

Le président

Paris, le 4 février 2026

## COMPTE RENDU

Séance de la formation plénière du mercredi 04 février 2026

Membres de la Commission nationale du débat public

Marc PAPINUTTI Président

Anne BERRIAT

Daniel BIDEAU

Loïc BLONDIAUX

Jean-Pierre BOMPARD

Pascal CLOUAIRE

Christophe DAGUE

Laurence FOURNIER

Jérémie GODET

Stéphanie GWIZDAK

Thierry LATASTE

Claire ROLLET-PERRAUD

Jean-Michel THORNARY

Ginette VASTEL

### Pouvoirs

Marie-Céline BATTESTI : pouvoir à Jean-Michel THORNARY

Cécile GALLIEN : pouvoir à Pascal CLOUAIRE

Thierry LATASTE : pouvoir à Marc PAPINUTTI

Kristina PLUCHET : pouvoir à Anne BERRIAT

### Salarié.e.s de la CNDP

Antoine BATAILLE, stagiaire

Sylvie BLUMENKRANTZ, collaboratrice du président

Dimitra FINIDORI, chargée de mission

Jérôme GREFFE, directeur

Florent GUIGNARD, chargé de mission

Maïmouna KAMAGATE, chargée de mission

Yamina KERZALE, chargée de mission

Marie-Liane SCHÜTZLER, chargée de mission

La séance se tient en hybride, visio-conférence et présentiel.

Le président Marc PAPINUTTI ouvre la séance de la Commission nationale du débat public à 9h00 après s'être assuré que le quorum est atteint.

## I. Saisines L. 121-8

### **Projet de création d'une ligne aérienne de transport d'électricité à 400 000 volts entre les postes électriques d'EGUZON (Indre-36) et de MARMAGNE (Cher-18)**

La Commission nationale du débat public est saisie par RTE du projet de création d'une ligne aérienne de transport d'électricité à 400 000 volts à deux circuits et de dépose partielle de la ligne aérienne de transport d'électricité à 225 000 volts existante entre les postes électriques d'EGUZON (Indre-36) et de MARMAGNE (Cher-18).

Présentation par :

#### RTE

Olivier Brisset, responsable concertation  
Marc Chambily, département concertation environnement  
Cyril Mounier, responsable de projets

Le responsable du projet présente le périmètre de la saisine, le contexte, les caractéristiques techniques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques et les impacts environnementaux.

Le projet s'inscrit dans le schéma décennal de développement du réseau (SDDR) de 2019, et se voit confirmé par le projet de SDDR 2025, dans un contexte national marqué par un objectif d'abandon des énergies fossiles et d'électrification de la consommation d'énergie.

Il s'agit de construire une seconde ligne à 400 kV, à deux circuits, en complément d'une ligne existante et en déposant une ancienne ligne à 225 kV. Deux cents pylônes sont à créer et le coût est estimé à 300 M€. La procédure dite de la « Circulaire Ferracci » du 21 mars 2025 a été engagée le 4 novembre 2025 et a permis la présentation de l'aire d'étude du projet. A l'occasion de cette première phase de la procédure ont été confirmés la volonté de développement économique du territoire et du développement des énergies renouvelables, des enjeux de fiscalité locale et des enjeux agricoles et environnementaux.

Les responsables de RTE évoquent l'option zéro, les alternatives géographiques et technologiques et les conséquences associées, leurs prévisions en matière de calendrier (dans la perspective de la validation du fuseau de moindre impact avant les élections présidentielles). Sont enfin évoquées les attentes relatives à la procédure d'information et de participation du public (six thématiques sont mentionnées : l'opportunité du projet, son intérêt en ce qui concerne le développement économique local, l'examen de différents fuseaux, la préservation de l'environnement et les enjeux agricoles, les dispositifs d'accompagnement et la séquence ERC).

