérêt l'attention portée par le SMEAG aux enseignements du débat public et son souhait de répondre à ceux qui avaient soulevé les questions ayant conduit à cette expertise complémentaire.

Le président du SMEAG, en 2007, a informé la Commission nationale du débat public des résultats de la consultation lancée en mai 2006 auprès des partenaires du syndicat mixte quant aux suites à donner au débat public. Il apparaît que le cahier des charges résultant de l'expertise complémentaire décidée à l'époque par la CNDP est aujourd'hui obsolète, du fait notamment de la réforme de la politique agricole commune intervenue depuis lors. Il convient donc de procéder à une synthèse des travaux engagés par l'État et l'Agence de l'eau sur les effets de la nouvelle PAC sur l'utilisation par

l'agriculture de la ressource en eau, sur les effets des évolutions climatiques et sur les résultats de la mise en œuvre des plans de gestion d'étiage, de façon à parvenir à une analyse exhaustive du bassin de la Garonne.

Le président du SMEAG pourra ainsi établir un rapport circonstancié, qu'il adressera à la CNDP.

### Ligne à haute tension Lyon-Chambéry

La Commission nationale du débat public a pris connaissance de l'avancée des travaux de la construction de la ligne à très haute tension Lyon-Chambéry, faisant suite à la DUP parue au JO le 1<sup>er</sup> mars 2006, aux arrêtés préfectoraux d'autorisation d'exécution, de mise en servitudes et de permis de construire. La mise en service de la ligne est prévue pour fin juin 2007.

### Liaison ferroviaire directe entre Paris et l'aéroport Charles de Gaulle – CDG Express

La Commission nationale du débat public a pris connaissance de la nouvelle phase d'information, organisée par l'État en novembre et décembre 2006, auprès des riverains concernés par le projet CDG Express. L'enquête publique est prévue à l'automne 2007 et la déclaration d'utilité publique et le début des travaux en 2008. La mise en service de CDG Express est prévue en 2012.

### Liaison Amiens-Lille-Belgique

La Commission nationale du débat public a pris connaissance du bilan de la concertation qui s'est déroulée de juin 2005 à juillet 2006 pour le choix du fuseau de 100 m du projet A24.



**Durant la période de mai 2006 à mai 2007, la Commission nationale a examiné les suites données, à diverses étapes de leur avancement, à des dossiers dont elle avait été saisie.**



### Réacteur nucléaire de type EPR sur le site de Flamanville

La Commission nationale du débat public a pris connaissance du déroulement de l'enquête publique relative à la demande d'autorisation de création du réacteur, du 15 juin au 31 juillet 2006, et de celui de l'enquête publique sur la demande d'autorisation de prélèvement d'eau et de rejet d'effluents liquides pour le chantier, du 15 juin au 15 juillet 2006. Le décret d'autorisation de création a été signé le 10 avril 2007 (publié au *Journal de la République française* le 11 avril 2007) par le Premier ministre. La mise en service du réacteur nucléaire EPR est prévue en 2012.

### Ligne à très haute tension Cotentin-Maine

La Commission nationale du débat public a pris connaissance de l'ouverture de la concertation le 6 octobre 2006 par le préfet de la Manche, visant à définir les caractéristiques et mesures d'insertion environnementale du projet ainsi qu'à apporter une information aux populations concernées.

### Suivi des concertations recommandées

#### Canal Seine-Nord Europe

Voies navigables de France a transmis le compte-rendu de la concertation recommandée par la CNDP, qui a été suivie par l'un de ses membres, Monsieur Jean-Stéphane Devisse ; celle-ci s'est déroulée en plusieurs phases :

- phase d'information (juillet 2004-mars 2005) ;

/// première phase de concertation (mars-avril 2005) destinée aux acteurs territoriaux (environ 500 personnes) ;  
/// seconde phase de concertation (mai-septembre 2005) élargie à la population ; ces réunions publiques rassemblent environ 1 200 personnes ; à noter la réunion sur les questions hydrauliques, ajoutée par accord entre préfet coordonnateur, VNF et CNDP, pour répondre aux questions de la population, marquée par les inondations de l'Oise et de la Somme ;  
/// enfin, consultation des collectivités, acteurs socio-économiques, associations et services de l'État en novembre-décembre 2005 puis mars-avril 2006 sur les volets techniques et économiques.

L'enquête publique s'est déroulée du 15 janvier au 15 mars 2007. Le décret en Conseil d'État déclarant d'utilité publique le canal Seine-Nord Europe est prévu pour fin 2007-début 2008.

#### Projet de LGV Bretagne-Pays de la Loire

RFF avait adressé à la CNDP un premier rapport d'étape réalisé en janvier 2004 sur cette concertation, et le président de la commission de suivi demandée par la CNDP avait adressé son compte-rendu. Cette première phase largement ouverte à la population a été suivie depuis lors par des phases plus institutionnelles de consultation des services de l'État (printemps 2004), de consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations (automne 2004-printemps 2005) qui ont abouti à l'approbation du dossier d'avant-projet sommaire puis au lancement en 2006 de l'enquête publique. La déclaration d'utilité publique est attendue pour le premier semestre 2007 pour une mise en service fin 2012-début 2013.

#### Projet LGV Sud Europe Atlantique

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

#### Réacteur Jules Horowitz

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

#### Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier

Suite à la publication le 17 mai 2005 du décret d'utilité publique, le lancement d'une consultation en vue de choisir la société de projet qui aura en charge la conception, la réalisation et l'entretien de la ligne nouvelle entre Nîmes et Montpellier est prévu au cours de l'année 2007. La mise en service est prévue pour 2013.

## Section VII. Missions de conseil, d'avis et de recommandation

L'article L.121-1 du Code de l'environnement précise que, alinéa 5, « 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, alinéa 6, « 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 à développer la concertation ».

### Appui méthodologique

#### Demande l'IRSN

Par lettre du 17 avril 2007, Monsieur Repussard, directeur général de l'Institut de radioprotection et de sûreté nucléaire, a formulé le souhait de l'Institut de bénéficier du concours méthodologique de la CNDP pour renforcer la transparence de ses travaux. Lors de sa séance du 2 mai 2007, la Commission nationale du débat public, répondant favorablement à cette demande, a désigné Monsieur Georges Mercadal, vice-président, pour mener une mission de réflexion à ce sujet.

#### Projet de charte du Parc naturel régional des ballons des Vosges

La CNDP a été sollicitée par le syndicat mixte du Parc naturel régional des ballons des Vosges pour apporter son appui méthodologique à l'organisation

d'un débat local portant sur la révision de la charte du parc. La procédure engagée en 2006 se poursuit en 2007 ; elle est décrite au chapitre 5, page 100.

#### « Débat public local » à l'initiative du maître d'ouvrage

Le « débat public local » résulte d'une initiative d'un maître d'ouvrage qui souhaite, dans le cas où la loi ne l'impose pas, organiser une concertation s'inspirant de l'esprit et des méthodes d'un « débat public CNDP ». La CNDP apporte ses conseils et son appui à un débat dont les délais et les moyens mobilisés restent à l'échelle d'un projet local. Un élément essentiel est le fait que ce débat est animé par une personnalité indépendante qui applique les principes et s'inspire des pratiques de la CNDP. Pour mieux affiner la neutralité et l'indépendance de ce tiers garant, le maître d'ouvrage peut demander qu'il soit désigné par la CNDP (sur tous ces points, voir chapitre 5, page 103).

#### Projet d'extension du port de Granville

Le « débat public local » sur ce projet a été organisé avec l'appui et les conseils méthodologiques de la CNDP, sur la demande du président du conseil général de la Manche (novembre 2005) ; sur sa demande également, la CNDP a désigné la personnalité qui a animé ce débat qui a eu lieu se septembre à novembre 2006 (voir pages 102 – 103).

#### Projet d'aménagement du tronçon commun A4-A86

Le Préfet de région Ile de France en juillet 2006 a demandé l'appui et les conseils méthodologiques de la CNDP pour l'organisation d'une concertation sur ce projet et lui a demandé de désigner une personnalité indépendante chargée de l'animer. Cette concertation s'est déroulée d'octobre à décembre 2006 (voir page 103).



La Commission nationale est de plus en plus sollicitée pour apporter son appui méthodologique.



# 4

## Panorama des saisines

Depuis son installation en novembre 2002, la Commission nationale a examiné 63 dossiers dont elle a été saisie, 61 relatifs à de grands projets d'aménagement ou d'équipement, et 2 relatifs à de grandes options en matière d'environnement ou d'aménagement. Ces dossiers examinés le furent soit après une saisine obligatoire conformément à la loi (59), soit après une saisine consécutive à la publication du projet par le maître d'ouvrage (4).

p. 78 – Projets d'aménagement et d'équipement  
p. 80 – Saisines sur de grandes options en matière d'environnement et d'aménagement  
p. 81 – Projets publiés

# Projets d'aménagement et d'équipement

La répartition des saisines selon les années est la suivante :

/// 2007 : 8 ;  
/// 2006 : 7 ;  
/// 2005 : 13 ;  
/// 2004 : 14 ;  
/// 2002/2003 : 16.

On peut constater que le nombre de saisines annuelles en 2003, 2004 et 2005 est stable : environ 14 par an. 2006 et 2007 voient ce chiffre baisser à 7 par année : il est vraisemblable que l'approche d'échéances électorales importantes n'a pas été sans conséquences sur le nombre de saisines de la Commission nationale du débat public.

Sur les 63 projets d'aménagement ou d'équipement sur lesquels la CNDP a dû prendre une décision, 6 avaient été déposés ou avaient fait l'objet d'une première décision avant novembre 2002.

Le décret du 22 octobre 2002 liste 11 catégories de projets susceptibles de faire l'objet d'une saisine de la Commission nationale du débat public.

• Trois de ces catégories n'ont conduit à aucune saisine de la Commission nationale dans la période considérée, que se soit « obligatoirement » ou après publication des caractéristiques des projets par le maître d'ouvrage (création de gazoducs, oléoducs, transport d'eau de bassin fluvial, etc.).

• Trois de ces catégories n'ont conduit à une saisine de la Commission nationale du débat public qu'une fois (infrastructures de pistes d'aérodrome, barrages ou équipements scientifiques).

• Dès lors, cinq catégories de projets concentrent l'essentiel des saisines :  
/// 5 pour des équipements industriels ;  
/// 3 pour des infrastructures portuaires ;  
/// 3 pour des installations nucléaires de base ;  
/// 4 pour des créations de lignes électriques, et surtout  
/// 44 pour des projets d'infrastructures de transport terrestre (26 pour des projets routiers, 17 pour des projets ferroviaires, 1 pour la création d'une voie navigable). Cette catégorie correspond à elle seule à 70 % des saisines de la Commission nationale.

À l'examen de ces chiffres, on peut s'interroger sur la pertinence des seuils définis pour certaines catégories par l'annexe du décret du 22 octobre 2002 qui, on le constate, conduisent à écarter du débat public nombre de projets. Cette observation a conduit en 2004/2005 la CNDP à saisir le gouvernement du problème particulier des installations de traitement des déchets : en effet, ces installations, considérées comme des équipements industriels, se voient appliquer une règle qui rend très improbable la recevabilité même de toute saisine puisque, selon le décret du 22 octobre 2002, le seuil retenu ne prend en compte que le coût « bâtiments et infrastructures » et non le coût total des projets. Cette exclusion de fait est d'autant plus regrettable que ces équipements font partie de ceux qui soulèvent le plus de difficultés d'insertion dans leur environnement et qu'ils suscitent fréquemment de vives réactions de la population.

La CNDP a été entendue et le gouvernement réfléchit, depuis lors, à une modification des critères de saisine de la CNDP pour répondre, entre autres, à cette préoccupation. Le 8 février 2005, le ministre de l'Écologie et du Développement durable a informé la CNDP que la Direction de la prévention des pollutions et des risques lancerait prochainement mois les travaux de modification du décret ; ceux-ci ont été annoncés le 21 septembre 2005 dans sa communication au Conseil des ministres relative à la nouvelle politique en matière de déchets et précisés lors du Conseil national des déchets du 6 décembre 2005. Malheureusement, le nouveau texte n'a pas encore été publié.

## Quelle est la place du débat public dans le calendrier d'élaboration de la décision ?

La réponse de principe est assez simple : il faut que le débat ait lieu suffisamment en amont de la décision, à un moment où les choix essentiels ne sont pas encore arrêtés ; cela résulte aussi bien de la Convention d'Aarhus que de notre loi de février 2002. Selon la première, il faut que « la participation du public commence au début de la procédure, c'est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence ».

Selon la seconde, le débat public « porte sur l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet ».

C'est la loi de 2002 qui, par rapport à la loi de 1995, a ajouté l'opportunité aux deux autres objets du débat public, et qui l'a placée en tête ; cet ajout est significatif : le débat public porte d'abord sur la nécessité ou non de réaliser un projet, avant de porter sur ses caractéristiques ou impacts. Cela suppose donc à la fois que la décision de faire ne soit pas encore prise et que la question des modalités de réalisation reste ouverte, donc que plusieurs options soient présentées – même si le maître d'ouvrage peut naturellement exprimer sa préférence pour l'une d'entre elles.

Mais si la réponse de principe est simple, les modalités pratiques de mise en œuvre peuvent se révéler sources de difficultés ; car que signifie concrètement « débat suffisamment en amont de la décision » ? On ne peut pas le caractériser par référence à une étape juridiquement définie de la procédure d'élaboration de la décision ; il faut donc se référer au principe et l'appliquer avec bon sens et dans cet esprit, « suffisamment en amont » signifie ni trop tôt, ni trop tard.

Pas trop tôt : car il faut un minimum de matière pour donner au débat public un contenu concret ; il faut donc avoir réalisé les études préalables permettant de bien exposer les justifications du projet, d'en décrire les enjeux et les objectifs, les grandes options possibles, et pour chacune les impacts de diverses natures sur l'aménagement du territoire ou sur l'environnement. À l'inverse, il ne faut pas que le débat public arrive trop tard et que la décision apparaisse comme étant de fait déjà prise.

Toute saisine de la CNDP suppose certes de la part du porteur du projet l'intention de faire – sinon il ne la saisirait pas ! – mais une intention non définitive, ouverte à l'idée de faire évoluer le projet, voire de l'abandonner. C'est cela qui permet au débat sur l'opportunité de se développer. Il ne peut en être ainsi si l'intention apparaît irrévocable, si *a fortiori* la décision apparaît comme étant déjà prise.

La CNDP considère néanmoins que, la loi lui ayant confié une mission, elle devait la remplir, même si les conditions optimales n'étaient pas réunies ; mais elle l'a fait en exposant et en motivant sa position, en situant clairement le cadre du débat.



**6**  
saisines par an  
en 2006 et 2007

**11**  
catégories  
de projets

**Le débat public porte d'abord sur la nécessité ou non de réaliser un projet, avant de porter sur ses caractéristiques ou impacts.**

# Saisines sur de grandes options en matière d'environnement et d'aménagement

L'article L.121-10 du Code de l'environnement, qui précise que la Commission nationale du débat public peut être saisie « en vue de l'organisation d'un débat public portant sur des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement », constitue une innovation introduite par la loi de février 2002. En effet, la loi de février 1995, qui a créé le débat public, ne prévoyait de débats publics que pour des projets d'aménagement ou d'équipement.

La loi de février 2002, qui est venue modifier substantiellement la loi antérieure sur plusieurs points, a donc institué une possibilité nouvelle : le Gouvernement peut désormais demander à la CNDP d'organiser un débat public sur « des options générales en matière d'environnement ou d'aménagement » ; cette possibilité est laissée à la libre appréciation du Gouvernement, à la différence de ce qui est prévu pour les projets d'équipement qui, selon les

seuils prévus par le décret d'application, font l'objet soit d'une saisine obligatoire de la CNDP, soit d'une publication obligatoire de leurs caractéristiques essentielles – publication qui ouvre un délai de deux mois pendant lequel la saisine est possible. C'est au ministre chargé de l'environnement, conjointement avec le ministre intéressé, qu'il revient de saisir la Commission nationale pour la mise en œuvre d'un tel débat (article L.121-10).

Cette nouvelle modalité de saisine a été très peu utilisée depuis 2002. Pour la première fois en 2005, le Gouvernement a utilisé cette faculté qui lui était offerte et il l'a fait à deux reprises :

- en février 2005, le ministre de l'Écologie et du Développement durable et le ministre de l'Industrie ont saisi la CNDP du problème de la gestion des déchets radioactifs à vie longue – et le débat public s'est déroulé du 12 septembre 2005 au 13 janvier 2006 ;
- puis, début juin 2005, le ministre de l'Écologie et du Développement durable, le ministre de l'Équipement et des Transports et le secrétaire d'État aux transports l'ont saisie du problème de la politique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien, et le débat public s'est déroulé du 27 mars au 26 juillet 2006.

Il aurait pu être envisagé de faire un débat sur la « politique de l'eau » et sur « l'énergie », mais les ministères concernés ont préféré l'orienter vers l'organisation d'un « débat national » placé sous leur autorité et qui n'ait pas la forme d'un « débat public CNDP », plus large. Il est à noter que pour chacun de ces débats, les ministres ont toutefois sollicité l'aide de la Commission nationale qui est intervenue dans le cadre de sa mission d'appui méthodologique.



**63**  
saisines depuis  
2002

**2**  
saisines sur des  
options générales

## Projets publiés

Depuis son installation, la CNDP n'a eu connaissance que de 16 projets publiés par des maîtres d'ouvrage. On peut sur ce point se demander, d'une part, si la CNDP a bien eu connaissance de tous les projets publiés, d'autre part, si tous les projets faisant l'objet d'une obligation de publication l'ont bien été. Dès lors, la loi étant muette sur ce point, on peut se demander s'il ne faudrait pas imposer aux maîtres d'ouvrage qui se trouvent dans l'obligation légale de publier les grandes caractéristiques de leurs projets, d'en informer obligatoirement la CNDP.

En ce qui concerne les 16 projets publiés dont la CNDP a eu connaissance, 12 n'ont fait l'objet d'aucune saisine. Deux projets ont fait l'objet d'une saisine déclarée irrecevable : le projet d'extension du port de Granville, pour saisine hors délai, et l'usine de traitement thermique des déchets ménagers de Marseille Provence Métropole, pour non-respect des seuils précisés à l'annexe du décret du 22 octobre 2002.

Pour sa part, le projet de contournement ouest de Strasbourg, publié en 2003, n'a pas alors été l'objet d'une saisine, mais le maître d'ouvrage a été contraint

en décembre 2004 de saisir la Commission nationale compte tenu de l'évolution à la hausse du coût du projet. Enfin, le projet du prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne, publié le 6 février 2006, a fait l'objet de deux saisines, par le conseil régional d'Ile-de-France et l'association France Nature Environnement, et la Commission nationale a décidé l'organisation d'un débat public.

Dans le cadre de la loi antérieure, la loi Barnier, la CNDP avait été saisie en 1997 d'une demande de débat public sur le projet de réservoir de Charlas. Elle a décidé d'organiser ce débat en mai 2001 simultanément à la publication des grandes caractéristiques du projet. La nouvelle CNDP a ouvert le débat en juin 2003.

TABLEAU | 1 |

PROJETS PUBLIÉS

NOM DU PROJET	DATE DE PUBLICATION	DATE DE SAISINE	DÉCISION DE LA CNDP
Tramway Villejuif-Juvisy-sur-Orge	18/01/2007	Pas de saisine	
Tangentielle ouest	25/10/2006	Pas de saisine	
Prolongement de l'A16	06/02/06	04/04/06	Débat CPDP
Renforcement de l'artère de Guyenne entre Laprade et Captieux	28/07/2005	Pas de saisine	
Transport en commun en site propre du val de Seine	27/07/2005	Pas de saisine	
Projet d'extension du port de Granville	06/05/2005	23/11/2005	Saisine non recevable
Tramway de l'agglomération brestoise	22/04/2005	Pas de saisine	
Aménagement à 2 x 2 voies entre Saint-Omer et l'A25	23/02/2005	Pas de saisine	
Unité de traitement thermique des déchets ménagers par Marseille Provence Métropole	28/07/2004	28/09/2004	Saisine non recevable
Ligne HT Beautour-Rupreux	21/10/2003	Pas de saisine	
Liaison autoroutière A40 – Thonon-les-Bains	10/09/2003	Pas de saisine	
Extension du port commercial est de La Réunion	09/09/2003	Pas de saisine	
Projet de création d'une ligne électrique à 225 000 volts	16/07/2003	Pas de saisine	
Projet de création d'une ligne électrique à 225 000 volts	11/04/2003	Pas de saisine	
Projet de contournement autoroutier ouest de Strasbourg	13/02/2003	Pas de saisine	
Réservoir de Charlas (Haute-Garonne)	14/05/2001	06/08/1997	Débat CPDP

PROJETS	DATE DE SAISINE	CRÉATION D'AUTOROUTES, DE ROUTES EXPRESS OU DE ROUTES À DOUBLES VOIES À CHAUSSÉES SÉPARÉES	ÉLARGISSEMENT D'UNE ROUTE EXISTANTE À DEUX OU TROIS VOIES POUR EN FAIRE UNE ROUTE À DEUX DOUBLES VOIES OU PLUS	CRÉATION DE LIGNES FERROVIAIRES	CRÉATION D'UNE VOIE NAVIGABLE OU MISE À GRAND GABARIT DE CANAUX EXISTANTS	TOTAL SAISINES
<b>2007</b>						
Projet de rocade nord de Grenoble	04/04/07	X				
Projet de contournement autoroutier de Toulouse	05/02/07	X				
Projet de liaison autoroutière entre l'Île-de-France et l'aire ligérienne	04/01/07	X				
<b>TOTAL ANNÉE 2007</b>		<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 3</b>
<b>2006</b>						
Projet de liaison autoroutière entre Troyes, Auxerre et Bourges	29/12/06	X				
Projet de ligne à grande vitesse entre Paris et Londres par Amiens	27/12/06			X		
Prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-Le-Sec à Val-de-Fontenay	23/11/06			X		
Aménagement de la RN19 entre Langres et Vesoul est	07/11/06		X			
Prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne	05/04/06	X				
Aménagement d'une liaison routière entre A1 et A15	22/02/06	X				
<b>TOTAL ANNÉE 2006</b>		<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 6</b>
<b>2005</b>						
Prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole	01/12/05			X		
LGV Poitiers-Limoges	18/10/05			X		
Projet de l'autoroute A32	29/07/05	X				
Projet ferroviaire tangentielle nord	14/06/05			X		
Projet d'extension du tramway de l'agglomération de Nice Côte d'Azur	14/06/05			X		
Projet autoroutier de la Francilienne	06/06/05	X				
Prolongement de l'A12	06/06/05	X				
Projet d'autoroute A32	22/04/05	X				
Extension du tramway des Maréchaux	18/04/05			X		
<b>TOTAL ANNÉE 2005</b>		<b>4</b>	<b>0</b>	<b>5</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 9</b>
<b>2004</b>						
Dénivellation et couverture de la RN13	30/12/04	X				
Grand contournement ouest de Strasbourg	16/12/04	X				
Contournement routier de Nice	19/11/04	X				
Contournement est de Rouen	17/09/04	X				
Mise à 2 x 2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou	09/08/04		X			
LGV Bordeaux-Toulouse	22/07/04			X		
Canal Seine - Nord Europe	19/05/04				X	
Liaison routière entre Grenoble et Sisteron	06/05/04	X				
LGV PACA	08/04/04			X		
Mise à 2 x 2 voies de la RD177 Rennes-Redon	02/02/04		X			
<b>TOTAL ANNÉE 2004</b>		<b>5</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>Total saisines : 10</b>
<b>2003</b>						
Liaison routière sécurisée et tram-train à La Réunion	12/11/03		X			
Aménagement routier de l'itinéraire Caen-Fiers (section Boulon-Fiers)	04/08/03		X			
ELEONOR	11/07/03			X		

PROJETS	DATE DE SAISINE	CRÉATION D'AUTOROUTES, DE ROUTES EXPRESS OU DE ROUTES À DOUBLES VOIES À CHAUSSÉES SÉPARÉES	ÉLARGISSEMENT D'UNE ROUTE EXISTANTE À DEUX OU TROIS VOIES POUR EN FAIRE UNE ROUTE À DEUX DOUBLES VOIES OU PLUS	CRÉATION DE LIGNES FERROVIAIRES	CRÉATION D'UNE VOIE NAVIGABLE OU MISE À GRAND GABARIT DE CANAUX EXISTANTS	TOTAL SAISINES
Liaison Paray-le-Monial – Roanne	02/06/03	X				
3 <sup>e</sup> ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier	26/05/03			X		
Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier	07/04/03			X		
Continuité autoroutière au droit d'Arles	07/04/03	X				
LGV Sud Europe Atlantique	18/03/03			X		
LGV Bretagne – Pays de la Loire	08/03/03			X		
Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique	24/02/03	X				
Tramway de Marseille	03/02/03			X		
Contournement autoroutier de Bordeaux	30/01/03	X				
Aménagement de routes en Maine-et-Loire	09/01/03	X				
<b>TOTAL ANNÉE 2003</b>		<b>5</b>	<b>2</b>	<b>7</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 14</b>
<b>2002</b>						
Liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express)	12/12/02			X		
<b>TOTAL ANNÉE 2002</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 1</b>
<b>2001</b>						
Itinéraire routier à très grand gabarit entre Langon et Toulouse	23/04/01	X				
<b>TOTAL ANNÉE 2001</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 1</b>
<b>TOTAL 2002/2007 <sup>(1)</sup></b>		<b>21</b>	<b>5</b>	<b>17</b>	<b>1</b>	<b>44</b>

(1) Les saisines antérieures à 2002 ont été prises en compte lorsque les débats publics ou concertations n'ont été engagés qu'après novembre 2002.

PROJETS	DATE DE SAISINE	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRASTRUCTURES DE PISTE	CRÉATION OU EXTENSION D'INFRASTRUCTURES PORTUAIRES	CRÉATION DE LIGNES ÉLECTRIQUES	CRÉATION D'UNE D'UNE INSTALLATION NUCLÉAIRE DE BASE	CRÉATION DE BARRAGES HYDROÉLECTRIQUES OU DE BARRAGES RÉSERVOIRS	ÉQUIPEMENTS CULTURELS SPORTIFS, SCIENTIFIQUES OU TOURISTIQUES	ÉQUIPEMENTS INDUSTRIELS	TOTAL SAISINES
2007	Projet du grand stade de Décines	10/05/07					X		
	Projet de terminal méthanier à Antifer	06/04/07						X	
	Projet de terminal méthanier sur le port autonome de Dunkerque	19/03/07						X	
	Projet de terminal méthanier sur la commune de Verdon-sur-Mer	06/03/07						X	
	Projet de refonte de l'usine Seine Aval	16/01/07						X	
<b>TOTAL ANNÉE 2007</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>4</b>	<b>Total saisines : 5</b>
2006	Développement portuaire de Bastia	03/03/06	X						
<b>TOTAL ANNÉE 2006</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 1</b>
2005	Projet d'extension du port de Granville	01/12/05	X						
	Ligne THT « Cotentin-Maine »	01/02/05		X					
<b>TOTAL ANNÉE 2005</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 2</b>
2004	Réacteur type EPR – Flamanville 3	04/11/04			X				
	Unité de traitement thermique des déchets ménagers par Marseille Provence Métropole	28/09/04						X	
	Réacteur nucléaire de recherche Jules Horowitz	12/07/04			X				
	Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin	09/04/04			X				
<b>TOTAL ANNÉE 2004</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>Total saisines : 4</b>
2003	Extension des capacités de Fos conteneurs – Fos 2XL	12/11/03	X						
	ITER en Provence	04/08/03					X		
<b>TOTAL ANNÉE 2003</b>		<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 2</b>
2001	Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne	28/11/01		X					
	Ligne électrique à très haute tension de Lyon à Chambéry	30/08/01		X					
	Aéroport à Nantes – Notre-Dame-des-Landes	17/01/01	X						
<b>TOTAL ANNÉE 2001</b>		<b>1</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 3</b>
1999	Ligne à très haute tension pour le renforcement de l'alimentation électrique du Lot « Quercy blanc »	18/02/99		X					
<b>TOTAL ANNÉE 1999</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 1</b>
1997	Réservoir de Charlas (Haute-Garonne)	06/08/97				X			
<b>TOTAL ANNÉE 1997</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>Total saisines : 1</b>
<b>TOTAL 2002/2007 <sup>(1)</sup></b>		<b>1</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>5</b>	<b>19</b>

(1) Les saisines antérieures à 2002 ont été prises en compte lorsque les débats publics ou concertations n'ont été engagés qu'après novembre 2002.



# 5

## Panorama des modes de participation du public

Formellement, depuis son installation, la Commission nationale du débat public a pris 196 décisions (au 5 février 2007), dont la plupart sont la conséquence des dispositions législatives et réglementaires sur les saisines et l'organisation des débats publics.

Sur les 63 décisions prises pour décider de faire ou non un débat public ou pour recommander une concertation, 7 le furent en 2007, 6 en 2006, 16 en 2005, 13 en 2004, 21 entre novembre 2002 et fin 2003 ; 5 débats ou concertations recommandées avaient par ailleurs été décidés avant novembre 2002.

p. 90 – Panorama des modes de participation du public  
p. 100 – Appui méthodologique

Saisie 63 fois depuis son installation, la Commission nationale du débat public a répondu, toujours en respectant les délais prescrits par la loi, en utilisant tous les types de réponses dont elle dispose.

## Panorama des modes de participation du public

Dans 75 % des cas, concernant des projets, la Commission nationale a décidé une participation du public, sous forme de débat public (52 %) ou de concertation recommandée (23 %). On constate donc que c'est une saisine sur deux qui conduit à l'organisation d'un débat public, mené par la CNDP dans 90 % des cas ou par le maître d'ouvrage dans 10 % des cas. Dans 16 % des cas, elle n'a pas donné suite à la saisine, l'a déclarée irrecevable dans 5,5 % des cas, ou insuffisamment explicite pour se prononcer dans 3,5 % des cas. Comme il a été indiqué page 80, elle a considéré qu'elle devait organiser un débat public pour les deux saisines relatives à de grandes options générales en matière d'environnement ou d'aménagement.

Enfin, les demandes formelles d'appui méthodologique et de conseil firent l'objet d'une réponse et d'un engagement de la CNDP.

• À l'issue de cinq années d'existence, la Commission nationale peut retenir quelques leçons de l'expérience :

/// La première de ces observations est qu'une saisine obligatoire ne conduit pas nécessairement à l'organisation d'un débat public : ce ne fut le cas qu'une fois sur deux environ. En effet, d'une part les critères définis dans le décret du 22 octobre 2002 sont relativement sélectifs, d'autre part la Commission nationale a tenu compte tout à la fois de l'intérêt national et des enjeux ou impacts des projets, du fait que l'opportunité du projet n'était plus objet de débat en raison d'une décision déjà prise par le

maître d'ouvrage, ou d'un consensus résultant de la concertation engagée avec le public préalablement à la saisine ;

/// La deuxième conduit à constater que l'organisation du débat public par le maître d'ouvrage est une méthode bien adaptée à certains types de dossiers ; en effet, le maître d'ouvrage doit appliquer les principes définis par la Commission nationale, notamment un tiers garant ou un comité du débat permettant d'assurer la transparence et l'équité du débat aux yeux du public ;

/// La troisième observation est que les maîtres d'ouvrage auxquels il a été recommandé de mener une concertation l'ont en général fait avec rigueur et en allant au-devant du public, et pas seulement des acteurs institutionnels du débat, au cours des réunions d'information et de dialogue. Les maîtres d'ouvrage ont régulièrement informé la Commission du déroulement de la concertation, et les comptes-rendus sont satisfaisants.

/// Enfin, les dossiers du débat, à quelques exceptions significatives près, se sont considérablement améliorés au cours de la période, introduisant progressivement les différentes hypothèses étudiées dont celles qui n'étaient pas retenues, une plus grande précision des conséquences environnementales des projets, et des études de contexte approfondies.

Il n'en demeure pas moins qu'un calendrier de réalisation trop souvent très lointain ou des modalités de financement imprécises nuisent encore aux dossiers débattus. La rigueur des commissions particulières a été la cause principale de cette amélioration et a pu conduire à faire refaire un dossier alors que le maître d'ouvrage s'appêtait à le déposer devant la Commission nationale du débat public.

• Deux saisines seulement sur des options générales en matière d'environnement et d'aménagement sont parvenues à la CNDP. Elles ont fait l'objet de deux débats publics, tous deux en 2005/2006. Ils ont été analysés dans le détail dans le rapport annuel 2005/2006 et cette analyse est complétée dans le présent rapport.

Il convient d'insister sur le fait que, dans le cadre de l'application de l'article 121.10 du Code de l'environnement, la précision de la saisine et donc de l'objet de la saisine est indispensable pour que le débat puisse se préparer dans de bonnes conditions.

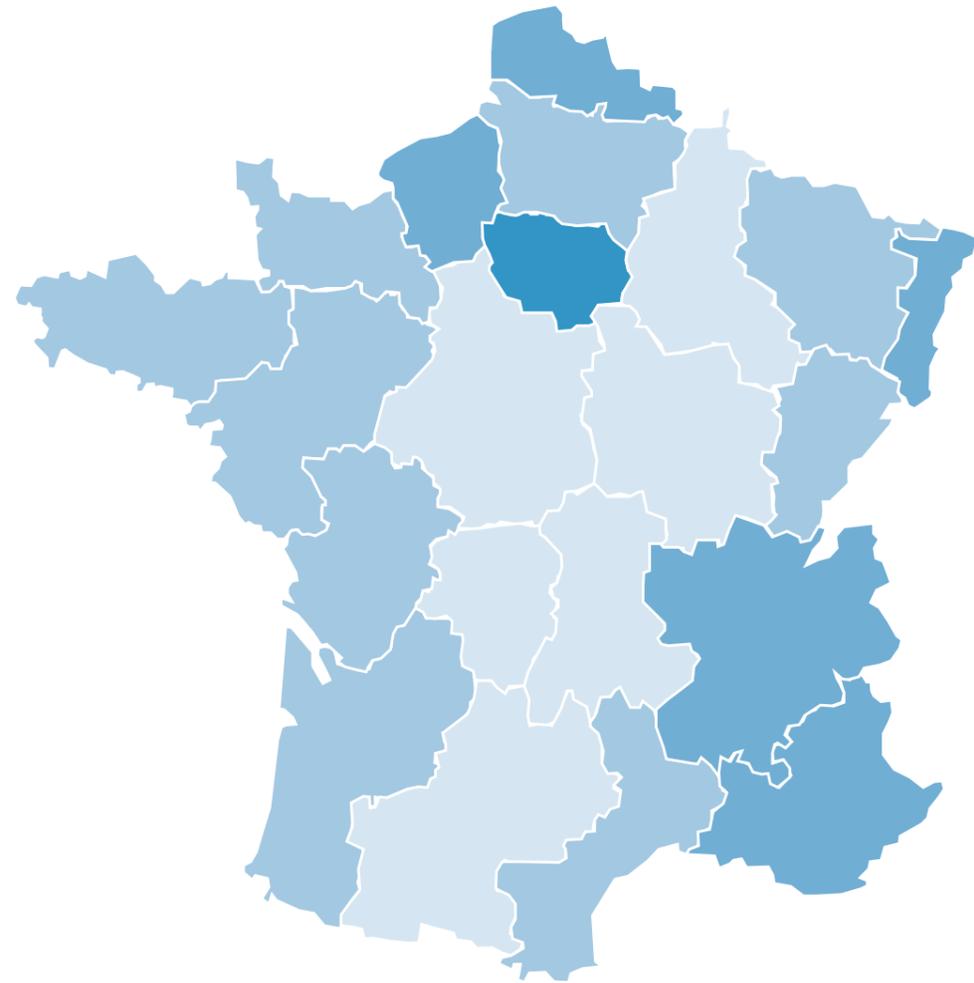
En effet, il est apparu qu'il a fallu aux commissions particulières une longue et parfois difficile discussion avec les ministères concernés pour que le dossier du débat permettant l'ouverture de celui-ci soit suffisamment clair, et que le public sache avec précision de quoi l'on allait débattre. Les deux expériences de ce type de débat ont abouti, néanmoins, à de réelles prises de position tant des acteurs du débat qu'ultérieurement des pouvoirs publics.



Dans 75 % des cas, la Commission nationale a décidé une participation du public, sous forme de débat public (52 %) ou de concertation recommandée (23 %).



