

*Direction des transports terrestres***Circulaire n° 2000-98 du 28 décembre 2000 relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire**NOR : *EQU0010243C*

Le ministre de l'équipement, des transports et du logement à Madame et Messieurs les préfets de région ; Mesdames et Messieurs les préfets de département.

Pièce jointe : une instruction.

L'élaboration des projets de lignes nouvelles ferroviaires à grande vitesse était jusqu'à présent régie par la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991. Cette circulaire avait pour objet de préciser les rôles respectifs de l'Etat et de la SNCF dans l'élaboration des projets, et de définir le déroulement et la consistance des études ainsi que l'organisation des procédures et du processus de consultation.

Cette circulaire a constitué un cadre de référence particulièrement utile pour la conduite des projets de lignes nouvelles à grande vitesse. Toutefois, sa refonte est apparue indispensable à plusieurs égards :

- tout d'abord, la loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public Réseau ferré de France en vue du renouveau du transport ferroviaire et le décret n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et aux statuts de RFF ont redéfini le rôle et les responsabilités des différents acteurs en matière d'infrastructures ferroviaires. Il convient donc d'en tirer les conséquences pour l'élaboration des projets, en précisant comment s'articulent désormais les interventions de l'Etat, de RFF et de la SNCF dans la conduite des études et des procédures ;
- cette réforme a également profondément modifié les conditions de financement des opérations ferroviaires, celles-ci ne pouvant désormais être réalisées qu'avec un concours financier de l'Etat ou des collectivités locales propre à éviter toute conséquence négative sur comptes de RFF. Aussi les modalités de financement des projets doivent désormais être examinées suffisamment tôt, au même titre que les autres caractéristiques des projets ;
- d'autre part, la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 ne traitait que des procédures à suivre pour la construction de lignes nouvelles à grande vitesse. Or parallèlement à la poursuite d'un programme maîtrisé de développement du réseau à grande vitesse, la politique d'infrastructure ferroviaire met désormais l'accent sur l'aménagement, le développement et la modernisation du réseau classique, tant pour le transport de voyageurs que pour le transport de fret. Dans ce cadre, un certain nombre de grands projets d'aménagement du réseau classique sont aujourd'hui étudiés. Afin d'éviter des ambiguïtés et des incertitudes sur la consistance des études et l'organisation des procédures, il est apparu souhaitable de définir également un cadre de référence pour l'élaboration de ces projets.
- enfin, la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991 méritait d'être mise à jour pour tenir compte de certains textes législatifs et réglementaires apparus postérieurement, qui concernent les opérateurs mais aussi tout particulièrement la prise en compte de l'environnement, et qui ont une incidence sur l'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire.

Le contexte actuel conduit par ailleurs à réaffirmer la nécessité de bien identifier, en amont des études, les objectifs des projets en termes d'amélioration du service, leur articulation avec les autres modes de transport, ainsi qu'à souligner l'importance des réflexions à conduire, tout au long des études, sur le phasage et le financement des projets.

Dans ce contexte, une nouvelle instruction relative aux modalités d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire a été élaborée, en tenant compte des différents éléments ci-dessus. Vous trouverez ci-joint un exemplaire de cette instruction, que j'adresse à Réseau ferré de France, ainsi qu'à la SNCF pour ce qui la concerne.

Sauf adaptations ou dispositions contraires qui résulteraient d'un accord international, les dispositions de cette instruction s'appliquent également à la partie française des projets internationaux.

Par souci de cohérence, cette instruction définit simultanément le déroulement et la consistance des différentes phases d'études, menées sous la maîtrise d'ouvrage de RFF, et l'organisation du processus de consultations qu'il vous appartient de conduire, en liaison avec RFF, dans le respect du cadre législatif et réglementaire actuellement en vigueur, et notamment du décret n° 97-444 du 5 mai 1997.

Les processus d'études et de consultations prévus par cette instruction sont résumés, avec leur enchaînement, dans le « Schéma synoptique des études et procédures d'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire », joint en annexe.

Pour les projets de lignes nouvelles à grande vitesse, les dispositions de l'instruction ci-jointe se substituent à celles de la circulaire n° 91-61 du 2 août 1991.

Il est précisé que cette instruction ne traite pas des procédures en matière de sécurité, qui sont régies par des textes spécifiques.

Cette instruction pourra bien entendu être ajustée en fonction de l'évolution future du cadre législatif et réglementaire.

*
* *

En complément des dispositions contenues dans l'instruction ci-jointe, il me paraît utile d'attirer votre attention sur plusieurs points.

1. La maîtrise foncière

En sus de la procédure décrite dans l'instruction, les impératifs de la maîtrise des terrains nécessaires à la réalisation des projets pourront vous conduire à prendre, après consultation de la direction des transports terrestres, des arrêtés préfectoraux de prise en considération de mise à l'étude du projet et, ultérieurement, à qualifier un projet de projet d'intérêt général (PIG).

Il vous appartiendra en outre de prendre, au moment opportun, les arrêtés d'occupation temporaire pour sondages, levés topographiques et études hydrauliques (loi du 29 décembre 1892, article 107 du code rural, décret du 1^{er} août 1905 pris pour l'application de la loi du 8 août 1898 relative au régime des eaux, loi du 3 janvier 1992 sur l'eau).

2. Les procédures relatives aux gares

Par ailleurs, dans le cas de la création ou de l'extension d'une gare, vous devrez inviter les communes concernées à délibérer sur les objectifs poursuivis et sur les modalités de la concertation dans les conditions fixées aux articles L. 300-2-3 et R. 300-1-4 du code de l'urbanisme.