Les échanges entre le responsable du projet et les membres de la Commission nationale du débat public portent sur :

- les modalités de financement du projet, assumé intégralement par RTE, via le tarif d'utilisation du réseau public d'électricité (TURPE) ;
- l'aire d'étude du projet proposée à la concertation qui permet d'envisager plusieurs fuseaux de moindre impact ; l'un d'eux pourrait être une

implantation proche de la ligne existante, mais c'est une hypothèse parmi d'autres ;

- la portée du projet : un projet de renforcement du réseau national, mais qui pourra bénéficier à des projets industriels locaux, celui qui apparaît le plus mature étant celui de Google qui projette d'installer un data-center pouvant bénéficier de cette ligne ;
- le passage de la ligne en zone forestière, l'ONF ayant recommandé des fuseaux ayant le moins d'impact de déboisement ;
- l'opposition susceptible de s'exprimer, l'opposition étant surtout une opposition à l'implantation d'éoliennes ;
- les conséquences du projet sur l'activité agricole, laquelle se caractérise au nord par une activité de culture et au sud par une activité d'élevage. Des échanges ont déjà été conduits avec les chambres d'agriculture, cependant que des discussions sont en cours niveau national au sujet de l'indemnisation de l'implantation de pylônes en zone agricole. La présence de lignes électriques au-dessus d'élevages ne présente pas d'incidence mais RTE sera attentive à caractériser la situation « avant et après ».

M. Jérémie GODET, membre de la Commission nationale du débat public et conseiller régional de la région Centre Val de Loire se déporte avant la délibération.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public décide qu'il y a lieu d'organiser une concertation préalable relative au projet de création d'une ligne aérienne de transport d'électricité à 400 000 volts à deux circuits et de déposer partiellement la ligne aérienne de transport d'électricité à 225 000 volts existante entre les postes électriques d'EGUZON (Indre-36) et de MARMAGNE (Cher-18), conformément aux dispositions du 2° de l'article L. 121-9 du code de l'environnement

Mme Brigitte CHALOPIN et Mme Jessica RACLOT sont désignées garantes de la concertation préalable relative au projet.

### **Projet « Méthavert » d'usine de production d'hydrogène et de e-méthanol et de son raccordement électrique situé sur la commune de Rogerville (zone industrialo-portuaire du Havre) (76)**

La Commission nationale du débat public est saisie par Qair France et RTE du projet « Méthavert » d'usine de production d'hydrogène et de e-méthanol et de son raccordement électrique situé sur la commune de Rogerville (zone industrialo-portuaire du Havre) (76).

Présentation par :

#### RTE

Jacques Fremaux, pilote de concertation

#### QAIR

Mattéo Delaban, référent environnement et concertation

Fabio Rotondo, chef de projet

Laurent Tokarski, directeur pôle projet et réglementation

**SYSTRA** (Assistant à la maîtrise d'ouvrage)  
Maxime Duval, directeur de mission

Les responsables du projet présentent le périmètre de la saisine, le contexte, les caractéristiques techniques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques et les impacts environnementaux.

Le projet est un projet d'installation industrielle évolutif, comprenant, dans une première phase, une production d'hydrogène par électrolyse. Une production de 100 000 t/an, nécessitant 150 MW d'électricité est prévue dans cette première phase, l'objectif final étant de 200 000 t/an. Le projet prévoit également ensuite la production de e-méthanol, nécessitant un approvisionnement externe en CO<sub>2</sub>, idéalement afin de produire, à terme, du carburant pour le transport maritime. Qair France évoque les retours d'expérience examinés et relève notamment qu'un projet mis en attente comme Hylann ne bénéficie pas du même environnement que celui de la zone industrialo-portuaire du Havre, où l'accès à l'électricité, l'eau, la vapeur peuvent être assurés et mutualisés avec d'autres industriels. Le Havre a également été choisi pour la présence de compétences multiples en matière industrielle et la présence d'un écosystème relatif à la décarbonation. RTE précise que l'alimentation électrique se fera par une liaison souterraine de 4 km à 225 kV, par un raccordement au poste électrique de Noirot, en cours de construction. La fin de la procédure de concertation dite Ferracci est attendue pour la fin de l'année.

Les responsables du projet évoquent ensuite l'option zéro, les alternatives géographiques et technologiques et les conséquences associées, et les enjeux environnementaux (notamment le dimensionnement du prélèvement en eau dans le grand canal qui serait compatible, et l'installation qui relèverait du seuil Seveso bas, le stockage de e-méthanol étant prévu hors du site de production). Sont ensuite évoqués le calendrier (dépôt de la DAE fin 2026, AE fin 2027 et décision d'investir en 2028) et le coût global du projet (1,2 Md€). Sont enfin évoquées les attentes relatives à l'information et la participation du public.