**RÉPARTITION GÉOGRAPHIQUE DES MODES DE PARTICIPATION DU PUBLIC DÉCIDÉS PAR LA CNDP EN FRANCE PAR RÉGIONS**  
DÉBATS PUBLICS – CONCERTATION RECOMMANDÉE  
1997-2007



Nombre de débats publics décidés dans chaque région

- 1
- 2 à 3
- 4 à 6
- 10



**Alsace**

1. LGV Rhin-Rhône

**Aquitaine**

1. Réservoir de Charlas
1. Contournement autoroutier de Bordeaux
1. LGV Bordeaux-Toulouse
2. LGV Sud Europe Atlantique
1. Implantation d'un terminal méthanier sur la commune de Verdon-sur-mer

**Basse-Normandie**

3. Aménagement de l'itinéraire Caen-Flers (section Boulon-Flers)
1. Réacteur type EPR – Flamanville 3
1. Ligne THT Cotentin-Maine
4. Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

**Bourgogne**

1. LGV Rhin-Rhône

**Bretagne**

2. LGV Bretagne – Pays de la Loire
2. Mise à 2 x 2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou

**Centre**

2. LGV Sud Europe Atlantique
1. Liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges

**Champagne-Ardenne**

1. Liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges
2. Aménagement de la RN19 entre Langres et Vesoul-est
4. Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

**Franche-Comté**

1. LGV Rhin-Rhône
1. Liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges
2. Aménagement de la RN19 entre Langres et Vesoul-est

**Corse**

3. Développement portuaire de Bastia

**Haute-Normandie**

1. Port 2000 au Havre
1. Contournement de Rouen
1. Construction d'un terminal méthanier à Antifer

**Île-de-France**

1. Liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express)
2. ELEONOR
1. Dénivellation et couverture de la RN13
1. Extension du tramway des Maréchaux
1. Prolongement de l'A12
1. Projet autoroutier de la Francilienne
1. Refonte de l'usine Seine Aval
2. Prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay
1. Prolongement de l'autoroute A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne
2. Aménagement d'une liaison routière entre A1 et A15
4. Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

**Languedoc-Roussillon**

1. Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne
2. Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier
4. Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

**Limousin**

1. LGV Poitiers-Limoges

**Lorraine**

1. Autoroute A32

**Midi-Pyrénées**

1. Réservoir de Charlas
2. THT Quercy blanc
1. LGV Bordeaux-Toulouse
1. Grand contournement autoroutier de Toulouse

**Nord-Pas-de-Calais**

1. Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique
2. Canal Seine-Nord Europe
1. Terminal méthanier sur le port Autonome de Dunkerque
4. Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

**Outre-mer**

3. Liaison routière sécurisée et tram-train à La Réunion

**Pays de la Loire**

1. Aéroport de Notre-Dame-des-Landes
2. Aménagement des routes en Maine-et-Loire
2. LGV Bretagne – Pays de la Loire
2. Mise à 2x2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou
1. Ligne THT Cotentin-Maine

**Picardie**

1. Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique
2. Canal Seine-Nord Europe

**Poitou-Charentes**

2. LGV Sud Europe Atlantique
1. LGV Poitiers-Limoges

**Provence-Alpes-Côte d'Azur**

1. Ligne THT entre Boutre et Carros
1. Extension du port de Nice
2. Continuité routière au droit d'Arles
1. ITER en Provence
1. Extension des capacités de Fos conteneurs-Fos XL
1. LGV PACA
3. Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin
1. Liaison routière Grenoble-Sisteron
2. Réacteur nucléaire de recherche Jules Horowitz
1. Contournement routier de Nice
4. Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue
4. Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien

**Rhône-Alpes**

1. LGV Rhin-Rhône
1. THT Lyon-Chambéry
1. Contournements autoroutier et ferroviaire de l'agglomération lyonnaise
3. Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin
1. Liaison routière Grenoble-Sisteron
4. Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien
2. Rocade-Nord de Grenoble
4. Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue

**Légendes :**

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*

TABLEAU 11

MODE DE PARTICIPATION DU PUBLIC

PROJETS	DATE DE SAISINE*	DATE DE DÉCISION CNDP	DÉBAT PUBLIC CPDP	DÉBAT PUBLIC MAÎTRE D'OUVRAGE	SUIVE DONNÉE			IMPOSSIBILITÉ DE SE PRONONCER	TOTAL
					CONCERTATION RECOMMANDÉE	SAISINE SANS SUITE	SAISINE NON RECEVABLE		
2007	Projet de construction d'un terminal méthanier à Antifer	6/04/07	2/05/07	X					
	Projet de Rocade-Nord de Grenoble	4/04/07	2/05/07			X			
	Projet de terminal méthanier sur le Port Autonome de Dunkerque	19/03/07	4/04/07	X					
	Projet d'implantation d'un terminal méthanier sur la commune de Verdon-sur-Mer	6/03/07	4/04/07	X					
	Projet de grand contournement autoroutier de Toulouse	5/02/07	7/03/07	X					
	Projet de refonte de l'usine Seine Aval	16/01/07	7/02/07	X					
	Projet de liaison autoroutière entre l'Île-de-France et l'aire ligérienne	4/01/07	7/02/07					X	
<b>TOTAL ANNÉE 2007</b>			<b>5</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>
2006	Projet de liaison autoroutière entre Troyes, Auxerre et Bourges	29/12/06	7/02/07	X					
	Projet de ligne à grande vitesse entre Paris et Londres par Amiens	27/12/06	7/02/07					X	
	Prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-Le-Sec à Val-de-Fontenay	23/11/06	6/12/06			X			
	Aménagement de la RN19 entre Langres et Vesoul est	7/11/06	6/12/06			X			
	Prolongement de l'A16 entre L'Isle-Adam et la Francilienne	5/04/06	7/06/06	X					
	Développement portuaire de Bastia	3/03/06	5/04/06		X				
	Aménagement d'une liaison routière entre A1 et A15	22/02/06	5/04/06			X			
<b>TOTAL ANNÉE 2006</b>			<b>2</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>7</b>
2005	Prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole	1/12/05	4/01/06	X					
	Projet d'extension du port de Granville	23/11/05	7/12/05				X		
	LGV Poitiers-Limoges	18/10/05	7/12/05	X					
	Projet de l'autoroute A32	29/07/05	7/09/05				X		
	Projet ferroviaire Tangentielle nord	14/06/05	6/07/05				X		
	Projet d'extension de tramway de l'agglomération Nice Côte d'Azur	14/06/05	6/07/05				X		
	Projet autoroutier de la Francilienne	6/06/05	6/07/05	X					
	Prolongement de l'A12	6/06/05	6/07/05	X					
	Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien	6/06/05	6/07/05	X					
	Projet d'Autoroute A32	22/04/05	1/06/05					X	
	Extension du tramway des Maréchaux	18/04/05	11/05/05	X					
	Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue	16/02/05	2/03/05	X					
	Ligne THT « Cotentin-Maine »	1/02/05	2/03/05	X					
<b>TOTAL ANNÉE 2005</b>			<b>8</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>13</b>

PROJETS	DATE DE SAISINE*	DATE DE DÉCISION CNDP	DÉBAT PUBLIC CPDP	SUIITE DONNÉE					TOTAL
				DÉBAT PUBLIC MAÎTRE D'OUVRAGE	CONCERTATION RECOMMANDÉE	SAISINE SANS SUIITE	SAISINE NON RECEVABLE	IMPOSSIBILITÉ DE SE PRONONCER	
<b>2004</b> Dénivellation et couverture de la RN13	30/12/04	2/02/05	X						
Grand contournement ouest de Strasbourg	16/12/04	2/02/05				X			
Contournement routier de Nice	19/11/04	5/01/05	X						
Réacteur type EPR – Flamanville 3	4/11/04	1/12/04	X						
Unité de traitement thermique des déchets ménagers par Marseille Provence Métropole	28/09/04	1/12/04					X		
Contournement est de Rouen	17/09/04	3/11/04	X						
Mise à 2x2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou	9/08/04	8/09/04			X				
LGV Bordeaux-Toulouse	22/07/04	8/09/04	X						
Réacteur nucléaire de recherche Jules Horowitz	12/07/04	8/09/04			X				
Canal Seine Nord Europe	19/05/04	7/07/04			X				
Liaison routière entre Grenoble et Sisteron	6/05/04	2/06/04	X						
Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin	9/04/04	5/05/04		X					
LGV PACA	8/04/04	5/05/04	X						
Mise à 2x2 voies de la RD177 Rennes-Redon	2/02/04	3/03/04				X			
<b>TOTAL ANNÉE 2004</b>			<b>7</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>2</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>14</b>
<b>2003</b> Extension des capacités de Fos conteneurs – Fos 2XL	4/12/03	4/02/04	X						
Liaison routière sécurisée et tram-train à La Réunion	12/11/03	3/12/03		X					
Aménagement routier de l'itinéraire Caen-Flers (section Boulon-Flers)	4/08/03	8/10/03		X					
ELEONOR	11/07/03	10/09/03			X				
Liaison Paray-le-Monial – Roanne	2/06/03	2/07/03				X			
3e ligne de tramway de l'agglomération de Montpellier	26/05/03	2/07/03				X			
ITER en Provence	5/05/03	2/07/03	X						
Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier	7/04/03	4/06/03			X				
Liaison autoroutière au droit d'Arles	7/04/03	4/06/03			X				
LGV Sud Europe Atlantique	18/03/03	3/03/04			X				
LGV Bretagne – Pays de la Loire	8/03/03	3/03/04			X				
Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique	24/02/03	2/04/03	X						
Tramway de Marseille	3/02/03	2/04/03				X			
Contournement autoroutier de Bordeaux	30/01/03	5/03/03	X						
Aménagement de routes en Maine-et-Loire	9/01/03	5/03/03			X				
<b>TOTAL ANNÉE 2003</b>			<b>4</b>	<b>2</b>	<b>6</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>15</b>

PROJETS	DATE DE SAISINE	DATE DE DÉCISION CNDP	DÉBAT PUBLIC CPDP	SUIVE DONNÉE					TOTAL
				DÉBAT PUBLIC MAÎTRE D'OUVRAGE	CONCERTATION RECOMMANDÉE	SAISINE SANS SUITE	SAISINE NON RECEVABLE	IMPOSSIBILITÉ DE SE PRONONCER	
<b>2002</b> Liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'Aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express)	12/12/02	8/01/03	X						
<b>TOTAL ANNÉE 2002</b>			<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>2001</b> Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne	28/11/01	7/11/02	X						
Ligne électrique à THT Lyon-Chambéry	30/08/01	13/12/01	X						
Itinéraire routier à très grand gabarit entre Langon et Toulouse	23/04/01	14/05/01					X		
Aéroport de Nantes – Notre-Dame-des-Landes	17/01/01	9/07/01	X						
<b>TOTAL ANNÉE 2001</b>			<b>3</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>4</b>
<b>1999</b> Ligne THT pour le renforcement de l'alimentation électrique du Lot (Quercy blanc)	18/02/99	29/03/01			X				
<b>TOTAL ANNÉE 1999</b>			<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>1997</b> Réservoir de Charlès (Haute-Garonne)	6/08/97	14/05/01	X						
<b>TOTAL ANNÉE 1997</b>			<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>
<b>TOTAUX ANNÉES</b>			<b>19</b>	<b>4</b>	<b>13</b>	<b>7</b>	<b>2</b>	<b>0</b>	<b>45</b>

Dans le cadre de sa mission de conseil 121-1 alinéa 5, la Commission nationale du débat public a été saisie formellement à huit reprises. Dans quatre cas, il s'agit de sollicitations ministérielles sur des sujets d'ordre général, dans les quatre autres de sollicitations d'autorités locales, relatives à des projets précis.

## Appui méthodologique

### Sollicitations ministérielles

**A.** À la demande d'avis du 5 février 2003 du ministre de l'Écologie et du Développement durable sur l'organisation d'un **débat national sur l'eau**, la Commission nationale a répondu le 5 mars 2003, faisant des recommandations que le ministre a décidé le 22 avril de suivre, en particulier en faisant piloter ce débat par une instance représentative et indépendante ; la Commission nationale a désigné Madame Mader-Saussaye et Messieurs Mathieu et Guillaume, membres de la CNDP, pour en faire partie.

**B.** L'année suivante, le 3 septembre 2004, le ministre de l'Écologie et du Développement durable a de nouveau sollicité l'avis de la CNDP sur le dispositif défini pour engager le **débat national sur l'eau**. La CNDP a précisé ses recommandations le 6 octobre 2004 et confirmé les membres de la Commission désignés pour suivre l'organisation de ce débat.

**C.** Le ministre de l'Industrie a par ailleurs sollicité la participation de la Commission au comité consultatif du **débat sur les énergies** chargée d'organiser une large consultation sur ce point. Un vice-président y a participé de mars à mai 2003.

**D.** Enfin les ministres de l'Intérieur et de l'Écologie ont sollicité la CNDP par une lettre du 30 juillet 2004, pour qu'elle conçoive un « **guide** » **destiné aux élus** afin de les informer des initiatives déjà prises pour organiser la concertation avec le public et leur faire des recommandations méthodologiques. Cette demande fut présentée aux membres de la Commission lors de la séance du 8 septembre 2004. Il fut décidé la constitution d'un groupe de travail présidé par Monsieur Georges Mercadal, vice-président de la Commission, qui aurait pour mission de recueillir toutes les contributions paraissant nécessaires.

Lors de la séance du 3 novembre 2004, Monsieur Georges Mercadal présenta l'avancement du groupe de travail, lequel s'orientait vers une réponse diversifiée plutôt que vers un seul document à visées trop générales. La CNDP retint cette option et opta donc pour une série d'actions ciblées, parmi lesquelles la constitution d'une base de connaissances sur les méthodes de la démocratie participative et l'organisation d'une deuxième « rencontre nationale » de la CNDP sur le thème « les élus et le débat public ».

### Une étude qualitative

La préparation d'une éventuelle rencontre nationale par le lancement d'une étude qualitative portant sur la participation des élus au débat public, leurs attentes et leur façon de vivre la participation du public, fut engagée et confiée à une équipe de sociologues. Elle mena des entretiens approfondis avec une trentaine d'élus originaires de quatre régions ayant connu un débat public au cours de ces dernières années (Lorraine, Aquitaine, Nord-Pas-de-Calais, Île-de-France).

Elle anima ensuite des ateliers permettant à d'autres élus, dans les mêmes régions, de débattre et d'enrichir ainsi le contenu de ces entretiens. Un rapport intermédiaire et un rapport d'enquête définitif intitulé « Participation et débat public : discours, analyses et positions des élus locaux » furent remis à la CNDP en avril 2005. Des conclusions du rapport d'enquête, il ressort d'abord que l'introduction d'un processus de mise en débat dans le cadre d'un mandat électif peut s'avérer particulièrement utile ou au contraire présenter un risque pour les élus. Cela explique que ces derniers privilégient une approche de la participation comme élément à leur disposition plus que comme un impératif social ou réglementaire. Il apparaît également dans ce même rapport qu'il y a une profonde différence entre le débat « type CNDP » et la concertation locale : les principes du débat de la CNDP ne paraissent donc pas reproductibles tels quels dans la pratique quotidienne de l'élu.

La CNDP, prenant connaissance des résultats de cette étude, en a pour sa part retenu deux éléments. En ce qui concerne « le débat public CNDP », elle réaffirme pleinement son rôle en proposant d'aider les élus à se positionner dans les débats publics qu'elle organise. Hors de son domaine de compétence, elle constate à la fois une forte demande sociale de participation et une demande de nombreux élus qui rencontrent des difficultés pour y répondre. Son rôle

ne lui semble pas alors d'imposer une formule mais de répondre à cette demande par des avis ou des recommandations de méthode. Dans ce cadre, elle pourra également mettre à la disposition des élus des exemples d'initiatives prises dans différents domaines et donner des conseils méthodologiques ; la constitution de la base de connaissances qui avait été envisagée lui paraissait ainsi particulièrement appropriée.

Suite aux contacts pris avec les grandes fédérations d'élus locaux (Association des maires de France, Association des départements de France, Association des Régions de France), la CNDP a jugé prématurée l'idée précédemment évoquée d'une rencontre nationale sur ce thème, se laissant ainsi le temps d'achever la base de connaissances sur la démocratie participative utilisable par les élus.

### La base de connaissances

Lancée lors de la séance du 3 novembre 2004, l'idée d'une « base de connaissances commune » a conduit à proposer d'associer à cette entreprise la Fédération nationale des villes moyennes (FMVM), le Conseil national des villes (CNV), le ministère de l'Équipement et le ministère de l'Écologie et du Développement durable. Un comité de pilotage, constitué de représentants de chacun des partenaires, a recensé autour de trois thèmes les problématiques auxquelles les élus sont particulièrement sensibles : l'engagement de la démarche de participation, les modalités pratiques de cette démarche et la mesure de ses résultats, ainsi que le suivi de sa prise en compte politique.



Concernant le « **débat public CNDP** », la Commission réaffirme pleinement son rôle en proposant d'aider les élus à se positionner dans les débats publics qu'elle organise.

Construite pour répondre à ces questionnements, la base de connaissances comporte donc trois volets agencés de manière cohérente :  
**///** des fiches d'expérience témoignant de la diversité des initiatives prises par les élus à différentes échelles et dans différents contextes ;  
**///** un inventaire méthodologique donnant des éléments de réponse aux problématiques repérées dans les fiches d'expérience ;  
**///** des références conceptuelles mettant en perspective les démarches de concertation et fournissant un échantillon de références à des ouvrages sociologiques, philosophiques ou de sciences politiques sur le sujet.

Un site, dont l'adresse est : **www.participation-locale.fr** a été mis en ligne fin 2006. Une conférence de presse tenue le 22 février 2007 par Madame Nelly Olin, ministre de l'Écologie et du Développement durable, en présence de Monsieur Bruno Bourg-Broc, président de la Fédération nationale des maires des villes moyennes, et de Monsieur Yves Mansillon, Président de la Commission nationale du débat public, en a officialisée l'ouverture.

### Sollicitation des autorités locales

#### Incinérateur de Marseille

Dans sa décision du 1<sup>er</sup> décembre 2004, la CNDP avait pris l'initiative, parallèlement à sa décision d'irrecevabilité de la saisine sur le projet d'unité de traitement thermique des déchets ménagers et assimilés de la Communauté urbaine de Marseille, de proposer son appui méthodologique pour l'organisation d'un débat public local.

**Le président de la Communauté urbaine de Marseille, par lettre du 19 janvier, avait également sollicité le conseil et l'appui méthodologique de la CNDP** pour organiser un débat public local sur son projet.

Celle-ci décida donc de prendre contact avec les collectivités concernées pour expliquer le sens et les raisons de sa décision du 1<sup>er</sup> décembre, pour entendre leurs observations et comprendre les raisons qui rendaient difficile la mise en œuvre des diverses propositions d'aide et de conseil formulées précédemment par la CNDP ; mais, en définitive, ces démarches n'eurent pas de suite.

#### La charte du Parc naturel régional (PNR) des ballons des Vosges

La CNDP a été sollicitée pour donner un appui méthodologique pour l'organisation d'un « débat local » mis en place dans le cadre de la révision de la charte du Parc naturel régional des ballons des Vosges : le comité syndical du Parc naturel régional, par délibération du 21 octobre 2005, a sollicité officiellement ce conseil et cet appui méthodologique de la CNDP.

La CNDP a décidé de répondre positivement à cette demande et lors de sa séance du **2 novembre 2005**, a désigné l'un de ses membres, Monsieur Claude Guillerme, pour mener cette mission.

La phase de dialogue institutionnel avec tous les partenaires du Parc naturel régional, destinée à recueillir leur avis sur les grands enjeux pour l'avenir du territoire, s'est terminée par un colloque les réunissant à la mi-mars 2007.

Alors a commencé, pour se prolonger jusqu'en octobre, le « dialogue public » avec les habitants, qui utilisera divers outils à l'œuvre dans les débats publics.

En fin d'année 2007 sera rédigé le projet de charte à partir de l'ensemble des contributions ainsi recueillies.

#### Projet d'extension du port de Granville

Le port de Granville ne permettant pas aujourd'hui de répondre aux nouvelles demandes des quatre activités qui y cohabitent (la pêche, la plaisance, le transport des passagers et le commerce des marchandises), le département de la Manche a décidé d'agrandir les surfaces portuaires abritées en créant de nouveaux ouvrages maritimes de protection et de réaménager les espaces à terre (terre-pleins, voies de circulation, etc.).

Le coût de ce projet, évalué à 112 millions d'euros, place l'extension du port de Granville dans la catégorie des projets à publier et pouvant faire l'objet d'une saisine sans rendre celle-ci obligatoire.

Le président du conseil général de la Manche a publié les objectifs et caractéristiques essentielles de ce projet le **6 mai 2005**.

**En saisissant la CNDP le 17 novembre 2005 d'une demande de débat public, le président du conseil général de la Manche était donc forclos, le délai de deux mois étant dépassé.** Cependant, répondant à sa demande, la Commission nationale du débat public a accepté d'apporter **son appui et ses conseils méthodologiques** au

conseil général de la Manche pour l'organisation par celui-ci d'un « débat public local » sur le projet, dans le respect des principes méthodologiques de la Commission ; également, à la demande du président du conseil général, la CNDP a désigné le 3 mai 2006 Monsieur Jacques Barel comme président de ce débat public local. Le compte-rendu du débat a été remis à Monsieur Le Grand, président du conseil général de la Manche, le 28 décembre 2006 et a été rendu public le 3 janvier 2007.

#### Projet d'aménagement du tronc commun A4-A86

Le préfet de Région Île-de-France, par sa lettre du 21 juillet 2006, a sollicité l'appui et les conseils méthodologiques de la CNDP en vue de l'organisation d'une concertation sur le projet d'aménagement du tronc commun A4-A86 et lui a demandé, compte tenu de la complexité de l'opération et de son caractère particulièrement sensible, de désigner une personnalité indépendante du maître d'ouvrage sous l'égide de laquelle sera menée cette concertation. Par décision du 27 septembre 2006, la CNDP a donné son accord à cette demande et désigné comme personnalité indépendante pour mener la concertation Monsieur Jean-Pierre Tiffon. Celui-ci a remis au préfet de Région le 17 janvier 2007 son compte-rendu, qui a été rendu public.

**Débat public local ou concertation locale « selon la CNDP »** font suite à la décision d'un maître d'ouvrage de les organiser dans un cas où la loi n'impose pas la saisine de la CNDP et de demander à celle-ci de lui apporter ses conseils et son appui ; ils doivent être conformes à la méthodologie de la Commission nationale ; mais leur importance, en délais et en moyens mobilisés notamment, doit rester à l'échelle d'un projet local.

Un élément essentiel est le fait que le maître d'ouvrage doit confier l'animation de ce débat public ou de cette concertation à un tiers qui tient sa légitimité à la fois de la collectivité qui le nomme et de la Commission nationale dont il doit suivre les principes d'indépendance et de comportement, et avec laquelle il est en relation directe. Le tiers garant doit veiller à ce que les informations, opinions et argumentations délivrées lors de la concertation soient étayées, claires, sincères et aussi complètes que possible. Le compte-rendu final relatera de manière fidèle les apports des uns et des autres. Si le maître d'ouvrage veut marquer plus nettement encore sa volonté que la concertation soit menée en toute impartialité, il peut demander à la CNDP de désigner la personnalité qui en sera le garant. C'est ce qui fut fait dans le cas du débat public local sur le port de Granville ou de la concertation sur l'aménagement du tronc commun A4-A86.

Les différentes sollicitations de la CNDP au titre de cette mission l'ont encouragée à mettre au point un aide-mémoire précisant la notion de « débat local » et exposant les règles et les conditions de sa tenue dans les cas où le concours

de la CNDP serait requis ; parmi ces conditions : règles du jeu du débat public local, documents permettant l'information complète du public, éthique des échanges, contenu et type des réunions, et enfin suites à donner au débat public envisagées par le maître d'ouvrage.

On peut aussi noter deux évolutions depuis 2002 : une certaine formalisation de la demande et un rôle de plus en plus important confié à la CNDP. Alors qu'au début, les sollicitations mentionnaient une « demande de conseil » ou « une demande d'avis », les dernières en date reprennent la formule de « demande d'appui et de conseils méthodologiques ». Si au début la CNDP était appelée à formuler de simples recommandations à caractère général, ou à participer au titre de sa mission à un comité à caractère consultatif, elle a ensuite été amenée à formuler des recommandations plus précises (exemple : deuxième sollicitation pour la consultation publique sur la politique de l'eau) pour enfin être appelée à désigner des personnalités indépendantes comme tiers garants de ces concertations ou débats publics locaux.

**Différentes sollicitations de la CNDP l'ont encouragée à mettre au point un aide-mémoire précisant la notion de « débat local » et exposant les règles et les conditions de sa tenue dans les cas où le concours de la CNDP serait requis.**





Pour qu'un débat public organisé par la Commission nationale se déroule dans de bonnes conditions, il faut que son animation soit efficace et que soit reconnue l'indépendance des personnalités composant la commission particulière qui est chargée de l'animer.

p. 106 – Les commissions particulières  
p. 110 – Les outils au service de la communication des débats  
p. 112 – Les outils de communication développés par les CPDP  
p. 117 – Les moyens financiers

# Les moyens d'organisation du débat public

# Les commissions particulières

## Composition

- L'article 7 alinéas 1 et 3 du décret du 22 octobre 2002 précise que les présidents des commissions particulières chargées d'animer les débats que la CNDP « organise » elle-même sont désignés par elle. Sur la proposition du Président de la CPDP, les autres membres sont également désignés par la CNDP, ce qui affirme leur autorité. Les commissions sont composées de trois à sept membres.

- Depuis 2002, les commissions particulières ont été composées en moyenne de 5 à 6 membres y compris le président, ce chiffre variant de trois à sept. Sur les 136 présidents et membres de commissions particulières, à la date de ce rapport, on doit noter tout d'abord que les membres de la CNDP ont participé 18 fois à de telles commissions ; 14 personnes ont été deux fois, et 4 trois fois, membres de commission.

- Il est intéressant également de souligner l'équilibre de la composition socio-professionnelle des membres de ces commissions particulières, équilibre auquel la Commission nationale est très attachée. Ainsi, sur les 136 présidents et membres, 51 sont des représentants du secteur privé (36 en

activité et 15 retraités), 46 sont des fonctionnaires (7 en activité et 39 retraités) dont on a distingué (compte tenu de leur statut) les chercheurs, les universitaires et les magistrats, soit 39 personnes (31 personnes en activité, 8 retraités). Globalement, plus d'un membre sur deux est en activité : 74 pour 62 retraités ; compte tenu de la lourde charge que représente l'animation d'un débat, cette constatation est particulièrement notable.

- Enfin les deux vice-présidents de la CNDP ont assuré à eux deux la présidence du quart des débats organisés ; la plupart des autres présidents de commissions particulières furent des retraités (14), dont une large majorité de la fonction publique (10) : cela s'explique aisément, car plus encore que pour les membres, la fonction de président est pendant près d'un an, de la nomination au compte-rendu du débat, une charge très prenante.

Le bon fonctionnement de la commission particulière au cours de la préparation, de l'organisation et de l'animation du débat nécessite une équipe limitée mais permanente autour d'elle.

Cette équipe se compose d'un secrétaire général et de un à trois collaborateurs chargés du secrétariat et est prise en charge financièrement par le maître d'ouvrage. La Commission particulière dispose également, grâce à la passation de marchés, de prestataires extérieurs pour assurer l'organisation matérielle des réunions, la mise en forme et l'impression des documents, la communication, les relations avec la presse...

## Préparation du débat

Dès la décision d'organiser un débat public et la nomination de la commission particulière, il convient de préparer l'ouverture du débat. Pour ce faire, il faut :  
/// d'une part que le maître d'ouvrage, en étroite liaison avec la commission particulière, transforme le dossier de saisine en un dossier de débat public suffisamment complet pour que celui-ci puisse s'ouvrir ;  
/// d'autre part identifier et contacter les principaux acteurs du débat à venir pour recenser le maximum des questions qui pourraient être soulevées au cours du débat et organiser ainsi le débat de la façon la plus adaptée possible aux attentes vraisemblables du public. Cette période de « préparation » du débat est plus ou moins longue selon l'importance du sujet, l'état de préparation du dossier du maître d'ouvrage, la multiplicité des acteurs. La Commission nationale a constaté qu'entre la décision

qu'elle prend d'organiser un débat et l'ouverture du débat public, il faut compter en moyenne huit mois de préparation. La durée de préparation la plus courte fut de trois mois, la plus longue de quatorze mois. Trois débats ont demandé moins de quatre mois de préparation, quatre plus de neuf mois.

En ce qui concerne les concertations que la CNDP a recommandées aux maîtres d'ouvrage, la durée de préparation est plus courte mais il faut noter que certaines concertations n'ont pas encore été engagées par les maîtres d'ouvrage.

Il est intéressant de calculer le temps moyen écoulé entre la décision d'organiser un débat et le début du débat. Pour cela, nous n'avons pas pris en compte les débats actuellement en préparation ni ceux dont la décision était intervenue avant le renouvellement de la Commission en novembre 2002.



**TABLEAU | 1 | TEMPS DE PRÉPARATION DU DÉBAT DANS LE CAS DES DÉBATS PUBLICS CPDP OU MO**

DÉBATS PUBLICS AVEC CPDP OU CONFIEÉS AU MAÎTRE D'OUVRAGE			
NOM DU PROJET	DATE DE LA DÉCISION D'ORGANISER UN DÉBAT	DATE DE DÉBUT DU DÉBAT	DURÉE DE PRÉPARATION
Développement portuaire de Bastia	05/04/2006	06/03/2007	11 mois
Prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole	04/01/2006	30/08/2006	8 mois
LGV Poitiers-Limoges	07/12/2005	01/09/2006	9 mois
Projet autoroutier de la Francilienne	06/07/2005	08/03/2006	8 mois
Projet de prolongement de l'A12	06/07/2005	03/03/2006	8 mois
Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien	06/07/2005	27/03/2006	9 mois
Extension du tramway des Maréchaux	11/05/2005	30/01/2006	3 mois
Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue	02/03/2005	12/09/2005	6 mois et demi
Ligne THT « Cotentin-Maine »	02/03/2005	24/10/2005	8 mois
Dénivellation et couverture de la RN13	02/02/2005	22/02/2006	1 an et 2 mois
Contournement routier de Nice	05/01/2005	04/11/2005	10 mois
Réacteur type EPR – Flamanville 3	01/12/2004	19/10/2005	10 mois et demi
Contournement de Rouen	03/11/2004	09/06/2005	7 mois
LGV Bordeaux-Toulouse	08/09/2004	08/06/2005	9 mois
Liaison routière entre Grenoble et Sisteron	02/06/2004	07/06/2005	1 an et 1 mois
Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin	05/05/2004	01/09/2004	4 mois
LGV PACA	05/05/2004	21/02/2005	9 mois et demi
Extension des capacités de Fos conteneurs – Fos 2XL	04/02/2004	15/04/2004	2 mois et demi
Liaison routière sécurisée et tram-train à La Réunion	03/12/2003	02/09/2004	9 mois
Aménagement routier de l'itinéraire Caen-Flers (section Boulon-Flers)	08/10/2003	30/04/2004	7 mois
ITER en Provence	02/07/2003	16/01/2006	6 mois et demi
Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique	02/04/2003	29/09/2003	6 mois
Contournement autoroutier de Bordeaux	05/03/2003	02/10/2003	7 mois
Liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express)	08/01/2003	25/08/2003	7 mois et demi
Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne	07/11/2002	21/03/2003	4 mois et demi
<b>Moyenne</b>			<b>8 mois</b>

**TABLEAU | 2 | TEMPS DE PRÉPARATION DU DÉBAT DANS LE CAS DES CONCERTATIONS RECOMMANDÉES**

CONCERTATIONS RECOMMANDÉES			
NOM DU PROJET	DATE DE LA DÉCISION	DATE DE LA CONCERTATION	DURÉE DE PRÉPARATION
Prolongement de la ligne de Tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay	06/12/2006	Pas engagée	X
Aménagement de la RN19 entre Langres et Vesoul est	06/12/2006	Pas engagée	X
Aménagement d'une liaison routière entre A1 et A15	05/04/2006	Pas engagée	X
Mise à 2x2 voies de l'axe routier Bretagne-Anjou	08/09/2004	Pas engagée	X
Réacteur nucléaire de recherche Jules Horowitz	08/09/2004	01/04/2005	7 mois
Canal Seine-Nord Europe	07/07/2004	01/10/2004	3 mois
ELEONOR	10/09/2003	Pas engagée	X
Contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier	04/06/2003	15/06/2003	1/2 mois
Continuité autoroutière au droit d'Arles	04/06/2003	31/07/2005	24 mois
LGV Sud Europe Atlantique	07/05/2003	17/10/2003	5 mois et demi
LGV Bretagne-Pays de la Loire	07/05/2003	01/10/2003	5 mois
Aménagement de routes en Maine-et-Loire	05/03/2003	01/04/2003	1 mois

# Les outils au service de la communication des débats

La communication concerne tout d'abord la publicité des projets dont la CNDP est saisie ainsi que la publicité des décisions se rattachant au débat public lorsque celui-ci est organisé. Les textes légaux et réglementaires imposent aux maîtres d'ouvrage, aux CPDP comme à la CNDP, un certain nombre de démarches. Nous les avons regroupées selon qu'elles s'adressent à la Commission nationale, aux porteurs de projets ou aux deux.

## Les obligations de la CNDP

### Obligations préalables au débat

L'article 6 du décret du 22 octobre 2002 prévoit que « chaque décision d'organisation de débat public [fera] l'objet d'une publication au *Journal officiel de la République française*. »

Dans ce cadre, toutes les décisions portant sur les suites réservées aux saisines (organisation ou non d'un débat public, ou d'une concertation recommandée), sont parues au *Journal officiel de la République française*.

Ce même article prévoit également l'obligation de notification de ces décisions « au maître d'ouvrage, ou à défaut à la personne publique responsable du projet, et, le cas échéant, à l'auteur de la saisine ».

### Obligations à l'issue du débat

L'article 7, alinéa V, du décret du 22 octobre 2002 prévoit au moment de la clôture du débat que : « Le président de la commission particulière élabore le compte-rendu du déroulement du débat, et l'adresse à la Commission nationale du débat public de telle façon que le bilan dressé par le Président de la Commission nationale puisse, ainsi que le compte-rendu, être publié dans le délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat ».

La date de publication du bilan du Président de la CNDP<sup>1</sup> est celle de son envoi au maître d'ouvrage. Si, pour des raisons matérielles, ils n'ont pu être transmis avant l'expiration du délai, c'est la date butoir de ce délai qui doit être prise en compte. Le compte-rendu et le bilan sont mis simultanément en ligne sur le site Internet de la CNDP, ce qui rend publics ces deux documents.

## Les obligations du maître d'ouvrage ou de la personne publique responsable du projet

### Obligations préalables aux décisions de la CNDP

L'article 3 prévoit dans le cas des projets publiés que :

« – Les projets des collectivités territoriales, des groupements de collectivités territoriales ou des établissements publics en dépendant font l'objet d'une délibération [...] »

« – Les projets de l'État, de ses établissements publics et des personnes privées font l'objet d'un avis [...] »

Respectivement l'un ou l'autre « est mentionné en caractères apparents dans au moins un journal national et dans un journal diffusé dans le ou les départements intéressés.

Dans tous les cas, la mention précise les lieux où le public peut consulter le document décrivant les objectifs et les caractéristiques essentielles du projet. » L'article 4 précise que « lorsqu'un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d'aménagement de l'espace » adresse à la Commission nationale une lettre de saisine sur un projet publié conformément à l'article 3, sa demande « est accompagnée de la délibération autorisant la saisine. »

### Obligations à l'issue d'un débat

#### Dans le cas d'un débat confié au maître d'ouvrage

Les textes prévoient à l'article 8 des obligations similaires à celles d'un débat public confié à une CPDP (cf. art. 7 ci-dessus) : « Le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet

établit le compte-rendu du débat et le transmet à la Commission nationale du débat public de telle façon que le bilan dressé par le Président de la Commission nationale puisse, ainsi que le compte-rendu, être publié dans le délai de deux mois à compter de la date de clôture du débat. »

L'article 11 traite du principe et des conditions de la poursuite du projet. C'est une nouveauté importante introduite par les textes de 2002. Il prévoit :

/// que « l'acte par lequel le maître d'ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, après la publication du bilan du débat public, du principe et des conditions de la poursuite du projet fait l'objet d'une publication », et que « la décision prise par l'État ou la délibération d'un établissement public national est publiée au *Journal officiel de la République française* » ;

/// que « la délibération d'une collectivité territoriale, d'un groupement de collectivités territoriales ou d'un établissement public en dépendant est publiée au *Recueil des actes administratifs* mentionné, selon le cas, à l'article R.2121-10, à l'article R.3131-1, à l'article R.4141-1 ou à l'article R.5211-41 du Code général des collectivités territoriales » ;

/// que « la décision prise par les personnes privées fait l'objet d'une mention insérée en caractères apparents dans un journal national et un journal diffusé dans le ou les départements intéressés. »

#### Dans le cas d'une concertation recommandée

L'article 9 prévoit dans le cadre d'une concertation recommandée par la CNDP que le maître d'ouvrage l'informe de « l'objet, [des] modalités, [du] déroulement et [du] calendrier de la concertation ». À l'issue de cette concertation, le maître d'ouvrage en « transmet le compte-rendu à la Commission. »

## Les obligations finales et communes

La destination des documents de synthèse après débat ou concertation recommandée est définie à l'article 12 : « Le compte-rendu et le bilan du débat public, ainsi que le compte-rendu de la concertation prévue à l'article 9 du présent décret, sont mis à disposition du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête par le maître d'ouvrage et joints au dossier d'enquête publique. »

## Les communiqués de presse

À l'occasion de chaque réunion plénière de la Commission nationale, un communiqué des décisions est rédigé et diffusé à l'AFP et à une large sélection de presses nationales, régionales et même locales en fonction de la localisation géographique des saisines. Ces communiqués sont également disponibles sur le site Internet de la CNDP.