3. Les consultations des services de l'Etat

A l'exception des opérations ne mettant en jeu qu'une modernisation des installations existantes, et ne présentant pas d'incidence environnementale notable, l'instruction ci-jointe prévoit que les grands projets d'infrastructure ferroviaire donnent lieu, aux différentes phases d'étude, à une consultation des services de l'Etat à l'échelon local.

Le souci d'éviter les à-coups dans l'élaboration des projets doit inciter le maître d'ouvrage RFF à s'associer dès l'amont des études, puis ultérieurement d'une façon suivie, du concours approprié des services de l'Etat, notamment des DRE et des DIREN.

Nonobstant les contacts noués, en cours d'étude, par le maître d'ouvrage avec les services, il vous appartiendra, après avoir recueilli les contributions des services de l'Etat, de veiller au rapprochement des points de vue et à l'optimisation du projet, le cas échéant, grâce à d'éventuels compléments et adaptations. Afin de favoriser dans toute la mesure du possible une progression sans heurt du dossier, vous vous assurerez, au terme de ces consultations des services de l'Etat, du caractère formalisé de leur position, selon les modalités que vous jugerez appropriées.

A ce stade, et avant toute autre consultation, vous me rendrez compte, le cas échéant, des difficultés rencontrées, en portant à ma connaissance les éventuels désaccords persistants.

*
* *

Enfin, dans l'esprit de mon courrier du 12 mai 1998 relatif aux missions des directions régionales de l'équipement (DRE) en matière de transports ferroviaires, ainsi que de ma circulaire n° 2000-52 du 20 juillet 2000, je vous invite, tout au long de l'élaboration des grands projets d'infrastructure ferroviaire, à vous appuyer sur les compétences des DRE pour le suivi de ces projets.

En particulier, les DRE ont vocation à prendre une part active aux réflexions et études amont, compte tenu de leur connaissances des territoires, des flux et de l'organisation des transports, et des enjeux d'intermodalité. Les DRE ont également vocation à jouer, lors des différentes phases d'études, un rôle moteur dans l'élaboration de la synthèse des perspectives d'aménagement prévue par la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 (dite « circulaire Bianco »).

Par ailleurs, je vous invite à faire largement appel aux DRE pour l'organisation, le suivi et la synthèse des consultations des élus, acteurs socio-économiques et associations qui sont prévues aux différentes phases d'études. Il me paraît également souhaitable qu'à l'issue des différentes phases d'études, un rapport technique sur la consistance et le résultat des études soit établi par le DRE, et transmis en accompagnement de votre avis sur le projet.

Vous me rendrez compte, sous le timbre DTT/TF, de toutes les difficultés que vous pourriez rencontrer pour l'application de ces dispositions.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports
terrestres,*
H. du Mesnil

**Instruction relative aux modalités d'élaboration
des grands projets d'infrastructure ferroviaire**
SOMMAIRE

- I. CHAMP D'APPLICATION
- II. PRÉSENTATION GÉNÉRALE DE LA PROCÉDURE
 - II-1. Le déroulement général des études
 - II-2. La conduite des études
 - II.3. Le débat préalable et les processus de consultation
 - II.3.1. Le débat préalable
 - II.3.2. Le processus de consultation
 - II.3.2.1. La consultation des services locaux des administrations et établissements publics et leur association aux études
 - II.3.2.2. La consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations
 - II.4. Les comités de pilotage
 - II.5. Les décisions
 - II.6. Dispositions particulières
 - II.7. Processus décisionnel simplifié
- III. DESCRIPTION DES PHASES DE LA PROCÉDURE
 - III.1. Les préétudes fonctionnelles
 - III.2. Le débat préalable
 - III.2.1. Conditions et modalités
 - III.2.2. Les suites données au débat
 - III.3. La phase des études préliminaires
 - III.3.1. Les études
 - III.3.2. Les consultations
 - III.3.3. La décision
 - III.4. La phase des études d'avant-projet sommaire
 - III.4.1. Les études
 - III.4.2. Les consultations
 - III.4.2.1. La consultation des services de l'Etat
 - III.4.2.2. La consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations
 - III.4.3. La décision
 - III.5. La phase d'instruction mixte, d'enquête publique et de DUP
 - III.6. La phase des études d'avant-projet détaillé et l'approbation ministérielle du projet
 - III.6.1. La mise au point du projet
 - III.6.2. La finalisation de la convention de réalisation et de financement
 - III.6.3. Le dossier établi en vue de l'approbation ministérielle du projet
 - III.6.4. L'approbation ministérielle du projet

Annexes

- ANNEXE I : Cadre législatif et réglementaire.
- ANNEXE II : Composition type du dossier des études préliminaires.
- ANNEXE III : Composition type du dossier d'avant-projet sommaire.
- ANNEXE IV : Composition du dossier établi en vue de l'approbation ministérielle du projet.

**Instruction relative aux modalités d'élaboration
des grands projets d'infrastructure ferroviaire**
I. - Champ d'application

La présente instruction s'applique aux projets d'infrastructure ferroviaire sous maîtrise d'ouvrage de RFF dont le coût est égal ou supérieur au seuil défini à l'article 2, point 3, du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris en application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée (loi d'orientation des transports intérieurs). Ce seuil est égal à 550 MF (83 M.euros) (avril 1999).