Les échanges entre les responsables du projet et les membres de la Commission nationale du débat public portent sur :

- l'identification des fournisseurs de CO<sub>2</sub> et la possibilité d'approvisionner exclusivement le site en CO<sub>2</sub> biogénique ; le projet est conçu pour ne recourir qu'à du CO<sub>2</sub> biogénique et la première phase nécessitera 150 000 t/an de CO<sub>2</sub> biogénique ; les recherches pour sécuriser un tel approvisionnement sont en cours et un accord de principe (MOU) a déjà été conclu avec un émetteur ;
- les modalités de financement du projet, et les subventions publiques dont il bénéficie (actuellement, seules les études ont bénéficié d'une subvention de la région et des demandes de subvention pour les investissements seront formulées auprès de l'Union européenne et de la France en 2027, au vu de l'APS), si les subventions relatives aux études représentent quelques millions d'euros, les subventions d'investissement recherchées pourraient représenter jusqu'à un tiers de l'investissement de la première phase lequel est évalué à 600 M€ ;
- la réalité de la décarbonation de l'intégralité de la chaîne de production du projet ;
- l'adaptation du site aux risques naturels dans le cadre du changement climatique ;
- l'objectif du projet de fournir à terme le secteur maritime en carburant

durable de préférence au secteur aéronautique, ce qui supposera une évolution de la réglementation européenne de même nature que celle qui a prévalu en matière de carburants d'aviation durable ;

- les modes de production de l'hydrogène (en privilégiant l'électrolyse de l'eau et non le recours à l'ammoniaque vert) et de stockage de l'hydrogène et du e-méthanol sur le site.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public décide qu'il y a lieu d'organiser une concertation préalable relative au projet « Méthavert » d'usine de production d'hydrogène et de e-méthanol et de son raccordement électrique situé sur la commune de Rogerville (zone industrialo-portuaire du Havre) (76), conformément aux dispositions de l'article L. 121-9 du code de l'environnement. M. Alban BOURCIER et Mme Sophie MARIE sont désignés respectivement garant et garante de la concertation préalable relative au projet.

### **Projet « 4U » d'usine de production de freins aéronautiques en carbone et de son raccordement électrique situé à Saint-Vulbas au sein du Parc industriel de la plaine de l'Ain (01)**

La Commission nationale du débat public est saisie par la Société Safran Landing Systems et la Société RTE du projet « 4U » d'usine de production de freins aéronautiques en carbone et de son raccordement électrique situé à Saint-Vulbas au sein du Parc industriel de la plaine de l'Ain (01).

Présentation par :

#### **SAFRAN**

Suzanne Kucharekova, directrice des affaires publiques

Florian Metzger, responsable relations publiques du projet « 4U »

David Ternisien, directeur projets expansion carbone

#### **RTE**

Emmanuel James, pilote de concertation

Les responsables du projet présentent le périmètre de la saisine, le contexte, les caractéristiques techniques du projet, ainsi que les enjeux socio-économiques et les impacts environnementaux. Le projet est de répondre à partir de 2030 à la croissance durable au niveau mondial de la demande en freins carbone avec un objectif de neutralité carbone de la production. Cette usine de quatrième génération (il en existe trois autres dans le monde, dont celle de Villeurbanne), qui intégrerait l'ensemble du cycle de production serait conçue pour réduire son empreinte carbone. La production nécessiterait un raccordement électrique souterrain par RTE dont le tracé serait soumis à la concertation.

Les responsables du projet évoquent l'option zéro, les alternatives géographiques et techniques, les variantes du site, leurs conséquences associées, ainsi que les prévisions en matière de calendrier et de coût (450 M€, sur fonds propres, avec une aide de la région Auvergne Rhône Alpes et une demande d'aide formulée auprès de l'ADEME). Les responsables du projet concluent que le choix du site du Parc industriel de la plaine de l'Ain apparaît le seul possible en France et le meilleur au regard des enjeux de décarbonation, de réindustrialisation et de disponibilité d'un emploi qualifié (70 à 125 emplois directs et jusqu'à 500 emplois indirects sont

évoqués, ainsi qu'un partenariat avec l'Académie Aéronautique et Spatiale Auvergne-Rhône-Alpes d'Ambérieu).