1. Comme la date de publication du compte-rendu de la CPDP.



Le compte-rendu et le bilan sont mis simultanément en ligne sur le site Internet de la CNDP, ce qui rend publics ces deux documents.

En quatre ans – et cela a été particulièrement significatif en 2005-2006 compte tenu du nombre et de l'importance des débats –, les CPDP ont développé une réelle expertise en matière de communication. En effet, elles ont aussi bien développé des outils au service de l'information du public que des outils permettant au public de faire valoir son point de vue.

## Les outils de communication développés par les CPDP

### Les outils au service de l'information du public

Dans le domaine de l'information du public, outre l'élément central que constitue le dossier du débat (dans sa version intégrale ou sous forme synthétique), elles ont eu essentiellement recours à trois moyens : le site Internet, les cahiers d'acteurs et le journal du débat.

#### La création d'un site Internet type pour les CPDP

La nécessité d'un site Internet est un impératif moderne auquel chaque CPDP souscrivait. Au regard de la charge financière que représentait cette opération pour chaque CPDP, la Commission nationale décida de faire réaliser un « site type » que les commissions particulières pourraient utiliser.

Dans ce cadre, la Commission nationale prit à son compte la quasi-totalité du coût de la définition du logiciel, ne laissant à financer au maître d'ouvrage que l'hébergement du site (912 € HT par année de fonctionnement), une part minimale du développement (1 000 € HT) et la formation du personnel CPDP ainsi que l'assistance téléphonique (1 300 € HT).

Il revient par contre à la CPDP de mettre en place, et au maître d'ouvrage de financer le contenu initial du site et d'insérer les autres documents en cours de débat. Un CD de sauvegarde du site est réalisé pour archiver à la fin de chaque débat.

Chaque site Internet est donc composé des **six rubriques** suivantes :

- /// « le débat public » : elle comprend la présentation du cadre législatif, de la CNDP, de la CPDP et celle des termes du débat ainsi que le calendrier ;
- /// « les documents du débat » : on y trouve la présentation de chacun d'entre eux, le dossier du maître d'ouvrage, les cahiers d'acteurs, les expertises complémentaires et les autres contributions ou documents ;
- /// « participer au débat » : on peut y découvrir les thèmes et dates des réunions publiques, un système de questions-réponses par thématiques avec possibilité de poser une question, les autres moyens à la disposition du public, un forum et en option un dialogue en direct avec les experts ;
- /// « l'actualité du débat » : y sont présentés le calendrier des réunions, les comptes-rendus des réunions publiques, le journal du débat public (avec possibilité de s'abonner) et les articles de presse ;
- /// « l'espace presse » : il comprend les communiqués de presse, les dossiers de presse, l'espace photos éventuel, les contacts presse ;
- /// enfin les « liens utiles » : ils renvoient vers les acteurs du débat, le site CNDP et les autres débats en cours.

Le système, qui a été amélioré au fil de l'expérience des débats organisés depuis 2004, s'avère tout à fait satisfaisant et efficace : non seulement l'information du public sur les projets est développée mais le recueil de ses opinions et avis est grandement facilité.

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

L'analyse des sites spécifiques de débats publics (voir tableaux pages 114-115) est instructive.

D'une part on peut noter, tant par le nombre de visites que par le nombre de pages consultées, une certaine constance dans la fréquentation de chaque site tout au long des débats. D'autre part, le nombre de visites et de pages consultées est très important. 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...

#### Le journal du débat

La CPDP diffuse en général deux à trois numéros d'un journal du débat (ou lettre du débat). Celui-ci a pour objet d'informer le public sur l'actualité du débat, les réunions à venir ou celles déjà organisées.

Il peut aussi comporter des interviews d'experts ou de personnalités concernées par le débat. Il peut renvoyer à des documents ou à d'autres sources

d'information pour approfondir certaines thématiques abordées dans les réunions publiques. Il peut enfin être l'occasion de faire des mises au point sur le vocabulaire employé, les mots clés ou le langage technique.

On a présenté ici les principaux outils d'information qu'utilisent toutes les CPDP, mais elles peuvent aussi – et le plus souvent – avoir recours au mailing, à la mise en place de stands, de présentoirs, à un système d'affichage, de diffusion itinérante, etc.

### Les outils au service de la participation du public

À côté de ces outils d'information du public, les CPDP ont aussi développé des outils permettant la participation du public : deux outils sont particulièrement utilisés, l'un plus collectif, les réunions, l'autre plus individuel, le système des questions/réponses.

#### Les réunions publiques

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. Les **auditions publiques** permettent à la CNDP et au maître d'ouvrage de bien comprendre les diverses positions des



Pour assurer l'information du public, outre l'élément central que constitue le dossier du débat, les CPDP ont eu essentiellement recours à trois moyens : le site Internet, le journal du débat et les cahiers d'acteurs, qui sont aussi un moyen d'expression privilégié pour leurs auteurs.

TABLEAU | 5 |

VISITES SUR LES SITES DES CPDP

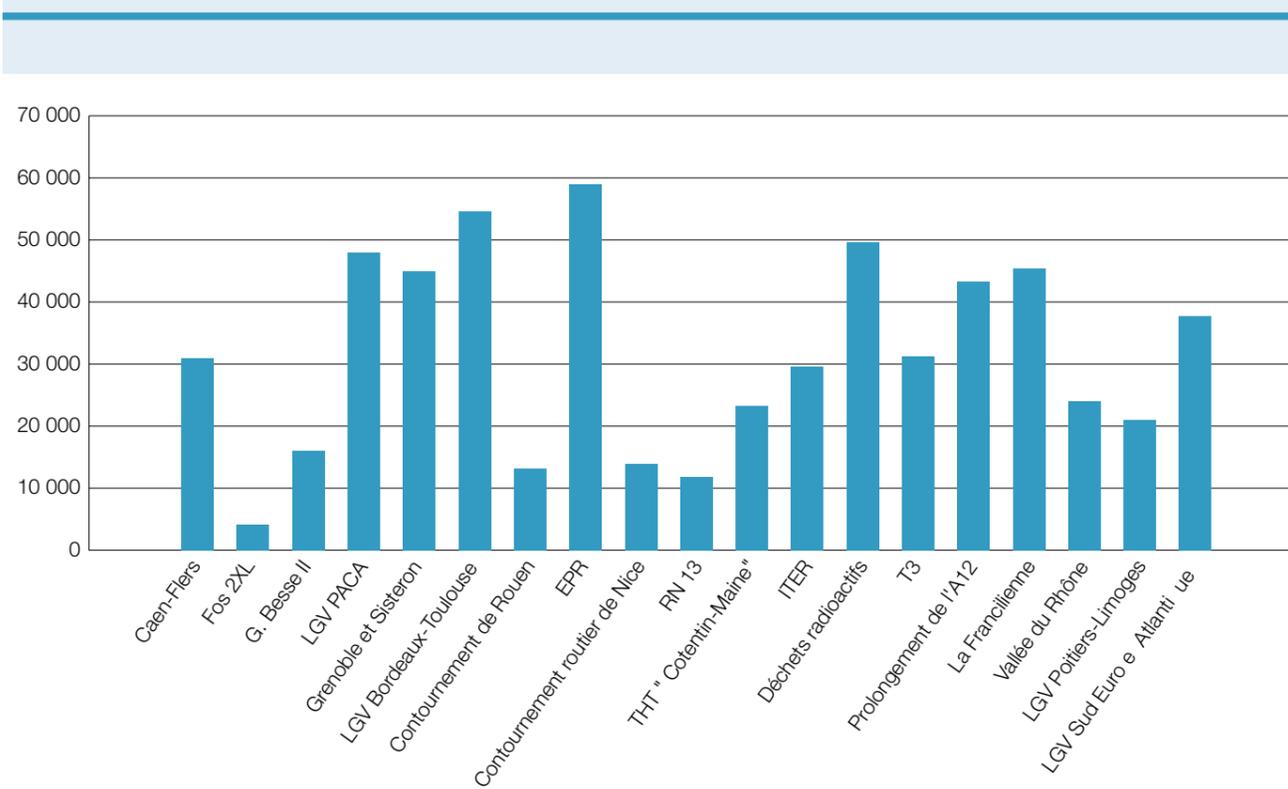


TABLEAU | 6 |

PAGES CONSULTÉES SUR LES SITES DES CPDP

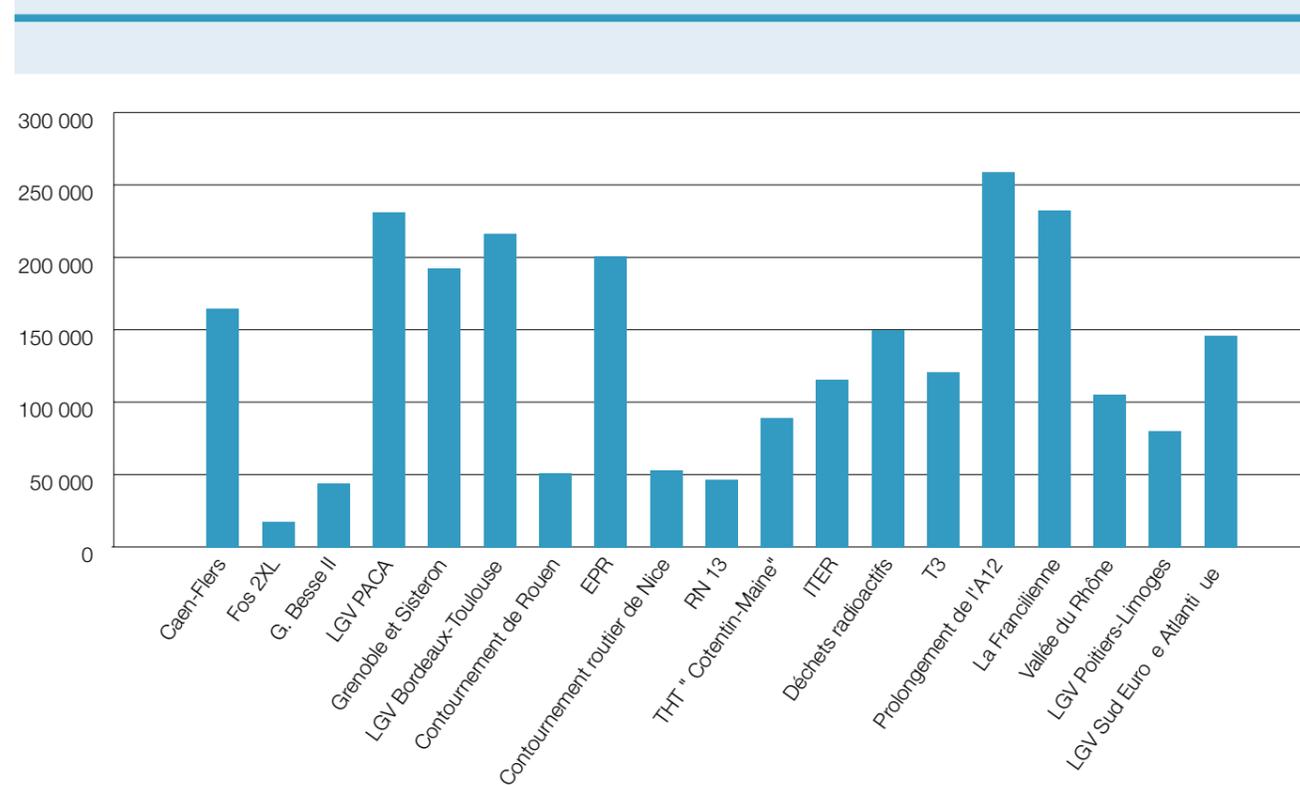


TABLEAU | 3 |

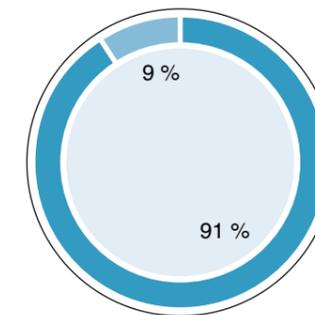
NOMBRE TOTAL DE VISITEURS ET DE PAGES POUR LES SITES DES CPDP<sup>3</sup>

DÉBAT PUBLIC	VISITEURS	PAGES
Aménagement routier de l'itinéraire Caen-Flers (section Boulon-Flers)	31 000	164 300
Extension des capacités de Fos conteneurs – Fos 2XL	4 100	17 200
Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin	16 000	43 700
LGV PACA	48 000	230 500
Liaison routière entre Grenoble et Sisteron	45 000	191 700
LGV Bordeaux-Toulouse	54 600	215 600
Contournement de Rouen	13 200	50 700
Réacteur type EPR – Flamanville 3	59 000	199 800
Contournement routier de Nice	14 000	52 200
Dénivellation et couverture de la RN13	11 800	46 600
Ligne THT « Cotentin-Maine »	23 300	88 100
ITER en Provence	29 600	114 500
Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue	49 600	149 700
Extension du tramway des Maréchaux	31 300	120 300
Projet de prolongement de l'A12	43 300	257 900
Projet autoroutier de la Francilienne	45 400	231 500
Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien	24 000	104 500
LGV Poitiers-Limoges	21 000	79 400
Prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole	37 800	145 400
<b>MOYENNE</b>	<b>31 600</b>	<b>131 800</b>

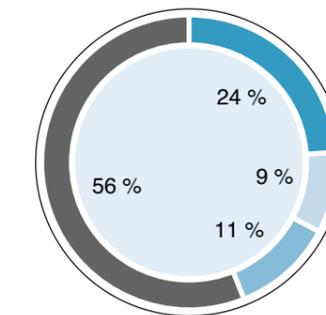
3. Le nombre de visiteurs et de pages visitées s'étend de l'ouverture du site à sa clôture consécutive à la clôture du débat.

ANALYSE DES QUESTIONS-RÉPONSES ÉVOQUÉES DANS LE CADRE DES DÉBATS DEPUIS LA MISE EN PLACE DU SYSTÈME QUESTIONS-RÉPONSES (2003-2007)

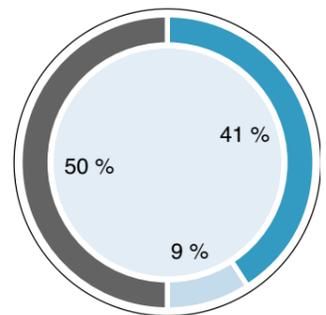
Nature des questions



Principales thématiques concernant le projet



Principales thématiques concernant l'organisation du débat



■ Question portant sur le projet  
■ Question portant sur le débat

■ Impacts sur l'environnement et la santé  
■ Coûts du projet  
■ Alternatives au projet  
■ Caractéristiques du projet

■ Organisation du débat  
■ Objectivité/composition de la CPDP  
■ Utilité et conséquence du débat

acteurs pour structurer le débat et trouver des « interpellateurs » qui participeront aux tables rondes ; elles donnent l'initiative au public et permettent d'établir la distinction entre les experts et le maître d'ouvrage.

Les **réunions publiques de proximité** sont l'occasion de présenter le projet de façon complète et approfondie, au plus près des préoccupations, et offrent l'opportunité au public concerné géographiquement de débattre du projet ; elles facilitent l'expression de toutes les opinions et sont l'occasion d'échanges constructifs.

Enfin les **tables rondes thématiques**, elles aussi publiques, permettent d'aborder de manière progressive et ordonnée les grands thèmes du débat ; elles ont souvent pour objet d'échanger sur les principaux impacts des projets ; elles créent donc un débat approfondi entre les efforts de rationalisation des experts et les sensibilités, les croyances et les attitudes du public.

Pour préparer le débat ou l'enrichir au cours de son déroulement, plusieurs autres types de réunions sont organisés : les réunions de concertation informelle ou conférences d'acteurs qui se tiennent pendant la phase de préparation du débat public et les ateliers, pendant le débat lui-même ; les réunions de concertation informelle ou conférences d'acteurs sur l'organisation du débat permettent de préciser les attentes du public et de faire en sorte qu'aucune question essentielle ne soit oubliée lors du débat.

Les ateliers sont notamment l'occasion pour les relais d'opinion et pour les experts de s'exprimer longuement sur le sujet et donnent l'opportunité à la CPDP et au maître d'ouvrage de bien comprendre les logiques des uns et des autres. Naturellement publics, ils enrichissent le débat en permettant à tous les participants d'élargir leurs connaissances sur un sujet spécifique.

#### Le système des questions/réponses

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. Les « cartes-retour pré-affranchies » (cartes T) permettent par exemple de maximiser les retours et encouragent la participation des « hésitants ».

Outre le secrétaire général, un membre de la CPDP est aussi chargé du suivi des réponses confiées par la CPDP au maître d'ouvrage ou à tout autre expert, et transmises par ses soins à leurs destinataires. L'ensemble de ces courriers fait l'objet d'un traitement aussi rapide que possible et, à la fin du débat, d'un archivage. Le nombre de ces

questions varie d'un débat à l'autre<sup>2</sup>. Il peut aller de quelques centaines à plus de 3 000. La rapidité et la qualité des réponses constituent indéniablement, aux yeux du public, un critère d'efficacité de la commission particulière.

#### Les « cahiers d'acteurs »

Les « cahiers d'acteurs » ont pour objet d'offrir aux acteurs du débat, et en particulier aux acteurs « institutionnels<sup>3</sup> », des moyens d'expression équivalents à ceux du maître d'ouvrage. Ce sont des publications écrites, répondant à un cahier des charges. Les commissions particulières retiennent les contributions les plus significatives pour qu'elles soient éditées, étant entendu que toutes les contributions sont mises en ligne sur le site Internet du débat public et donc accessibles à tous.

Les cahiers d'acteurs sont publiés par les CPDP et soumis à un même graphisme, mais rédigés sous la seule responsabilité de leurs auteurs.

Outre la clarté de présentation, cette harmonisation offre de nombreux avantages, parmi lesquels :

/// la mise à égalité de toutes les opinions exprimées,

/// la mise en perspective rapide et efficace des différents points de vue,

/// la possibilité donnée aux acteurs de diffuser leurs arguments.

# Les moyens financiers

Le Code de l'environnement précise dans son article 121-9 paragraphe III 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 page 118 les récapitule pour quelques débats.

On constate que le débat le moins coûteux a entraîné 300 000 euros de charges, le plus coûteux 2 473 000 euros. Sur 21 débats analysés, 8 seulement 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.

Les dépenses d'organisation matérielle du débat sont de différentes natures et répondent aux besoins suivants :

**Besoins en personnel** : il s'agit en premier lieu du recrutement d'un secrétaire général, pivot du fonctionnement de la commission, et d'un secrétariat recruté spécifiquement pour le temps de la préparation et du déroulement du débat.

**Besoins en locaux** : ces locaux doivent être indépendants des sites administratifs et *a fortiori* des locaux du maître d'ouvrage ; ils doivent comporter les équipements et moyens de fonctionnement matériels de la commission (téléphone, informatique, photocopieur...).

**Besoins liés à la création du site Web** : la Commission nationale a fait réaliser un site Internet reproductible au bénéfice des commissions particulières du débat public afin d'éviter la charge de reconstruire un site à chaque débat et donc d'alléger le coût des débats. Les éléments de coût qui demeurent à la charge du maître d'ouvrage sont très modestes ; s'y ajoutent l'alimentation initiale du site, l'insertion des contenus en cours de débat, qui ne nécessite pas de connaissances informatiques particulières, et la réalisation d'un CD de sauvegarde du contenu du site pour archivage à la CNDP à l'issue du débat.

**Besoins en logistique** : il s'agit d'une part de l'organisation matérielle des réunions publiques (régisseur), d'autre part de la conception, de l'impression et de la diffusion des documents du débat ; ceci requiert la mise à disposition des fichiers d'acteurs et de partenaires potentiels du débat dont le maître d'ouvrage disposerait.

**Besoins en conseils** : conseil stratégique, conseil en matière de communication, conseil pour les relations avec la presse. Tous ces conseils peuvent faire l'objet de propositions conjointes ou distinctes.

Exemples de cahiers d'acteurs.



2. Cf. diagramme page 115.  
3. On entend par là les associations, les collectifs d'associations ou d'élus, les organismes consulaires, les organismes politiques, etc.

TABLEAU | 4 |

## COÛT DES DÉBATS – DÉBATS MO ET DÉBATS CPDP

NOM DU PROJET	DÉPENSES ENGAGÉES PAR LA CPDP ET PAYÉES PAR LE MO (A)	DÉPENSES ENGAGÉES ET PAYÉES PAR LA CNDP (B)	TOTAL (A) ET (B)
Prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole	2 200 000	121 000	2 321 000
LGV Poitiers-Limoges	891 000	18 000	909 000
Projet autoroutier de la Francilienne	1 870 000	30 000	1 903 000
Projet de prolongement de l'A12	959 000	57 000	1 016 000
Problématique des transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien	2 369 000	68 000	2 437 000
Extension du tramway des Maréchaux	936 000	35 000	971 000
Gestion des déchets radioactifs de haute activité et de moyenne activité à vie longue	2 464 000	43 000	2 507 000
Ligne THT « Cotentin-Maine »	1 161 000	111 000	1 272 000
Dénivellation et couverture de la RN13	996 000	32 000	1 028 000
Contournement routier de Nice	916 000	53 000	969 000
Réacteur type EPR – Flamanville 3	2 473 000	110 000	2 583 000
Contournement de Rouen	563 000	37 000	600 000
LGV Bordeaux-Toulouse	1 200 000	64 000	1 264 000
Liaison routière entre Grenoble et Sisteron	929 000	79 000	1 008 000
LGV PACA	1 800 000	122 000	1 922 000
Extension des capacités de Fos conteneurs – Fos 2XL	300 000	20 000	320 000
ITER en Provence	771 000	85 000	856 000
Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique	727 000	65 000	792 000
Contournement autoroutier de Bordeaux	900 000	35 000	935 000
Liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express)	1 430 000	46 000	1 476 000
Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne	1 203 000	58 000	1 261 000
Ligne électrique à très haute tension de Lyon à Chambéry	621 000	37 000	658 000
Aéroport à Nantes – Notre-Dame-des-Landes	870 000	89 000	959 000
Réservoir de Charlas (Haute-Garonne)	569 000	41 000	610 000
<b>Moyenne arrondie</b>	<b>1 210 000</b>	<b>60 000</b>	<b>1 270 000</b>



# 7

## Après le débat public

La décision qui suit le débat public doit être très précisément motivée pour jouer pleinement son rôle : c'est ainsi que le public aura la preuve qu'il a bien été entendu et que ses arguments ont été analysés par le maître d'ouvrage. La Commission nationale suit également les projets dont elle a été saisie après la décision du maître d'ouvrage.

p. 122 – Les décisions du maître d'ouvrage p. 124 – Le suivi des projets après le débat public

# Les décisions du maître d'ouvrage

Dans les trois mois qui suivent la publication du compte-rendu du président de la CPDP et du bilan du Président de la CNDP, le maître d'ouvrage ou la personne publique en charge du projet doit rendre publique sa décision quant au principe et aux conditions de la poursuite du projet, ce qui est une des dispositions nouvelles du Code de l'environnement introduite par la loi de 2002. Il doit dire s'il maintient ou non le projet, s'il le modifie ou s'il le suspend.

Le sens et le contenu de cette décision sont tout naturellement, pour le public, un moyen de mesurer l'efficacité du débat public. En effet, pour beaucoup, si le projet a été modifié, abandonné ou suspendu, il en sera déduit que le débat a été efficace. Parfois, il arrive aussi que plusieurs solutions soient soumises à débat ou même qu'une solution soit proposée ou dégagee en cours de débat, et l'on reconnaît alors tout autant le rôle essentiel qu'il aura joué dans l'évolution du projet.

Il est intéressant de constater que sur 27 débats recensés dans le tableau de la page suivante, moins du tiers d'entre eux ont donné lieu à une décision retenant la poursuite du projet « tel quel », et qu'il existe une très grande diversité dans les décisions adoptées par les maîtres d'ouvrage en fonction de l'importance des échanges et des réflexions qui se sont déroulés pendant le débat.

En effet, sur ces 27 décisions des maîtres d'ouvrage :

/// 7 ont décidé de poursuivre le projet tel quel,

/// 11 ont retenu une des options mises au débat,

/// 2 ont choisi d'opter pour une nouvelle option élaborée en cours de débat,

/// 2 ont décidé la modification du tracé initial,

/// 5 ont retenu la modification du projet,

/// 1 a décidé la suspension du projet,

/// 1 a décidé l'abandon du projet.

Nous avons commenté chaque année, dans le rapport d'activité, le sens des décisions adoptées par les maîtres d'ouvrage, mais leur formulation n'est pas moins importante au regard de la crédibilité du débat.

Sur ce point, plusieurs évolutions, demandées par la CNDP, ont été progressivement prises en compte.

## La motivation de la décision par les maîtres d'ouvrage

Même si la loi ne le dit pas expressément, il est opportun – et conforme aux dispositions de la Convention d'Aarhus (article 6, §8) – que le maître d'ouvrage explicite, au regard des positions et des arguments exprimés dans le cadre du débat public, les raisons qui le conduisent à prendre telle ou telle décision. Cette nécessité a été exprimée dès le retour d'expérience organisé par la CNDP à la Maison de la chimie en juin 2004. Elle a fait l'objet d'une demande expresse de la CNDP et on peut observer une très nette évolution dans les décisions des maîtres d'ouvrage, à tel point que l'on peut dire que cette exigence est désormais acceptée comme pratique courante.

Les décisions des maîtres d'ouvrage sont devenues de plus en plus détaillées et rappellent de façon de plus en plus précise les raisons qui les ont conduits à opter pour telle ou telle solution.

Mais surtout on y trouve désormais presque toujours un rappel des objectifs du projet, une série de points que devront préciser les études d'avant-projet sommaire et l'engagement de la mise en place d'un dispositif d'information et d'échange jusqu'à la réalisation des travaux.

On constate désormais dans ces décisions la prise en compte de tous les problèmes soulevés à l'intérieur de la problématique que le débat a lui-même dessinée. On pourrait même parler maintenant de décision du maître d'ouvrage en fonction des « conséquences » qu'il tire du débat. Les deux débats sur des options générales illustrent parfaitement cette évolution en introduisant directement dans la décision le souci de suivre l'application des « conséquences » du débat au travers d'un dispositif spécifique post-débat.

Dans l'un des débats, celui relatif aux déchets nucléaires, cet agencement nommé « gouvernance de l'après-débat » a même été un des éléments essentiels du débat.



**Il est intéressant de noter que sur 27 débats ici recensés, moins du tiers d'entre eux ont donné lieu à une décision retenant la poursuite du projet « tel quel ».**

« 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. »  
« 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. »

## Le suivi des projets après le débat public

• Ces deux dispositions du Code de l'environnement ne définissent pas de façon très claire le rôle que peut avoir la Commission nationale du débat public en matière de suivi des projets : ils n'ont pas le même degré de précision, ils ne concernent pas la même période (phase d'élaboration du projet d'une part, phase de réalisation de l'autre), ils ne visent pas le même objectif : la participation du public dans le premier cas, l'information du public dans le second.

Pour autant, la Commission nationale du débat public a toujours considéré qu'elle devait assurer le suivi des projets dont elle a été saisie. Cela correspond à une attente fréquemment exprimée par le public : celui-ci souhaite qu'après la phase intense d'échanges que constitue le débat public, le dialogue ne soit pas totalement interrompu.

La Commission nationale du débat public s'attache donc à suivre d'une façon souple, et sachant s'adapter à la diversité des cas, les dossiers dont elle a été saisie :

/// information périodique par le maître d'ouvrage sur les étapes suivantes ;

/// suivi par les membres de la CNDP : le Président ou les vice-présidents ou les membres de la Commission nationale s'intéressent à certains dossiers, notamment lorsqu'ils ont été présidents de commission particulière du débat public ;

/// recueil des difficultés signalées par des personnes ou des associations ;

/// l'exemple le plus formalisé : pour la LGV PACA, Réseau ferré de France a élaboré une « Charte de la concertation avec les acteurs et d'information du public » et a demandé à la CNDP de désigner une personnalité qui serait le garant de son application.

• Malgré les exemples concrets de « suivi post-débat », il faut observer que dans un peu moins de la moitié des débats, la CNDP n'a pas été mise en condition d'exercer ce rôle.

Certes, l'implication de la Commission nationale dans le suivi de l'après-débat ne doit pas conduire à l'allongement de fait du débat lui-même, mais la CNDP doit poursuivre sa réflexion sur la manière dont elle suit « l'après-débat ».

• Le petit nombre de débats dont le projet est concrètement réalisé ne permet pas de se faire une opinion définitive sur l'importance et la qualité de la concertation postérieure au débat public jusqu'à la réception des travaux. Néanmoins, un examen attentif du seul projet mis en service après débat public, Port 2000, montre que les observations faites lors du débat, et la poursuite du dialogue entre le public et le maître d'ouvrage après sa clôture, ont permis une réalisation du projet dans des conditions globalement satisfaisantes.



La Commission nationale du débat public a toujours considéré qu'elle devait assurer le suivi des projets dont elle a été saisie.



PROJETS	DATE DU DÉBAT	DATE DE DÉCISION MO	TEL QUEL	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
Projet de LGV Poitiers-Limoges	01/09/2006 au 18/02/2006	08/03/2007		X		X			
Projet de prolongement de la LGV Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole	30/08/2006 au 29/12/2006	08/03/2007		X		X			
Projet autoroutier de la Francilienne	08/03/2006 au 08/07/2006	24/10/2006		X					
Prolongement de l'A12	03/03/2006 au 17/06/2006	24/10/2006		X					
Dénivellation et couverture de la RN13	22/02/2006 au 30/05/2006	09/10/2006							
Extension du tramway des Maréchaux	30/01/2006 au 15/05/2006	20/09/2006		X					
ITER en Provence	16/01/2006 au 06/05/2006	14/09/2006	X						
Contournement routier de Nice	04/11/2005 au 28/02/2006	20/07/2006					X		
Ligne THT « Cotentin-Maine »	24/10/2005 au 23/02/2006	19/05/2006	X						
Réacteur type EPR – Flamanville 3	19/10/2005 au 18/02/2006	04/05/2006	X						
Contournement est de Rouen	09/06/2005 au 07/07/2005 et du 05/09/2005 au 09/11/2005	02/03/2006				X			
LGV Bordeaux-Toulouse	08/06/2005 au 14/07/2005 et du 01/09/2005 au 25/11/2005	13/04/2006		X					
Liaison routière entre Grenoble et Sisteron	07/06/2005 au 26/07/2005 et du 23/08/2005 au 20/10/2005	16/03/2006	X						
LGV PACA	21/02/2005 au 08/07/2005	06/12/2005		X					
Liaison routière sécurisée à La Réunion	02/09/2004 au 19/11/2004	11/04/2005			X				
Tram-train à La Réunion	02/09/2004 au 19/11/2005	30/03/2005			X				
Aménagement routier de l'itinéraire Caen-Flers	30/04/2004 au 02/07/2004	24/09/2004 22/11/2005				X			
Renouvellement de l'usine d'enrichissement d'uranium Georges Besse à Tricastin	01/09/2004 au 22/10/2004	21/02/2005	X						
Extension des capacités de Fos conteneurs – Fos 2XL	14/04/2004 au 26/06/2004	24/09/2004	X						
Liaison autoroutière Amiens-Lille-Belgique	29/09/2003 au 20/01/2004	17/06/2004		X					
Contournement autoroutier de Bordeaux	02/10/2003 au 15/01/2004	14/05/2004		X					
Aéroport de Nantes – Notre-Dame-des-Landes	15/12/2002 au 28/05/2003	09/10/2003		X					
Liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle (CDG Express)	25/08/2003 au 15/12/2003	13/05/2004					X		
Réservoir de Charlax (Haute-Garonne)	08/09/2003 au 19/12/2003	23/06/2004						X	
Ligne électrique THT Lyon-Chambéry	25/11/2002 au 25/03/2003	27/06/2003		X					
Renforcement des échanges électriques entre la France et l'Espagne	21/03/2003 au 14/07/2003	2/10/2003							X
Ligne THT pour le renforcement de l'alimentation électrique du Lot (Quercy blanc)	04/10/2002 au 15/12/2002	25/03/2003					X		
<b>TOTAL</b>			<b>7</b>	<b>9</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>1</b>



# 8

## La jurisprudence du Conseil d'État

Les décisions de la Commission nationale du débat public ont fait l'objet de 17 recours sur 8 projets depuis 1999, c'est-à-dire depuis la création de la CNDP. Il a paru intéressant, en effet, pour ce qui est de la jurisprudence des juridictions administratives, de remonter avant l'installation de la nouvelle CNDP en 2002, car les décisions rendues précisent et explicitent d'une façon qui reste valable les règles relatives au débat public et à son organisation. Le Conseil d'État a souvent joint dans ses décisions plusieurs recours ayant le même objet, ce qui a conduit à 11 décisions auxquelles s'ajoute une décision du tribunal administratif

de Marseille. Ainsi, sur les 57 saisines examinées par la CNDP depuis 2002 et celles examinées préalablement à cette date, seuls 8 dossiers ont fait l'objet d'un recours.

p. 130 – Apport des décisions des juridictions administratives  
p. 134 – Tableaux jurisprudence

# Apport des décisions des juridictions administratives

On peut dégager huit points qui ont été éclaircis ou confirmés par les décisions du Conseil d'État. On peut constater que dans tous les cas le Conseil d'État a validé les décisions de la Commission nationale, à l'exception de la décision relative au refus d'ouvrir un débat public sur la liaison routière à grand gabarit Toulouse-Langon en mai 2001. On peut également constater qu'à lui seul le projet d'autoroute A32 a fait l'objet de 6 recours sur les 17 soit plus du tiers. Par ailleurs cinq recours ont été déposés contre des décisions ministérielles consécutives à un débat public, deux contre des DUP, en arguant en particulier du motif qu'un débat public aurait dû avoir lieu, et un contre le décret d'organisation du débat public du 22 octobre 2002. Ces trois derniers ont été soit rejetés, soit estimés irrecevables. Sur les cinq recours évoqués ci-dessus contre les décisions ministérielles, un a été rejeté, un autre a conduit à l'annulation de la décision par le tribunal administratif de Bordeaux, un est pendant devant le tribunal de Paris, et deux devant le Conseil d'État, qui devraient vraisemblablement être transférés devant la juridiction de première instance compétente.

## I 1 | Sur les décisions de la Commission pouvant faire l'objet d'un recours

### La décision d'organiser ou de ne pas organiser un débat public est susceptible de recours.

La décision du Conseil d'État du 17 mai 2002 revêt une grande importance du point de vue du contentieux des décisions de la CNDP. En effet, annulant une décision par laquelle la Commission avait rejeté une demande tendant à ce que soit organisé un débat public, le Conseil d'État affirme explicitement que « la décision attaquée de la Commission nationale du débat public n'a pas le caractère de mesure préparatoire des décisions prises par les autorités administratives compétentes pour la réalisation des projets et constitue une décision faisant grief susceptible d'être déférée au juge de l'excès de pouvoir » (CE, 17 mai 2002, Association France Nature Environnement). Le Conseil d'État affirme donc que les décisions par lesquelles la CNDP décide ou non d'organiser un débat public sont susceptibles de recours devant le Conseil d'État. Cette décision a été réaffirmée moins d'un mois plus tard par la décision du Conseil d'État du 14 juin 2002 sur le Projet A32.

### Les mesures adoptées par la CNDP ou les CPDP pour déterminer les modalités de déroulement du débat ne sont pas susceptibles de recours.

Exemples :

#### • Refus de donner suite à une demande d'expertise complémentaire et la réponse de principe du Conseil d'État :

Par un recours enregistré le 9 décembre 1999, une association contestait une décision de la CNDP par laquelle elle avait refusé de donner suite à une demande d'expertise complémentaire. Le Conseil d'État a profité de ce recours pour apporter une réponse générale de principe en affirmant que : « si les décisions par lesquelles la Commission nationale du débat public décide ou refuse d'organiser un débat public ont le caractère de décisions faisant grief, les mesures que cette Commission ou la commission particulière qu'elle a chargée de l'organisation d'un débat public arrête ensuite pour déterminer les modalités de déroulement d'un tel débat, ne constituent pas des décisions susceptibles d'être déférées au juge de l'excès de pouvoir » (CE, 14 juin 2002, Association pour garantir l'intégrité rurale restante).

#### • Rejet d'une demande de report ou d'interruption du débat et réaffirmation du principe :

Dans une autre décision, le Conseil d'État a réaffirmé le principe précédemment évoqué, à propos d'une demande d'interruption et de report du débat : « les

différentes décisions que la Commission peut être appelée à prendre après qu'elle a décidé d'ouvrir un débat public et qui peuvent notamment porter sur ses modalités, le calendrier et les conditions de son déroulement ne constituent pas des décisions faisant grief ; qu'il en va en particulier ainsi du refus de la commission d'interrompre le débat ou de le reporter à une date ultérieure » (CE, 5 avril 2004, Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA)).