Elle s'applique donc aux projets de lignes nouvelles à grande vitesse, mais également aux projets d'extension et d'aménagement du réseau ferroviaire classique (augmentations de capacité et améliorations d'itinéraires), dès lors que leur coût atteint le seuil précité. Sont toutefois exclues du champ de la présente instruction les opérations qui ne modifient ni les fonctionnalités de l'infrastructure, ni son emprise, même si leur coût dépasse le seuil précité (cas notamment des investissements dits « de régénération »).

Lorsque les fonctionnalités du projet impliquent la réalisation par la SNCF d'installations fixes du transporteur, celles-ci donnent lieu, sous sa responsabilité, à l'élaboration d'un dossier particulier, mis au point parallèlement et intégré au dossier d'ensemble de l'aménagement ferroviaire.

Les projets de création de gares nouvelles ne donnent lieu à l'application de la présente instruction que dans la mesure où ceux-ci sont intégrés à des projets de création d'une ligne nouvelle ou d'aménagement du réseau existant. Lorsque la création d'une gare constitue un projet isolé, elle n'entre pas dans le champ de la présente instruction.

II. - Présentation générale de la procédure

Les processus d'études et de consultations exposés ci-après doivent permettre d'allier l'approfondissement de l'étude des projets dans leurs différentes composantes et l'organisation de consultations aux différentes phases d'avancement, afin d'aboutir, compte tenu des données et des enjeux techniques, socio-économiques, financiers, environnementaux et d'aménagement du territoire, à la définition d'un projet, assorti d'un plan de financement, tenant le plus grand compte des avis exprimés tout en considérant l'intérêt propre de l'aménagement proposé au regard de l'organisation et de l'évolution des transports.

1. Le déroulement général des études

RFF organise de façon analogue les différentes phases d'études tout en prenant en compte la diversité des projets au regard de leurs objectifs, leurs fonctionnalités, leur consistance technique, leur coût et leurs impacts socio-économiques et environnementaux.

Pour l'ensemble des projets, il convient de disposer dans un premier temps de pré-études fonctionnelles, destinées à apprécier l'intérêt de l'opération envisagée et l'opportunité d'en poursuivre plus avant l'étude. A cet effet, elles doivent préciser les objectifs et les fonctions du projet, caractériser sa consistance et cerner ses principaux enjeux en termes de coûts, d'avantages, d'impacts et de financement.

A l'issue de cette phase de pré-études fonctionnelles, les études visent à préciser progressivement la consistance du projet et à approfondir l'évaluation de son coût, de ses avantages, et de ses impacts.

Les projets donnent lieu successivement à plusieurs phases d'études :

- une phase d'études préliminaires, destinée à définir les caractéristiques principales du projet, y compris ses possibilités de phasage, et, pour les projets de lignes nouvelles, à choisir parmi les différentes variantes de fuseaux ;
- une phase d'études d'avant-projet sommaire, destinée à arrêter le programme de l'opération et, pour les projets de lignes nouvelles, à définir, après étude des variantes localisées, les caractéristiques de l'ouvrage et son tracé qui seront mis à l'enquête publique ;
- une phase d'études d'avant-projet détaillé, engagée à l'issue des procédures d'enquête publique (ou, lorsque celle-ci n'est pas requise, d'instruction mixte à l'échelon central), aboutissant à la décision ministérielle finale d'approbation du projet prévue à l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997.

2. La conduite des études

L'article 1^{er} de la loi du 13 février 1997 précise que « la consistance et les caractéristiques principales (du réseau ferré national) sont fixées par l'Etat », l'établissement public Réseau ferré de France étant chargé de l'aménagement et du développement de ce réseau.

Selon les dispositions du décret n° 97-444 du 5 mai 1997, « RFF est le maître d'ouvrage des opérations d'investissement sur le réseau ferré national. Il propose au ministre chargé des transports, à partir des besoins qu'il identifie, la SNCF consultée, les adaptations qu'il estime nécessaire d'apporter à la consistance et aux caractéristiques du réseau, les modalités de réalisation et les plans de financement correspondants ».

A chaque phase d'études d'un projet, il appartient à RFF d'effectuer les évaluations fonctionnelles, techniques, environnementales, socio-économiques et financières nécessaires, et d'établir les dossiers correspondants. Toutefois, les pré-études fonctionnelles d'un projet pourront être initiées par d'autres instances (Etat, SNCF ou collectivités territoriales notamment).

Au cours des différentes phases d'études, il appartient à la SNCF, en tant que transporteur et maître d'ouvrage de ses installations propres, de définir, le cas échéant en accord à ce stade avec les autorités organisatrices compétentes, l'offre de services ferroviaires associée au projet, et de mener les études relatives aux scénarios de dessertes, au matériel roulant, et aux installations fixes du transporteur (notamment installations d'entretien du matériel roulant et bâtiments voyageurs des gares). La SNCF, en tant que futur transporteur, établit ses prévisions de trafic et le bilan économique et financier du projet pour le transporteur, en tenant compte des modalités de tarification d'usage de l'infrastructure envisagées par RFF. Ces éléments sont pris en compte par RFF pour l'établissement du bilan socio-économique du projet. Pour établir ce bilan, RFF peut faire appel en tant que de besoin à des études ou expertises complémentaires, notamment en matière de prévisions de trafic.

RFF consulte la SNCF sur les conditions d'exploitation et d'entretien de l'infrastructure nouvelle ou modifiée et sur leurs conséquences éventuelles sur l'ensemble du réseau.