Les enjeux environnementaux (notamment la ressource en eau, la limitation des rejets, l'impact sur le trafic routier) et les attentes de la procédure d'information et de participation du public ainsi que le calendrier (concertation en 2026, travaux en 2027 et 2028 pour une mise en service de la production en 2030) sont alors précisés.

Les échanges entre les responsables du projet et les membres de la Commission nationale du débat public portent sur :

- les rejets atmosphériques, qui ne comprendraient selon Safran pas d'effluents, mais uniquement de la vapeur d'eau et de la chaleur, chaleur qui pourrait éventuellement être récupérée pour les besoins du PIPA ;
- la capacité des responsables du projet à assurer la décarbonation de l'intégralité de la chaîne de production (recours à l'électricité et à du biogaz, réduction au maximum de l'empreinte sur le scop 3) ;
- les modalités de financement du projet, et notamment la part prise par les subventions publiques ; les porteurs de projet espèrent pouvoir bénéficier de subventions publiques (dont celle de l'ADEME) pour un montant total de 20 M€, mais le projet n'étant pas conditionné au bénéfice de ces subventions ;
- le nombre et le type d'emplois engendrés par ce projet ainsi que l'externalisation, ou non, de la main d'œuvre ; si l'automatisation envisagée de l'usine est accrue par rapport aux usines existantes, les emplois qui y seront nécessaires sont pérennes et non délocalisables ;
- les modalités d'acheminement des intrants vers le site, en particulier du gaz et de la fibre textile ; l'alimentation en gaz par GRDF disponible sur le PIPA étant suffisante ; l'alimentation en fibre pouvant se faire par camions ou voie ferrée mais ne représentant pas un volume important.

M. Jean-Michel THORNARY, membre de la Commission nationale du débat public, se déporte avant la délibération à huis clos.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public décide qu'il y a lieu d'organiser une concertation préalable relative au projet « 4U » d'usine de production de freins aéronautiques en carbone et de son raccordement électrique situé à Saint-Vulbas au sein du Parc industriel de la plaine de l'Ain (01), conformément aux dispositions de l'article L. 121-9 du code de l'environnement. M. Denis CUVILLIER et M. Jean-Michel THORNARY sont désignés garants de la concertation préalable relative au projet.

## **II. Demande de désignation de garant.e.s (L. 121-17)**

### **Projet « DKHARBO » et partie française du projet « CO2 Highway Europe » situés dans le Nord (59) et en mer du Nord**

La société NaTran maître d'ouvrage du projet « DKHARBO » et de la société Equinor ASA maître d'ouvrage du projet « CO2 Highway Europe », sollicitent conjointement de la Commission nationale du débat public la désignation d'un garant ou d'une garante de la concertation préalable relative d'une part, au projet « DKHARBO » d'infrastructure de transport de CO<sub>2</sub>, jusqu'à son raccordement au projet « CO2 Highway Europe », situé dans le Nord (59) et, d'autre part, à la partie française du projet « CO2 Highway Europe » de canalisation sous-marine de transport de CO<sub>2</sub>,

de son raccordement à terre au projet « DKHARBO » à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française.

M. Jean-Pierre BOMPARD, membre de la Commission nationale du débat public, se déporte avant la délibération à huis clos.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public désigne M. Jean-Pierre BOMPARD et M. Jean-Michel STIEVENARD garants de la concertation préalable relative, d'une part, au projet « DKHARBO » d'infrastructure de transport de CO<sub>2</sub>, jusqu'à son raccordement au projet « CO<sub>2</sub> Highway Europe », situé dans le Nord (59) et, d'autre part, à la partie française du « projet CO<sub>2</sub> Highway Europe » de canalisation sous-marine de transport de CO<sub>2</sub>, de son raccordement à terre au projet « DKHARBO » à la limite de l'espace maritime de la mer du Nord sous juridiction française.