## I 2 | Sur la saisine de la CNDP

Dans un de ses jugements ne concernant pas directement une décision de la CNDP, le Conseil d'État a précisé que la CNDP n'avait aucune capacité d'auto-saisine (décision du CE, 13 décembre 2002, « Association pour la sauvegarde de l'environnement et la promotion de Saint-Léger-en-Bray »). Cette décision adoptée sous l'empire de la loi antérieure à celle du 22 février 2002 a été confirmée dans le cadre des nouveaux textes (cf. infra 3°).

Dans un de ses jugements ne concernant pas directement une décision de la CNDP, le Conseil d'État a précisé que la CNDP n'avait aucune capacité d'auto-saisine.



### I 3 | Sur le délai pour saisir la Commission d'un projet faisant l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP

Le Conseil d'État a précisé que ni le Code de l'environnement ni le décret du 22 octobre 2002 ne fixent de date limite autre que celle de la mise à enquête publique pour la saisine de la Commission concernant les projets relevant du I de l'article L.121-8 du Code de l'environnement, c'est-à-dire pour les projets faisant l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP (« Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxance » du 20 avril 2005).

### I 4 | Sur la composition de la Commission

La décision du 24 mai 2006 est venue apporter un éclairage attendu sur l'interprétation de l'article L.121-5 du Code de l'environnement, selon lequel : « les membres de la Commission nationale et des commissions particulières intéressés à une opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions ne peuvent participer à un débat ou à une procédure de concertation se rapportant à cette opération ».

Suite à la mise en cause de la régularité de la composition de la Commission relativement à la décision de ne pas organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A32, le Conseil d'État a jugé que : « les dispositions de l'article L.121-5, relatives aux seuls débats ou concertations organisés par la Commission nationale du débat public, ne sont pas applicables à la décision par laquelle la Commission estime qu'il n'y a pas lieu d'organiser un tel débat » (CE, 24 mai 2006, Monsieur Jean-Louis B. et Madame Marie-Jo Z.).

### I 5 | Sur les éléments à partir desquels la CNDP se prononce sur les projets dont elle est saisie

#### Sur les circonstances de droit ou de fait à prendre en compte

La CNDP doit statuer sur les demandes d'organisation de débat public au vu des circonstances de droit et de fait existant à la date où elle doit prendre sa décision et cela même dans le cas où elle serait amenée à statuer à nouveau sur une saisine antérieure à la suite de l'annulation de sa décision précédente (CE, 2 juin 2003, Association Bouconne-Val de Save).

#### Sur le dossier de saisine

Le Conseil d'État a réaffirmé à plusieurs occasions que, pour décider l'organisation ou non d'un débat, la Commission nationale ne devait s'appuyer que sur les éléments figurant dans le dossier de saisine.

### Le dossier de saisine et l'évaluation du coût des projets

Le Conseil d'État a rappelé qu'il appartient à la Commission nationale d'apprécier le coût de ce projet tel qu'il peut être raisonnablement estimé sur le fondement du dossier prévu par le I de l'article L.121-8 du Code de l'environnement et qui est fourni par la personne publique responsable du projet (décisions « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005).

### Le dossier de saisine et l'appartenance du projet en cause à un projet plus vaste

Le Conseil d'État a indiqué qu'à partir du moment où ce programme constitue un projet distinct, conduit par une personne publique différente, la Commission nationale qui ne dispose, en vertu de la loi et du décret du 22 octobre 2002, d'aucun pouvoir d'auto-saisine ni d'élargissement de l'objet d'une saisine, doit limiter son appréciation au projet figurant dans le dossier de saisine (décision « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005).

### Le dossier de saisine et l'évolution du projet initial

Dans le cas de la mise en œuvre de l'article L.121-12 du Code de l'environnement, c'est-à-dire de la relance de la concertation sur un projet ayant déjà fait l'objet d'un débat public, le changement de circonstance de fait résultant de la modification du projet initial doit apparaître de manière explicite dans le dossier de saisine (CE, 24 mai 2006, Monsieur Jean-Louis B. et Madame Marie-Jo Z.).

### I 6 | Sur les changements de circonstances de droit ou de fait pouvant permettre de relancer la concertation avec le public sur un projet ayant déjà fait l'objet d'un débat

Le projet de l'A32, qui avait donné lieu à l'organisation d'un débat public sous l'empire de la loi de 1995, a fait l'objet de la première mise en œuvre de l'article L.121-12 du Code de l'environnement issu de la loi du 27 février 2002 selon lequel : « en ce qui concerne les projets relevant de l'article L. 121-8<sup>1</sup>, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expi-

ration du délai imparti au Président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates ; 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 ».

Le recours contestant le refus d'organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A32 invoquait les changements de circonstances de droit et de fait intervenus depuis le débat de 1999, notamment par le vote de la loi du 27 février 2002 et le changement de contexte politique local, c'est-à-dire l'intervention des élections. Le Conseil d'État a jugé que ces événements ne pouvaient être interprétés « comme des circonstances nouvelles justifiant le projet au sens des dispositions de l'article L.121-12 précitées » (CE, 24 mai 2006, Monsieur Jean-Louis B. et Madame Marie-Jo Z.).

### I 7 | Sur l'interprétation des termes « bâtiments et infrastructures » figurant dans l'annexe du décret d'octobre 2002

S'agissant des projets d'équipements, en particulier « industriels », qui font l'objet d'une saisine de la Commission nationale, le Conseil d'État a indiqué que pour l'appréciation des seuils de saisine fixés par l'annexe au décret du 22 octobre 2002, le coût des « bâtiments et infrastructures » était d'application

stricte ; ceci excluant par exemple du coût de l'installation justifiant la saisine de la CNDP, les équipements dont serait dotée une unité de traitement thermique des déchets (décisions « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005).

### I 8 | Sur les dispositions de la convention d'Aarhus

Le Conseil d'État a précisé pour les articles 6 (paragraphe 1, 2, 3 et 4) et 8 de la convention que leurs dispositions créent seulement des obligations entre les États parties à la convention et ne produisent pas d'effets directs dans l'ordre juridique interne (décisions « Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxance » du 20 avril 2005, « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » et « Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes » du 28 décembre 2005).

Le Conseil d'État a aussi précisé que les dispositions de l'article 6 paragraphes 2 et 3 de la Convention d'Aarhus n'impliquent pas, par elles-mêmes, l'organisation d'un débat public au sens des articles L.121-1 et suivants du Code de l'environnement (décisions « Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence » du 28 décembre 2005).

**Le Conseil d'État a réaffirmé que, pour décider ou non d'un débat, la CNDP ne devait s'appuyer que sur les éléments figurant dans le dossier de saisine.**

1. C'est-à-dire les projets faisant l'objet d'une saisine obligatoire de la CNDP.



ARRÊT	ENREGISTREMENT	NATURE DE LA REQUÊTE	DATE	DÉCISION
<b>RECOURS CONTRE DES DÉCRETS OU DES ARRÊTÉS OU DÉCISIONS MINISTÉRIELLES</b>				
Association pour la sauvegarde de l'environnement et la promotion de Saint-Léger-en-Bray, Association contre l'implantation de la décharge et pour la protection de l'environnement, Association de sauvegarde de l'environnement de la commune d'Allonne, et association « Frocourt bien-être »	17 janvier 2001	Demande d'annulation du décret du 17 novembre 2000 déclarant d'utilité publique les travaux d'aménagement à deux voies dénivelées de la déviation de Beauvais par la route nationale 31, entre Saint-Paul et la déviation de Laversines, portant mise en compatibilité du plan d'occupation des sols des communes concernées et conférant le caractère de route express à la voie à créer.	13 déc. 2002	Rejet des requêtes
Association Bouconne-Val de Sarve, association Non au passage de l'axe routier à grand gabarit, association Mondonville tranquille	2 août 2002 et 26 août 2002	Demande d'annulation de l'arrêté interministériel du 30 mai 2002 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse, du port de Langon sur la Garonne (département de la Gironde) à la route départementale 902 sur la commune de Beauzelle (département de la Haute-Garonne), et concernant l'aménagement d'une zone portuaire de débarquement, l'adaptation de routes existantes, l'aménagement de traversées d'agglomérations, la création de déviations autour des agglomérations de Losse, Estampon, Eauze, L'Isle-Jourdain, Mondonville et Cornebarrieu, ainsi que la création de voies dédiées aux transports exceptionnels, portant mise en compatibilité du plan d'occupation des sols des communes concernées.	2 juin 2003	Rejet des requêtes
Mlle X et M. Y	19 décembre 2002	Demande d'annulation pour excès de pouvoir du décret du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.	30 juil. 2003	Pas recevable
Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes	4 mai 2004	Demande d'annulation de l'arrêté du ministre de l'Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer du 9 octobre 2003 relatif au principe et aux conditions de la poursuite du projet d'aéroport pour le Grand Ouest sur le site de Notre-Dame-des-Landes.	28 déc. 2005	Rejet de la requête
Association Aquitaine alternatives	4 août 2004	Demande d'annulation de la décision du 14 mai 2004 du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer, consécutive au débat public relatif au projet de contournement autoroutier de Bordeaux.	28 déc. 2005 1 <sup>er</sup> mars 2007	Transmission de la requête au TA de Bordeaux Annulation de la décision par le TA
M. Olivier Lesage Association SHO/TGV	18 avril 2006 25 mai 2006	Demande d'annulation de la décision du 6 décembre 2005 du maître d'ouvrage RFF, affirmant le principe de la construction de la LGV PACA.		CE en cours d'examen TA de Paris en cours d'examen
Divers particuliers	22 décembre 2006	Demande d'annulation de la décision du 26 octobre 2006 du ministre de l'Équipement, des Transports, de l'Aménagement du territoire, du Tourisme et de la Mer sur le projet de prolongement de l'autoroute A104 entre Méry-sur-Oise (Val-d'Oise) et Poissy-Orgeval (Yvelines).		En cours d'examen

ARRÊT	ENREGISTREMENT	NATURE DE LA REQUÊTE	DATE	DÉCISION
<b>RECOURS CONTRE DES DÉCISIONS DE LA CNDP</b>				
Association pour garantir l'intégrité rurale restante	9 déc. 1999	Demande d'annulation de la décision du 22 juin 1999 par laquelle la Commission nationale du débat public a refusé de donner suite à sa demande d'expertise complémentaire relative au débat public organisé sur le projet d'autoroute A32.	14 juin 2002	Rejet de la requête
Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA)	7 févr. 2000	Demande d'annulation de la décision de la Commission nationale du débat public du 22 juin 1999 refusant d'organiser un débat public sur le projet d'extension de l'aéroport de Lyon-Satolas.	8 oct. 2001	Rejet des requêtes
AFFAIRE JOINTE : Association contre les nuisances de l'aéroport de Lyon-Satolas (ACENAS)	9 févr. 2000			
Association France Nature Environnement	17 juil. 2001	Demande d'annulation de la décision du 14 mai 2001 par laquelle la Commission nationale du débat public a rejeté sa demande tendant à ce que soit organisé un débat public sur le projet de transport des éléments d'assemblage de l'Airbus gros porteur dit A380 et la mise en très grand gabarit d'une liaison entre le port de Bordeaux et Toulouse.	17 mai 2002	Annulation de la décision de la CNDP
Association citoyenne intercommunale des populations concernées par le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes (ACIPA)	28 mai 2003	Demande d'annulation pour excès de pouvoir de la décision par laquelle le Président de la CNDP a rejeté implicitement son recours gracieux du 4 novembre 2002 demandant le report du débat public sur le projet d'aéroport de Notre-Dame-des-Landes.	5 avr. 2004	Rejet des requêtes
AFFAIRE JOINTE : Union française contre les nuisances des aéronefs (UFCNA)	7 mai 2003			
Collectif contre les nuisances du TGV de Chasseneuil-du-Poitou et Migné-Auxances	29 juil. 2003	Demande d'annulation de la décision du 7 mai 2003 par laquelle la Commission nationale du débat public a décidé de ne pas organiser de débat public sur le projet de ligne ferroviaire à grande vitesse Sud Europe Atlantique.	20 avr. 2005	Rejet des requêtes
AFFAIRE JOINTE : Association Linars-Nouère-Charente	11 sept. 2003			
Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence	1 <sup>er</sup> févr. 2005	Demande d'annulation de la décision du 1 <sup>er</sup> décembre 2004 par laquelle la Commission nationale du débat public a refusé d'organiser un débat public sur le projet de centre de traitement de déchets de la communauté urbaine de Marseille-Provence-Métropole.	28 déc. 2005	Rejet de la requête
Syndicat d'agglomération nouvelle Ouest-Provence	21 févr. 2005	RÉFÉRÉ : demande de suspension de la décision du 1 <sup>er</sup> décembre 2004, confirmée par celle du 5 janvier 2005, par laquelle la Commission nationale du débat public a refusé d'organiser un débat public relatif au projet de création d'une unité de traitement des déchets ménagers par la communauté urbaine Marseille-Provence-Métropole (CUMPM).		Rejet de la requête
Jean-Louis Masson / Marie-Jo Zimmerman	19 sept. 2005	Demande d'annulation de la décision de la Commission nationale du 7 septembre 2005 par laquelle elle a refusé d'organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A32.	17 mars 2005	Rejet de la requête
AFFAIRE JOINTE : Association du Toulousain pour la préservation du cadre de vie	10 oct. 2005	Demande d'annulation de la décision de la Commission nationale du 7 septembre 2005 par laquelle elle a refusé d'organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A32.	24 mai 2006	Rejet de la requête
Monsieur et Madame Baratelli	4 nov. 2005	Demande d'annulation de la décision de la Commission nationale du 7 septembre 2005 par laquelle elle a refusé d'organiser un nouveau débat public sur le projet de l'A32.	24 janv. 2007	Rejet de la requête
Jean-Louis Masson et Marie-Jo Zimmerman	13 févr. 2006	RÉFÉRÉ : demande de suspension de la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public (CNDP) a décidé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32.	10 mars 2006	Rejet des requêtes
AFFAIRE JOINTE : Association du Toulousain pour la préservation du cadre de vie	27 févr. 2006			
Réseau « Sortir du nucléaire »	3 mai 2006	RÉFÉRÉ : demande de constater que le débat public organisé par la commission particulière du débat public sur le projet ITER n'a pas porté sur l'opportunité du projet.	4 mai 2006	Rejet de la requête



# 9

## Le rôle pédagogique et méthodologique de la CNDP

Après la mise en œuvre en 2003 d'un plan de communication global, dont l'objectif était la diffusion large et éclairée de la « culture du débat public » propre à la CNDP, tout en améliorant la lisibilité et la reconnaissance de son activité, on peut considérer que cette démarche a été positive et que la reconnaissance par le grand public comme par les publics plus spécialisés s'est améliorée. Il apparaît néanmoins, malgré cette démarche et le nombre de débats qui ont eu lieu sur tout le territoire, qu'il y a encore beaucoup à faire aujourd'hui.

p. 140 – Le rôle pédagogique et méthodologique de la CNDP

# Le rôle pédagogique et méthodologique de la CNDP

## I 1 | La diffusion de la culture du débat public

Dans la même optique, la CNDP s'est engagée dans des actions complémentaires pour diffuser la « culture du débat public » tant par la rédaction d'articles que par la participation à des colloques.

/// Depuis 2002, c'est à une cinquantaine de colloques et séminaires sur le thème de la participation du public que le Président et les vice-présidents ont participé. Ce fut l'occasion de rappeler les règles d'organisation du débat public et ses impacts sur le processus décisionnel, et par là même d'accroître, devant des auditoires souvent composés de décideurs, la culture collective du débat public.

/// Les contributions écrites s'attachent également à promouvoir certaines orientations majeures : la transmission d'une « culture du débat public » en est la principale. Elles rappellent les grands principes du débat, ses principaux vecteurs de communication et ses principaux objectifs. L'accent est mis aussi sur la nécessaire neutralité de la CNDP, « tiers indépendant », que garantit son statut d'autorité administrative indépendante, et sur l'importance qu'elle présente comme facteur de qualité et de crédibilité du débat public.

Le Président a aussi mis en avant le développement des moyens de communication dont dispose la Commission nationale pour mener à bien sa mission : site Internet de la CNDP, « site type » des CPDP, plaquettes de présentation, cahiers méthodologiques, réunions publiques, etc.

/// Enfin dans le rappel qui est fait des principaux objectifs du débat public, une attention toute particulière est attachée à celui d'éclairer le choix des maîtres d'ouvrage. Plusieurs exemples de projets adaptés, voire profondément modifiés après un débat public, sont à noter et permettent de répondre à la question souvent posée : « Quelles sont les incidences d'un débat sur le maître d'ouvrage et son projet ? »

/// Il est aussi intéressant de constater que de nombreux universitaires ont publié dans des revues spécialisées dans les dernières années. Un colloque les 14 et 15 septembre 2006 à l'initiative de l'ICAM de Lille, de l'université de Lille 2, de l'INRETS, avec le concours de la CNDP, avait pour thème : « L'institution du débat public : état des lieux et perspectives de recherches ».

Au-delà de l'effort porté, comme chaque année, sur le développement de la pratique du débat public, la CNDP s'est attachée plus particulièrement à dialoguer avec plusieurs types d'acteurs du débat public afin d'améliorer la pratique du débat.

Ainsi, la CNDP a également initié en 2004 une réflexion commune avec les associations ; en 2005, la réflexion s'est plutôt orientée sur le rapport des élus au débat public, et en 2007, une réunion avec des citoyens ayant participé à des débats publics est prévue le 21 juin à la Cité des Sciences à Paris.

Cette dernière rencontre entre des citoyens qui avaient participé à titre personnel à des débats publics et décideurs, praticiens du débat public, organisateurs et animateurs des débats, a permis de mieux percevoir les satisfactions, les critiques ou frustrations de ceux qui ont pris la peine d'assister et de participer aux débats. En effet, certes les acteurs institutionnels, économiques ou associatifs ont un rôle dans le débat public mais celui-ci est ouvert, par principe, à tous, et chacun doit pouvoir s'y exprimer et en tirer ses propres conclusions.

Cette rencontre a été préparée par trois réunions régionales regroupant des groupes de citoyens volontaires afin de dégager les principaux thèmes qui furent débattus lors de la rencontre du 21 juin 2007. Ces conclusions seront disponibles sur le site Internet de la CNDP.

## I 2 | Actions de coopération

Ces dernières années ont été l'occasion pour la CNDP de partager de manière plus intensive la « culture du débat public » avec des partenaires étrangers et de constater ainsi que la France n'est pas en retard dans la mise en place des techniques de concertation. À titre d'exemple, 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. Par ailleurs, des délégations asiatiques ont jugé intéressant de venir observer les méthodes de la CNDP sur le terrain.

## La création d'un site commun avec le BAPE

Lors de sa création en 1995, la CNDP s'était largement inspirée des principes et des méthodes élaborés depuis longtemps par le BAPE. En novembre 2003, le Président Mansillon se rendit au Québec sur invitation de Monsieur Harvey, Président du BAPE. À cette occasion, ils décidèrent d'engager une démarche de coopération entre les deux institutions et avec la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs (CNCE). Cela aboutit à un projet de coopération comprenant des missions, des stages réciproques et une fenêtre Internet conjointe à mettre en œuvre dans le courant de l'année 2005, que la 60<sup>e</sup> commission permanente de coopération franco-québécoise a accepté de soutenir. Dans ce cadre, le projet commun « Consultation publique en environnement » a été retenu. Ainsi sont cofinancées par la France et le Québec six missions d'une semaine d'experts français au Québec et six missions d'une semaine d'experts québécois en France et la réalisation d'un site Internet commun.

« [le débat public] n'est pas la seule forme de concertation, mais c'est la plus importante parce qu'elle est prévue par la loi, qu'elle est confiée à une autorité administrative indépendante et qu'elle concerne les plus grands projets d'équipement »



Le projet de coopération entre la CNDP, la CNCE et le BAPE s'inscrit dans une démarche de modernisation des façons de faire et de diversification des modalités de participation du public dans les processus décisionnels concernant l'environnement, l'aménagement du territoire et le développement durable. En effet, « que ce soit dans le cadre d'une audience publique confiée au Bureau d'audiences publiques sur l'environnement (BAPE), d'un débat public sous la responsabilité de la Commission nationale du débat public (CNDP) ou d'une enquête publique réalisée par l'un des nombreux commissaires-enquêteurs de la Compagnie nationale des commissaires-enquêteurs (CNCE), force est de constater que la consultation du public représente aujourd'hui une étape incontournable pour assurer le développement durable des territoires<sup>1</sup> ».

#### 2005 : la mise en place d'un site commun

Il avait été retenu une fenêtre Internet de coopération revêtant la forme d'un site commun ([www.participation-du-public.net](http://www.participation-du-public.net)) à la CNDP, au BAPE et à la CNCE.

Les deux premiers trimestres de l'année 2005 ont été consacrés d'une part à la mise au point du contenu du site consacré à la CNDP, et d'autre part à la résolution des différents problèmes techniques intervenus pour l'intégration des contenus sur ce site. Aujourd'hui, le site est en ligne depuis le 21 décembre 2005. Il est composé de trois rubriques correspondant aux trois institutions : BAPE, CNDP et CNCE. La rubrique consacrée à la CNDP se décompose en trois pages fixes<sup>2</sup>. Dans la première apparaît le mot du Président avec un renvoi au site de la CNDP en bas de page. La seconde rubrique propose une définition du statut et des moyens de la CNDP avec trois renvois en bas de page : le premier vers les textes pertinents (lois et décrets), le deuxième vers le rapport d'activité et le troisième vers les sites des CPDP. Enfin, la troisième page est consacrée à l'activité de la CNDP et propose un renvoi à la liste des décisions prises par la CNDP depuis 2002. Sur chacune de ces pages apparaît un « bloc actualité » automatiquement remis à jour et qui comprend : les saï-sines en cours d'examen, les dernières décisions, les derniers communiqués, les derniers projets publiés et les colloques, formations, séminaires...

#### La mission du BAPE en France : du 31 mai au 9 juin 2005

La coopération avec le BAPE témoigne d'une volonté de connaissance et d'enrichissement mutuel : « Les valeurs qui gouvernent le Bureau d'audiences

publiques sur l'environnement et les procédures qu'il a consolidées depuis sa création en 1978 peuvent inspirer la partie française, alors que la souplesse, l'originalité et la géométrie des façons de faire des organismes français représentent des paramètres incontournables pour l'amélioration de l'approche québécoise<sup>3</sup>. Cet objectif affiché sur le site commun n'est pas un vœu pieux. On en veut pour preuve la mission en France de la délégation du BAPE composée de la vice-présidente (Madame Claudette Journault) et du chef du service des communications (Madame Line Lévesque) en 2005.

#### I 3 | Les principaux résultats de cette coopération

Les premiers se situent d'abord au niveau du rayonnement des organismes et d'une meilleure connaissance de leurs activités. Ils émergeront de la convergence des expertises. À ce titre, la création du site Internet permettra à tout un chacun de prendre connaissance des activités de ces trois organismes, de leurs initiatives, des nouveautés, des programmes de formation spécifique, des colloques et congrès.

Un deuxième résultat attendu concerne l'amélioration des façons de faire. Les caractéristiques et les particularités des approches française et québécoise à l'égard des façons de faire constituent un éventail d'expériences pouvant avantageusement être mis à profit par les deux parties. L'objectif recherché de part et d'autre est de favoriser la participation du public au processus de décision en développant des façons de faire modulables, adaptables à la taille et à la nature des projets.

Un troisième résultat attendu concerne le développement durable. Dans un contexte où la consultation publique devient un des éléments importants pour assurer le développement durable sur le territoire, il est essentiel que les organisateurs du débat public approfondissent le concept et les principes qui le sous-tendent. Le BAPE a entrepris une veille sur la question. Le projet permettra à chaque organisme d'améliorer la compréhension de ce concept et d'améliorer la connaissance de l'application de ses principes, ainsi que de développer des outils d'analyse et de mesure pour la prise en compte du développement durable dans la réalisation des projets.

Enfin, le projet permettra d'établir des bases de comparaison entre les façons de faire québécoise et française. Il est en effet souhaitable que chaque organisme puisse comparer ses activités avec celles des autres. Dans un contexte de gestion efficace et efficiente des ressources, il est intéressant d'examiner les détails des procédures, de comparer la qualité des services et d'analyser les coûts, les avantages et les inconvénients de chaque procédure.

Cette coopération se poursuit et se poursuivra même si la 61<sup>e</sup> commission permanente de coopération franco-québécoise a décidé de ne plus la soutenir en raison de sa restriction budgétaire pour la période 2007-2008.

#### I 4 | L'accueil des délégations étrangères

La CNDP a reçu la visite à plusieurs reprises de délégations étrangères, dont une délégation professionnelle japonaise le 4 février 2005 et une délégation gouvernementale sud-coréenne le 16 mars 2005.

##### La délégation japonaise

Par une lettre du 24 janvier 2005, la Fédération des syndicats d'ingénieurs des grandes entreprises de construction japonaises a demandé à être reçue par la CNDP. Cette fédération sert de lieu de réflexion sur l'avenir de la profession japonaise de la construction en dialogue avec les chefs d'entreprise<sup>3</sup>. Le groupe comprenait une douzaine de personnes dont trois journalistes. La mission portait essentiellement sur l'image des grands projets d'infrastructure auprès des citoyens et la manière dont il est possible pour le maître d'ouvrage de le faire connaître et d'en débattre. La CNDP a pu leur apporter son expérience tant sur l'information que sur la méthodologie du débat.

1. Page d'accueil du site [www.participation-du-public.net](http://www.participation-du-public.net).

2. On entend par page fixe une page où le contenu n'est pas appelé à être modifié régulièrement.

3. Au Japon, le BTP est la première profession en volume.



### La délégation sud-coréenne

Pour la visite de la délégation sud-coréenne, c'est l'ambassade de Corée qui s'est chargée de prendre contact avec la CNDP pour l'organisation de cette journée. Cette délégation était composée de directeurs de différents services du Gouvernement. Le souhait de cette délégation était de rencontrer la CNDP pour que lui soient exposées les méthodes qu'elle utilise dans le cadre des débats sur les grands projets d'infrastructure afin de s'en inspirer dans différents domaines, dont celui de la gestion des conflits opposant l'administration à ses administrés.

## I 5 | Les documents de référence

La matière collectée au cours des retours d'expérience effectués en 2002 et 2003 a donné lieu à deux types de documents de natures différentes : les cahiers méthodologiques et le guide pour les débats locaux.

**Les cahiers méthodologiques** sont destinés aux présidents, aux membres et aux secrétariats de CPDP. Ils donnent des références pour préparer et conduire les débats publics sans cacher les hésitations que certains points peuvent susciter, et en explicitant les exemples dont les références sont issues.

Pour en faciliter l'accès, ils ont été répartis en quatre fascicules :

- / la Commission nationale, ses origines, son statut, ses missions ;
- / la conception du débat public, ses principes, ses pratiques reconnues, ses documents, son organisation et sa dynamique ;
- / la mise en œuvre du débat public, le rôle du secrétaire général, la phase de préparation, la conduite du débat ;
- / le catalogue des instruments, les réunions, les outils d'information et les outils d'expression du public.

Ces cahiers ont fait l'objet d'une réécriture au début de l'année 2007 en tenant compte de l'expérience accumulée depuis 2003. La répartition en trois parties des précédents cahiers demeure.

La première devient un document de réflexion sur les objectifs du débat public, les questions qui se posent inévitablement au cours de celui-ci et la seconde permet à chacun de s'informer sur les principes et les moyens du débat public sous forme d'un abécédaire. Quant à la troisième sur les outils du débat public, elle change peu, mais elle est améliorée et précisée.

**Le guide du débat local** est directement issu des cahiers. Il est destiné aux commissions de pilotage de débats délégués au maître d'ouvrage et constitue un recueil plus concentré des seuls éléments de méthode qui ont paru à la Commission adaptés à ces débats. Sans rien abandonner des principes ni des bonnes pratiques reconnues, la Commission a souhaité conseiller pour ces débats des dispositifs adaptés à leurs enjeux. Elle affiche ainsi son souci permanent de ne prêter en rien le flanc à la critique d'alourdissement ou

d'allongement des procédures. C'est d'ailleurs une critique qu'on n'entend de moins en moins, et en tous cas pas du tout dans le Calvados, dans l'île de La Réunion ou dans la Drôme, où des débats ont été réalisés par des commissions locales en suivant ce guide.

**La Commission nationale du débat public a considéré qu'au-delà des documents**, il était utile de réunir les présidents, membres et secrétaires généraux des commissions particulières pour obtenir d'eux le retour de leurs expériences. À l'initiative de monsieur Philippe Marzolf, vice-président de la CNDP, **présidents, membres et secrétaires généraux de commissions particulières se sont réunis le 25 avril 2007 avec pour thème principal la réflexion sur l'organisation du débat public.**

Les trois sujets évoqués par les 80 participants ont été les suivants :

### /// La préparation du débat public avec les acteurs

Quels sont les objectifs de la préparation du débat ? Quels sont les outils pour y concourir ? Comment remédier aux difficultés rencontrées ?

### /// La publicisation du débat public

Quels sont les objectifs de la publicisation ? Quels outils adopter sur quel périmètre ? Comment remédier aux difficultés rencontrées ? Comment s'appuyer sur les associations pour la publicisation de débat ? Comment mieux impliquer les médias ? Comment faire participer les scolaires et les étudiants ?

### /// Les réunions publiques et la conduite du débat

Quels sont les objectifs des réunions publiques ? Comment articuler les différents types de réunions pour y concourir ? Comment remédier aux difficultés rencontrées ? Quelle doit être la posture de la CPDP ? Quelle technique d'animation adopter ?

Il est clairement apparu, au cours de ce séminaire, que l'objectif de l'analyse des pratiques est d'aider les Commissions particulières à choisir des outils d'information et d'expression adaptés, en fonction de la nature du projet, de son incidence territoriale, du contexte local, et de construire leur propre stratégie. En aucun cas, il ne faut imposer une méthode type, surtout si elle ne consiste qu'à empiler les outils utilisés.



**Les cahiers méthodologiques détaillent le rôle de la Commission nationale du débat public.**



# 10

## Les annexes

# 1. Historique des textes relatifs à la CNDP

**JO n° 186 du 13 août 2003**

Arrêté du 4 août 2003 portant institution d’une régie d’avances auprès de la Commission nationale du débat public.

**JO n° 176 du 1<sup>er</sup> août 2003**

Décret du 29 juillet 2003 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 69 du 22 mars 2003**

Arrêté du 11 mars 2003 relatif aux frais et indemnités des membres de la Commission nationale du débat public et des commissions particulières.

**JO n° 248 du 23 octobre 2002**

*///* Décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public.

*///* Décret du 22 octobre 2002 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
*///* Arrêté du 22 octobre 2002 portant nomination à la Commission nationale du débat public.
*///* Avis relatif à l’élection de membres de la Commission nationale du débat public.

**JO n° 209 du 7 septembre 2002**

Décret du 5 septembre 2002 portant nomination du Président et des vice-présidents de la Commission nationale du débat public.

**JO n° 262 du 11 novembre 2001**

Arrêté du 8 novembre 2001 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 159 du 11 juillet 2001**

10. Arrêté du 9 juillet 2001 fixant le montant de l’indemnité susceptible d’être allouée au président de la Commission nationale du débat public.

**JO n° 157 du 8 juillet 2001**

11. Décret n° 2001-595 du 6 juillet 2001 relatif à l’attribution d’une indemnité au président et aux membres de la Commission nationale du débat public.

**JO n° 154 du 5 juillet 2001**

Arrêté du 3 juillet 2001 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 37 du 13 février 2001**

Arrêté du 12 février 2001 portant nomination du Président de la Commission nationale du débat public.

**JO n° 240 du 15 octobre 1999**

Arrêté du 13 octobre 1999 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 168 du 23 juillet 1999**

Décret n° 99-630 du 21 juillet 1999 relatif à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 127 du 4 juin 1999**

Arrêté du 3 juin 1999 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 94 du 22 avril 1999**

Arrêté du 15 avril 1999 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 292 du 17 décembre 1998**

Arrêté du 10 décembre 1998 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 212 du 12 septembre 1997**

Arrêté du 10 septembre 1997 portant nomination à la Commission nationale du débat public.

**JO n° 96 du 24 avril 1997**

Arrêté du 18 avril 1997 portant nomination du président de la Commission nationale du débat public.

**JO n° 303 du 31 décembre 1997**

Loi de finances pour 1998, n° 97-1269 du 30 décembre 1997 (article 105).

**JO n° 110 du 11 mai 1996**

22. Décret n°96-338 du 10 mai 1996 relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d’aménagement, pris pour application de l’article 2 de la loi n° 95-101 du 2 février 1995.

**JO n° 29 du 3 février 1995**

23. Loi n° 95-101 du 2 février 1995 relative au renforcement de la protection de l’environnement.

# 2. Code de l’environnement

LIVRE 1 : Dispositions communes

Titre II : Information et participation des citoyens

**Chapitre I<sup>er</sup> : 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.**

**SECTION 1**

**Missions de la Commission nationale du débat public – Champ d’application et objet du débat public**

**Article L.121-1**

*(Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

La Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, est chargée de veiller au respect de la participation du public au 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, relevant de catégories d’opérations dont la liste est fixée par décret en Conseil d’État, dès lors qu’ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l’environnement ou l’aménagement du territoire.

La participation du public peut prendre la forme d’un débat public. Celui-ci porte sur l’opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet.

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 réalisée en application des dispositions du chapitre III du titre II du livre I<sup>er</sup> du présent Code ou du chapitre I<sup>er</sup> du titre I<sup>er</sup> du Code de l’expropriation pour cause d’utilité publique.

En outre, 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 équipements et travaux. Elle 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.

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 avec le public.

La Commission nationale du débat public et les commissions particulières ne se prononcent pas sur le fond des projets qui leur sont soumis.

**Article L.121-2**

*(Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Les dispositions du présent chapitre ne sont pas applicables aux documents d’urbanisme et aux opérations d’aménagement prévues par le livre III du Code de l’urbanisme. Toutefois peuvent en relever certains projets d’investissement dont la liste est fixée par décret en Conseil d’État.

Lorsque le débat public est organisé dans les conditions prévues au présent chapitre, les dispositions prévues à l’article L. 300-2 du Code de l’urbanisme ne sont pas applicables.

**SECTION 2**

**Composition et fonctionnement de la Commission nationale du débat public**

**Article L121-3**

*(Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

La Commission nationale du débat public est composée de vingt et un membres nommés pour cinq ans ou pour la durée de leur mandat. Outre son président et ses deux vice-présidents, elle comprend :

- Un député et un sénateur nommés respectivement par le président de l’Assemblée nationale et par le président du Sénat ;
- Six élus locaux nommés par décret sur proposition des associations représentatives des élus concernés ;
- Un membre du Conseil d’État, élu par l’assemblée générale du Conseil d’État ;
- Un membre de la Cour de cassation, élu par l’assemblée générale de la Cour de cassation ;
- Un membre de la Cour des comptes, élu par l’assemblée générale de la Cour des comptes ;
- Un membre du corps des membres 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 ;
- Deux représentants d’associations de protection de l’environnement agréées au titre de l’article L.141-1 exerçant leur activité sur l’ensemble du territoire national, nommés par arrêté du Premier ministre sur proposition du ministre chargé de l’environnement ;
- 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 ;
- 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. Le Président et les vice-présidents sont nommés par décret.

Le mandat des membres est renouvelable une fois.

Le Président et les vice-présidents exercent leurs fonctions à plein temps et sont rémunérés. Les fonctions des autres membres donnent lieu à indemnité.

**Article L.121-4**

*(Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

La Commission peut bénéficier de la mise à disposition de fonctionnaires en position d’activité. Elle peut recruter des agents contractuels pour les besoins de son fonctionnement.

**Article L.121-5**

*(Loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Les membres de la Commission nationale et des commissions particulières intéressés à une opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions ne peuvent participer à un débat ou à une procédure de concertation se rapportant à cette opération.

**Article L.121-6**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Les crédits nécessaires au fonctionnement de la Commission nationale du débat public sont inscrits au budget général de l’État sur proposition du Premier ministre. Le Président de la Commission est ordonnateur des dépenses. Il a autorité sur les services.

Les dispositions de la loi du 10 août 1922 relative à l’organisation du contrôle des dépenses engagées ne sont pas applicables aux dépenses de la Commission.

**Article L.121-7**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

La Commission nationale du débat public établit chaque année un rapport rendant compte de son activité. Ce rapport est remis au Gouvernement et au Parlement. Il est rendu public.

**SECTION 3**

**Organisation du débat public**

**Article L.121-8**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

I. La Commission nationale du débat public est saisie de tous les projets d’aménagement ou d’équipement qui, par leur nature, leurs caractéristiques techniques ou leur coût prévisionnel, tel qu’il peut être évalué lors de la phase d’élaboration, répondent à des critères ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d’État. Le maître d’ouvrage ou la personne publique responsable du projet adresse à la Commission un dossier 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 ou l’aménagement du territoire.
II. En outre, les projets appartenant aux catégories définies en application du I mais dont le coût prévisionnel est d’un montant inférieur au seuil fixé en application du I, et qui répondent à des critères techniques ou excèdent des seuils fixés par décret en Conseil d’État pour chaque nature de projet, sont rendus publics par leur maître d’ouvrage ou par la personne publique responsable du projet, qui en publie les objectifs et caractéristiques essentielles.