Dans le respect des responsabilités dévolues à chaque établissement, RFF coopère avec la SNCF afin d'assurer l'optimisation globale des projets, et la cohérence entre les aménagements d'infrastructure envisagés et l'offre de services ferroviaires correspondante. Pour les projets prévoyant la création de gares nouvelles, les études d'implantation des gares sont menées conjointement par RFF et la SNCF.

Dans le cadre des études des projets, RFF, et la SNCF pour ce qui la concerne, sont invités à associer les DRE et les

DIREN, et à faire appel à leur connaissance des territoires, des flux et de l'organisation des transports, des enjeux d'intermodalité et d'environnement. En particulier, les DRE ont vocation à prendre une part active aux réflexions et études amont, et les DIREN à la définition des contraintes environnementales hiérarchisées, au stade des pré-études fonctionnelles et des études préliminaires.

3. Le débat préalable et les processus de consultation

3.1. Le débat préalable

A l'issue des pré-études fonctionnelles, et lorsque celles-ci sont jugées concluantes, les projets de lignes nouvelles à grande vitesse font l'objet d'un débat préalable. Les grands projets d'extension ou d'aménagement du réseau classique peuvent également faire l'objet d'un débat préalable, lorsqu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou un impact notable sur l'environnement.

Lorsque la commission nationale du débat public en décide ainsi, ce débat est organisé en application des articles L. 121-1 à L. 121-5 du code de l'environnement. A défaut d'une telle décision, il est engagé selon les dispositions de la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992 (circulaire Bianco).

3.2. Le processus de consultation

Les consultations sont organisées par le préfet de région ou, lorsque le projet concerne plusieurs régions, par un préfet de région coordonnateur désigné par mes soins, sur la base des documents fournis par RFF. Elles sont conduites au niveau départemental par les préfets de département.

3.2.1. La consultation des services locaux des administrations et établissements publics (cf. note 1) et leur association aux études

Cette consultation a pour objet d'identifier l'ensemble des contraintes à prendre en considération puis, au cours de l'élaboration des projets, d'associer ces services et établissements aux études de façon à ce qu'ils puissent utilement faire valoir leur point de vue.

Son objectif est de permettre d'effectuer des choix conciliant les besoins de développement et d'aménagement des infrastructures et la prise en compte des impératifs environnementaux, afin d'éviter des remises en cause lors des phases suivantes, en particulier lors de l'instruction mixte à l'échelon central.

A cette fin, dès la phase des études fonctionnelles, RFF s'attachera à recueillir les principales contraintes, en particulier environnementales, en liaison avec les services de l'Etat, notamment les DRE et les DIREN, et en association étroite avec la SNCF, dès lors que ses propres installations fixes sont concernées.

Aux différentes phases d'études, RFF doit veiller tout particulièrement à une association étroite des services locaux de l'Etat concernés, afin de préparer les diverses options qui seront présentées à la consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations.

3.2.2. La consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives

a) Pour les projets de lignes nouvelles, les études préliminaires, puis les études d'avant-projet sommaire, font l'objet d'une consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet, leur permettant d'être informés et d'exprimer leur avis.

Ces consultations sont organisées par le préfet de région, selon les modalités indiquées au point II-3-2, en collaboration étroite avec RFF. Elles s'effectuent, comme indiqué ci-avant, sur la base des documents d'études élaborés par RFF et, pour ce qui la concerne, par la SNCF.

b) Les autres projets d'aménagement du réseau classique ne donnent pas systématiquement lieu à une consultation des élus, acteurs socio-économiques et associations. Une telle consultation peut être organisée, sur décision ministérielle prise après avis du préfet de région et de RFF, pour ceux de ces projets présentant des impacts socio-économiques ou environnementaux particulièrement importants.

Il appartient au préfet de région d'apprécier la durée des étapes de consultation compte tenu de la spécificité du projet.

4. Les comités de pilotage

La responsabilité de l'élaboration technique, fonctionnelle et économique des projets d'infrastructure ferroviaire incombe à RFF, à l'exception des parties relevant de la maîtrise d'ouvrage de la SNCF.

Afin d'associer les collectivités territoriales intéressées au suivi des différentes phases d'études, de favoriser la meilleure coordination entre le développement de ces projets et l'organisation des services de transports locaux, et de préparer les phases de consultation, un « comité de pilotage » ou « comité de suivi » peut être constitué pour les études des projets les plus importants. Il s'agit essentiellement des projets de lignes nouvelles, et, le cas échéant, de grands projets d'aménagement des lignes existantes. Pour les projets de lignes nouvelles, le Président du comité de pilotage est désigné par décision ministérielle. Le secrétariat du comité est normalement assuré par la DRE ; le cas échéant, un comité technique prépare les travaux du comité de pilotage.

5. Les décisions

A l'issue des différentes phases d'étude des grands projets d'infrastructure ferroviaire, RFF me soumet ses propositions, après consultation de la SNCF.

Préalablement à l'ouverture du processus d'études conduisant, soit directement à l'avant-projet sommaire, soit, pour les projets plus complexes, aux études préliminaires, RFF me soumet pour approbation le cahier des charges de l'aménagement ferroviaire.