### **Projet de production de bio-méthane à partir de déchets de bois sur la commune de Gardanne (13)**

La société Bio-Méthane Provence sollicite de la Commission nationale du débat public la désignation d'un garant ou d'une garante de la concertation préalable relative au projet de production de bio-méthane à partir de déchets de bois sur la commune de Gardanne (13).

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public désigne M. Vincent DELCROIX et M. Philippe QUEVREMONT garants de la concertation préalable relative au projet de production de bio-méthane à partir de déchets de bois sur la commune de Gardanne (13).

### **Projet de mise à jour du plan climat-air-énergie territorial du Grand-Figeac (12, 46) pour la période 2026-2032**

Le Conseil communautaire du Grand-Figeac, réuni le 16 décembre 2025, a décidé, notamment, de prescrire la révision du plan climat-air-énergie territorial du Grand-Figeac et d'autoriser son président à saisir la Commission nationale du débat public d'une demande de désignation d'un garant ou d'une garante. Le président de la Communauté de communes sollicite, pour le compte de la Communauté de communes du Grand-Figeac responsable du plan, de la Commission nationale du débat public la désignation d'un garant ou d'une garante de la concertation préalable relative au projet de révision du plan climat-air-énergie territorial du Grand-Figeac (12, 46) pour la période 2026-2032.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public désigne Mme Isabelle BARTHE garante de la concertation préalable relative au projet de mise à jour du plan climat-air-énergie territorial de la Communauté de communes du Grand-Figeac (12,46) pour la période 2026-2032.

## **III. Demande d'avis à caractère méthodologique (L. 121-1)**

### **Projet de création de la zone d'aménagement concerté de Paris-Villaroche sur la commune de Réau en Seine-et-Marne (77)**

Le directeur général de l'Établissement public d'aménagement de l'opération d'intérêt national de Sénart a sollicité, pour le compte de l'Établissement public maître d'ouvrage, sur le fondement de l'article L. 121-1 du code de l'environnement,

de la Commission nationale du débat public l'émission d'un avis à caractère méthodologique relatif aux modalités d'information et de participation du public à la concertation sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté de Paris-Villaroche sur la commune de Réau en Seine-et-Marne (77).

Mme Laurence FOURNIER, membre de la Commission nationale du débat public, se déporte avant la délibération à huis clos.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public charge Mme Nathalie DURAND d'émettre un avis à caractère méthodologique, pour l'Établissement public d'aménagement de l'opération d'intérêt national de Sénart, relatif aux modalités d'information et de participation du public à la concertation sur le projet de création de la zone d'aménagement concerté de Paris-Villaroche sur la commune de Réau en Seine-et-Marne (77). Une fois cet avis rendu, cette concertation sera conduite par l'Établissement public conformément aux dispositions combinées des articles L. 121-15-1 du code de l'environnement et des articles L. 103-2 et L. 103-3 du code de l'urbanisme.

## MISSIONS EN COURS

---

### CONCERTATION PRÉALABLE - ARTICLE L. 121-8

#### I. Présentation du dossier de concertation, des modalités et du calendrier (L. 121-8)

#### **Phase 2 (Béziers-Perpignan) du projet ferroviaire de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan**

Présentation par :

##### SNCF Réseau

Anne-Lise Gibbe, responsable de la concertation et de la communication LNMP

Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP

Sébastien Mis, directeur adjoint du projet LNMP

Lucile Reymond, cheffe de projet Gares et connexions

Stéphanie Sotison, experte concertation

##### SENNSE (AMO)

Estelle Brasseur-Brisset

En présence des garant.e.s :

Anne-Isabelle Pardineille

Philippe Quevremont

Le responsable du projet présente le dossier de concertation, les objectifs principaux de la participation, les modalités et le calendrier. Il précise que le dossier qui servira de base à la concertation a été conçu de façon à être compréhensible par le public au regard de la complexité des études techniques du projet.

Le responsable du projet évoque son historique qui a conduit à la décision de conduire une nouvelle concertation préalable sur sa phase 2 (Béziers-Perpignan). En plus de la question d'opportunité, cette concertation devrait permettre

d'approfondir deux sujets : la mixité du transport ferroviaire (voyageurs et fret, avec trois scénarios) et la desserte du territoire (le nombre et le positionnement des gares, avec un scénario de référence à deux gares et cinq autres variantes, dont une sans gare nouvelle).