En ce cas, la Commission peut être saisie par le maître d’ouvrage ou la personne publique responsable du projet et par dix parlementaires ; elle peut également être saisie par un conseil régional, un conseil général, un conseil municipal ou un établissement public de coopération intercommunale ayant une compétence en matière d’aménagement de l’espace, territorialement in-

téressés, ou par l’une des associations agréées de protection de l’environnement mentionnées à l’article L.141-1 exerçant leur activité sur l’ensemble du territoire national. Cette saisine intervient dans un délai de deux mois à compter du moment où ces projets sont rendus publics par le maître d’ouvrage.

Le maître d’ouvrage adresse à la Commission nationale du débat public un dossier constitué conformément au deuxième alinéa du I.

**Article L.121-9**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Lorsque la Commission nationale du débat public est saisie en application des dispositions de l’article L.121-8, elle détermine les modalités de participation du public au processus de décision dans les conditions suivantes :

I. La Commission apprécie, pour chaque projet, si le débat public doit être organisé en fonction de l’intérêt national du projet, de son incidence territoriale, des enjeux socio-économiques qui s’y attachent et de ses impacts sur l’environnement ou l’aménagement du territoire.

Si la Commission estime qu’un débat public est nécessaire, elle peut soit l’organiser elle-même et, dans ce cas, elle en confie l’animation à une commission particulière qu’elle constitue, soit en confier l’organisation au maître d’ouvrage ou à la personne publique responsable du projet. Dans ce cas, elle définit les modalités d’organisation du débat et veille à son bon déroulement.

Si la Commission estime qu’un débat public n’est pas nécessaire, elle peut recommander au maître d’ouvrage ou à la personne publique responsable du projet l’organisation d’une concertation selon des modalités qu’elle propose.

II. La Commission nationale du débat public se prononce dans un délai de deux mois sur la suite à réserver aux saisines prévues aux I et II de l’article L.121-8.

Elle se prononce sur les demandes de débat dont elle est saisie en vertu de l’article L.121-8 par une décision motivée.

En l’absence de décision explicite à l’issue de ce délai, la Commission est réputée avoir renoncé à organiser le débat public ou à en confier l’organisation au maître d’ouvrage ou à la personne publique responsable du projet.

III. Les dépenses relatives à l’organisation matérielle d’un débat public sont à la charge du maître d’ouvrage ou de la personne publique responsable du projet. En revanche, le coût des expertises complémentaires est à la charge de la Commission nationale du débat public.

**Article L.121-10**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Le ministre chargé de l’environnement, conjointement avec le ministre intéressé, peut saisir la Commission nationale du débat public en vue de l’organisation d’un débat public portant sur des options générales en matière d’environnement ou d’aménagement.

**Article L.121-11**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

La Commission nationale du débat public établit et publie le calendrier de déroulement du débat public, dont la durée ne peut excéder quatre mois, celle-ci pouvant être prolongée de deux mois par une décision motivée de la Commission nationale du débat public.

La Commission nationale du débat public peut demander au maître d’ouvrage ou à la personne publique responsable de compléter le dossier qu’il est prévu de soumettre au débat public. Dans ce cas, le délai prévu à l’alinéa précédent ne court qu’à compter de la réception du dossier complet par la Commission nationale du débat public.

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 publie un compte-rendu du débat et en dresse le bilan.

**Article L.121-12**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

En ce qui concerne les projets relevant de l’article L.121-8, l’ouverture de l’enquête publique prévue à l’article L.123-1 ne peut être décidée qu’à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l’expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans un délai de cinq ans suivant ces dates. 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.

**Article L.121-13**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Lorsqu’un débat public a été organisé sur un projet, le maître d’ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumis au débat public. Cet acte est transmis à la Commission nationale du débat public.

Lorsque le maître d’ouvrage ou la personne publique responsable du projet est une collectivité territoriale, cet acte donne lieu à une délibération.

**Article L.121-14**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Aucune irrégularité au regard des dispositions du présent chapitre ne peut être invoquée lorsque l’acte par lequel la Commission nationale du débat public a renoncé à organiser un débat public ou l’acte mentionné à l’article L.121-13 est devenu définitif.

**Article L.121-15**

*(Inséré par loi n° 2002-276 du 27 février 2002 art. 134 Journal officiel du 28 février 2002)*

Un décret en Conseil d’État précise les conditions d’application du présent chapitre.



**ANNEXE : SAISINE OBLIGATOIRE**

CATÉGORIES D'OPÉRATIONS	SEUILS ET CRITÈRES
a) Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées ; b) Elargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 x 2 voies ou plus à chaussées séparées ; c) Création de lignes ferroviaires ; d) Création de voies navigables, ou mise à grand gabarit de canaux existants	Coût du projet supérieur à 300 M€ ou longueur du projet supérieure à 40 km.
Création ou extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes	Aérodrome de catégorie A et coût du projet supérieur à 100 M€
Création ou extension d'infrastructures portuaires	Coût du projet supérieur à 150 M€ ou superficie du projet supérieure à 200 ha
Création de lignes électriques	Lignes de tension supérieure ou égale à 400 kV et d'une longueur supérieure à 10 km
Création de gazoducs	Gazoducs de diamètre supérieur ou égal à 600 mm et de longueur supérieure à 200 km
Création d'oléoducs	Oléoducs de diamètre supérieur ou égal à 500 mm et de longueur supérieure à 200 km
Création d'une installation nucléaire de base	Nouveau site de production nucléaire – Nouveau site hors production électronucléaire correspondant à un investissement d'un coût supérieur à 300 M€
Création de barrages hydroélectriques ou de barrages-réservoirs	Volume supérieur à 20 millions de mètres cubes
Transfert d'eau de bassin fluvial (hors voies navigables)	Débit supérieur ou égal à un mètre cube par seconde
Équipements culturels, sportifs, scientifiques, touristiques	Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 300 M€
Équipements industriels	Coût des bâtiments et infrastructures supérieur à 300 M€

**ANNEXE : PUBLICATION DE PROJET ET SAISINE EVENTUELLE**

CATÉGORIES D'OPÉRATIONS	SEUILS ET CRITÈRES
a) Création d'autoroutes, de routes express ou de routes à 2 x 2 voies à chaussées séparées ; b) Élargissement d'une route existante à 2 voies ou 3 voies pour en faire une route à 2 x 2 voies ou plus à chaussées séparées ; c) Création de lignes ferroviaires ; d) Création de voies navigables, ou mise à grand gabarit de canaux existants	150 M€ < Coût du projet < 300 M€ ou 20 km < Longueur du projet < 40 km
Création ou extension d'infrastructures de pistes d'aérodromes	Aérodrome de catégorie A 35 M€ < coût du projet < 100 M€
Création ou extension d'infrastructures portuaires	75 M€ < Coût du projet supérieur < 150 M€ ou 100 ha < Superficie du projet supérieure < 200 ha
Création de lignes électriques	200 kV < ou = Lignes de tension < ou = 400 kV et 15 km < Longueur supérieure < 10 km
Création de gazoducs	600 mm < ou = Gazoducs de diamètre < ou = 600 mm et 100 km < Longueur supérieure < 200 km
Création d'oléoducs	500 mm < ou = Oléoducs de diamètre < ou = 500 mm et 100 km < Longueur supérieure < 200 km
Création d'une installation nucléaire de base	Nouveau site de production nucléaire – Nouveau site hors production électronucléaire correspondant à un investissement d'un coût supérieur à 150 M€
Création de barrages hydroélectriques ou de barrages-réservoirs	10 M de m <sup>3</sup> < Volume < 20 M de m <sup>3</sup>
Transfert d'eau de bassin fluvial (hors voies navigables)	Un demi-m <sup>3</sup> /s < ou = Débit < ou = Un demi-m <sup>3</sup> /s
Équipements culturels, sportifs, scientifiques, touristiques	150 M€ < Coût des bâtiments et infrastructures < 300 M€
Équipements industriels	150 M€ < Coût des bâtiments et infrastructures < 300 M€

## 4. Règlement intérieur de la CNDP

La Commission nationale du débat public, Vu le Code de l’environnement notamment ses articles L.121-1 à L.121-15, Vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la commission nationale du débat public,

**Décide :**

**Chapitre I<sup>er</sup> : La Commission nationale du débat public**

**Article 1**

La Commission a son siège 6, rue du Général-Camou – 75007 Paris. Les séances ont habituellement lieu au siège de la Commission ; elles peuvent cependant se tenir en tout autre lieu du territoire national si la Commission le décide. Les séances ne sont pas publiques.

La Commission se réunit à l’initiative du président ; la convocation peut intervenir sur demande de trois membres de la Commission nationale. Les convocations sont adressées huit jours avant la date de la réunion.

**Article 2**

L’ordre du jour est établi par le Président ; il comporte obligatoirement toute question dont l’inscription est demandée dix jours au moins avant la séance par au moins trois membres de la Commission.

**Article 3**

La séance ne peut être ouverte que si la moitié au moins des membres en exercice sont présents ou représentés ; le quorum est vérifié par le président en début de séance. Si le quorum n’est pas atteint, la Commission se réunit sept jours après : la règle du quorum ne s’applique plus. Chaque membre de la Commission ne peut disposer de plus d’une procuration. Les votes ont lieu à main levée, sauf si le Président ou sept membres présents au moins demandent un scrutin secret. Le scrutin est secret pour la désignation du président et des membres des commissions particulières.

Si l’urgence le justifie, le Président peut proposer une décision aux membres de la Commission par voie de consultation écrite ; cette consultation ne peut porter sur la décision d’organiser un débat, ni sur la désignation du président d’une CPDP.

**Article 4**

Les délibérations sont adoptées à la majorité des suffrages exprimés. En cas d’égalité, la voix du président est prépondérante. Les abstentions ou les votes blancs ou nuls sont exclus de son calcul. La suspension de séance est de droit lorsqu’elle est demandée par le président ou par trois mem­bres au moins de la commission. Le président en fixe la durée.

**Article 5**

Les délibérations et décisions sont signées par le président. Les procès-verbaux des réunions sont établis par le secrétariat général de la Commission nationale du débat public.

Doivent y figurer notamment :

*/* le nom des membres présents, */* les questions abordées, */* les interventions dont l’auteur a demandé qu’elles figurent au procès-verbal, */* le relevé des décisions.

Les procès-verbaux sont transmis aux membres de la commission et adoptés au début de la séance qui suit leur transmission.

**Article 6**

Un bureau permanent est composé du président et des vice-présidents. Le bureau permanent se réunit périodiquement dans l’intervalle qui sépare deux réunions plénières de la Commission nationale. Il est chargé d’as­sis­ter le Président qui répartit la supervision de l’instruction des demandes d’ouverture de débat qui sont adressées à la Commission, l’examen des modalités d’organisation des débats publics décidés, le suivi des débats engagés et les suites données par le maître d’ouvrage.

**Article 7**

Le Président informe les auteurs de la saisine, le maître d’ouvrage, les ministres et préfets intéres­sés de la désignation des présidents et membres des commissions particulières ; il leur communique la date à laquelle commencera le débat ainsi que la décision relative à son éventuelle prolongation. Il confie aux préfets destinataires de ces informations le soin de les diffuser auprès des collectivités et des élus concernés.

**Article 8**

Une discussion générale sur la base du compte-rendu du débat public est ouverte devant la Commission, avant que le Président n’en dresse le bilan. Le président de la commission particulière est entendu à cette occasion.

**Article 9**

Le Président prépare le projet de rapport annuel en vue de son approbation par la Commission. Celle-ci confie au président le soin de le commu­niquer au gouvernement et au Parlement et de le rendre public.

**Chapitre II : Les Commissions particulières**

**Article 10**

Le Président de la commission particulière propose à la Commission nationale du débat public la désignation de membres présentant des qualités susceptibles de garantir l’équilibre des débats. Il s’assure qu’aucun d’entre eux n’est intéressé à l’opération au sens de l’art. 121-5 du Code de l’environnement.

**Article 11**

Sur proposition du Président de la commission particulière, le bureau fixe le siège de la commis­sion particulière.

**Article 12**

Le Président de la commission particulière propose à la Commission nationale, qui les approuve, le calendrier prévisionnel du débat et les modalités de son organisation.

La Commission nationale peut donner délégation à son Président pour fixer le jour précis d’ouverture du débat en concertation avec le président de la commission particulière ou le maître d’ouvrage auquel le débat a été confié.

**Article 13**

Le président de la commission particulière organise le travail de cette dernière. Il veille à ce que soit garanti l’égal accès de tous à l’information ; en particulier, il s’assure que le public est bien informé : */* des heures et lieux où il pourra prendre connaissance du dossier du débat préparé par le maître d’ouvrage ; */* des conditions d’organisation des réunions et débats.

Il détermine les conditions de la diffusion la plus large possible du dossier du débat préparé par le maître d’ouvrage, comme des documents produits à l’occasion du débat.

Il anime la conduite des débats. Il préside les réunions publiques ; il peut se faire représenter dans cette tâche par l’un des membres de la commission particulière qu’il désigne. Dans les conditions qu’il détermine, les membres de la commission particulière lui apportent leur concours. La commission particulière se réunit au moins mensuellement pour suivre l’évolution du débat.

**Article 14**

Le Président de la Commission nationale peut inviter le président de la commission particulière à assister à une réunion de la Commission nationale traitant du débat en cause.

**Article 15**

Après débat au sein de la commission particulière, le président de celle-ci établit le compte rendu du déroulement du débat public. Il transmet le compte-rendu à la Commission nationale. Celui-ci devra notamment comporter :

*/* les informations relatives à la préparation et l’organisation du débat ; */* les principales opinions exprimées, présentées notamment en fonction des objectifs de l’équi­pement projeté et des alternatives proposées. Le président de la commission particulière transmet par ailleurs au Président de la Commission nationale l’ensemble des documents du débat, et notamment les contributions écrites des acteurs, en vue de leur archivage.

**Article 16**

En dehors des réunions de la Commission, les membres de la commission particulière sont tenus à un devoir de réserve.

**Chapitre II : Délégation de signature**

**Article 17**

En cas d’empêchement, le Président délègue sa signature à un vice-président.

**Article 18**

Le Président délègue sa signature pour le fonc­tionnement administratif courant au secrétaire général de la Commission.

### 

## 5. Éthique et déontologie des membres des Commissions particulières du débat public

**Engagement en faveur du débat :**

Chaque membre de commission particulière est appelé à :

- mettre en œuvre les orientations générales, les directives et les recommandations méthodologiques de la CNDP ;
- œuvrer, sous la responsabilité du Président de la Commission, avec impartialité, équité et intégrité ;
- réserver aux travaux de la commission particu­lière le temps requis pour la préparation, le déroulement et la conduite à bonne fin du débat ;
- veiller à assurer à l’ensemble du public une information complète, objective, honnête et accessible ;

5. favoriser l’expression du public et contribuer à ce qu’il obtienne les réponses aux questions posées ;

6. veiller au respect de chacun et refuser les incivilités ;

7. collaborer à une saine gestion des moyens humains, matériels et financiers mis en œuvre.

**Indépendance :**

8. Aucune personne intéressée à une opération, à titre personnel ou en raison de ses fonctions, ne peut participer à un débat public se rapportant à cette opération ;

9. Le membre de la commission particulière doit porter sans délai à la connaissance du président de la commission particulière du débat public tout changement de statut ou de fonction susceptible de porter atteinte à son indépendance ;

10. Il manifeste, par son comportement et ses paroles, son indépendance par rapport aux diverses parties prenantes aussi bien avant et pendant qu’après le débat public ;

11. Il s’interdit d’accorder, de solliciter, d’accepter tout avantage, direct ou indirect, au profit ou de la part de tout organisme ou personne concernés, à un titre ou à un autre, par le projet soumis à débat ;

**Devoir de neutralité et de réserve :**

12. Il doit faire preuve de neutralité et de tolérance ;

13. Il s’abstient, au cours du débat et au-delà jusqu’à la décision du maître d’ouvrage, d’exprimer toute opinion sur le fond du projet soumis à débat ;

14. Il s’interdit de remettre en cause les décisions prises collégialement par la commission particulière du débat public ou de commenter les décisions prises par cette dernière ;

15. Il s’engage à ne pas user indûment de sa qualité de membre d’une commission particulière.

### 

## 6. Décisions et avis de la CNDP

**SÉANCE DU 3 MAI 2006**

**EXTENSION DU PORT DE GRANVILLE**

**Décision n° 2006 / 19 / PG / 2**

**La Commission nationale du débat public,** */* vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, */* vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notam­ment ses articles 3 et 4, */* vu la lettre de saisine du président du conseil général de la Manche datée du 17 novembre 2005, reçue le 23 novembre 2005, et le dossier joint relatif au projet d’extension du port de Granville, */* vu la lettre du président du conseil général de la Manche datée du 1<sup>er</sup> décembre et reçue le 5 décembre 2005 sollicitant les conseils et l’appui méthodologique de la CNDP en vue de l’organi­sation par le conseil général d’un débat public d’intérêt local, */* vu la demande du Président du conseil général à la CNDP de désigner le Président du débat public local,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,
**décide :**

**Article unique**

Monsieur Jacques BAREL est désigné comme président du débat public local sur le projet d’extension du port de Granville.

**SÉANCE DU 7 JUIN 2006**

**PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM À LA FRANCLIENNE**

**Décision n° 2006 / 20 / PA16 / 1**

**La Commission nationale du débat public,** */* vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, */* vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notam­ment son article 7, */* vu la lettre de saisine du président du conseil régional d’Ile-de-France en date du 31 mars 2006, reçue le 5 avril, et la délibération du conseil régional du 16 mars 2006 jointe, */* vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 avril 2006 reçue le 5 avril, */* vu la lettre du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 mai 2006, reçue le 12 mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet, */* considérant la vocation de l’autoroute A16, qui constitue l’un des itinéraires européens reliant Paris à la Belgique et à la Grande-Bretagne via la liaison transmanche, et sa place dans le réseau autoroutier du nord de la France, */* considérant que le projet présenté figure sous diverses formes dans les schémas directeurs de la région Ile-de-France depuis 1965, */* considérant que le projet ne peut être tenu pour la première tranche d’un futur projet plus impor­tant puisque, comme l’indique la lettre susvisée du ministre des Transports, le conseil général du Val-d’Oise a demandé le transfert à son profit des réservations d’emprises entre la Francilienne et le boulevard intercommunal du Parisis (BIP) en vue de réaliser une route à caractéristiques non autoroutières, */* considérant les impacts possibles du projet sur l’agriculture et sur les espaces naturels (qui, dans la région parisienne, méritent une attention parti­culière), */* considérant les consultations organisées en décembre 2004, mars 2005 et février-mars 2006 qui ne peuvent être considérées comme une concertation faisant une place suffisante à la participation de la population, */* considérant que le dossier permettant à la CNDP de prendre sa décision, prévu à l’article L.121-8-II du Code de l’environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l’article L.121-11 du même Code,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,
**décide :**

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article 1**

Le projet de prolongement de l’autoroute A16 de L’Isle-Adam à la Francilienne 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**

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l’article 7-III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat public que s’il comporte des indications plus substantielles sur les enjeux économiques et sociaux, sur les enjeux environnementaux, sur les impacts affectant les activités agricoles et les espaces naturels, compte tenu des enjeux d’aménagement de la région Ile-de-France.

**Article 3**

La Commission nationale souhaite que les auteurs de la saisine (conseil régional d’Ile-de-France et France Nature Environnement) explici­tent leur analyse des enjeux précédents.

**LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES**

**Décision n° 2006 / 21 / LGV PL / 4**

**La Commission nationale du débat public,** */* vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, */* vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notam­ment son article 7, */* vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 14 octobre 2005, reçue le 18 octobre 2005, et le dossier joint concer­nant la création d’une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges. */* vu la décision n° 2005/63/LGV PL/1 du 7 décembre 2005 décidant l’organisation d’un débat public sur ce projet, et n° 2005/LGV PL/2 du 7 décembre 2005 nommant Madame Pierrette Larivaille président de la commission particulière et n° 2006/10/LGV PL/3 du 1<sup>er</sup> février 2006 nommant les membres de la CPDP, */* vu la lettre du président de Réseau ferré de France du 6 juin 2006,

sur proposition de Madame Pierrette Larivaille, après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**

Le délai de six mois prévu à l’article 7-II du décret du 22 octobre 2002 est prolongé d’un mois.

**RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC**

**Décision n° 2006 / 22 / RA**

**La Commission nationale du débat public,** */* vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, */* vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,

après en avoir délibéré, à la majorité de ses membres présents ou représentés,
**décide :**

**Article unique**

D’approuver le projet de rapport annuel 2005.

## SÉANCE DU 5 JUILLET 2006

### LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

#### Décision n° 2006 / 23 / LGV PL / 5

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 14 octobre 2005, reçue le 18 octobre 2005 et le dossier joint concernant la création d’une ligne à grande vitesse entre Poitiers et Limoges. / vu la décision n° 2005/63/LGV PL/1 du 7 décembre 2005 décidant l’organisation d’un débat public sur ce projet, n° 2005/LGV PL/2 du 7 décembre 2005 nommant Madame Pierrette Larivaille président de la commission particulière, n° 2006/10/LGV PL/3 du 1<sup>er</sup> février 2006 nommant les membres de la CPDP et n° 2006/21/LGV PL/4 prolongeant d’un mois le délai de présentation du dossier du maître d’ouvrage, / vu la lettre du président de Réseau ferré de France du 6 juin 2006,

sur proposition de Madame Pierrette Larivaille, après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

##### décide :

**Article 1**
Le dossier du maître d’ouvrage est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

**Article 2**
Le débat public aura lieu du 1<sup>er</sup> septembre au 18 décembre 2006.

**Article 3**
Les modalités d’organisation du débat public figurant dans le tableau joint sont approuvées.

### PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM À LA FRANCILIENNE

#### Décision n° 2006 / 24 / PA16 / 2

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président du conseil régional d’Ile-de-France en date du 31 mars 2006, reçue le 5 avril et la délibération du conseil régional du 16 mars 2006 jointe, / vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 avril 2006 reçue le 5 avril, / vu la lettre du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 mai 2006, reçue le 12 mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet, / vu la décision n° 2006/20/PA16/1 du 7 juin 2006 décidant l’organisation d’un débat public,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

##### décide :

**Article 1**
Mme Claude Brévan est nommée présidente de la commission particulière du débat public sur le projet de prolongement de l’autoroute A16 de L’Isle-Adam à la Francilienne.

**Article 2**
Sont nommés membres de la commission particulière : - Monsieur Pierre-Louis Doucet, - Monsieur Pierre-Gérard Merlette.

### DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE DE BASTIA

##### Décision n° 2006 / 25 / DPB / 2

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 8, / vu la lettre de saisine du président de la Collectivité territoriale de Corse datée du 3 mars 2006, reçue le 10 mars 2006, et le dossier joint, / vu la décision n° 2006/17/DPB/1 du 5 avril 2006 décidant un débat public et en confiant l’organisation au maître d’ouvrage, / vu la lettre du président de la Collectivité territoriale de Corse du 14 juin 2006 demandant la prolongation du délai pour adresser le dossier du débat à la CNDP, / considérant que les études complémentaires nécessaires à la constitution du dossier ne seront toutes rendues que courant décembre 2006, / considérant, dès lors, que le délai de six mois dont dispose la Collectivité territoriale de Corse (art. 8 du décret du 22 octobre 2002) pour adresser le dossier du débat à la commission nationale sera dépassé,

après en avoir délibéré, à la majorité de ses membres présents ou représentés,

##### décide :

**Article unique**
Le délai de six mois prévu à l'article 8-II du décret du 22 octobre 2002 est prolongé de trois mois.

## SÉANCE DU 26 JUILLET 2006

### LIGNE À GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIÈRE ESPAGNOLE

#### Décision n° 2006 / 26 / LGV BE / 4

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 1<sup>er</sup> décembre 2005 reçue le 1<sup>er</sup> décembre 2005 et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole.

/ vu les décisions n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 janvier 2006 décidant un débat public, n° 2006/02/PLGV BE/2 nommant Monsieur Jean-Pierre Chaussade président de la commission particulière, et n° 2006/11/PLGV BE/3 désignant les membres de la commission particulière, / vu le dossier transmis par le président de Réseau ferré de France le 20 juillet 2006.

sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Chaussade, après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

##### 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 30 août au 29 décembre 2006.

**Article 3**
Les modalités d’organisation du débat public sont approuvées

## SÉANCE DU 27 SEPTEMBRE 2006

### AMÉNAGEMENT DU TRONC COMMUN A4-A86

##### Décision n° 2006 / 27 / A4-A86 / 1

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en son article L.121-1 alinéa 5 et 6, / vu la lettre du préfet de la Région Ile-de-France datée du 21 juillet 2006 sollicitant les conseils et l’appui méthodologique de la CNDP en vue de l’organisation d’une concertation sur le projet d’aménagement du tronc commun A4-A86 et la désignation par la CNDP d’une personnalité indépendante pour la mener,

après consultation écrite de ses membres, à l’unanimité de ses membres,

/ considérant la complexité de cette opération et l’intérêt de la mener sous l’égide d’une tierce personne indépendante du maître d’ouvrage,

##### décide :

**Article 1**
La Commission nationale du débat public apportera son appui et ses conseils méthodologiques au maître d’ouvrage, le ministère des Transports, de l’Équipement et de la Mer, pour l’organisation d’une concertation locale sur ce projet.

**Article 2**
Monsieur Tiffon est désigné comme personnalité indépendante chargée de mener la concertation.

**Article 3**
Monsieur Georges Mercadal, vice-président de la CNDP, est chargé de suivre au nom de la Commission nationale le déroulement de la concertation.

## SÉANCE DU 4 OCTOBRE 2006

### PROLONGEMENT DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE SUD-EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIÈRE ESPAGNOLE

##### Décision n° 2006 / 28 / PLGV BE /5

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France datée du 1<sup>er</sup> décembre 2005, reçue le 1<sup>er</sup> décembre 2005, et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne à grande vitesse Sud Europe Atlantique entre Bordeaux et la frontière espagnole. / vu les décisions n° 2006/01/PLGV BE/1 du 4 janvier 2006 décidant un débat public, n° 2006/02/PLGV BE/2 nommant Monsieur Jean-Pierre Chaussade président de la commission particulière, n° 2006/11/PLGV BE/3 désignant les membres de la commission particulière et n° 2006/26/PLGVBE/4 considérant le dossier du débat comme suffisamment complet, / vu la demande d’expertise complémentaire présentée par la commission particulière le 22 septembre 2006.

sur proposition de Monsieur Jean-Pierre Chaussade, après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

##### décide :

**Article unique**
Une expertise complémentaire portant sur les hypothèses qui fondent le projet ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole sera effectuée ; elle portera d’une part sur les prévisions de trafic fret présentées par Réseau ferré de France et d’autre part sur les capacités maximales des lignes existantes en l’absence de réalisation du projet.

## SÉANCE DU 6 DÉCEMBRE 2006

### AMÉNAGEMENT DE LA RN19 ENTRE LANGRES ET VESOUL-EST

##### Décision n° 2006 / 29 / ARN19 /1

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en son article L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 3 novembre 2006, reçue le 7 novembre 2006, et le dossier joint concernant l’aménagement de la RN19 entre Langres (A31) et Vesoul-est.

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant que le projet présenté est une partie de l’itinéraire Langres-Delle qui relie la région parisienne à la Suisse et au sud de l’Allemagne ; que ce projet a, depuis 1992, figuré dans plusieurs documents de planification routière natio-

nale ; qu’il apparaît ainsi comme présentant un intérêt national voire européen, / considérant que la partie est de cet itinéraire (de Vesoul à Delle) a déjà fait l’objet de déclarations d’utilité publique, de travaux et de mises en service partielles, / considérant les enjeux économiques, les enjeux d’aménagement du territoire et les impacts environnementaux du projet présenté tels qu’ils sont décrits par le dossier du maître d’ouvrage, / considérant le degré de définition du projet qui diffère selon qu’il s’agit de la section Langres-Vesoul-ouest ou de la section Vesoul-ouest – Vesoul-est, / considérant les consultations menées en différentes étapes depuis 1999 qui n’ont fait qu’une place limitée à l’information et plus encore à l’expression de la population,

##### décide :

**Article 1**
Il n’y a pas lieu d’organiser un débat public sur le projet d’aménagement de la RN19 entre Langres (A31) et Vesoul-est.

**Article 2**
Il est recommandé au ministère des Transports et de l’Équipement de mener, sous l’autorité des préfets concernés, une concertation qui aura pour objet d’assurer l’information et de permettre l’expression, notamment à l’occasion de réunions publiques, de la population. Cette concertation sera menée sous l’égide d’une personnalité indépendante qui en sera le garant. Pour ce qui concerne la section correspondant au franchissement de l’agglomération de Vesoul, les trois options envisagées devront être accompagnées de la présentation des aménagements urbains qui pourraient y être associés ; les documents servant de base à la concertation devront à cette fin être élaborés en concertation avec les collectivités compétentes et comporter leurs contributions.

### PROLONGEMENT DE LA LIGNE DE TRAMWAY T1 DE NOISY-LE-SEC À VAL-DE-FONTENAY

#### Décision n° 2006 / 30 / T1 / 1

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en son article L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine de la directrice générale du Syndicat des transports d’Ile-de-France datée du 21 novembre 2006, reçue le 23 novembre 2006, et le dossier joint concernant le prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay,

/ considérant que ce projet, qui, en prolongeant le tramway T1 déjà en service de Saint-Denis à Noisy-le-Sec, desservirait cinq nouvelles communes et constituerait une nouvelle section du projet d’ensemble dit « grand tram », apparaît comme étant d’intérêt local et régional, / considérant ses enjeux (assurer par des transports en commun la desserte en rocade du quart nord-est de la première couronne parisienne) et ses impacts sur le milieu urbain tels qu’ils sont présentés par le dossier du maître d’ouvrage, / considérant les concertations menées en 2001 dans les cinq communes concernées puis en 2005 dans la commune de Noisy-le-Sec,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

##### décide :

**Article 1**
Il n’y a pas lieu d’organiser un débat public sur le projet de prolongement de la ligne de tramway T1 de Noisy-le-Sec à Val-de-Fontenay.

**Article 2**
Il est recommandé au Syndicat des Transports d’Ile-de-France, maître d’ouvrage, d’ouvrir une nouvelle phase de concertation, en particulier sur la partie du projet située dans la commune de Noisy-le-Sec. Cette concertation devra présenter les caractéristiques suivantes : – faisant une large place à l’expression de la population, elle sera menée sous l’égide d’une personnalité indépendante qui en sera le garant, – elle portera sur les différentes familles de tracés possibles, leurs enjeux et leurs impacts, – elle portera également sur « les conditions d’une mise en place d’une nouvelle génération de matériel et des solutions techniques innovantes » évoquées dans la délibération en date du 11 octobre 2006 du conseil du STIF.

## SÉANCE DU 7 FÉVRIER 2007

### PROJET FERROVIAIRE DE LIGNE À GRANDE VITESSE PARIS-LONDRES PAR AMIENS

##### Décision n° 2007 / 01 / LGV PLA / 1

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en son article L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président de Réseau ferré de France en date du 27 décembre 2006, reçue le 27 décembre et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à la majorité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant l’importance des enjeux en termes socio-économiques et en termes d’aménagement du territoire, tels qu’ils sont décrits dans le dossier de saisine, qui donnent à ce projet un caractère d’intérêt à la fois national et international, / considérant, d’une part, l’étendue de la zone d’étude, d’autre part, la diversité et l’importance des impacts possibles sur l’environnement des divers couloirs de passage envisagés, / considérant que, selon l’article L.121-8-I du Code de l’environnement, le dossier de saisine adressé à la Commission nationale du débat public présente « les objectifs et les principales caractéristiques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques, le coût estimatif et l’identification des impacts du projet sur l’environnement ou l’aménagement du territoire » afin de lui permettre d’apprécier si un débat public doit être organisé, / or, considérant l’insuffisance ou l’absence, dans le dossier de saisine, d’indications sur : – les arguments favorables ou défavorables aux diverses solutions non retenues, – les hypothèses qui fondent les prévisions de trafic, – les perspectives de saturation de la LGV Nord (à la sortie de Paris ou dans sa partie septentrionale), – les solutions alternatives quant à la desserte du littoral,

– la cohérence avec les schémas régionaux d’aménagement du territoire,
– le mode de financement de l’ouvrage,
**/** considérant qu’ainsi le dossier de saisine ne comprend pas l’ensemble des éléments nécessaires pour prendre une décision motivée,

**décide :**

**Article unique**

Il est impossible en l’état du dossier de prendre position quant à l’organisation d’un débat public.

**LIAISON AUTOROUTIÈRE TROYES-AUXERRE-BOURGES**

**Décision n° 2007 / 02 / TAB / 1**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en son article L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 29 décembre 2006, reçue le 2 janvier 2007, et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant que les objectifs assignés au projet, tels qu’ils sont décrits par le dossier de saisine, en feraient un maillon structurant du réseau routier national et lui donnent donc un caractère d’intérêt national,

/ considérant cependant que des projets distincts (Troyes-Auxerre et Auxerre-Bourges) ont été étudiés, parfois jusqu’à un degré avancé, lors de phases antérieures avant que ne soit envisagée la réalisation, sous diverses formes possibles, d’un projet d’ensemble Troyes-Auxerre-Bourges, qu’ainsi la présentation des objectifs et des conséquences du projet dans ses différentes parties et variantes est inégalement argumentée,

/ considérant l’importance des enjeux en termes d’aménagement du territoire et de l’impact possible sur l’environnement des différentes options envisagées, / considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du Code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même Code, / considérant enfin que l'article L.121-12 du Code de l'environnement prévoit un délai de 5 ans, après la date de publication du bilan du débat public, pour l’ouverture de l’enquête publique,

**décide :**

**Article 1**

Le projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges 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**

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l’article 7-III du décret du 22 octobre 2002) pour être soumis au débat public que s’il comporte des éléments plus précis et plus détaillés sur :

– la cohérence d’ensemble des objectifs assignés au projet et sa place dans le futur réseau routier national compte tenu de la réalisation d’autres projets ayant des objectifs identiques ou comparables (notamment la future autoroute A19 Courtenay-Artenay),

– les justifications et les conséquences (notamment sur l’évolution des trafics) des raccordements et prolongements envisagés,
– la part respective atteinte par le transit ou la desserte locale pour chacune des sections selon l’option retenue (autoroute ou route express à 2 x 2 voies) et les effets quant au désengorgement des grands axes nord-sud ou est-ouest,
– un calendrier plus détaillé des phases ultérieures d’élaboration du projet.

**LIAISON AUTOROUTIÈRE TROYES-AUXERRE-BOURGES**

**Décision n° 2007 / 03 / TAB / 2**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 29 décembre 2006, reçue le 2 janvier 2007, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/03/TAB/1 du 7 février 2007 décidant un débat public,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**

Monsieur Alain Méchineau est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges.

**LIAISON AUTOROUTIÈRE TROYES-AUXERRE-BOURGES**

**Décision n° 2007 / 04 / TAB / 3**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 29 décembre 2006, reçue le 2 janvier 2007, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/04/TAB/1 du 7 février 2007 décidant un débat public, et la décision n° 2007/05/TAB/2 nommant Monsieur Alain Méchineau président de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Alain Méchineau, après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**

Monsieur Claude Guillaume est nommé membre de la commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges.

**LIAISON AUTOROUTIÈRE ENTRE**

**L'ILE-DE-FRANCE ET L'AIRE LIGÉRIENNE**

**Décision n° 2007 / 05 / LAAL / 1**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, / vu la lettre de saisine du ministre de l’Équipement, des Transports, du Logement, du Tourisme et de la Mer en date du 4 janvier 2007, reçue le 8 janvier 2007, et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant que, selon l'article L.121-8- I du Code de l’environnement, le dossier de saisine adressé à la Commission nationale du débat public afin de lui permettre d’apprécier si un débat public doit être organisé présente « 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 ou l’aménagement du territoire » ;

/ or, considérant que le dossier transmis, centré sur les objectifs locaux et régionaux du projet dans ses diverses variantes, ne précise pas quels pourraient être ses effets en tant qu’élément d’un grand axe nord-est/sud-ouest et en quoi ils seraient cohérents avec l’objectif d’éviter la traversée de la région parisienne par les trafics de transit ;

/ considérant que les enjeux économiques et sociaux sont présentés de façon hétérogène : si les enjeux d’aménagement du territoire apparaissent en termes très généraux, les enjeux liés aux projets de développement urbain des agglomérations traversées ou contournées ne sont pas explicités ;

/ considérant l’insuffisance de l’analyse prospective concernant l’évolution comparée de l’offre des divers modes de transport ;

/ considérant que les enjeux environnementaux ne sont présentés que de façon globale pour l’ensemble de la zone d’étude et de façon sommaire pour chacune des options envisagées ;

/ considérant qu’aucune indication n’est donnée concernant le mode de financement possible des différentes hypothèses ou l’éventuel calendrier de réalisation ;

/ considérant qu’ainsi le dossier joint à la lettre de saisine, intitulé « Corridor Ile-de-France-Centre – Éléments pour un dialogue territorial », qui avait pour but de susciter les avis des acteurs locaux, même complété par le recueil des avis recueillis lors de la consultation de septembre-novembre 2006, ne répond pas aux prescriptions de la loi quant au contenu du dossier de saisine et ne permet pas de prendre une décision motivée ;

**décide :**

**Article unique**

Il est impossible en l’état du dossier de prendre position quant à l’organisation d’un débat public.