Au terme des phases d'études ultérieures, me seront soumis pour approbation :

- à l'issue des études préliminaires, les caractéristiques principales du projet, y compris le cas échéant son phasage, et, pour les projets de lignes nouvelles, le choix du fuseau ;
- à l'issue des études d'avant-projet sommaire, les propositions de RFF concernant le programme de l'opération et, pour les projets de lignes nouvelles, le choix du tracé. Sur la proposition de RFF, et après avoir recueilli l'avis de la SNCF, je déciderai alors, s'il y a lieu, de la mise à l'enquête publique du projet ;
- à l'issue des études d'avant-projet détaillé, le dossier établi conformément aux dispositions de l'article 4 du décret ^o 97-444 du 5 mai 1997 pour les investissements de RFF et de l'article 36 du cahier des charges de la SNCF pour les investissements de la SNCF.

6. Dispositions particulières

Les processus d'études et de consultations exposés ci-avant sont ceux d'un déroulement normal et « linéaire » de la mise au point progressive d'un projet. Il pourra cependant arriver que, pour certains projets, telle phase des études, du fait de l'approfondissement de celles-ci ou encore en raison de l'apparition d'une problématique nouvelle, conduise à remettre en cause des résultats considérés comme acquis à l'issue de phases précédentes.

Dans de tels cas, sauf exception, le processus décrit ci-dessus ne sera pas repris ab initio. Il appartiendra alors à RFF, ainsi qu'au préfet pour ce qui concerne les modalités de consultation, de proposer à l'accord du ministre chargé des transports une adaptation des procédures prévues, qui permette d'introduire les modifications nécessaires du projet. Cette proposition devra évidemment viser les mêmes objectifs de bonne information, de transparence du dossier et de recueil des avis, notamment auprès des partenaires les plus concernés par les modifications du projet, que ceux visés par le processus général décrit dans le présent document.

7. Processus décisionnel simplifié

1. Lorsqu'un projet ne sort pas significativement des emprises existantes, ou lorsqu'il apparaît pouvoir être techniquement bien circonscrit dès l'issue d'une première étape d'études (ce qui est le cas des projets qui n'apparaissent pas susceptibles de variantes spatiales importantes ou de variantes fonctionnelles contrastées), il pourra être décidé, sur proposition de RFF, de regrouper en une seule phase les pré-études fonctionnelles et les études préliminaires.

Cette disposition pourra notamment s'appliquer aux projets d'électrification de lignes, de relèvement de vitesse de lignes ou d'itinéraires et à certains projets d'augmentation de capacité des infrastructures existantes. Il appartiendra alors au préfet de région ou de département concerné de proposer, en liaison avec RFF, les dispositions d'information et, s'il y a lieu, de consultation, qu'il estimerait souhaitables à l'amont et à l'issue de cette phase d'études.

Le dossier résultant de ces études me sera soumis pour approbation préalablement à l'engagement des études d'avant-projet sommaire.

2. Par ailleurs, pour certaines opérations d'aménagement du réseau ne nécessitant pas de déclaration d'utilité publique, les étapes d'avant-projet sommaire et d'avant-projet détaillé pourront être regroupées en une seule phase dite « d'avant-projet ».

L'approbation ministérielle prévue au paragraphe III-6-4 de la présente instruction interviendra à l'issue des procédures d'instruction mixte et d'enquête publique, dès lors que celles-ci sont requises.

III. - Description des phases de la procédure

1. Les pré-études fonctionnelles

Les pré-études fonctionnelles doivent permettre de porter en amont une première appréciation sur l'intérêt et l'opportunité d'étudier plus avant le projet, au regard de sa consistance, de son coût, de son utilité pour le transport de personnes et de marchandises, de ses effets sur l'aménagement du territoire et le développement économique, et de ses impacts environnementaux.

Ces études peuvent être engagées par RFF à son initiative, mais également à l'initiative de l'Etat, des collectivités territoriales intéressées, ou de la SNCF. Leur consistance doit respecter les principes suivants :

A partir d'une analyse des besoins de transport à satisfaire, les pré-études fonctionnelles doivent être menées de façon multimodale. A cette fin, ces pré-études doivent tout d'abord comporter une présentation tant de l'offre et des trafics ferroviaires (de voyageurs et de fret) existants que de l'offre et des trafics simultanément observés sur les autres modes de transports. Elles doivent établir un diagnostic des capacités et du service actuellement offerts, de leur évolution et de celle des trafics s'il n'est réalisé aucun investissement, ainsi que des possibilités d'amélioration de l'offre par des solutions reposant sur une meilleure exploitation de l'infrastructure existante. Les perspectives et possibilités d'amélioration de l'offre

de service doivent être examinées en tenant compte des évolutions prévisibles et des réponses pouvant être apportées par les différents modes de transport.

Les pré-études doivent clairement identifier les objectifs du projet en termes d'amélioration du service (sécurité, capacité, vitesse, fréquence, confort) et ses fonctionnalités, notamment en termes de desserte. Sauf lorsque cela s'avère sans objet, elles sont menées en prenant en compte une logique d'aménagement d'ensemble d'un axe ou d'un itinéraire. Lorsque le projet constitue un maillon d'une liaison plus importante, les pré-études fonctionnelles portent donc sur l'ensemble de l'itinéraire concerné ; il y aura alors lieu de mettre en évidence les possibilités de phasage fonctionnel.

Les pré-études fonctionnelles ne sauraient à ce stade caractériser avec précision la consistance du projet, ses coûts, son bilan économique et social, et ses conséquences sur les comptes de RFF et du transporteur. A tout le moins doivent-elles en présenter les enjeux correspondants, et notamment permettre un premier cadrage des coûts d'investissement et d'exploitation.

Les pré-études comportent un volet socio-économique ayant pour objectif, à ce stade, d'identifier et d'apprécier les principaux enjeux d'aménagement du territoire et de développement économique et social associés au projet.