Pour faciliter l'information en amont de la concertation, le dossier présenté en séance publique à la CNDP sera complété d'une synthèse de dix pages, et d'un site internet qui présentera notamment un film.

Le calendrier proposé est celui d'une concertation du 9 avril au 19 juin 2026. Elle se déroulera sur l'ensemble du linéaire allant de Béziers à Perpignan.

Les échanges entre le responsable du projet, les membres de la Commission nationale du débat public et les garant.e.s portent sur :

- la nécessité de prévoir des modalités d'information à destination des travailleurs et des travailleuses, notamment dans les Bourses du travail locales ;
- la place accordée par le responsable de projet au « projet de référence » arbitré et la place laissée aux alternatives et aux variantes du projet ; SNCF Réseau indique qu'il ne présente pas un scénario privilégié et qu'il présentera de façon impartiale, en tenant compte des contraintes techniques, toutes les options possibles, les choix relevant des co-financiers ;
- la prise en compte de la fréquentation touristique dans son ensemble dans la concertation (le calendrier inclus les vacances de Pâques et une réunion thématique dédiée au tourisme et à son importance économique se tiendra à Perpignan) ;
- la prise en compte des villes situées au sud du projet, et notamment côté espagnol (Figueras et Barcelone), dans la concertation (sujet pris en compte, y compris en ce qui concerne le fret issu du raccordement des ports espagnols au réseau national) ;
- la nécessité de compléter le dossier en ce qui concerne le détail des impacts sur les terres agricoles ; ce à quoi SNCF Réseau s'engage.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public décide que le dossier de concertation du maître d'ouvrage doit être complété par des fiches thématiques par département sur les impacts prévisibles du projet sur l'activité agricole, qui seront mises en ligne quinze jours au moins avant l'ouverture de la concertation préalable en même temps que le dossier de concertation. Les modalités de la concertation préalable proposées par le maître d'ouvrage sont validées. Le maître d'ouvrage veille, sous l'égide de la garante et des garants, à ce que tout au long des fuseaux de passage envisagés le public soit bien informé de la concertation afin de faciliter sa participation. La concertation préalable se déroulera du 9 avril 2026 au 19 juin 2026.

M. Vincent DELCROIX est désigné garant de la concertation préalable relative à la phase 2 (Béziers-Perpignan) du projet, en complément de Mme Anne-Isabelle PARDINEILLE et M. Philippe QUEVREMONT, précédemment désignés respectivement garante et garant de la concertation préalable.

## II. Reddition des comptes (L. 121-8) et lancement de la concertation continue (L. 121-14)

### Projet de tramway T8 dans l'Est de la métropole de Lyon (69)

Présentation par :

#### SYTRAL Mobilités

Geoffrey Dufour, chef de service DMOD  
Sylvanie Godillon, conseillère technique  
Nicolas Mallot, directeur général adjoint  
Aline Morand, chargée de relation riverains  
Alice Muller, cheffe de projet T8  
Béatrice Vessiler, vice-présidente

En présence des garant.e.s

Jean-Luc Campagne  
Valérie Dejour

Le responsable du projet confirme la poursuite du projet, présente les enseignements qu'il tire de la concertation ainsi que les perspectives de la concertation continue.

Le responsable du projet souligne le succès de la démarche entreprise pour toucher le public le plus large, en coopération avec les garant.e.s pour adapter les modalités au terrain de la concertation (concertation en deux temps pour éviter la période estivale, 24 rencontres sous différents formats, plus de 1400 participant.e.s, 237 contributions).

Les enseignements retirés de la concertation sont notamment la confirmation de l'opportunité du projet, celle de la mutualisation des infrastructures avec celles du T2 et du T5 ; la validation du tracé et des emplacements des stations de la partie sud. Le terminus de La Soie à Vaulx-en-Velin a donné lieu à beaucoup d'échanges. Le maître d'ouvrage conclut en soulignant également le fait que la concertation a abouti à faire évoluer le projet (notamment l'intégration d'une piste cyclable séparée des piétons sur le boulevard ; une meilleure lisibilité des accès à la gare de Vénissieux et le positionnement de la plateforme à l'ouest qui permet le maintien de places de stationnement sur l'avenue Brossolette).