**REFONTE DE L'USINE SEINE-AVAL**

**Décision n° 2007 / 06 / USA / 1**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants,

/ vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,

/ vu la lettre de saisine du Président du Syndicat interdépartemental pour l’assainissement de l’agglomération parisienne en date du 16 janvier 2007, reçue le 16 janvier, et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant la portée des enjeux de ce projet qui résulte de la nécessité pour la France de se mettre en conformité avec les prescriptions de deux directives communautaires (directive sur les eaux résiduaires urbaines du 21 mai 1991 et directive-cadre sur l’eau du 22 décembre 2000) ;

/ considérant les effets attendus du projet tels qu’ils sont décrits par le dossier de saisine : réduction des rejets polluants dans la Seine, limitation de l’emprise de l’usine ;

/ considérant que l’importance du projet nécessite que la participation du public soit pleinement assurée tout au long de son élaboration ;

/ considérant que la « communication de proximité » développée depuis 1998 a eu pour but d’assurer l’information du public mais n’a pas fait la même place à son expression ;

**décide :**

**Article unique**

Le projet de refonte de l’usine Seine-Aval 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.

**REFONTE DE L'USINE SEINE-AVAL**

**Décision n° 2007 / 07 / USA / 2**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président du Syndicat interdépartemental pour l’assasinissement de l’agglomération parisienne en date du 16 janvier 2007, reçue le 16 janvier, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/01/USA/1 du 7 février 2007 décidant un débat public,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**

Monsieur Philippe Marzolf est nommé président de la commission particulière du débat public sur le projet de refonte de l’usine Seine-Aval.

**DÉVELOPPEMENT PORTUAIRE DE BASTIA**

**Décision n° 2007 / 08 / DPB / 3**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 8,

/ vu la lettre de saisine du président de la Collectivité territoriale de Corse datée du 3 mars 2006 reçue le 10 mars 2006, et le dossier joint, / vu les décisions n° 2006/17/DPB/1 du 5 avril 2006 décidant un débat public et en confiant l’organisation au maître d’ouvrage et la décision n° 2006/25/DPB/2 prolongeant le délai de présentation du dossier du débat à la CNDP, / vu la lettre du président de la Collectivité territoriale de Corse du 19 janvier 2007 et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article 1**

Le dossier du maître d’ouvrage – dès lors qu’il comportera une analyse juridique plus précise sur la protection des posidonies – est considéré comme suffisamment complet pour être soumis au débat public.

**Article 2**

Le débat public aura lieu du 6 mars au 16 mai 2007.

**Article 3**

Les modalités d’organisation du débat public figurant dans le tableau joint sont approuvées.

**SÉANCE DU 7 MARS 2007**

**PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE**

**Décision n° 2007/ 09 / CAT / 1**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en ses articles L.121-1 et suivants,

/ vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 5 février 2007, reçue le 7 février 2007, et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant la situation actuelle et les perspectives d’évolution de l’aire urbaine de Toulouse, compte tenu de la croissance démographique et de l’évolution économique telles qu’elles sont décrites par le dossier de saisine, / considérant les conséquences qui en résultent d’ores et déjà et pourraient en résulter en matière de déplacements, / considérant la place que tient l’agglomération toulousaine dans les flux de transports régionaux, nationaux et internationaux, / considérant qu’ainsi un projet de grand contournement autoroutier de Toulouse, qui figure sur la carte des infrastructures routières à l’horizon 2025 arrêtée par le CIADT du 18 décembre 2003, présente un caractère d’intérêt national, / considérant l’importance des impacts environnementaux possibles des diverses options envisagées, / considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du Code de l'environnement, doit être suivi dans les six mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même Code,

/ considérant l’importance et la diversité des enjeux socio-économiques évoqués dans le dossier de saisine, dont plusieurs mériteront d’être précisés dans le dossier du débat, **décide :**

**Article 1**

Le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse 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**

Le dossier du débat ne sera considéré comme suffisamment complet (au sens de l’article 7-III du décret du 22 octobre 2002 que :

a) s'il contient les résultats des études environnementales, socio-économiques et techniques citées pages 68 et suivantes du dossier,

b) s’il comporte des indications suffisamment précises sur les modes de financement possibles du projet,

c) s'il fait apparaître les liens et la cohérence entre le projet, les perspectives d’évolution urbaine de l’agglomération toulousaine, les projets de développement des transports en commun, les projets d’amélioration de l’exploitation des infrastructures routières existantes et la politique d’aménagement du territoire régional.

Le dossier du débat devra donc être préparé en concertation avec les différentes collectivités ou établissements de coopération intercommunale compétents dans ces domaines et notamment : la ville de Toulouse, la communauté d’agglomération du Grand Toulouse, le conseil général de la Haute-Garonne, le conseil régional de Midi-Pyrénées.

**PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE**

**Décision n° 2007/ 10 / CAT / 2**

**La Commission nationale du débat public**, / vu le Code de l’environnement en son article L.121-1 et suivants,

/ vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 5 février 2007, reçue le 7 février 2007, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/09/CAT/1 du 7 mars décidant l’organisation d’un débat public,

après en avoir délibéré, à l’unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**

Monsieur Claude BERNET est nommé Président de la commission particulière du débat public sur le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse.

## PROJET DE LIAISON AUTOROUTIERE TROYES-AUXERRE-BOURGES

**Décision n° 2007 / 11 / TAB / 4**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 29 décembre 2006, reçue le 2 janvier 2007 et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/04/TAB/1 du 7 février 2007 décidant un débat public, la décision n° 2007/05/TAB/2 nommant Monsieur Alain Méchineau président de la commission particulière et la décision n° 2007/06/TAB/3,

sur proposition de Monsieur Alain Méchineau, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de liaison autoroutière Troyes-Auxerre-Bourges : – Madame Galienne Cohu, – Monsieur Yves Desrousseaux.

## PROJET DE REFONTE DE L'USINE SEINE-AVAL

**Décision n° 2007 / 12 / USA / 3**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne en date du 16 janvier 2007, reçue le 16 janvier, et le dossier joint, / vu les décisions n° 2007/01/USA/1 du 7 février 2007 décidant un débat public et n° 2007/07/USA/2 nommant Monsieur Philippe Marzolf président de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de refonte de l'usine Seine Aval : - Madame Odile Peixoto, - Monsieur Jean-Paul Puyfaucher.

## PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM À LA FRANCIENNE

**Décision n° 2007 / 13/ PA16 / 3**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants,

/ vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président du conseil régional d'Ile-de-France en date du 31 mars 2006, reçue le 5 avril, et la délibération du conseil régional du 16 mars 2006 jointe, / vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 avril 2006, reçue le 5 avril, / vu la lettre du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 mai 2006, reçue le 12 mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet, / vu la décision n° 2006/20/PA16/1 du 7 juin 2006 décidant l'organisation d'un débat public et la décision n° 2006/24/PA16/2 du 5 juillet 2006 nommant Madame Claude Brévan président de la commission particulière ainsi que ses membres, / vu la lettre du 2 février 2007 reçue le 7 février 2007 du ministre des Transports sollicitant un délai supplémentaire de trois mois pour produire le dossier servant de base du débat public.

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Le délai de six mois prévu à l'article 8-I du décret du 22 octobre 2002 est prolongé de trois mois.

## PROJET DE LIGNE FERROVIAIRE À GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE

**Décision n° 2007 / 14 / LGVSEA / 3**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, et notamment son article 9, / vu la décision n° 2003/17/LGVSEA/1 du 7 mai 2003, / vu la décision du 8 mars 2004 n° 2004/11/LGVSEA/2, / vu la lettre du Président de Réseau ferré de France du 27 décembre 2006 et le dossier joint établissant le bilan de la concertation recommandée par la Commission nationale, / vu le rapport, en date du 22 février 2007, du président de la commission de suivi,

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant que le dossier présentant le bilan de la concertation montre que les recommandations de la Commission nationale ont été convenablement suivies par Réseau ferré de France.

**décide :**

**Article unique**
De prendre acte du bilan de la concertation établi par Réseau ferré de France et du rapport du président de la commission de suivi adressés à la commission ; ces documents seront rendus publics et joints le moment venu au dossier d'enquête publique.

**SÉANCE DU 4 AVRIL 2007**

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER AU VERDON

**Décision n° 2007/ 15 / TMV / 1**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du directeur général de la société 4GAS en date du 8 mars 2007, reçue le 8 mars, et le dossier joint, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés, / considérant, d'une part, la croissance de la part du gaz dans la consommation énergétique de la France au cours des dernières années, d'autre part, les orientations définies par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique française, / considérant l'importance des enjeux économiques et sociaux du projet à l'échelle nationale (diversification des sources d'énergie et des opérateurs) comme à l'échelle locale (pour l'activité du port du Verdon),

/ considérant la diversité et l'importance des impacts possibles sur l'environnement, / considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du Code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,

**décide :**

**Article 1**
Le projet de construction d'un terminal de réception, stockage et regazéification de gaz naturel liquéfié au Verdon-sur-Mer 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**
Le dossier du débat ne sera considéré comme complet au sens de l'article 7-III du décret du 22 octobre 2002 que s'il comporte des indications suffisamment précises sur – les usages actuels du site du Verdon, – les dangers et les impacts sur l'environnement de l'activité envisagée, – les hypothèses de raccordement au réseau de transport de gaz.

**Article 3**
La Commission nationale du débat public assurera la coordination avec les débats publics portant sur des projets similaires – en désignant un ou des membres communs aux différentes commissions particulières, – en veillant à l'harmonisation de leur calendrier et au traitement homogène des enjeux nationaux et internationaux.

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL MÉTHANIER SUR LE PORT DE DUNKERQUE

**Décision N° 2007 / 16 / TMD / 1**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7,

/ vu la lettre conjointe de saisine du directeur « gaz » d'EDF et du directeur général du port autonome de Dunkerque en date du 19 mars 2007, reçue le 19 mars, et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant, d'une part, la croissance de la part du gaz dans la consommation énergétique de la France au cours des dernières années, d'autre part les orientations définies par la loi de programme du 13 juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergetgique française, / considérant l'importance des enjeux économiques et sociaux du projet à l'échelle nationale (diversification des sources d'énergie et des opérateurs) comme à l'échelle locale (pour l'activité du port de Dunkerque), / considérant la diversité et l'importance des im-pacts possibles sur l'environnement, / considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du Code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même Code,

**décide :**

**Article 1**
Le projet de construction d'un terminal méthanier sur le port de Dunkerque 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**
Le dossier du débat ne sera considéré comme complet au sens de l'article 7-III du décret du 22 octobre 2002 que s'il comporte des indications suffisamment précises sur : – les usages actuels du site du Clipon, – les dangers et les impacts sur l'environnement de l'activité envisagée, – les hypothèses de raccordement au réseau de transport de gaz.

**Article 3**
La Commission nationale du débat public assurera la coordination avec les débats publics portant sur des projets similaires : – en désignant un ou des membres communs aux différentes commissions particulières, – en veillant à l'harmonisation de leur calendrier et au traitement homogène des enjeux nationaux et internationaux.

## PROJET DE PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A16 DE L'ISLE-ADAM À LA FRANCIENNE

**Décision n° 2007 / 17 / PA16 / 5**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président du conseil régional d'Ile-de-France en date du 31 mars 2006, reçue le 5 avril, et la délibération du conseil régional du 16 mars 2006 jointe, / vu la lettre de saisine de France Nature Environnement du 4 avril 2006, reçue le 5 avril, / vu la lettre du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer datée du 9 mai 2006, reçue le 12 mai 2006, transmettant le dossier de présentation du projet,

/ vu les décisions n° 2006/20/PA16/1 du 7 juin 2006 décidant l'organisation d'un débat public, et n° 2006/24/PA16/2 nommant Madame Brévan présidente de la commission particulière,

sur proposition de Madame Brévan, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Est nommé membre de la commission particulière : Monsieur Olivier Rechauchère.

## PROJET DE LIAISON AUTOROUTIÈRE TROYES-AUXERRE-BOURGES

**Décision n° 2007 / 18 / TAB / 5**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 29 décembre 2006, reçue le 2 janvier 2007, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/04/TAB/1 du 7 février 2007 décidant un débat public, la décision n° 2007/05/TAB/2 nommant Monsieur Alain Méchineau Président de la commission particulière et la décision n° 2007/06/TAB/3, / vu la décision n° 2007/11/TAB/4 nommant les membres de la commission particulière du débat public,

sur proposition de Monsieur Alain Méchineau, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Est nommé membre de la commission particulière du débat public sur le projet de liaison auto-routière Troyes-Auxerre-Bourges Monsieur Jean-Louis Langlais.

## PROJET DE REFONTE DE L'USINE SEINE-AVAL

**Décision n° 2007 / 19 / USA / 4**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du président du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne en date du 16 janvier 2007, reçue le 16 janvier, et le dossier joint, / vu les décisions n° 2007/01/USA/1 du 7 février 2007 décidant un débat public et n° 2007/07/USA/2 nommant Monsieur Philippe Marzolf président de la commission particulière, / vu la décision n° 2007/12/USA/3 nommant les membres de la commission particulière,

sur proposition de Monsieur Philippe Marzolf, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Est nommée membre de la commission particulière du débat public sur le projet de refonte de l'usine Seine-Aval : - Mme Laurence Monnoyer-Smith.

## PROJET DE GRAND CONTOURNEMENT AUTOROUTIER DE TOULOUSE

**Décision n° 2007 / 20 / CAT / 3**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en son article L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en date du 5 février 2007, reçue le 7 février 2007, et le dossier joint, / vu les décisions n° 2007/09/CAT/1 du 7 mars décidant l'organisation d'un débat public, et n° 007/10/CAT/2 nommant Monsieur Claude Bernet président de la CPDP,

sur proposition de Monsieur Claude Bernet, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Sont nommés membres de la commission particulière du débat public sur le projet de grand contournement autoroutier de Toulouse : - Madame Michèle Bordenave, - Madame Cécile Valverde, - Monsieur Didier Corot, - Monsieur André Etchélecou.

## PROJET DE RAPPORT ANNUEL DE LA COMMISSION NATIONALE DU DÉBAT PUBLIC

**Décision n° 2007 / 21 / RA**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le Code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public,

après en avoir délibéré, à la majorité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
D'approuver le projet de rapport annuel 2006-2007.

## SÉANCE DU 2 MAI 2007

PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER SUR LE PORT DE D'ANTIFER

**Décision n° 2007 / 22 / TMA / 1**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du Président de Gaz de Normandie SAS en date du 6 Avril 2007, reçue le 6 Avril, et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant, d'une part, la croissance de la part du gaz dans la consommation énergétique de la France au cours des dernières années et, d'autre part, les orientations définies par la loi de programme du 13 Juillet 2005 fixant les orientations de la politique énergétique française, / considérant l'importance des enjeux économiques et sociaux du projet à l'échelle nationale (diversification des sources d'énergie et des opérateurs) comme à l'échelle locale (pour l'activité du port du Havre), / considérant la diversité et l'importance des impacts possibles sur l'environnement, / considérant que le dossier de saisine de la CNDP, prévu à l'article L.121-8 du code de l'environnement, doit être suivi dans les 6 mois du dossier du débat à destination du public, prévu à l'article L.121-11 du même code,

**décide :**

**Article 1**
Le projet de construction d'un terminal méthanier à Antifer sur la commune de Saint-Jouin Bruneval (Seine-Maritime) 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 1**
Le dossier du débat ne sera considéré comme complet au sens de l'article 7-III du décret du 22 Octobre 2002 que s'il comporte des indications suffisamment précises sur
- les usages actuels du site d'Antifer,
- les dangers de l'activité envisagée,
- ses impacts sur l'environnement,
- les hypothèses de raccordement au réseau de transport de gaz.

**Article 3**
La Commission nationale du débat public assurera la coordination avec les débats publics portant sur des projets similaires
- en désignant un ou des membres communs aux différentes commissions particulières,
- en veillant à l'harmonisation de leur calendrier et au traitement homogène des enjeux nationaux et internationaux.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE ROCADE NORD DE GRENOBLE

**Décision n° 2007/ 23 / RNG / 1**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 9, / vu la lettre de saisine du Président du Conseil Général de l'Isère en date du 4 Avril 2007, reçue le 16 Avril 2007, et le dossier joint,

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

/ considérant que l'Etat, qui avait conduit les premières études de ce projet, a annoncé qu'il ne prendrait pas la maîtrise d'ouvrage des travaux, que le Conseil Général de l'Isère a décidé d'assumer par délibérations du 26 Janvier et 20 Octobre 2006, / considérant les objectifs assignés au projet qui a pour but d'écarter du cœur de l'agglomération un trafic qui est essentiellement interne à l'agglomération grenobloise, / considérant qu'ainsi le projet ne présente pas un caractère d'intérêt national au sens de la loi, / considérant les obligations qui résultent pour la personne publique maître d'ouvrage des articles L. 300-2 et R.300-1 du Code de l'Urbanisme et considérant les mesures prévues par le Conseil Général de l'Isère (« consultation citoyenne » durant l'été 2007),

**décide :**

**Article 1**
Il n'y a pas lieu d'organiser un débat public sur le projet de Rocade Nord de Grenoble.

**Article 2**
Il est recommandé au Conseil Général de l'Isère de mener une concertation, placée sous l'égide d'une personnalité indépendante qui en sera le garant, ayant pour but d'assurer l'information et de permettre l'expression de la population avant la consultation évoquée dans le dossier de saisine.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER AU VERDON

**Décision n° 2007 / 24 / TMV / 2**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du Directeur Général de la Sociéty 4GAS en date du 8 Mars 2007, reçue le 8 Mars, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/15/TMV/1 du 4 Avril 2007,

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
M. Louis-Julien SOURD est nommé Président de la commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal de réception, stockage et regazéification de gaz naturel liquéfié au Verdon sur Mer.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER AU VERDON

**Décision n° 2007 / 25 / TMV / 3**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du Directeur Général de la Société 4GAS en date du 8 Mars 2007, reçue le 8 Mars, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/15/TMV/1 du 4 Avril 2007 et la décision n° 2007/24/TMV/2 du 2 Mai 2007

sur proposition de M. Louis-Julien SOURD, président de la commission particulière, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
M. Gustave DEFRANCE est nommé membre de la commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal de réception, stockage et regazéification de gaz naturel liquéfié au Verdon sur Mer.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER SUR LE PORT DE DUNKERQUE

**Décision n° 2007 / 26 / TMD / 2**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre conjointe de saisine du Directeur Gaz d'EDF et du Directeur Général du Port Autonome de Dunkerque en date du 19 Mars 2007, reçue le 19 Mars, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/16/TMD/1 du 4 Avril 2007 décidant un débat public

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
M. Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT est nommé Président de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal méthanier sur le port de Dunkerque.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER SUR LE PORT DE DUNKERQUE

**Décision n° 2007 / 27 / TMD / 3**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre conjointe de saisine du Directeur Gaz d'EDF et du Directeur Général du Port Autonome de Dunkerque en date du 19 Mars 2007, reçue le 19 Mars, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/16/TMD/1 du 4 Avril 2007 décidant un débat public et n° 2007/26/TMD/2 du 2 Mai 2007,

sur proposition de M. Pierre-Frédéric TENIERE-BUCHOT, président de la commission particulière, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
M. Gustave DEFRANCE est nommé membre de la Commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal méthanier sur le port de Dunkerque.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER SUR LE PORT DE D'ANTIFER

**Décision n° 2007 / 28 / TMA / 2**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du Président de Gaz de Normandie SAS en date du 6 Avril 2007, reçue le 6 Avril, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/22/TMA/1 du 2 Mai 2007,

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
M. Alain OHREL est nommé Président de la commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal méthanier à Antifer sur la commune de Saint-Jouin Bruneval.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE CONSTRUCTION D'UN TERMINAL METHANIER SUR LE PORT DE D'ANTIFER

**Décision n° 2007 / 29 / TMA / 3**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du Président de Gaz de Normandie SAS en date du 6 Avril 2007, reçue le 6 Avril, et le dossier joint, / vu la décision n° 2007/22/TMA/1 du 2 Mai 2007 et n° 2007/28/TMA/2 du 2 Mai 2007,

sur proposition de M. Alain OHREL, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
M. Gustave DEFRANCE est nommé membre de la commission particulière du débat public sur le projet de construction d'un terminal méthanier à Antifer sur la commune de Saint-Jouin Bruneval.
Le Président Yves Mansillon

## PROJET DE REFONTE DE L'USINE SEINE AVAL

**Décision n° 2007 / 30 / USA / 5**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment son article 7, / vu la lettre de saisine du Président du Syndicat interdépartemental pour l'assainissement de l'agglomération parisienne en date du 16 Janvier 2007, reçue le 16 Janvier, et le dossier joint, / vu les décisions n° 2007/01/USA/1 du 7 Février 2007 décidant un débat public et n° 2007/07/USA/2 nommant M. Philippe MARZOLF Président de la commission particulière, / vu les décisions n° 2007/12/USA/3 et n° 2007/19/USA/4 nommant les membres de la commission particulière,

sur proposition de M. Philippe MARZOLF, après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article unique**
Est nommé membre de la commission particulière du débat public sur le projet de refonte de l'usine Seine Aval :
M. Jean-Claude DEUTSCH.

Le Président Yves Mansillon

## APPUI METHODOLOGIQUE A L'INSTITUT DE RADIOPROTECTION ET DE SURETE NUCLEAIRE (IRSN)

**Décision n° 2007 / 31 / IRSN / 1**

**La Commission nationale du débat public,** / vu le code de l'environnement en ses articles L.121-1 et suivants, / vu le décret n° 2002-1275 du 22 Octobre 2002 relatif à l'organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public et notamment ses articles 3 et 4, / vu la lettre du Président de l'Institut de Radioprotection et de Sûreté Nucléaire datée du 17 Avril 2007 sollicitant les conseils et l'appui méthodologiques de la CNDP quant aux modalités à mettre en œuvre pour renforcer la transparence des travaux de l'IRSN.

après en avoir délibéré, à l'unanimité de ses membres présents ou représentés,

**décide :**

**Article 1**
La Commission nationale du débat public apportera son appui et ses conseils méthodologiques à l'IRSN pour l'organisation d'une mission de réflexion sur les modalités à mettre en œuvre pour renforcer la transparence des travaux de l'IRSN.

**Article 2**
Elle désigne M. Georges MERCADAL, Vice-Président, pour mener cette mission.

Le Président Yves Mansillon

# 7. Décisions des maîtres d'ouvrage

## CONTOURNEMENT ROUTIER DE NICE

**Décision du maître d'ouvrage (ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer)**

## NOR : EQUR0601425S

**Le 20 juillet 2006**
/ Vu le Code de l'environnement, notamment ses articles L.121-1 à L.212-15 et R.121-1 à R.121-16 ;
/ Vu le compte-rendu du débat public établi par le président de la commission particulière du débat public en date du 26 avril 2006 ;
/ Vu le bilan du débat public établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 26 avril 2006 ;

/ Considérant que le projet de contournement routier de Nice a fait l'objet d'un débat public du 4 novembre 2005 au 28 février 2006, conformément aux dispositions du Code de l'environnement ;
/ Considérant le consensus qui s'est dégagé au cours du débat sur la nécessité d'organiser de façon coordonnée le développement des transports collectifs à l'échelle de l'agglomération niçoise et le report du transport routier de marchandises vers les modes ferroviaire et maritime ;
/ Considérant que l'objectif du maître d'ouvrage consistant à améliorer la sécurité de la circulation sur l'autoroute A8, la fluidité du trafic sur l'arc méditerranéen au droit de l'agglomération

niçoise et l’accessibilité aux grands équipements et pôles d’activité économiques azuréens apparaît partagé ;

*/*  Considérant les orientations en ce sens de la directive territoriale d’aménagement des Alpes-Maritimes approuvée par décret du 2 décembre 2003 ;

*/*  Considérant que la configuration actuelle de l’autoroute A8, notamment entre les vallées du Var et du Paillon, pose des problèmes de sécurité qui s’aggraveront avec la croissance prévisible du trafic ;

*/*  Considérant les impacts environnementaux actuels de l’autoroute A 8, en termes notamment de qualité de l’air et de bruit, ainsi que les enjeux liés aux émissions de gaz à effet de serre ;

*/*  Considérant que seul un projet dont le fuseau de passage se confond avec l’autoroute A8 à l’est du Var apparaît pertinent et de nature à améliorer les conditions de circulation au droit de Nice ;

*/*  Considérant qu’à l’est du fleuve Var la question du choix entre les deux options présentées lors du débat, à savoir un aménagement sur place de l’autoroute A8 et la réalisation d’un dédoublement souterrain de cette autoroute entre Saint-Isidore et Nice-est, doit être approfondie dans le cadre d’études complémentaires ;

*/*  Considérant qu’à l’ouest du fleuve Var le projet de contournement routier de Nice ne doit pas s’imposer au projet de territoire en cours de définition, notamment à la communauté d’agglomération de Sophia-Antipolis,

## décide :

**Article 1**

La priorité est donnée à l’amélioration de l’auto-route A8 à l’est du fleuve Var. Le principe de la réalisation du projet de contournement nord de Nice, qui consiste soit en un aménagement sur place, soit en un dédoublement souterrain de l’autouroute A8 entre Saint-Isidore et Nice-est, est retenu.

Des études préliminaires seront réalisées afin de comparer l’ensemble des solutions d’aménagement sur place de l’autoroute A8 à la solution souterraine présentée dans le dossier du maître d’ouvrage (partie est des solutions 1 et 2). L’objectif est que le parti d’aménagement puisse être choisi dans un délai de 2 à 3 ans afin de permettre l’engagement de l’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique dans les 4 ans qui suivront la présente décision.

Ces études devront veiller à inscrire la réalisation du projet dans une perspective de développement durable des territoires environnants. À ce titre, une attention particulière sera accordée :

– aux impacts du projet sur les habitations situées à proximité de l’autoroute A8, les systèmes écologiques sensibles et les paysages ;

– à l’insertion du projet dans le contexte urbain complexe et en pleine évolution qui prévaut à Saint-Isidore et Nice-est ;

– à la complémentarité du projet avec les mes-ures visant à développer les transports collectifs urbains et à favoriser le report du transport routier de marchandises vers les modes ferroviaire et maritime.

Une analyse des modalités de financement des différentes options de réalisation du projet sera produite par le maître d’ouvrage et présentée aux collectivités territoriales.

**Article 2**

Les réflexions sur l’accessibilité multimodale à l’ouest du fleuve Var seront poursuivies en concertation avec les collectivités locales. Des études d’amélioration du fonctionnement de

l’autoroute A8 à court et moyen terme seront engagées concomitamment. Dans le cadre de ces réflexions, la possibilité de favoriser le développement des transports collectifs sur l’infrastructure autoroutière existante devra être examinée de façon approfondie. Parallèlement, des études sur les abords de l’autoroute A8 seront poursuivies pour préserver la possibilité de réaliser à long terme les solutions courte ou longue présentées au débat public.

**Article 3**

L’État s’associera dans les meilleurs délais à la réalisation d’une enquête « ménages » à l’échelle de la bande côtière de manière à accompagner les collectivités organisatrices de transports dans le développement de leur politique multi-modale de déplacements.

**Article 4**

Un dispositif régulier d’information et d’échange sera mis en place afin d’assurer la participation du public à toutes les phases d’élaboration du projet.

**Article 5**

Le directeur général des Routes, le directeur général de la Mer et des Transports, le préfet des Alpes-Maritimes et le préfet de la région Provence-Alpes-Côte d’Azur 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*.

Dominique Perben

Par ailleurs, une attention particulière sera portée à la prise en compte des attentes exprimées durant le débat public en particulier dans les domaines suivants :

*/ information et de concertation*  tout au long des différentes phases de la vie du projet (préparation du site, construction, exploitation et démantèlement) : mise en œuvre de moyens multiples : création d’une instance locale d’information et de concertation, d’un site Internet, de supports d’information, d’un centre d’information et organisations de visites de site, organisation des « rencontres scientifiques d’ITER » ouvertes au public en association avec les universités et organismes de recherches régionaux, nationaux et internationaux ;

*/ principes qualité*  (environnemental, administratif et de conditions de réalisation) : réflexion en cours pour déterminer les modalités d’application. Conformément au Code du travail, un coordinateur « sécurité et protection de la santé » pour le chantier sera nommé dès cette année.

*/ choix architecturaux*  : lancement de deux concours d’architectes, de niveau international, l’un pour les bâtiments annexes (restaurant d’entreprise, bâtiment d’accueil, etc.) et l’autre pour la machine elle-même.

*/ école internationale*  : l’un des objectifs prioritaires de l’école internationale, qui répond à l’un des engagements pris par la France dans le cadre des négociations internationales, est de s’insérer harmonieusement dans le tissu éducatif existant ;

*/ transports collectifs*  : les instances responsables des infrastructure et des services routiers et ferroviaires (État, Région, départements) examineront les souhaits exprimés au cours du débat et saisiront, le cas échéant, le comité de pilotage régional ;

*/ transports des charges lourdes (itinéraires ITER)* : le dossier relatif à l’aménagement de l’itinéraire ITER (de Fos à Cadarache), pour le transport des composants exceptionnels nécessaires à la construction de l’installation de recherche proprement dite, sera soumis à enquête publique à l’automne 2006 après que la procédure de concertation publique aura été menée à bien ;

*/ en ce qui concerne la France, mobilisation du tissu économique, régional et national*  : analyse des retombées économiques et industrielles potentielles du projet ITER , information et sensibilisation des industriels, mise en place d’un dispositif d’accompagnement des entreprises, mise en place d’un comité industriel ITER ;

*/ emploi et formations*  : en ce qui concerne la France, poursuite des travaux en cours sur l’identification des métiers générés par le projet et développement d’actions de formations, d’aides au retour à l’emploi en coordination avec les services de l’État, les chambres de commerce et d’industrie de la région Provence-Alpes-Côte d’Azur, les chambres des métiers et le rectorat, afin d’associer les entreprises locales.

*/ logement, foncier*  : mise en place des mesures d’accompagnement envisagées (création de zones d’aménagement différé, réhabilitation de logements, accès aux infrastructures touristiques sous-utilisées hors de la période estivale, etc.), pour répondre aux besoins liés aux personnes ITER et à ceux des populations locales ; prise de contacts avec les organismes régionaux dans le but de favoriser l’émergence d’espaces d’échanges interculturels contribuant à une intégration sociale et à un enrichissement des cultures.

## EXTENSION DU TRAMWAY DES MARECHAUX (T3) À PARIS

### Décision du maître d'ouvrage (Syndicat des transports d'Ile-de-France). Délibération n° 2006/0778 Sur le principe et les conditions de la poursuite du projet d'extension du tramway T3 soumis au débat public.

**Le 20 septembre 2006**

*/*  Vu le Code de l’environnement, notamment son article L. 121-13 ;

*/*  Vu l’ordonnance n° 59-151 du 7 janvier 1959 modifiée relative à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

*/*  Vu le décret n° 59-157 du 7 janvier 1959 modifié relatif à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

*/*  Vu le décret n° 2002-1275 du 22 octobre 2002 relatif à l’organisation du débat public et à la Commission nationale du débat public, notamment les articles 11 et 12 ;

*/*  Vu le décret n° 2005-664 du 10 juin 2005 portant statut du Syndicat des transports d’Ile-de-France et modifiant certaines dispositions relatives à l’organisation des transports de voyageurs en Ile-de-France ;

*/*  Vu le compte-rendu du débat public établi par le président de la commission particulière du débat public en date du 22 juin 2006 ;

*/*  Vu le bilan du débat public établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 22 juin 2006 ;

*/*  Vu le rapport n° 2006/0778 ;

*/*  Vu les avis de la Commission des investissements et de suivi du contrat de plan du 13 septembre 2006 et de la Commission de la démocratisation du 13 septembre 2006 ;

### Après en avoir délibéré, décide :

**Article 1**

De poursuivre les objectifs recherchés par le projet : – répondre à un besoin croissant de desserte performante en rocade ;

– améliorer le maillage des transports collectifs, notamment avec le réseau Mobilien ;

– améliorer la desserte à Paris et dans les communes limitrophes ;

– améliorer l’accessibilité des transports publics, des cheminements piétons et développer les liaisons cyclables ;

– réaménager le paysage urbain et la répartition de l’espace en faveur des transports collectifs et des circulations douces.

**Article 2**

De poursuivre les études nécessaires à la réalisation du projet d’extension du tramway T3 sur le tracé porte d’Ivry-porte de la Chapelle.

**Article 3**

D’approfondir les études notamment sur:

– le tracé du projet afin de préciser les conditions de passage dans le secteur entre la porte de Pantin et à la porte de la Villette ;

– la localisation et le nombre des stations en recherchant à optimiser l’attractivité du tramway et une bonne desserte des quartiers ;

– les impacts sur les conditions de circulation, par exemple suite à la suppression éventuelle du passage souterrain à la porte de Charenton ;

– les aménagements cyclables et les conditions de circulation de l’ensemble des modes doux ;

– les liens avec la banlieue grâce à la restructuration du réseau bus et la traversée du périphérique pour les clients du tramway, notamment sur le secteur porte de Bagnolet-Gallieni ;

– l’implantation de l’atelier-garage ;

– les conditions d’un éventuel prolongement vers la porte d’Asnières.

**Article 4**

D’émettre la recommandation suivante :

– toute utilisation des espaces de la Petite Ceinture ferroviaire doit préserver la continuité et l’intégrité de la plate-forme ferroviaire afin de ne pas obérer une potentielle utilisation pour le transport ferroviaire sur le moyen/long terme. En particulier, les aménagements non-ferroviaires réalisés sur la Petite Ceinture devront être réversibles.

**Article 5**

D’inviter la ville de Paris et la RATP à poursuivre les études et à établir un dossier de schéma de principe et d’enquête publique pour l’extension de T3 à l’est entre la porte d’Ivry et la porte de la Chapelle pour approbation par le conseil du STIF.

**Article 6**

D’approuver le principe du financement de l’ensemble des études et frais engagés par le STIF pour la poursuite du projet pour un montant global de 500 000 €, pris en charge à parts égales par la Région Ile-de-France et la ville de Paris.

**Article 7**

D’approuver la convention d’études entre le STIF et la RATP afin de réaliser les études nécessaires à l’élaboration du schéma de principe, du dossier d’enquête publique et du dossier de définition de sécurité, et d’autoriser la directrice générale à la signer. Le montant de cette convention s’élève à 224 100 € TTC pour la tranche ferme et 56 300 € TTC pour les tranches optionnelles.

**Article 8**

De charger la directrice générale de l’exécution de la présente délibération :

– qui sera publiée au recueil des actes administratifs du Syndicat des transports d’Ile-de-France.

Le président du conseil du Syndicat des transports d’Ile-de-France

Jean-Paul Huchon

## DÉNIVELLATION ET COUVERTURE DE LA RN13 À NEUILLY-SUR-SEINE

#### Décision du maître d'ouvrage (ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer).

## NOR : EQUR0601930S

**Le 9 octobre 2006**

*/*  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 décision du 2 février 2005 de la Commission nationale du débat public d’organiser un débat public sur le projet de dénivelation et couverture de la RN13 à Neuilly-sur-Seine ;

*/*  Vu le bilan du débat public rédigé par le Président de la Commission nationale du débat public et publié le 11 juillet 2006, ainsi que le compte-rendu du débat public rédigé par le président de la commission particulière du débat public et publié le 11 juillet 2006 ;

*/*  Vu le décret n° 2005-701 du 24 juin 2005 relatif à la sécurité des ouvrages du réseau routier ;

*/*  Considérant que la RN 13 est un des axes routiers majeurs de l’Ouest parisien permettant la des-erte de la Défense et de Paris depuis les auto-routes A14 et A86, qu’elle supporte un niveau de trafic exceptionnellement élevé, dans un environ-nement urbain dense et de qualité, et qu’elle prolonge jusqu’à la Grande Arche de la Défense l’axe historique qui relie les Tuileries à l’Arc de Triomphe ;

*/*  Considérant les projets de développement de transports en commun actuellement à l’étude dans l’Ouest parisien ;

*/*  Considérant les pollutions, le bruit et les coupures urbaines subies par les riverains de la RN13 ;

*/*  Considérant que le débat public a permis de montrer que la question de l’opportunité de l’amélioration de la situation de la RN13 appelait une réponse positive et que les objectifs du projet, présentés dans le dossier du débat, étaient validés ;

*/*  Considérant que le débat a montré que la ques-tion des entrées et sorties du tunnel a suscité une grande variété de points de vue et mérite d’être approfondie ;

*/*  Considérant que les riverains ont souligné que les deux extrémités du souterrain et les entrées-sorties intermédiaires resteraient des zones de bruit ;

*/*  Considérant que des réponses techniques et argumentées sur le mode de ventilation du souter-rain ainsi que sur l’évacuation de l’air vicié néces-sitent des études techniques approfondies ;

*/*  Considérant que le plan de déviation de la circulation pendant les travaux, qui soulève des interrogations et des critiques, nécessite d’être approfondi en concertation avec les communes voisines ;

*/*  Considérant les préoccupations des habitants quant à leur cadre et à leurs conditions de vie ;

*/*  Considérant que les enjeux en termes de dépla-cements, d’environnement, de sécurité et d’urba-nisme liés au projet concernent non seulement la commune de Neuilly-sur-Seine mais aussi une partie de la banlieue ouest de Paris ;

*/*  Considérant les questions liées au coût de l’ouvrage et à son financement,

## décide :

**Article 1**

Le principe de la réalisation de la dénivelation et de la couverture de la RN13 de la porte Maillot au carrefour Madrid, à Neuilly-sur-Seine, est retenu.