Elles comprennent également un volet environnemental, permettant de cerner les enjeux majeurs en matière de contraintes environnementales et de maîtrise des impacts.

Les différents volets doivent être développés à proportion de l'ampleur, de la nature et des caractéristiques du projet.

Que ces pré-études fonctionnelles aient été menées à son initiative ou à celle d'une autre instance, RFF me soumet à leur issue ses propositions sur les suites à leur donner (la SNCF étant consultée et, pour sa part, responsable du sous-dossier d'études intégré concernant ses propres installations fixes).

Sur cette base, je pourrai décider :

- soit d'inviter RFF à engager directement la phase des études préliminaires sur la base d'un cahier des charges résultant des pré-études fonctionnelles, pour les projets ne justifiant pas l'organisation d'un débat préalable ;
- soit d'engager un débat préalable sur le projet dans les conditions prévues par la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992, à défaut d'un débat organisé en application des articles L. 121-1 à L. 121-5 du code de l'environnement.

2. Le débat préalable

2.1. Conditions et modalités

Pour les projets de lignes nouvelles à grande vitesse et, le cas échéant, pour les grands projets d'aménagement du réseau classique présentant de forts enjeux socio-économiques ou ayant un impact notable sur l'environnement, les pré-études fonctionnelles sont suivies d'un débat préalable, organisé dans les conditions décrites ci-après :

– l'organisation d'un débat public en application des articles L. 121-1 à L. 121-5 du code de l'environnement peut être décidée par la commission nationale du débat public. Ce débat portant sur les objectifs et les caractéristiques principales du projet peut intervenir tant que n'a pas été mentionnée au *J.O.* la décision précisant les principales caractéristiques du projet. Il est organisé selon les modalités qui seront alors décidées par la commission nationale en conformité avec le code de l'environnement et le décret n° 96-388 du 10 mai 1996.

– pour les autres projets, en fonction de leur importance et de leur complexité, s'ils apparaissent susceptibles de solutions contrastées, un débat public portant sur les grandes fonctions de l'infrastructure et visant les mêmes objectifs d'information, de recueil des avis et de transparence sera organisé à ma demande, sous l'égide d'un préfet coordonnateur, avant le lancement des études préliminaires, selon les dispositions prévues par la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992.

Dans les deux cas, RFF me soumet préalablement le document d'information qu'il a préparé pour ce débat.

2.2. Les suites données au débat

A l'issue du débat, RFF établit sur la base des pré-études fonctionnelles et du bilan du débat, un projet de cahier des charges de l'infrastructure. Ce projet de cahier des charges, accompagné de l'avis de la SNCF, est soumis à mon approbation. Lorsque le débat est organisé en application de la circulaire n° 92-71 du 15 décembre 1992, le préfet coordonnateur me transmet également son avis sur le déroulement du débat, ainsi que sur le projet de cahier des charges.

A ce stade, bien qu'il puisse fixer certains choix ou orientations pour l'élaboration du projet, le cahier des charges demeure susceptible de modifications que justifieraient les résultats de phases d'études ultérieures. Sauf exception, de telles modifications n'impliqueront pas la reprise ab initio du débat préalable. En revanche, elles donneront lieu à une consultation de l'ensemble des acteurs concernés par les modifications envisagées.

Le bilan du débat, le cahier des charges résultant du débat public, que celui-ci ait été mené dans le cadre du code de l'environnement ou en application de la circulaire du 15 décembre 1992, sont ultérieurement joints au dossier mis à l'enquête publique.

3. La phase des études préliminaires

Les études préliminaires visent à définir la consistance et les caractéristiques principales du projet d'infrastructure ferroviaire, y compris les conditions de son phasage, et, pour les projets de lignes nouvelles, à permettre le choix d'un fuseau d'une largeur d'environ 1 000 mètres.

L'ouverture de la phase d'études préliminaires, sur la base du cahier des charges du projet, est soumise à mon accord préalable.

Ma décision arrête et précise, s'il y a lieu, l'organisation territoriale de la consultation des élus, acteurs socio-économiques et associations concernées. Cette décision fait l'objet d'une information nationale et régionale.

Pour certains projets, cette phase peut être regroupée avec celle des préétudes fonctionnelles, dans les conditions définies au paragraphe II-7 (1).

3.1. *Les études*

Les études préliminaires sont conduites par RFF, en liaison avec la SNCF et les services territoriaux de l'Etat, comme indiqué aux points II.2 et II.3.2.1.

Elles ont pour objectif d'apporter, dans une perspective d'amélioration du niveau de service, de valorisation des infrastructures existantes et de prise en compte des autres modes de transport, un premier niveau de définition et une première évaluation du projet, au regard des enjeux majeurs que sont les fonctionnalités, les contraintes géologiques, géotechniques et hydrauliques, les impacts environnementaux, ainsi que les conséquences sur le milieu bâti, agricole et industriel, le coût, les possibilités de phasage et la rentabilité socio-économique et financière.