En ce qui concerne la concertation continue à venir, le responsable du projet envisage trois phases (un événement de lancement intégrant la restitution des enseignements de la concertation préalable ; entre l'été et l'automne 2026, un partage relatif à l'insertion de la ligne T8 et, de l'automne 2026 au début de 2027, pendant la préparation du dossier d'enquête publique, l'apport de précisions sur les effets du projets, l'anticipation des phases de chantier et une réunion de clôture).

S'ensuit un échange entre le responsable du projet, les membres de la Commission nationale du débat public et les garant.e.s de la concertation sur les moyens concrets mis en œuvre pour permettre aux publics éloignés de s'exprimer, tels que les kits de débat autoporté, les liens établis avec les relais associatifs, la présentation aux entreprises d'insertion, les fêtes de quartiers, une réunion dans un collège et l'adaptation des modalités aux événements locaux.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public prend acte de la réponse du responsable du projet au bilan des garant.e.s et rend un avis qui formule des constats et des recommandations. Il est notamment constaté que le maître d'ouvrage a décidé la poursuite du projet, que sa réponse publiée suite au bilan de la concertation préalable a pris en compte l'ensemble des observations et propositions du public, ainsi que les recommandations formulées par la garante et le garant. Le maître d'ouvrage tire des enseignements de la concertation pour faire évoluer le projet et s'engage à poursuivre cette évolution dans le cadre de la procédure de concertation continue.

La Commission nationale du débat public formule dans son avis plusieurs recommandations, notamment que le responsable du projet :

- soit vigilant tout au long du processus de concertation continue à informer, dans la durée et quels que soient les sujets abordés, tous les publics, au-delà des acteurs relais et des parties prenantes (par exemple pour l'information sur le résultat des études de stationnement et de circulation, la réorganisation du réseau de transport en commun adjacent, les solutions de rabattement) ;
- précise, au regard de ses expériences passées et en cours, ce qu'il compte apporter de nouveau en matière d'accessibilité, notamment pour les personnes à mobilité réduite - en période de travaux, comme en cours d'exploitation ;
- précise l'articulation entre la concertation continue et les réflexions conduites avec SNCF Gares & Connexions au sujet du réaménagement global de la gare de Vénissieux (partage des orientations avec un public large, étapes des échanges avec le public, transparence sur les décisions).

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public désigne Mme Valérie DEJOUR garante chargée de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique sur le projet de tramway T8 dans l'Est de la métropole de Lyon (69).

### **III. Clôture de la concertation continue (L. 121-14)**

#### **Projet ORPINIA d'usine de panneaux dérivés de bois à Fargues-sur-Ourbise (47)**

Lors de sa séance plénière du 5 février 2025, la Commission nationale du débat public avait désigné le garant de la concertation continue jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique associée à l'autorisation environnementale du projet ORPINIA d'usine de panneaux dérivés de bois à Fargues-sur-Ourbise (47) (Décision n° 2025 / 26 / ORPINIA / 4 du 5 février 2025).

Par courrier du 19 janvier 2026, le président de la société Swiss Krono SAS a informé le président de la Commission nationale du débat public de l'arrêt du projet ORPINIA d'usine de panneaux dérivés de bois à Fargues-sur-Ourbise (47) et, par courriel du 28 janvier 2026, la société Swiss Krono SAS a confirmé avoir informé la Société RTE de l'arrêt du projet.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public décide de la clôture de l'information et de la participation du public sur le projet ORPINIA d'usine de panneaux dérivés de bois à Fargues-sur-Ourbise (47), au vu du courrier du maître d'ouvrage informant de l'arrêt du projet. Le bilan final du garant a été

publié le 29 janvier 2026 sur le site internet de la Commission nationale du débat public.