Ce projet devra répondre aux objectifs suivants : – assurer une liaison routière efficace entre le pont de Neuilly et le boulevard périphérique de Paris ;

– libérer, en surface, l’avenue Charles-de-Gaulle, à Neuilly-sur-Seine, du trafic de transit sans pénaliser les usagers de la RN13 ;

– couvrir la RN13 entre le carrefour Madrid et la porte Maillot, afin d’une part de contribuer à l’amélioration du cadre de vie des riverains et à la réduction des nuisances environnementales, d’autre part de rendre possible la réalisation d’aménagements de surface de qualité ;

– permettre le développement des transports collectifs et des modes de déplacement « doux ».

**Article 2**

Afin de préparer les enquêtes publiques néces-saires à la réalisation du projet, les études d’avant-projet sommaire de la dénivelation et de la couverture de la RN13 seront engagées. Elles devront notamment optimiser le coût du projet et réduire les nuisances engendrées lors de la phase de chantier.

Elles préciseront les fonctionnalités du projet et en arrêteront les principales caractéristiques techniques, notamment :

– le nombre de voies de circulation dans le tunel et en surface ;
– le gabarit de l’ouvrage ;
– le nombre et l’emplacement des éventuels accès intermédiaires ;
– la portance minimale de la surface.

**Article 3**
Les études devront veiller à inscrire la réalisation du projet dans une perspective d’amélioration de la qualité de l’environnement urbain de l’axe. À ce titre, une attention particulière sera apportée :
– à l’extraction de l’air circulant dans les tunnels : les modes de ventilation et de désenfumage, le nombre, la hauteur et l’emplacement des cheminées d’extraction, la possibilité de mettre en œuvre des dispositifs de traitement de l’air seront étudiés afin de minimiser l’exposition de la population aux polluants émis ;
– à la collecte, au traitement et à la possibilité de réutilisation des eaux pluviales ;
– à la compatibilité du projet avec les mesures de développement des transports en commun et des modes de déplacement « doux » qui pourraient être mises en œuvre en surface ;
– à la qualité de l’insertion du projet dans la perspective constituée par l’axe historique reliant les Tuileries à la Défense : le projet devra permettre la réalisation d’une continuité urbaine depuis la porte Maillot jusqu’à la Seine, voire même jusqu’à la Défense, notamment en termes de circulation douce et de coulées vertes.

**Article 4**
Une étude de l’ensemble des modalités possibles de financement de ce projet sera réalisée en concertation avec l’ensemble des partenaires susceptibles d’être concernés.

**Article 5**
Des études spécifiques seront menées afin de minimiser l’impact de la phase de chantier pour les riverains de l’axe et des itinéraires de délestage, pour les commerçants, pour les habitants des communes concernées ainsi que pour les usagers de l’axe. Elles tiendront compte des objectifs suivants :
– l’exploitation de la ligne n° 1 du métro ne devra pas être perturbée ;
– des plans de circulation comprenant des itinéraires de délestage de la RN13 ainsi que la réorganisation des lignes d’autobus devront être définis pour chacune des phases du chantier.

**Article 6**
La compatibilité du projet avec la couverture du boulevard périphérique de Paris et le réaménagement de la porte Maillot sera étudiée.

**Article 7**
Un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira, sous la présidence du préfet de la Région Ile-de-France, le conseil régional d’Ile-de-France, le conseil général des Hauts-de-Seine, la commune de Neuilly et la ville de Paris.

**Article 8**
Un dispositif permanent d’information et d’échanges sera mis en place afin d’assurer la participation du public à toutes les phases d’élaboration du projet : il sera renforcé dans la période précédant la réalisation du chantier.

**Article 9**
Le directeur général des Routes et le préfet de la Région Ile-de-France 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*.

Dominique Perben

## PROLONGEMENT DE L'AUTOROUTE A12 ENTRE MONTIGNY-LE-BRETONNEUX ET LES ESSARTS-LE-ROI

**Décision du maître d’ouvrage (ministère des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer)**

### NOR : EQU0600049S

**Le 24 octobre 2006**
/ 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 le schéma directeur de la Région Ile-de-France, approuvé par décret du 26 avril 1994 ;
/ Vu les éléments relatifs aux projets d’infrastructures relevant de la compétence de l’État portés à connaissance de la région le 23 mai 2006 dans le cadre de la révision du schéma directeur ;
/ Vu le plan de déplacements urbains de l’Ile-de-France, approuvé par arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000 ;
/ Vu la décision du 6 juillet 2005 de la Commission nationale du débat public d’organiser un débat public sur le projet de prolongement de l’auto-route A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi ;
/ Vu le bilan du débat public rédigé par le Président de la Commission nationale du débat public et publié le 17 août 2006, ainsi que le compte-rendu du débat public rédigé par le président de la commission particulière du débat public et publié le 17 août 2006 ;
/ Considérant que le projet de prolongement de l’autoroute A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi a fait l’objet d’un débat public du 3 mars au 17 juin 2006, conformément aux dispositions du Code de l’environnement ;
/ Considérant qu’une grande majorité des participants au débat a estimé que le maintien de la situation actuelle n’était pas acceptable pour les riverains de la RN10 et qu’il convenait de réhabiliter cette voie ;
/ Considérant l’intérêt pour la communauté d’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines du projet de prolongement de l’autoroute A12 ;
/ Considérant les bénéfices attendus en termes d’amélioration du cadre de vie pour les riverains de l’axe, en particulier par la réduction de l’effet de coupure provoqué par la RN10, et de sécurité ;
/ Considérant la très grande difficulté de concevoir et mettre en œuvre des solutions d’aménagement sur place ou le long de la voie ferrée, ainsi que les nuisances qui en résulteraient ;
/ Considérant la valeur environnementale du site classé de la vallée de Chevreuse ;
/ Considérant le haut niveau de qualité qui devra accompagner la réalisation du projet, compte tenu de l’urbanisation existante, afin d’assurer la préservation du cadre de vie des riverains du projet de prolongement de l’A12;
/ Considérant le grand projet de ville de Trappes-La Verrière et les actions menées avec l’appui de l’Agence nationale pour la rénovation urbaine ;
/ Considérant les interrogations liées à la fonction, à la localisation et à l’emprise des échangeurs envisagés dans le projet de prolongement de l’autoroute A12 ;
/ Considérant la nécessité d’examiner les interactions et les synergies possibles, notamment en terme de déplacements, entre la communauté d’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

et le pôle de Massy-Saclay en privilégiant les transports collectifs dans le cadre de l’opération d’intérêt national de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines ;

**décide :**

**Article 1**
Le principe d’un prolongement autoroutier de l’A12 entre Montigny-le-Bretonneux et Les Essarts-le-Roi en section courante à 2 x 3 voies jusqu’à l’échangeur avec la RD 58, puis à 2 x 2 voies, élargissable à 2 x 3 voies, est retenu.
Ce projet devra répondre aux objectifs suivants :
– détourner une partie significative du trafic de la RN10, notamment le trafic de transit, afin de permettre l’amélioration du cadre et des conditions de vie des riverains de cet axe grâce à sa requalification ;
– améliorer les échanges entre le sud du département des Yvelines, d’une part, et la communauté d’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines et le reste de la région Ile-de-France, d’autre part.

**Article 2**
Afin de préparer les enquêtes publiques nécessaires à la réalisation du projet, les études d’avant-projet sommaire du prolongement de l’A12 seront réalisées en précisant les caractéristiques d’un tracé inscrit dans le fuseau présenté dans le dossier du débat sous la dénomination « scénario 2C ». Celui-ci traverse les communes de Montigny-le-Bretonneux, Trappes, La Verrière, Le Mesnil-Saint-Denis, Coignères, Lévis-Saint-Nom et Les Essarts-le-Roi, et se raccorde à la RN10 au sud des Essarts-le-Roi.

Les études devront notamment permettre de préciser :
– les caractéristiques du tracé ;
– les points d’échange entre l’A12 et le réseau secondaire de voiries, en particulier leur nombre, leurs fonctionnalités, leur emplacement et les modalités de leur insertion dans le tissu urbain ;
– les points de raccordement de la nouvelle infrastructure à la RN10 existante ;
– l’influence sur les trafics de la réalisation du projet d’opération d’intérêt national de Massy-Saclay-Versailles-Saint-Quentin-en-Yvelines ;
– l’intérêt de prévoir la possibilité d’élargir à 2 x 3 voies l’infrastructure au sud de la RD58 ;
– les modalités de protection des populations ainsi que des établissements scolaires et sanitaires, notamment dans la traversée de Montigny-le-Bretonneux, du Mesnil-Saint-Denis et de La Verrière.

Elles devront également prévoir des aménagements de haute qualité environnementale. À ce titre, une attention particulière sera portée :
– au bruit ;
– à la protection des milieux naturels et des ressources en eau potable ;
– aux impacts du projet sur les activités agricoles ;
– au recueil et au traitement des eaux pluviales ;
– à la qualité de l’insertion urbaine et paysagère de l’infrastructure nouvelle ;
– à la recherche de la plus faible emprise possible des échangeurs ;
– et aux caractéristiques des tranchées couvertes (longueur et portance notamment).

**Article 3**
Le principe d’une requalification de la RN10 en boulevard urbain de Saint-Quentin-en-Yvelines jusqu’aux Essarts-le-Roi est retenu. Cette requalification aura pour objectif d’améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains ainsi que la sécurité routière.
Les études nécessaires seront réalisées en distinguant les aménagements à réaliser avant et après la mise en service du prolongement autoroutier de l’A12. Une attention particulière sera apportée aux aménagements à réaliser sur cet axe dans la traversée de Trappes.

**Article 4**
La requalification de la RN10 ainsi que le prolongement de l’A12 devront permettre le développement des transports en commun ainsi que ceux utilisant des modes « doux », et être compatibles avec les projets d’aménagement des collectivités territoriales.

**Article 5**
Des études spécifiques seront menées afin de minimiser l’impact pour les riverains des phases de chantier de requalification de la RN10 et du prolongement de A12.

**Article 6**
Un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira notamment, sous la présidence du préfet de la Région Ile-de-France, des représentants du conseil régional d’Ile-de-France, du conseil général des Yvelines, de la communauté d’agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines ainsi que des communes concernées.

**Article 7**
Un dispositif d’information et d’échanges sera mis en place afin d’assurer la participation du public à toutes les phases d’élaboration du projet.

**Article 8**
Le directeur général des Routes et le préfet de la Région Ile-de-France 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*.

Dominique Perben

## PROLONGEMENT DE LA FRANCILIENNE ENTRE CERGY-PONTOISE ET POISSY / ORGEVAL

**Décision du maître d’ouvrage (ministère des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer)**

### NOR : EQU0600048S

**Le 24 octobre 2006**
/ 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 le schéma directeur de la Région Ile-de-France, approuvé par décret du 26 avril 1994 ;
/ Vu les éléments relatifs aux projets d’infrastructures relevant de la compétence de l’État portés à la connaissance de la Région le 23 mai 2006 dans le cadre de la révision du schéma directeur ;
/ Vu le plan de déplacements urbains d’Ile-de-France, approuvé par arrêté interpréfectoral du 15 décembre 2000 ;
/ Vu la décision du 6 juillet 2005 de la Commission nationale du débat public d’organiser un débat public sur le projet de prolongement de la Francilienne entre Cergy-Pontoise et Poissy/Orgeval ;
/ Vu le bilan publié par le président de la Commission nationale du débat public le 27 juillet 2006, ainsi que le compte-rendu publié par le président de la commission particulière du débat public le 27 juillet 2006 ;

/ Considérant que le projet de prolongement de la Francilienne de Cergy-Pontoise à Poissy/Orgeval a fait l’objet d’un débat public du 8 mars au 8 juillet 2006, conformément aux dispositions du Code de l’environnement ;
/ Considérant les difficultés croissantes de circulation sur la RN184 et par répercussion sur les

voies secondaires de part et d’autre, ainsi que les nuisances et les risques qui en découlent ;
/ Considérant la nécessité de faire face à l’accroissement des déplacements, notamment pour permettre le développement de logements et d’activités économiques sur le territoire concerné par le projet ;
/ Considérant que les modes de transport alternatifs, dont les développements doivent être poursuivis, ne peuvent apporter à eux seuls une réponse à la hauteur des besoins ;
/ Considérant que l’aménagement des routes existantes ne constitue pas une réponse satisfaisante ;
/ Considérant la forte préoccupation du public vis-à-vis des nuisances sonores et de la qualité de l’air ;
/ Considérant la richesse des milieux naturels et des paysages des territoires concernés par ce projet, la sensibilité de la ressource en eau potable et les risques d’inondation ;
/ Considérant que la RN184 entre Mériel et Méry-sur-Oise est un maillon de la Francilienne dont l’aménagement mérite d’être rattaché au projet de prolongement ;
/ Considérant les bénéfices attendus par un prolongement de la Francilienne s’agissant du cadre de vie des riverains de la RN184, de la sécurité routière, de l’amélioration de la desserte des pôles régionaux et des zones d’activités économiques ;

### décide :

**Article 1**
Le principe d’un prolongement de la Francilienne entre Méry-sur Oise et Orgeval selon un profil en travers à 2 x 2 voies en section courante, élargissable à 2 x 3 voies, avec échangeurs dénivelés est retenu.
Ce prolongement devra répondre aux objectifs suivants :
– améliorer les liaisons entre les pôles régionaux de Roissy, Cergy-Pontoise et Saint-Quentin-en-Yvelines afin de favoriser l’accessibilité aux activités économiques ;
– faciliter les déplacements en grande couronne en améliorant la sécurité ;
– délester les voies locales adjacentes à la Francilienne et permettre le développement des autres modes de transport ;

**Article 2**
Les études du prolongement de la Francilienne seront poursuivies en retenant comme référence le tracé vert du dossier de débat public. Celui-ci traverse les communes de Villiers-Adam, Mériel, Frépillon, Méry-sur-Oise, Saint-Ouen-l’Aumône, Pierrelaye, Herblay, Éragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères, Andrésy, Carrières-sous-Poissy, Poissy, Villennes-sur-Seine et Orgeval. Toutes les améliorations raisonnablement envisageables du projet seront recherchées afin d’optimiser son intégration dans les secteurs traversés, qu’ils soient naturels ou urbains. Il comprendra des parties réalisées en tranchée couverte à Éragny-sur-Oise, Conflans-Sainte-Honorine, Achères et Carrières-sous-Poissy. Il comportera également une traversée sous-fluviale de la Seine entre Achères et le sud d’Andrésy. Enfin, les lotissements des Grouettes à Pierrelaye et des Buttes blanches à Herblay, les quartiers des Grésillons à Carrières-sous-Poissy de la Coudraie à Poissy, ainsi que le secteur de l’île de Migneaux, feront l’objet d’une attention particulière.

Les études d’avant-projet sommaire correspondantes devront être conduites de façon à permettre l’engagement de l’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique du projet dans les cinq ans qui suivront la présente décision. Elles devront notamment permettre de préciser :
– les caractéristiques du tracé ;

– les points d’échange entre la Francilienne et le réseau secondaire de voiries, en particulier leur nombre, leurs fonctionnalités, leur emplacement ;
– les modalités de protection des riverains et des milieux naturels.
À ce titre, elles veilleront :
– à la qualité de l’insertion urbaine et paysagère de l’infrastructure nouvelle ;
– à la préservation des milieux naturels et en particulier des écosystèmes aquatiques ;
– à la protection de la ressource en eau potable ;
– à ne pas accentuer le risque d’inondation qui affecte certaines zones des bords de Seine ;
– à limiter les nuisances sonores engendrées par l’infrastructure afin de respecter les seuils réglementaires ;
– à ne pas dégrader la qualité de l’air.
Elles seront réalisées en concertation avec les collectivités locales, les associations, les chambres consulaires et le public.

**Article 3**
Un diagnostic du fonctionnement de l’autoroute A13 entre Orgeval et Rocquencourt sera réalisé en prenant comme hypothèse l’arrivée de la Francilienne à Orgeval à l’horizon 2015. L’objectif est d’évaluer les mesures à mettre en œuvre pour ne pas dégrader le niveau de service sur l’A13. Cette étude tiendra compte des projets d’infrastructure réalisés sous d’autres maîtrises d’ouvrage, notamment celle du conseil général des Yvelines.

**Article 4**
Le principe d’une requalification de la RN184 est retenu. Son objectif est d’améliorer le cadre et les conditions de vie des riverains ainsi que la sécurité routière. Elle devra permettre le développement des transports en commun, des cheminements cyclistes, et être compatible avec les projets d’aménagement des collectivités territoriales.

**Article 5**
Une étude des modalités de financement du projet sera réalisée et présentée aux collectivités territoriales. En l’état actuel, un financement par le péage n’est pas retenu pour des raisons d’égalité de traitement des usagers et d’efficacité économique de l’infrastructure.

**Article 6**
Un comité de suivi du projet sera mis en place. Il réunira notamment, sous la présidence du préfet de la Région Ile-de-France, des représentants du conseil régional d’Ile-de-France, des conseils généraux du Val-d’Oise et des Yvelines, des communes et intercommunalités concernées.

**Article 7**
Un dispositif d’information et d’échange sera mis en place afin d’assurer la participation du public, des associations et des chambres consulaires à toutes les phases ultérieures du projet.

**Article 8**
Le directeur général des Routes et le préfet de la Région Ile-de-France 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*.

Dominique Perben

## PROBLÉMATIQUE DES TRANSPORTS DANS LA VALLÉE DU RHÔNE ET L'ARC LANGUEDOCIEN

**Décision du maître d'ouvrage (ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et ministère de l'Écologie et du Développement durable)**

**Le 4 décembre 2006**

Le ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer et la ministre de l'Écologie et du Développement durable, / Vu la charte de l'environnement, notamment son article 6 ; / Vu la convention alpine ; / Vu la stratégie nationale de développement durable ; / Vu le plan climat 2004-2012 actualisé ; / Vu les décisions du comité interministériel d'aménagement et de développement des territoires du 18 décembre 2003 relatives à la vallée du Rhône et à l'arc languedocien, qui a considéré qu'il était indispensable d'étudier toutes les perspectives de développement des modes alternatifs à la route ainsi que les possibilités de reports modaux et d'envisager un accroissement de la capacité du réseau routier tenant compte de l'augmentation des trafics, de la congestion des différents systèmes de transport et des impacts environnementaux de ces trafics ;

/ Vu la communication du ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer en Conseil des ministres le 31 mars 2006 sur la priorité donnée aux modes de transport alternatifs à la route ;

/ Vu les résultats de la consultation des présidents des trois conseils régionaux Provence-Alpes-Côte d'Azur, Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes et des principaux élus concernés (députés, sénateurs, présidents de conseils généraux, présidents de grandes agglomérations, etc.) menée en préalable au débat public ;

/ Vu la décision du 6 juillet 2006 de la Commission nationale du débat public d'organiser un débat public de problématique sur la politique de transports dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien ;

/ Vu le bilan publié par le Président de la Commission nationale du débat public le 20 septembre 2006 ainsi que le compte-rendu publié par le président de la commission particulière du débat public le 20 septembre 2006 ;

/ Considérant les apports de ce débat qui a permis une meilleure compréhension de la problématique de transport dans ce corridor et l'expression d'arguments diversifiés, tant sur les enjeux divers de la croissance des déplacements que sur le réchauffement climatique et la raréfaction des ressources pétrolières ;

/ Considérant le caractère spécifique de cet axe qui représente un corridor économique majeur aussi bien pour le transport de marchandises que pour la circulation des voyageurs, et qui constitue un axe privilégié de développement des transports massifiés par des modes complémentaires à la route ;

/ Considérant que les mesures à adopter doivent répondre à deux objectifs majeurs :

– la préservation de l'environnement et, notamment, la limitation des gaz à effet de serre ;

– la recherche d'une mobilité durable,

qui nécessitent :

– la prise en compte des besoins locaux de mobilité durable dans la politique nationale sur les transports et l'environnement ;

– un développement/report particulièrement important des trafics sur les modes ferroviaire,

fluvial et maritime, sur un axe permettant le transport massifié ;

– l'amélioration de l'exploitation des autoroutes A7 et A9, sans augmentation de leurs capacités, hors aménagement ponctuel au droit des agglomérations ;

- le renforcement des axes routiers d'aménagement du territoire susceptibles de soulager ces deux autoroutes,

**décident :**

**Article 1**

Le secrétariat général du ministère de l'Équipement, du Tourisme, des Transports et de la Mer est chargé d'élaborer un plan d'action publique national « transport, urbanisme, effet de serre » de réduction des émissions de gaz à effet de serre, proposant des objectifs à l'horizon 2020-2025 et préparant l'échéance ultérieure de 2050, sur l'ensemble des secteurs des transports et de l'urbanisme. Ce plan s'inscrit notamment dans l'objectif général de la division par quatre des émissions de gaz à effet de serre à cette échéance 2050. Il porte sur les mesures réglementaires, les outils économiques incitatifs ainsi que sur les progrès technologiques relatifs à la mobilité durable urbaine et interurbaine. Il comprendra une estimation de ses conséquences économiques, sociales et environnementales, et en particulier une évaluation de la réduction des émissions de carbone.

Ce plan, qui sera publié fin 2007, est établi sous l'égide d'un comité d'orientation réunissant les directions centrales des ministères chargés du transport et de l'environnement. La mission interministérielle de l'effet de serre y participe.

Cette démarche s'intégrera dans celle entreprise par le ministère de l'Écologie et du Développement durable vis-à-vis de l'ensemble des secteurs émetteurs de gaz à effet de serre.

**Article 2**

La priorité est donnée au développement des modes ferroviaire, fluvial et maritime selon les axes suivants :

Le développement du transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises :

**a)** Dès 2008, une réorganisation de la circulations des trains sera mise en place en Rhône-Alpes et sur l'axe Paris-Marseille, en concertation étroite entre RFF, les régions concernées et les exploitants ferroviaires. Il s'agira d'offrir aux divers utilisateurs de transport ferroviaire des horaires à fréquence simple et fixe, à caractère répititif tout au long de la journée. Ce nouveau système cadencé, déjà opérationnel dans des pays voisins et qui sera progressivement généralisé à l'ensemble du réseau ferré national, apportera une amélioration sensible pour les voyageurs avec des horaires plus lisibles. Par ailleurs, les sillons fret seront fiabilisés, permettant un écoulement plus régulier du trafic.

**b)** La priorité fret de la voie ferrée en rive droite du Rhône est confirmée, pour maximiser le débit de cette ligne et favoriser ainsi la qualité de l'offre fret. La possibilité de son utilisation par les TER, actuellement étudiée par la région Rhône-Alpes, devra prendre en compte cette priorité.

**c)** Le projet de contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier, dont les modalités de financement sont en cours de mise au point, devra être poursuivi avec la plus grande diligence pour être mis en service au plus tard en 2012. Ce projet prévoit également des travaux d'augmentation de la capacité de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan.

**d)** Le contournement ferroviaire de Lyon progressera de façon cohérente entre sa partie nord et sa partie sud. L'avant-projet de la partie nord, en cours d'étude, sera approuvé, en même temps que sera arrêté le fuseau de passage sud ; l'enquête publique sera lancée sur la partie nord en 2008 ; elle prendra en compte les décisions prises sur la partie sud.

**e)** La Commission nationale du débat public sera saisie pour lancer en 2008 un débat public sur l'opportunité de réaliser une ligne ferroviaire nouvelle à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier.

**f)** La liaison Lyon-Turin est réaffirmée comme seule alternative crédible aux franchissements routiers alpins. Tout sera mis en œuvre pour permettre le lancement du projet en 2010. La déclaration d'utilité publique de la partie française du tunnel international sera prise avant la fin de l'année 2007. Le tracé des accès français a été arrêté en février 2006 et l'avant-projet correspondant est en cours d'étude par RFF.

**g)** L'autoroute ferroviaire Perpignan-Bettembourg sera mise en service en mars 2007. Elle apportera au départ une capacité de transfert de 30 000 remorques par an, avec un départ quotidien dans chaque sens. Elle offre un potentiel de développement important. Elle pourra être mise en réseau avec l'autoroute ferroviaire alpine dont l'extension vers l'est lyonnais est à l'étude. Un prolongement vers Marseille est également à l'étude.

**h)** Le transport combiné présente également de grandes potentialités. À cet égard, l'allongement des trains de transport combiné sera engagé progressivement dès 2007 au fur et à mesure de l'aménagement de l'infrastructure et en priorité sur l'axe Paris-Marseille.

**i)** L'Etat propose dans le cadre du contrat de projets 2007-2013 l'électrification et l'augmentation de capacité de l'axe ferroviaire du sillon alpin, qui relie les agglomérations de Valence, Grenoble et Chambéry, ainsi que le raccordement de cette ligne à la LGV Méditerranée, de façon à améliorer le transport ferroviaire de voyageurs sur ces liaisons interurbaines. D'autre part, la compétitivité du trafic fret entre l'Espagne, le sud de la France et le nord de l'Italie sera renforcée grâce à ce nouvel itinéraire.

Une gare nouvelle « Drôme provençale » doit être créée à Allan en tenant compte d'études complémentaires à réaliser sur l'évolution des dessertes ; l'État est prêt à faciliter la mise en œuvre de ce projet par les collectivités locales, RFF et la SNCF et à s'associer à sa réalisation. Le développement du transport fluvial et maritime de marchandises :

**a)** L'aménagement et l'équipement des ports fluviaux de la basse vallée du Rhône : création d'un nouveau poste à quai équipé au port d'Arles, rénovation des installations du port d'Avignon-Le Pontet, aménagement des ports de Beaucaire et de l'Ardoise seront réalisés dans le cadre du plan Rhône. La mise en service fin 2006 du nouveau terminal conteneurs du port Édouard-Heriot à Lyon complétera les capacités portuaires afin de poursuivre la croissance rapide du trafic fluvial conteneurisé. Le canal du Rhône à Sète sera progressivement aménagé.

**b)** Le lancement en 2006 de Fos 2XL va permettre de doubler le trafic conteneurisé du port de Marseille. Le développement du transport fluvial fait partie des axes stratégiques du port de Marseille, qui prévoit de réaliser une connexion fluviale plus directe avec le Rhône et d'améliorer le traitement des barges fluviales au sein du port.

**c)** La réalisation d'un service d'autoroute de la mer en Méditerranée sera proposée dans les meilleurs délais par un groupe de travail qui associera la France, l'Italie et l'Espagne, dans l'objectif de lancer un appel à projet en 2007.

**Article 3**

Dans les trois régions concernées Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, les préfets inviteront, sur des périmètres pertinents, l'ensemble des autorités organisatrices de transport, les responsables de voiries départementales et nationales et les associations d'usagers à se réunir afin d'échanger leurs visions stratégiques sur le devenir des transports. Il s'agira d'identifier les problèmes que rencontrent les usagers, notamment à l'interface des transports gérés par les différentes autorités organisatrices, afin d'y apporter des solutions concrètes (tarification unique, parkings, etc.). Les partenaires pourront utilement s'appuyer sur les données collectées par l'observatoire inter-régional cité à l'article 8.

Une réflexion sera également entreprise sur l'opportunité de créer des autorités organisatrices de transports à l'échelle des grandes aires métropolitaines, à la manière du Syndicat des transports en Ile-de-France.

Conformément aux conclusions du comité interministériel pour le développement durable du 13 novembre 2006, les préfets examineront avec les collectivités concernées les mesures visant à soutenir et à accroître l'efficacité des plans de déplacements urbains. En particulier, l'État examinera l'appui qu'il pourra apporter aux expérimentations de nouvelles pratiques en matière de mobilité urbaine que pourraient proposer des villes de l'une des trois régions Rhône-Alpes, Languedoc-Roussillon et Provence-Alpes-Côte d'Azur, en ce qui concerne notamment la gestion du stationnement, l'instauration de péages urbains et la livraison des marchandises.

L'État s'appuiera sur ces travaux et expérimentations pour élaborer des mesures nationales relatives à la mobilité durable urbaine et interurbaine.

**Article 4**

L'État, par le « porter-à-connaissance » et par l'association à l'élaboration des schémas de cohérence territoriale, veillera à la prise en compte, en matière de planification urbaine, des orientations particulières retenues en faveur de la mobilité durable des voyageurs et des marchandises dans la vallée du Rhône et sur l'arc languedocien.

**Article 5**

L'exploitation des autoroutes A7, A8 et A9 sera améliorée grâce aux mesures suivantes : La mesure expérimentale appliquée sur l'autoroute A7 durant les mois d'été 2005 et 2006, consistant à réduire la vitesse autorisée sur l'autoroute à 110 puis à 90 km/h dès lors que le trafic dépasse un certain seuil, sera progressivement généralisée à partir de l'été 2007 sur l'ensemble des autoroutes A7, A8 et A9. En outre, l'extension de cette mesure aux sections d'autoroutes les plus chargées sera étudiée dans le cadre d'un plan national qui sera progressivement mis en œuvre dès l'été 2007, conformément à l'actualisation du plan climat.

Cette mesure de régulation permet en effet de retarder l'apparition de bouchons et donc d'obtenir une meilleure fluidité du trafic. Les résultats de l'expérimentation montrent de plus qu'elle permet de diminuer le nombre des accidents.

L'information donnée aux usagers sera renforcée grâce à la mise en place de panneaux leur indiquant avant qu'ils n'entrent sur l'autoroute leur temps de parcours probable. La faisabilité d'une extension de cette information des usagers aux principales voies parallèles aux autoroutes A7, A8 et A9 sera étudiée.

Des mesures d'interdiction de doubler des poids lourds seront mises en place à titre expérimental sur les autoroutes A7, A8 et A9. En réservant la circulation des poids lourds à la file de droite, cette mesure permettra une meilleure fluidité de la circulation des véhicules particuliers.

Les zones à cibler en priorité feront l'objet d'une étude spécifique, en particulier les zones où il y a concomitance de trafic lourd de transit et mouvements pendulaires de trafic léger, ou celles qui sont particulièrement chargées au moment des grands mouvements saisonniers. La mise en place de cette mesure sera précédée d'une concertation avec les professionnels du transport routier et sera accompagnée d'une campagne de communication vis-à-vis des autres usagers du réseau. Une modulation temporelle des péages sera mise en place selon les périodes et les sections, afin de limiter la congestion en augmentant le prix du péage soit dans les périodes les plus chargées, soit sur les sections les plus fréquentées. Cette mesure fera l'objet d'une concertation avec les professionnels du transport routier et les associations d'usagers. Sa mise en œuvre sera précédée d'une phase d'expérimentation.

Une modulation des péages en fonction des niveaux d'émission de polluants sera mise en place au niveau national afin de favoriser l'émergence d'un parc de véhicules plus respectueux de l'environnement.

Le covoiturage sera encouragé par la réalisation de parcs de stationnement aux abords des échangeurs des autoroutes et par l'incitation à la mise en place de partenariats entre la société concessionnaire exploitante et les collectivités locales concernées.

**Article 6**

Concernant les aménagements du réseau routier, le débat public a mis en évidence la nécessité de développer des synergies entre les axes autoroutiers existants et les autres itinéraires qui peuvent les soulager.

Les moyens de réaliser au plus tôt le déplacement du contournement autoroutier de Montpellier seront recherchés.

Il est confirmé :

– l'aménagement à 2 x 2 voies à terme de la RN88 entre Toulouse et Lyon conformément à la charte de développement durable des territoires traversés par cet itinéraire ;

– l'achèvement des autoroutes A75 et A750 aux horizons 2009 et 2010 ;

– la réalisation d'un axe à l'est de la vallée du Rhône, enchaînement des autoroutes A48 et A51 ;
– l'amélioration de la jonction de la RN102 avec l'autoroute A7 afin de favoriser le désenclavement de l'Ardèche.

Pour tenir compte des demandes très fortes exprimées par les riverains qui souffrent des nuisances provoquées par les infrastructures de transport, il est décidé de réaliser des aménagements localisés des autoroutes A7, A8 et A9 permettant d'améliorer le cadre de vie des riverains. Le programme de ces aménagements et leur plan de financement seront élaborés avant la fin 2007.

L'élargissement des autoroutes A7 et A9 n'est pas retenu. Un point de rendez-vous à cinq ans est fixé afin de réexaminer cette question en fonction de l'impact des mesures d'exploitation routière et de développement des modes alternatifs ainsi que de l'évolution de la demande de transport.

**Article 7**

Une réflexion sera engagée sous l'égide d'un préfet coordinateur avec les principaux acteurs politiques et socioéconomiques de l'Ardèche, du Gard, de la Lozère et de la Haute-Loire portant sur les besoins de desserte de ces territoires.

**Article 8**

Il est créé un observatoire partenarial et inter-régional de la mobilité dans la vallée du Rhône et l'ensemble de l'arc méditerranéen. Il aura les objectifs suivants :

– produire les statistiques des déplacements voyageurs et marchandises, pour tous les modes de transports ;

– analyser les déterminants qualitatifs de la mobilité et de son évolution ;

– examiner les effets des mesures mises en œuvre pour favoriser les modes alternatifs à la route et pour améliorer l'exploitation des autoroutes A 7, A 8 et A 9 ;

– suivre l'évolution des émissions des gaz à effet de serre due à cette mobilité.

Cet observatoire rassemblera au sein d'un comité de pilotage présidé par l'État les différents services de l'État, les collectivités concernées qui seront invitées à participer (conseils régionaux, conseils généraux, principales communautés urbaines et d'agglomération, etc.), les gestionnaires d'infrastructures de transports, les principaux opérateurs de services de transport. L'observatoire s'appuiera notamment sur les services de l'État dans les trois régions concernées ansi que sur les travaux d'un comité technique rassemblant des spécialistes des différentes entités composant le comité de pilotage.

**Article 9**

Les deux ministères établiront chaque année un bilan conjoint de la réalisation des mesures citées dans la présente décision.

**Article 10**

La présente décision sera publiée au *Journal officiel de la République française*.

### 

### LIGNE À GRANDE VITESSE POITIERS-LIMOGES

**Décision du maître d'ouvrage (Réseau ferré de France)**

**Le 8 mars 2007**

Le conseil d'administration de Réseau ferré de France,

/ 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 délibération n° 2005/63/LGV PL/1 du 7 décembre 2005 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet de création d'une ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges devait faire l'objet d'un débat public qu'elle organiserait elle-même en en confiant l'animation à une commission particulière du débat public ;

/ Vu le compte rendu du débat public rendu public par la présidente de la commission particulière du débat public du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges le 30 janvier 2007 ;

/ Vu le bilan du débat public du projet de ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges établi par le président de la Commission nationale du débat public en date du 30 janvier 2007.

**Considérant** :

/ que le débat public a permis l’expression d’une pluralité de points de vue quant à la desserte du Limousin par la grande vitesse ferroviaire, à la fois par la façade atlantique et par l’axe Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ;

/ que le débat public a confirmé le bien-fondé des principaux objectifs et fonctionnalités du projet présenté, à savoir :

/ une relation Limoges-Paris en deux heures environ et une liaison Brive-Paris en trois heures, ainsi que le rattachement des territoires du Centre-Ouest aux réseaux national et européen de la grande vitesse,

/ le rapprochement et la complémentarité entre Poitiers et Limoges ainsi que l’ouverture du Limousin sur la façade atlantique;

/ que l’aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et le développement des relations TER doivent être activement poursuivis, notamment dans le cadre des contrats de projets État-Régions, puisqu’ils permettent :

/ d’offrir des services complémentaires à ceux d’une ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges, / d’assurer la meilleure diffusion de la grande vitesse à l’ensemble du Centre-Ouest et de ses usagers ;

/ que, des trois options de passage présentées au débat public, l’option « centrale » est celle qui a suscité le plus d’intérêt pour l’implantation de la future infrastructure, notamment parce qu’elle : / permet les meilleurs temps de parcours, / présente le meilleur résultat socio-économique, / offre des possibilités de jumelage ponctuel avec la future RN147, ainsi qu’avec la ligne actuelle (TER) Poitiers-Limoges ;

/ que le comité interministériel d’aménagement et de compétitivité des territoires, réuni le 14 octobre 2005, a confirmé la réalisation de la ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux sous la forme d’une délégation de service public ;

/ que le choix a été fait de privilégier l’aménagement de la liaison Paris-Toulouse *via* Bordeaux, / que Réseau ferré de France a entrepris de moderniser la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse, et vient notamment de réaliser un investissement de 265 millions d’euros au cours des trois dernières années au titre de son programme de renouvellement ;

/ que l’infrastructure de la ligne Paris-Châteauroux offre à ce jour l’un des meilleurs niveaux techniques en France pour ce type de ligne, puisque les trains peuvent y circuler à au moins 160 km/h sur près de 75 % du linéaire et à 200 km/h sur près de la moitié.