A l'issue de ces études et de la consultation à laquelle elles donnent lieu, RFF constitue un dossier comportant, outre un rapport de synthèse, les éléments suivants :

- un dossier technique, qui, dans le cas d'un projet de ligne nouvelle, analyse un certain nombre de fuseaux envisageables, de largeur variable de l'ordre de 1 kilomètre, présentés au 1/100 000 ;
- un dossier d'évaluation environnementale, décrivant les contraintes d'environnement et, pour les lignes nouvelles, l'incidence des variantes de fuseau envisagées. Les études sont également présentées à l'échelle du 1/100 000, avec, en tant que de besoin, des agrandissements partiels à l'échelle appropriée ;
- un dossier de cohérence intermodale et ferroviaire :
 - ce dossier rappelle les objectifs du projet en termes de niveau de service de transport ;
 - il apprécie les réponses pouvant y être apportées par les autres modes de transport ;
 - il décrit les mesures de nature à assurer une bonne complémentarité intermodale, et présente l'impact prévisible du projet sur les autres modes de transport ;
 - il présente les dispositions prévues pour optimiser la complémentarité entre l'infrastructure, l'exploitation, et le matériel roulant ;
 - il peut comprendre des sous-dossiers relatifs à des questions spécifiques (par exemple, les dispositions retenues en matière d'accessibilité aux gares) ;
- un dossier d'évaluation socio-économique et financière :
 - ce dossier décrit les prévisions de trafic et les scénarios de desserte qui les sous-tendent, compte tenu de l'articulation du projet avec les autres modes de transports (urbains et régionaux), en liaison avec les gestionnaires d'infrastructures et les autorités organisatrices des transports concernées ;
 - il présente un premier cadrage du bilan économique du projet ferroviaire dans son ensemble, des bilans financiers de RFF et de la SNCF, ainsi qu'une première estimation des concours publics nécessités par la réalisation du projet ; il procède à des tests de sensibilité sur les principaux paramètres de ces évaluations ;
 - il s'attache, en particulier, à identifier et évaluer les différentes variantes et les phasages possibles du projet ;
 - le cas échéant, un état des perspectives de développement économique et d'aménagement du territoire, élaboré sous l'autorité du préfet de région, qui indique, s'il y a lieu, les réflexions sur l'aménagement du territoire régional et local suscitées par le projet ; ce dossier est le lieu de recueil privilégié des résultats des travaux menés en commun par RFF, la SNCF et les services de l'Etat avec les collectivités locales et les organismes socio-économiques et associatifs au cours de la consultation.

La composition type indicative de ces cinq dossiers figure en annexe.

3.2. *Les consultations*

La consultation des services de l'Etat et établissements publics et, lorsqu'elle sera justifiée, celle des élus, des acteurs socio-professionnels ainsi que des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet sont organisées par le préfet coordonnateur.

Elles sont conduites, au niveau départemental, par les préfets des départements, en association étroite avec RFF, ainsi qu'avec la SNCF pour ce qui la concerne.

Pour les projets de lignes nouvelles ou, avec mon accord et sur proposition du préfet, pour certains très grands aménagements du réseau classique sortant significativement des emprises ferroviaires existantes, à l'issue de la consultation des services, et dès lors que les difficultés qui auraient pu apparaître entre RFF, la SNCF et les services de l'Etat ou établissements publics auront été aplanies, il appartiendra au préfet coordonnateur d'engager, avec mon accord, sous son autorité, le processus de consultation auprès des élus nationaux, des représentants élus des régions et départements concernés, des maires des communes concernées par le projet ou par les fuseaux de tracés, des organismes consulaires, et des associations représentatives concernées par le projet.

La consultation a pour objectif, à ce stade préliminaire des études, d'informer sur la légitimité, les objectifs et les caractéristiques majeures du projet, de situer celui-ci, selon son ampleur, dans le cadre de l'organisation et de l'évolution nationale ou régionale des transports, d'informer sur les enjeux économiques, financiers et environnementaux des différentes variantes et des phasages éventuels, de préciser le déroulement du processus d'élaboration du projet et de

présenter, pour les lignes nouvelles, les variantes de fuseaux étudiées. Elle doit notamment permettre d'éviter les malentendus sur les données essentielles du projet.

RFF élabore à cet effet, en liaison avec la SNCF pour ce qui la concerne, un dossier d'information approprié décrivant l'intérêt du projet, sa place dans l'économie régionale et, s'il y a lieu, nationale, sa consistance technique, ses enjeux en termes de dessertes ou de gestion des trafics, une première estimation des coûts qui lui sont attachés, son articulation avec les autres modes de transport urbains et régionaux, ainsi que son bilan économique et ses conséquences sur les comptes de RFF et de la SNCF. Pour les lignes nouvelles, ce document présente en particulier les principales caractéristiques de chaque variante et l'impact de celles-ci sur l'environnement ; les cartes de synthèse sont établies en principe à l'échelle du 1/250 000.

3.3. *La décision*

A l'issue de ces travaux et consultations, RFF m'adresse le dossier des études préliminaires, avec sa proposition sur la suite à donner au projet, accompagnée de l'avis de la SNCF. Il en transmet copie aux préfets des régions et des départements pour la partie du projet les concernant.

Le préfet de région coordonnateur établit le bilan de la consultation, qu'il me transmet avec son avis.

Au vu de l'ensemble de ces pièces, il m'appartiendra d'approuver les caractéristiques principales du projet, les conditions de poursuite et de financement des études et, pour les lignes nouvelles, le choix de l'un des fuseaux étudiés.

Cette décision sera adressée à RFF et communiquée au préfet coordonnateur afin qu'il en assure l'information aux plans régional et départemental. Dès lors qu'elle fixe les caractéristiques du projet, mention de cette décision sera publiée au *J.O.*

4. **La phase des études d'avant-projet sommaire**

Les études d'avant-projet sommaire (APS), engagées par RFF à ma demande, visent, après étude des variantes, à définir la consistance et les caractéristiques du projet et, pour les lignes nouvelles, à permettre, dans le cadre du fuseau retenu au terme des études préliminaires, le choix d'une bande de 500 mètres de largeur à l'intérieur de laquelle s'inscrira le tracé définitif de la liaison, et qui sera ensuite mise à l'enquête publique.