## DÉBAT PUBLIC - ARTICLE L. 121-8

### IV. Présentation du dossier des maîtres d'ouvrage, des modalités et du calendrier (L. 121-11)

#### **Débat public relatif au projet d'implantation d'un réacteur électronucléaire LFR-AS-30 de 30 MWe sur les communes de Savigny-en-Véron et Beaumont-en-Véron (37) et d'une installation de fabrication de combustible MOX RNR sur les communes de Pont-sur-Seine et Marnay-sur-Seine (10)**

Présentation par :

#### Newcleo

Stéphane Calpena, membre du comité exécutif, directeur de la sûreté nucléaire et des processus d'autorisation

Chislaine Verrhiest-Leblanc, directrice du débat public et de la concertation

#### RTE

Marc Chambily, pilote d'affaires au groupe concertation

En présence de l'équipe du débat public

Laurent Pavard, président de la Commission particulière du débat public

Nathan Dupont

Nathalie Durand

Anne Laporte

Nathalie Pinel

Les responsables du projet présentent le dossier des maîtres d'ouvrage (DMO) structuré en six chapitres, les objectifs principaux de la participation du public et le calendrier. En plus du DMO et de sa synthèse, des supports complémentaires seront réalisés afin d'en élargir l'audience et d'en assurer l'accès aux malvoyants et aux malentendants.

Les responsables du projet présentent ensuite les options zéro, consistant en l'absence de création de l'une ou des deux installations, les alternatives et variantes au projet ainsi que leurs conséquences.

Les échanges entre les responsables du projet et les membres de la Commission nationale du débat public portent sur :

- l'accès aux combustibles nucléaires, celui-ci étant jusqu'alors réservé par l'État à EDF, un accord avec Orano étant recherché pour accéder à la matière permettant la fabrication du MOX, d'autres discussions étant en cours avec EDF et la DGEC à ce sujet ;
- les modes d'acheminement des matières radioactives et des combustibles ;
- les modalités de financement du projet et de la structure, anticipées comme point essentiel du débat public, et notamment sa dépendance ou non à France 2030 et à d'autres financements publics ;

- la place des acteurs privés dans la filière nucléaire et la novation que constituerait l'exploitation d'installations nucléaires par un acteur privé ;
- la possibilité d'installation des ouvrages sur d'autres sites que ceux retenus par les responsables du projet ; la motivation du choix de terrains situés à proximité de centrales nucléaires de production d'électricité ;
- l'autonomie et la compatibilité du projet à l'égard de la programmation pluriannuelle de l'énergie (PPE) en vigueur et à venir, la demande pour les SMR résultant du fait qu'il existe des « dents creuses » dans l'accès des industriels à l'électricité malgré la capacité actuelle de production en France.

Le président de la Commission particulière du débat public présente ensuite aux membres de la Commission nationale du débat public le contexte du projet, les thématiques attendues lors du débat public, ainsi que les modalités d'information et de participation du public qui seront mises en œuvre.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public décide que le dossier des maîtres d'ouvrage est suffisamment complet pour ouvrir le débat public relatif au projet d'implantation d'un réacteur électronucléaire LFR-AS-30 de 30 MWe sur les communes de Savigny-en-Véron et Beaumont-en-Véron (37) et d'une installation de fabrication de combustible MOX RNR sur les communes de Pont-sur-Seine et Marnay-sur-Seine (10). La Commission nationale du débat public arrête les modalités du débat public et son calendrier. Le débat public se déroulera du 2 avril au 30 juillet 2026.

## **CONCERTATION CONTINUE VOLONTAIRE ARTICLE L. 121-16-2**

### **V. Désignation de garant.e.s de la concertation continue volontaire**

#### **Projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique**

A l'issue de la concertation préalable volontaire sur le projet de révision du plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique ouverte par la Commission nationale du débat public lors de sa séance plénière du 7 mai 2025, par courrier du 17 décembre 2025, le préfet de la Loire-Atlantique a sollicité la désignation d'un garant chargé de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique relative au plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique, en application de l'article L. 121-16-2 du code de l'environnement.

Après délibération à huis clos, la Commission nationale du débat public désigne Mme Brigitte FARGEVIEILLE et Mme Sylvie HAUDEBOURG garantes chargées de veiller à la bonne information et à la participation du public jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique relative au plan d'exposition au bruit de l'aéroport de Nantes-Atlantique.

La séance est levée à 13h

Marc PAPINUTTI