**décide** :

/ de poursuivre les études relatives à la ligne à grande vitesse Poitiers-Limoges sur la base de l’option centrale, en élargissant cette zone d’études au niveau de ses extrémités afin d’augmenter les possibilités de raccordement aux lignes existantes vers Poitiers et Limoges. L’ensemble des principes et fonctionnalités du projet présentés au débat sont confirmés, notamment :

/ une liaison Limoges-Paris en deux heures, / la desserte des gares de Limoges-Bénédictins et de Poitiers,

/ le raccordement des extrémités de la ligne à grande vitesse aux lignes existantes, – la possibilité de recourir à des sections de voie unique ;

La recherche de la meilleure intégration possible de la ligne à grande vitesse dans les territoires sera mise en œuvre avec notamment le respect de :

/ l’habitat : le futur tracé privilégiera les solutions permettant de s’éloigner le plus possible des zones habitées et sera accompagné de mesures permettant d’en minimiser l’impact sonore, / l’environnement : la limitation des incidences du projet pourra passer notamment par :

– la recherche, selon l’intérêt d’une telle solution, d’un jumelage partiel de la nouvelle ligne avec d’autres infrastructures, – l’étude approfondie avec les services de l’État, les collectivités locales et les associations de protection de l’environnement des mesures à prendre en matière de préservation et de protection des milieux naturels et espèces protégés, et des paysages ;

/ les activités économiques, en particulier celles qui sont relatives aux exploitations agricoles et sylvicoles ;

/ de conduire ce projet en cohérence avec la poursuite de l’aménagement de la ligne Paris-Orléans-Limoges-Toulouse et de la réalisation :

/ des opérations inscrites aux nouveaux contrats de projets Etat-régions ;

Il s’agit notamment :

/ des aménagements qui, dans la continuité des opérations de renouvellement réalisées par Réseau ferré de France, seront mis en œuvre sur l’axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse afin d’en optimiser les performances techniques. Réseau ferré de France entend ainsi continuer à offrir aux régions et aux futurs transporteurs une ligne avec un haut niveau de performances. Réseau ferré de France propose qu’une première étape puisse être la mise en place du cadencement de cette ligne à l’horizon 2010,

/ de l’ensemble des opérations conduites sur le réseau ferroviaire des régions Poitou-Charentes et Limousin, notamment l’amélioration des lignes existantes Poitiers-Limoges et Limoges-Guéret ; / des opérations menées dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le ministre chargé des transports le 22 mai 2006,

/ de poursuivre, sous l’égide d’un comité de pilotage associant notamment l’État et les principales collectivités territoriales participant au financement du projet, les études relatives à la LGV Poitiers-Limoges dont ce comité aura défini les différentes modalités ;

/ de mettre en place, parallèlement à la réalisation des différentes phases d’études, un processus d’information et de dialogue sur l’avancement du projet. Ce processus reposera sur différentes formes d’information et de concertation adaptées aux attentes des différents interlocuteurs de RFF, qu’il s’agisse des partenaires co-financeurs du projet, des services de l’État, des collectivités territoriales, des organisations socio-professionnelles, des associations représentatives et du public concerné. RFF demandera à la CNDP d’être garant de la participation des acteurs à ce processus.

**PROLONGEMENT DE LA LIGNE À GRANDE VITESSE SUD EUROPE ATLANTIQUE ENTRE BORDEAUX ET LA FRONTIÈRE ESPAGNOLE**

**Décision du maître d’ouvrage (Réseau ferré de France)**

**Le 8 mars 2007**

Le conseil d’administration de Réseau ferré de France,

/ 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 les décisions n° 2006-01-PLGV BE-1 et n° 2006-02-PLGV BE-2 du 4 janvier 2006 de la Commission nationale du débat public décidant que le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne 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 présidée par Monsieur Jean-Pierre Chaussade ;

/ Vu la délibération du conseil d’administration de RFF en date du 13 avril 2006, portant décision du maître d’ouvrage après le débat public relatif au projet de LGV entre Bordeaux et Toulouse ;

/ Vu le compte-rendu du débat public établi par la président de la commission particulière du débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne en date du 31 janvier 2007 ;

/ Vu le bilan du débat public du projet ferroviaire Bordeaux-Espagne établi par le Président de la Commission nationale du débat public en date du 31 janvier 2007.

**Considérant d’une part** :

/ que, conformément aux orientations du CIADT du 18 décembre 2003, les études de l’axe ferroviaire entre Bordeaux et l’Espagne, en prolongement de la réalisation prévue à l’horizon 2016 de la LGV SEA Tours-Bordeaux, devaient définir les options d’amélioration de cette ligne en vue de l’organisation d’un débat public ;

/ que le gouvernement espagnol a approuvé en juillet 2005 un plan stratégique d’infrastructures de transports 2005-2025 (PEIT) dont un des objectifs est de développer les relations ferroviaires avec la France par la réalisation d’un nouveau réseau ferroviaire à hautes performances et à écartement européen, en particulier avec la réalisation prévue à l’horizon 2013 du « Y basque » jusqu’à Irun ;

/ que la liaison ferroviaire entre Bordeaux et la frontière espagnole représente le dernier tronçon non encore défini de l’axe n° 3 du RTE-T Paris-Madrid-Lisbonne/Porto par la façade atlantique retenu dans les six projets prioritaires de l’Union européenne le 24 avril 2004 ;

**Considérant d’autre part** :

/ que le débat public sur le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne a permis l’expression d’une grande pluralité de points de vue sur les hypothèses et objectifs retenus pour le développement des services ferroviaires entre Bordeaux, le sud de l’Aquitaine et l’Espagne et sur les moyens d’assurer les trafics correspondants ;

/ que ce débat public a confirmé la priorité à donner au transport ferroviaire dans une perspective de développement durable et de limitation des émissions de gaz à effet de serre, afin :

/ de permettre le transfert modal d’une partie du transport de marchandises vers le ferroviaire,

/ d’améliorer l’accessibilité du sud de l’Aquitaine et d’offrir une continuité entre les réseaux ferroviaires français et espagnol à grande vitesse,

/ de favoriser le développement des transports régionaux de voyageurs ;

/ que le débat public a permis de préciser la perspective de saturation de la ligne existante à deux voies, et de montrer la nécessité de prévoir deux voies supplémentaires entre Bordeaux et la frontière espagnole ;

/ que le débat public a mis alors en évidence la nécessité de distinguer la partie du projet comprise entre Dax et la frontière espagnole, de celle comprise entre Bordeaux et Dax, car :

/ entre Dax et la frontière espagnole, la réalisation d’une ligne nouvelle a recueilli une large adhésion de préférence à la mise à 4 voies de la ligne existante. Cela consiste à réaliser, en prolongement du nouveau réseau ferroviaire espagnol, un contournement ferroviaire des agglomérations de la côte basque, dédié essentiellement au trafic international de marchandises, respectueux de l’environnement et de la qualité de vie des habitants des territoires traversés ;

/ entre Bordeaux et Dax, les propositions de RFF ont conduit à l’expression de trois options qualifiées par la CPDP dans son compte-rendu de « *gestion capacitaire* », « *grande vitesse* » et « *aménagement pragmatique* » qui correspondent à des objectifs et à des caractéristiques ferroviaires contrastés ayant fait l’objet de points de vue divergents ;

/ que pour cette partie du projet comprise entre Bordeaux et Dax, il apparaît à RFF que :

/ l’option « *gestion capacitaire* » : *utilisation maximale des capacités de la ligne existante*, même avec la réalisation de certains aménagements capacitaires complémentaires ;

– serait contraignante pour les fréquences et les vitesses des trafics voyageurs et ne répondrait pas aux besoins de qualité pour le trafic de marchandises comme l’a montré l’expertise sur les capacités de la ligne existante,

– ne pourrait pas ainsi répondre à moyen terme aux objectifs quantitatifs et qualitatifs du projet, rappelés ci-avant ;

/ l’option « *aménagement pragmatique* » : *aménagement progressif de la ligne existante en itinéraire à haute performance*, consiste à réaliser pour partie le scénario 1 de RFF entre Bordeaux et Facture puis, entre Facture et Dax au fur et à mesure de l’évolution des besoins, la mise à 4 voies de la ligne existante ou par endroits la réalisation d’une ligne nouvelle à grande vitesse le long de la ligne existante. Cette option, dont la mise en œuvre pourrait être progressive :

– conduirait, dans un premier temps, à mettre à 4 voies la ligne existante en sortie ouest de l’agglomération de Bordeaux dans des communes très urbanisées, avec des nuisances particulièrement fortes et des acquisitions foncières pénalisantes compte tenu du contexte urbain, – nécessiterait ensuite de réaliser le cas échéant des sections de ligne nouvelle à grande vitesse le long de la ligne existante dans des conditions techniques, foncières et environnementales difficiles et coûteuses,

– ne permettrait pas d’obtenir entre Bordeaux et Dax des gains de temps tant que le doublement des voies entre Facture et Dax ne serait pas réalisé, – nécessiterait des aménagements complémentaires très importants sur les lignes existantes, pour améliorer les dessertes voyageurs vers l’est de l’Aquitaine (Mont-de-Marsan, Pau et le Béarn) ;

/ l’option « *grande vitesse* » : *construction d’une ligne nouvelle par l’est des Landes*, correspond au scénario n° 3 proposé par RFF. Cette option : – offrirait une desserte ferroviaire directe et performante de l’est de l’Aquitaine (est des Landes et Béarn) et, en région Midi-Pyrénées, de l’ouest du Gers et de la Bigorre, permettant de développer de nouveaux services ferroviaires,

– ouvrirait la possibilité d’un « tronc commun » avec le projet de LGV Bordeaux-Toulouse et de liaisons directes entre le Pays basque et Toulouse, – serait raccordée au sud de l’agglomération bordelaise, à la ligne Bordeaux-Langon moins saturée et plus aisée à aménager que la ligne Bordeaux-Facture,

– permettrait, dès sa mise en service, une desserte à grande vitesse entre Bordeaux et Dax et la possibilité d’une utilisation ultérieure de la ligne nouvelle par des trains régionaux de voyageurs et des trains de marchandises si nécessaire, – offrirait plusieurs possibilités de tracés en vue de rechercher une intégration satisfaisante de la ligne nouvelle dans les territoires traversés ;

**Confirme** :

/ que Réseau ferré de France continuera, après les aménagements déjà réalisés dans le complexe ferroviaire d’Hendaye-Irun, d’améliorer la capacité de la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye dans le cadre du contrat de projets État-région 2007-2013, pour répondre à l’évolution progressive des trafics, et traitera les nuisances phoniques correspondantes,

/ que, par ailleurs, Réseau ferré de France s’est engagé à moderniser la ligne existante entre Bordeaux et Hendaye dans le cadre du plan de renouvellement du réseau national présenté par le ministre chargé des transports le 22 mai 2006, / que le projet d’autoroute ferroviaire est en cours de développement avec le soutien de tous les acteurs publics et privés intéressés par le développement du fret ferroviaire et du transfert modal.

**décide** :

/ d’étudier les investissements et mesures d’exploitation à réaliser sur la ligne existante (y compris en sortie sud de la gare de Bordeaux Saint-Jean) en complément des opérations déjà prévues au CPER 2007-2013, en tenant compte de certaines données résultant de l’expertise réalisée au cours du débat public. Ils devront permettre une utilisation optimale des deux voies existantes entre Bordeaux et Hendaye, dans la perspective de la mise en service du « Y basque » et de la LGV SEA Tours-Bordeaux, en prévoyant les protections phoniques nécessaires ;

/ de poursuivre les études pour pouvoir mettre en service, lorsque la ligne existante à deux voies ne permettra plus de répondre aux besoins du trafic, une ligne nouvelle à 2 voies entre Bordeaux et l’Espagne sur la base du scénario n° 3, à savoir :

/ une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de voyageurs à grande vitesse entre Bordeaux et Dax, passant par l’est des Landes. Des mesures conservatoires devront être étudiées pour rendre possible l’utilisation ultérieure de cette ligne nouvelle entre Bordeaux et Dax par des trains voyageurs régionaux à grande vitesse et des trains de marchandises. L’objectif est d’optimiser l’utilisation du réseau ferroviaire composé des deux infrastructures entre Bordeaux et l’Espagne, l’actualisation des hypothèses et la constatation du développement des différents trafics, voyageurs et marchandises, permettant, dès que nécessaire, d’affiner le partage des fonctions et des niveaux de service de la ligne existante et de la ligne nouvelle ;

/ une ligne nouvelle permettant la circulation des trains de marchandises et de voyageurs entre Dax et la frontière espagnole, connectée au « Y Basque ».

La pertinence de faire circuler, dès sa mise en service, le trafic de marchandises sur cette ligne nouvelle entre le raccordement au sud de Dax et celui au nord de Dax pour éviter qu’il ne traverse cette agglomération, devra être examinée ;

/ de préciser l’utilisation de la ligne existante après la mise en service de la ligne nouvelle, ainsi que ses dessertes futures, afin notamment de garantir un niveau de desserte adapté des gares actuellement desservies par les TGV. Il s’agira, outre les possibilités de développement des trains de marchandises, des possibilités de développement des services TER, ainsi que des dessertes des gares de la ligne existante par le TGV, avec notamment :

/ la circulation des trains de marchandises, des TER et des TGV vers Arcachon et pour la desserte de la gare de Dax, entre Bordeaux et Dax, / la circulation des TGV pour la desserte des gares existantes, des TER et des trains de marchandises assurant les dessertes locales, entre Dax et Hendaye ;

/ que les études menées sur la base du scénario n° 3 devront porter également sur les éléments suivants :

/ la réalisation d’un « tronc commun » entre la LGV Bordeaux-Toulouse et la ligne nouvelle Bordeaux-Espagne, afin de minimiser leurs impacts sur les territoires traversés et sur l’environnement, conformément à la décision prise par RFF le 13 avril 2006 sur le projet de LGV Bordeaux-Toulouse, et de rechercher la meilleure performance économique et fonctionnelle pour ces deux projets. Les études relatives au projet Bordeaux-Toulouse devront ainsi se concentrer, pour la section entre Bordeaux et Agen, sur les options qui permettent ce tronc commun,

/ l’opportunité et la localisation des gares nouvelles au niveau de Mont-de-Marsan (et le cas échéant de Dax) et au Pays basque, indépendamment des aménagements nécessaires des gares existantes,

/ l’amélioration de la desserte du bassin d’Arcachon et les possibilités de liaisons ferroviaires directes vers le sud de l’Aquitaine et l’Espagne, par la ligne existante,

/ la mise en cohérence des projets français et espagnols de ligne nouvelle de part et d’autre de la frontière intégrant la définition d’une section internationale (périmètre du GEIE SEA Vitoria-Dax), tant en conception qu’en exploitation ;

/ que les principales fonctionnalités suivantes devront être prises en compte :

/ l’aménagement de la ligne existante en sortie sud de l’agglomération de Bordeaux (ligne Bordeaux-Toulouse) avec les protections phoniques nécessaires jusqu’au point de départ de la ligne nouvelle,

/ la possibilité technique et économique d’un raccordement direct pour des liaisons Bayonne-Toulouse, compte tenu des possibilités de raccordement entre les projets Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse, au niveau de leur tronc commun,

/ les raccordements avec les lignes existantes vers Pau et au nord et au sud de Dax,

/ le raccordement avec la ligne existante au nord de Bayonne ;

*/* que la meilleure intégration possible de la ligne nouvelle dans les territoires traversés sera recherchée notamment vis-à-vis de :

*/* l’habitat : le futur tracé privilégiera les solutions permettant de s’éloigner le plus possible des zones habitées et sera accompagné de mesures permettant de minimiser les impacts sonores de la future ligne, notamment aux abords des agglomérations mais également dans le sud de la Gironde, les Landes et le Pays basque ;

*/* l’environnement : la limitation des incidences du projet pourra passer notamment par la recherche d’un jumelage de la nouvelle ligne avec d’autres infrastructures existantes ou futures (A62, A65, A63). Les études devront également détailler les mesures à prendre en ce qui concerne :

– pour la sortie de Bordeaux, les protections phoniques et aménagements paysagers nécessaires,

– pour la traversée du massif forestier des Landes de Gascogne, les problèmes hydrauliques, la sécurité incendie et la protection de la flore et de la faune, notamment dans le parc naturel régional des Landes de Gascogne,

– pour la traversée du Pays basque, l’intégration d’une ligne nouvelle tenant le plus grand compte de l’environnement, marqué par la présence d’un relief accentué, de paysages remarquables, de vallées inondables et écologiquement très riches ;

*/* les activités économiques, en particulier celles relatives aux exploitations agricoles, viticoles et sylvicoles ;

*/* que pour répondre à certaines attentes et propositions exprimées à l’occasion du débat public, seront étudiées, dans le cadre d’un partenariat financier à mettre en place :

*/* les adaptations de tracé, notamment au sud de Mont-de-Marsan, et les infrastructures nouvelles envisageables pour améliorer la desserte ferroviaire du Béarn et de la Bigorre en cohérence avec l’évolution à long terme du réseau ferroviaire,

*/* l’opportunité et les conditions de réalisation d’un contournement ferroviaire de Bordeaux, tenant compte des projets qui vont être étudiés pour Bordeaux-Espagne et Bordeaux-Toulouse et des évolutions envisageables à long terme du trafic ou des contraintes liées à l’utilisation et à l’exploitation du réseau ferroviaire ;

*/* que la poursuite des études du projet étant nécessaire, notamment pour la traversée du Pays-Basque, celle-ci se fera sous l’égide d’un comité de pilotage associant notamment l’État et les principales collectivités territoriales susceptibles de participer au financement des études du projet et selon des modalités qu’il aura définies ;

*/* que, parallèlement au processus d’études, une concertation sera menée dans le cadre d’une charte définissant les modalités de participation, de consultation et d’information des services de l’État, des collectivités territoriales, des organisations professionnelles, des associations représentatives et du public, afin d’accompagner la mise au point du projet jusqu’à l’enquête préalable à la déclaration d’utilité publique, dans un souci d’ouverture, de dialogue et de transparence. Conscient de l’intérêt et de l’importance de cette concertation avec toutes les parties concernées par ce projet, RFF demandera à la CNDP d’être garant de la participation des acteurs à ce processus.

## 8. Décisions du Conseil d’État

**SÉANCE DU 3 MAI 2006**

**LECTURE DU 24 MAI 2006**

Monsieur Masson et autres
Madame Suzanne Von Coester
Rapporteur
Madame Isabelle De Silva
Commissaire du gouvernement

**N° 285213, 285992**

*/* Vu les requêtes, enregistrées le 19 septembre et le 10 octobre 2005 au secrétariat du contentieux du Conseil d’État, présentées par Monsieur Jean-Louis Masson et Madame Marie-Jo Zimmermann, domiciliés 9 square du Pontiffroy, à Metz (57000) ; Monsieur Masson et Madame Zimmermann demandent au Conseil d’État d’annuler la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a décidé qu’il n’y avait pas lieu d’organiser un nouveau débat public sur le projet d’autoroute A32 ;
*/* Vu les autres pièces du dossier ;
*/* Vu le Code de l’environnement, notamment ses articles L.121 5 et L.121 12 ;
*/* Vu le Code de justice administrative ;

**Après avoir entendu en séance publique :**

– le rapport de Madame Suzanne von Coester, maître des requêtes,
– les conclusions de Madame Isabelle de Silva, commissaire du gouvernement ;

*/* Considérant que les requêtes enregistrées sous les n°s 285213 et 285992 sont dirigées contre la même décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a estimé qu’il n’y avait pas lieu d’organiser un nouveau débat public sur le projet d’autoroute A32 ; qu’il y a lieu de les joindre pour statuer par une seule décision, sans qu’il soit besoin de statuer sur la fin de non recevoir opposée par la Commission nationale du débat public ;

*/* Considérant qu’aux termes de l’article L.121 5 du Code de l’environnement : « Les membres de la Commission nationale et des commissions particulières intéressés à une opération à titre personnel ou en raison de leurs fonctions ne peuvent participer à un débat ou à une procédure de concertation se rapportant à cette opération » ; qu’aux termes de l’article L.121-12 du même Code : « En ce qui concerne les projets relevant de l’article L.121-8, l’ouverture de l’enquête publique prévue à l’article L.123-1 ne peut être décidée qu’à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l’expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. 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 » ;

**Sur la légalité externe :**

Considérant que si les requérants soutiennent que la procédure suivie aurait été irrégulière du fait de la participation de personnes intéressées à la décision attaquée, les dispositions précitées de l’article L.121 5, relatives aux seuls débats ou concertations organisés par la Commission na-

tionale du débat public, ne sont pas applicables à la décision par laquelle la Commission estime qu’il n’y a pas lieu d’organiser un tel débat ; qu’en tout état de cause, les circonstances – en l’espèce, d’une part, que la présidente de la commission particulière qui avait organisé un débat sur le projet en 1999 ait pris part au vote sur la décision par laquelle la Commission a refusé d’organiser un nouveau débat sur le même projet et, d’autre part, qu’un membre de la Commission nationale du débat public ayant, par ailleurs, la qualité d’élu d’une collectivité territoriale concernée par le projet ait été présent lors de la séance au cours de laquelle cette décision a été prise, sans d’ailleurs participer au vote – ne sont pas de nature à entacher la décision attaquée d’illégalité ;

**Sur la légalité interne :**

Considérant, en premier lieu, que l’intervention de la loi du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et l’évolution du contexte politique local ne sauraient en l’espèce être invoquées comme des circonstances nouvelles justifiant le projet au sens des dispositions de l’article L.121-12 précitées ; qu’ainsi, les requérants ne sont pas fondés à soutenir que la Commission nationale du débat public aurait inexactement apprécié les pièces du dossier en estimant que les circonstances justifiant le projet n’avaient pas subi de modifications substantielles depuis 1999 ;
*/* Considérant, en second lieu, que le parti d’aménagement de l’autoroute A32 décrit par le dossier de saisine est constitué, dans ses différentes sections, par des fuseaux qui figuraien tous parmi les variantes présentées dans le dossier du débat public en 1999 ; que le moyen tiré de ce que le projet de contournement de Nancy par l’aménagement d’une liaison entre Lunéville, Toul et Richemont n’a pas été examiné lors du débat public en 1999 est sans incidence à cet égard dès lors que ce projet est distinct de celui de l’autoroute A32 ; qu’enfin, la circonstance, à la supposer avérée, qu’un démantèlement de l’autoroute A31 serait envisagé ne ressort pas, en tout état de cause, du dossier dont la Commission a été saisie en juillet 2005 et ne saurait donc être utilement invoquée par les requérants dans la présente instance ; qu’ainsi, il ne ressort pas des pièces du dossier que la décision attaquée serait entachée d’une erreur manifeste d’appréciation des faits de l’espèce ;
*/* Considérant qu’il résulte de ce qui précède que Monsieur Masson et Madame Zimmermann ne sont pas fondés à demander l’annulation de la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a estimé qu’il n’y avait pas lieu d’organiser un nouveau débat public sur le projet d’autoroute A32 ;

**décide :**

**Article 1**

Les requêtes de Monsieur Masson et de Madame Zimmermann sont rejetées.

**Article 2**

La présente décision sera notifiée à Monsieur Jean-Louis Masson, à Mme Marie-Jo Zimmermann, à la Commission nationale du débat public et au ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Délibéré dans la séance du 3 mai 2006 où siégeaient : Monsieur Bernard Stirn, président adjoint de la section du contentieux, président ; Monsieur Jean-Marie Delarue, Monsieur Edmond Honorat, présidents de sous-section ; Monsieur Marcel Pochard, Monsieur Roland Peylet, Madame Mireille Imbert-Quaretta, Madame Françoise Ducarouge, Monsieur Rémy Schwartz, conseillers d’État, et Madame Suzanne von Coester, maître des requêtes-rapporteur.

### 

**SÉANCE DU 6 DÉCEMBRE 2006**

**LECTURE DU 24 JANVIER 2007**

Monsieur et Madame Baratelli
Monsieur Jérôme Marchand-Arvier
Rapporteur
Madame Isabelle de Silva
Commissaire du gouvernement

**N° 286666**

*/* Vu la requête sommaire et le mémoire complémentaire, enregistrés les 4 novembre 2005 et 24 février 2006 au secrétariat du contentieux du Conseil d’État, présentés pour Monsieur et Madame Olivier Baratelli, demeurant 39, rue du Four à Paris (75006) ; Monsieur et Madame Baratelli demandent au Conseil d’État :
**1)** d’annuler la décision du 7 décembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a estimé qu’il n’y avait pas lieu d’organiser un nouveau débat public sur le projet d’autoroute A32 ;
**2)** de mettre la somme de 5 000 euros à la charge de l’État, en application des dispositions de l’article L.761 1 du Code de justice administrative ;
*/* Vu les autres pièces du dossier ;
*/* Vu la loi n° 2002-285 du 28 février 2002 autorisant la ratification de la convention sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement, signée à Aarhus le 25 juin 1998, ensemble le décret n° 2002 1187 du 12 septembre 2002 portant publication de cette convention ;
*/* Vu le Code de l’environnement ;
*/* Vu le Code de justice administrative ;

**Après avoir entendu en séance publique :**

– le rapport de Monsieur Jérôme Marchand-Arvier, auditeur,
– les observations de la SCP Bouzidi, Bouhanna, avocat de Monsieur et Madame Baratelli,
– les conclusions de Madame Isabelle de Silva, Commissaire du gouvernement ;

*/* Considérant que la Commission nationale du débat public avait, en 1999, organisé un débat public sur le projet d’autoroute A32, sur le fondement des dispositions de la loi du 2 février 1995 alors en vigueur ; que, saisie en juillet 2005 par le ministre chargé des transports sur le fondement des dispositions de l’article L.121-12 du Code de l’environnement, elle a estimé, par la décision attaquée du 7 septembre 2005, qu’il n’y avait pas lieu d’organiser un nouveau débat public sur le projet d’autoroute A32 ;
*/* Considérant qu’aux termes de l’article L.121-12 du Code de l’environnement : « En ce qui concerne les projets relevant de l’article L.121-8, l’ouverture de l’enquête publique prévue à l’article L.123-1 ne peut être décidée qu’à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l’expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du

débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. 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 » ; qu’aux termes de l’article L.121-13 du même Code : « Lorsqu’un débat public a été organisé sur un projet, le maître d’ouvrage ou la personne publique responsable du projet décide, dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, par un acte qui est publié, du principe et des conditions de la poursuite du projet. Il précise, le cas échéant, les principales modifications apportées au projet soumises au débat public. Cet acte est transmis à la Commission nationale du débat public. Lorsque le maître d’ouvrage ou la personne publique responsable du projet est une collectivité territoriale, cet acte donne lieu à une délibération. » ;

**Sur l’application des dispositions de l’article L.121-12 du Code de l’environnement :**

*/* Considérant que, si Monsieur et Madame Baratelli font valoir que six ans se sont écoulés depuis le débat public organisé en 1999, que le conseil régional de Lorraine a pris de nouvelles positions sur le projet d’autoroute A32, en se prononçant en faveur d’un nouveau tracé, et que les schémas multimodaux ont été supprimés en 2005, ces circonstances ne sauraient être regardées comme apportant des modifications substantielles à celles justifiant le projet au sens des dispositions précitées de l’article L.12112 du Code de l’environnement ; qu’il s’ensuit que Monsieur et Madame Baratelli ne sont pas fondés à soutenir que la Commission nationale du débat public aurait commis une erreur de droit ou inexactement apprécié les pièces du dossier en estimant que les circonstances justifiant le projet n’avaient pas subi de modifications substantielles depuis 1999 ;

**Sur l’application des dispositions de l’article L.121-13 du Code de l’environnement :**

*/* Considérant que, si Monsieur et Mme Baratelli invoquent la méconnaissance des dispositions de l’article L.121-13 du Code de l’environnement, ce texte, relatif à l’obligation pour le responsable du projet, après débat public, de décider du principe et des conditions de la poursuite du projet dans un délai de trois mois après la publication du bilan du débat public, est sans incidence sur la légalité de la décision de la commission, portant sur le principe d’un tel débat ;

**Sur l’application de la convention sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement :**

*/* Considérant que l’article 6 de la convention sur l’accès à l’information, la participation du public au processus décisionnel et l’accès à la justice en matière d’environnement signée à Aarhus le 25 juin 1998 stipule : « [...] 4. Chaque partie prend des dispositions pour que la participation du public commence au début de la procédure, c’est-à-dire lorsque toutes les options et solutions sont encore possibles et que le public peut exercer une réelle influence » ; que ces stipulations créent seulement des obligations entre les États parties à la convention et ne produisent pas d’effets directs dans l’ordre juridique interne ; qu’il suit de là que Monsieur et Madame Baratelli ne sont pas fondés à soutenir que la décision attaquée méconnaîtrait ces stipulations ;
*/* Considérant qu’il résulte de ce qui précède que Monsieur et Madame Baratelli ne sont pas fondés à demander l’annulation de la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a refusé d’organiser un nouveau débat public sur le projet d’autoroute A32 ; que les dispositions de l’article L.761-1 du Code de justice administrative font obstacle à ce

que la somme qu’ils demandent au titre des frais exposés par eux et non compris dans les dépens soit mise à la charge de l’État, qui n’est pas la partie perdante dans la présente instance ;

**décide :**

**Article 1**

La requête de Monsieur et Madame Baratelli est rejetée.

**Article 2**

La présente décision sera notifiée à Monsieur et Madame Olivier Baratelli, à la Commission nationale du débat public et au ministre des Transports, de l’Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Délibéré dans la séance du 6 décembre 2006 où siégeaient : Monsieur Philippe Martin, président adjoint de la section du contentieux, président ; Monsieur Jean-Marie Delarue, Monsieur Edmond Honorat, présidents de sous-section ; Monsieur Roland Peylet, Madame Mireille Imbert-Quaretta, Madame Françoise Ducarouge, Monsieur Rémy Schwartz, Madame Martine Jodeau-Grymberg, conseillers d’État, et Monsieur Jérôme Marchand-Arvier, auditeur-rapporteur.

### 

**SÉANCE DU 6 DÉCEMBRE 2006**

**LECTURE DU 24 JANVIER 2007**

Association du Toulouï pour la préservation du cadre de vie
Monsieur Jérôme Marchand-Arvier
Rapporteur
Madame Isabelle de Silva
Commissaire du gouvernement

**N° 287248**

*/* Vu la requête, enregistrée le 18 novembre 2005 au secrétariat du contentieux du Conseil d’État, présentée par l’Association du Toulouï pour la préservation du cadre de vie, ayant son siège 51, rue Edmond-Gérard, à Chaudeney-sur-Moselle (54200) ; l’Association du Toulouï pour la préservation du cadre de vie demande au Conseil d’État d’annuler la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a décidé qu’il n’y avait pas lieu d’organiser un nouveau débat public sur le projet d’autoroute A 32 ;
*/* Vu les autres pièces du dossier ;
*/* Vu le Code de l’environnement, notamment ses articles L.121-5 et L.121-12 ;
*/* Vu le Code de justice administrative ;

**Après avoir entendu en séance publique :**

– le rapport de Monsieur Jérôme Marchand-Arvier, auditeur,
– les conclusions de Madame Isabelle de Silva, commissaire du gouvernement ;

*/* Considérant qu’aux termes de l’article L.121-5 du Code de l’environnement : « Les membres de la commission nationale et des commissions particulières intéressés à une opération à titre

personnel ou en raison de leurs fonctions ne peuvent participer à un débat ou à une procédure de concertation se rapportant à cette opération » ; qu'aux termes de l'article L.121-12 du même Code : « En ce qui concerne les projets relevant de l'article L.121-8, l'ouverture de l'enquête publique prévue à l'article L.123-1 ne peut être décidée qu'à compter soit de la date à partir de laquelle un débat public ne peut plus être organisé, soit de la date de publication du bilan ou à l'expiration du délai imparti au président de la Commission nationale du débat public pour procéder à cette publication et au plus tard dans le délai de cinq ans qui suivent ces dates. 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 » ;

#### **Sur la légalité externe :**

*/* Considérant que si l'association requérante soutient que la procédure suivie aurait été irrégulière du fait de la participation de personnes intéressées à la décision attaquée, les dispositions précitées de l'article L.121-5, relatives aux seuls débats ou concertations organisés par la Commission nationale du débat public, ne sont pas applicables à la décision par laquelle la commission a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un tel débat ; qu'en tout état de cause, les circonstances – que, d'une part, la présidente de la commission particulière qui avait organisé un débat sur le projet en 1999 ait pris part au vote sur la décision par laquelle la commission a refusé d'organiser un nouveau débat sur le même projet et, d'autre part, qu'un membre de la commission, ayant par ailleurs la qualité d' élu d'une collectivité territoriale concernée par le projet, ait été présent lors de la séance au cours de laquelle cette décision a été prise, sans d'ailleurs participer au vote – ne sont pas de nature à entacher la décision attaquée d'illégalité ; */* Considérant que la décision publiée au *Journal officiel de la République française* n'avait pas à mentionner la composition de la formation dans laquelle la Commission nationale du débat public a statué ; qu'à supposer même que le procès-verbal de la séance du 7 septembre 2005 serait entaché d'irrégularité faute d'avoir mentionné l'identité du bénéficiaire du pouvoir donné par un

membre excusé, cette irrégularité serait sans incidence sur la régularité de la délibération de la commission ; que, par suite, les moyens tirés de l'irrégularité de la procédure soulevés par l'Association du Toulais pour la préservation du cadre de vie ne peuvent qu'être écartés ;

#### **Sur la légalité interne :**

*/* Considérant que l'évolution du contexte politique local, l'entrée en vigueur du protocole de Kyoto et de la Charte de l'environnement et la nécessité de transposer la directive 2004/51/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la directive 91/440/CEE du Conseil relative au développement de chemins de fer communautaires ne sauraient être regardées comme des modifications substantielles apportées aux circonstances justifiant le projet au sens des dispositions précitées de l'article L.121-12 du Code de l'environnement ; que le parti d'aménagement de l'autoroute A32 décrit par le dossier de saisine est constitué, dans ses différentes sections, par des fuseaux qui figuraient tous parmi les variantes présentées dans le dossier du débat public en 1999 ; que le moyen tiré de ce que le projet de contournement de Nancy par l'aménagement d'une liaison entre Lunéville, Toul et Richemont n'a pas été examiné lors du débat public en 1999 est sans incidence à cet égard dès lors que ce projet est distinct de celui de l'autoroute A32 ; qu'enfin, les circonstances, à les supposer avérées, qu'il existerait de nouvelles études prévisionnelles du trafic, que la priorité serait désormais donnée au développement du mode ferroviaire et qu'une modification de l'usage de l'autoroute A31 serait envisagée ne ressortent pas, en tout état de cause, du dossier dont la commission a été saisie en juillet 2005 et ne sauraient donc être utilement invoquées ; qu'ainsi, l'Association du Toulais pour la préservation du cadre de vie n'est pas fondée à soutenir que la Commission nationale du débat public aurait inexactement apprécié les pièces du dossier en estimant que les circonstances justifiant le projet n'avaient pas subi de modifications substantielles depuis 1999 ;

*/* Considérant qu'il résulte de ce qui précède que l'Association du Toulais pour la préservation du cadre de vie n'est pas fondée à demander l'annulation de la décision du 7 septembre 2005 par laquelle la Commission nationale du débat public a estimé qu'il n'y avait pas lieu d'organiser un nouveau débat public sur le projet d'autoroute A32 ; que les dispositions de l'article

L.761-1 du Code de justice administrative font obstacle à ce que la somme de 1 500 euros demandée par l'Association du Toulais pour la préservation du cadre de vie soit mise à la charge de l'État, qui n'est pas la partie perdante dans la présente instance ;

#### **décide :**

##### Article 1

La requête de l'Association du Toulais pour la préservation du cadre de vie est rejetée.

##### Article 2

La présente décision sera notifiée à l'Association du Toulais pour la préservation du cadre de vie, à la Commission nationale du débat public et au ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer.

Délibéré dans la séance du 6 décembre 2006 où siégeaient : Monsieur Philippe Martin, président adjoint de la section du contentieux, président ; Monsieur Jean-Marie Delarue, Monsieur Edmond Honorat, présidents de sous-section ; Monsieur Roland Peylet, Madame Mireille Imbert-Quaretta, Madame Françoise Ducarouge, Monsieur Rémy Schwartz, Madame Martine Jo-deau-Grymberg, conseillers d'État, et Monsieur Jérôme Marchand-Arvier, auditeur-rapporteur.