4.1. *Les études*

Les études, conduites par RFF et par la SNCF en ce qui la concerne, dans les conditions décrites aux points II-1 et II-2, doivent aboutir à l'établissement d'un dossier dont la consistance est précisée en annexe et qui comprend, outre un rapport de synthèse, les éléments suivants :

- un dossier technique, permettant un chiffrage fiable du projet d'infrastructure ferroviaire ; dans le cas d'un projet de ligne nouvelle, il rend compte de la recherche et de l'étude progressive au 1/25 000 (au 1/10 000 voire au 1/5 000 dans les secteurs qui le nécessiteraient) d'un tracé et de sa définition à l'intérieur du fuseau retenu par la décision ministérielle ; ce tracé constituera la base de la bande de 500 mètres décrite dans le dossier d'enquête publique ;
- un dossier d'évaluation environnementale, complétant et approfondissant celui établi au niveau des études préliminaires et destiné à servir de base à la comparaison des variantes s'il y a lieu, ainsi qu'à l'étude d'impact devant figurer dans le dossier d'enquête publique ;
- un dossier de cohérence intermodale et ferroviaire, qui rappelle les réponses pouvant être apportées par les autres modes de transport aux objectifs de niveau de service visés par le projet, qui présente les mesures prévues pour assurer une complémentarité intermodale, qui évalue l'impact prévisible de l'opération sur les autres modes de transport, et qui indique les dispositions prévues pour optimiser la complémentarité infrastructure-exploitation-matériel roulant ;
- un dossier d'évaluation socio-économique et financière, qui précise l'évaluation effectuée durant la phase précédente sur la base des éléments nouveaux survenus et des investigations et études poursuivies depuis lors ; ce dossier vise en particulier à préciser les évaluations de trafic, les principes de dessertes (en situation de référence et en situation de projet), le phasage éventuel et les bilans économiques et financiers pour la collectivité, RFF, la SNCF et les autres transporteurs ; il indique le corps d'hypothèses prises en compte pour ces évaluations, notamment pour la tarification d'usage de l'infrastructure, et présente des tests de sensibilité aux paramètres principaux ;
- ce dossier précise les conditions d'équilibre du financement du projet, et notamment la contribution de RFF, celle de la SNCF pour ses installations fixes et son matériel roulant, ainsi que les concours attendus des collectivités publiques ;
- le cas échéant, un dossier de synthèse des perspectives de développement économique et d'aménagement du territoire, qui sera joint au dossier mis à l'enquête publique.

4.2. *Les consultations*

Les consultations s'effectuent sur la base de documents au 1/25 000 et localement, si nécessaire, au 1/10 000, voire en zone urbaine au 1/5 000, et portent sur l'affinement du tracé, sur les principes des rétablissements des voiries, réseaux et ouvrages hydrauliques, ainsi que sur les principes de réalisation de certains aménagements liés à l'environnement. Les schémas de synthèse sont présentés au 1/100 000.

Elles permettent également de préparer les études d'aménagement foncier et les futures enquêtes hydrauliques et parcellaires.

4.2.1. La consultation des services de l'Etat

A l'exception des opérations ne mettant en jeu qu'une modernisation des installations ferroviaires *in situ*, et par conséquent de faible incidence environnementale, les études d'avant-projet sommaire donnent lieu, sous votre égide, à une consultation des services de l'Etat dans les conditions décrites au point II.3.2.1.

4.2.2. La consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations

Lorsqu'il aura été procédé à une telle consultation à l'issue des études préliminaires du projet, les études d'avant-projet sommaire donneront également lieu à une consultation des élus, et notamment des maires des communes concernées par le projet, des acteurs socio-économiques, et des associations représentatives d'intérêts concernés par le projet.

A ce stade de définition des caractéristiques du projet et de son coût, la consultation des élus doit aborder la question de la contribution des collectivités publiques au financement de l'investissement, en prenant en compte, le cas échéant, les possibilités de phasage.

A partir des indications fournies par RFF, et par la SNCF pour ce qui la concerne, sur la rentabilité financière de l'opération, et en prenant en compte les possibilités de contribution de l'Etat, l'objectif est en effet d'obtenir un accord sur le plan de financement avant le lancement de l'enquête publique.

4.3. La décision

Le dossier d'avant-projet sommaire, tel que défini au point III-4-1, m'est transmis par RFF qui joint sa proposition sur les suites à donner au projet, accompagnée de l'avis de la SNCF. Une copie est adressée aux préfets des régions et des départements pour la partie du projet les concernant.

Le préfet coordonnateur établit, en liaison avec RFF et la SNCF pour ce qui la concerne, un bilan de la consultation, qu'il me transmet accompagné de son avis. Une copie de cet avis est adressée à RFF et à la SNCF.

Pour les lignes nouvelles ou, le cas échéant, les dossiers qui présenteraient une difficulté sectorielle ou spécifique particulière, le dossier d'avant-projet sommaire fera ensuite l'objet d'un examen en réunion interservices à l'échelon central, destiné à vérifier la cohérence des analyses de l'Etat, de RFF et de la SNCF, et à préciser les dernières mises au point après consultation.

Il ne s'agit pas encore, à ce stade, de la procédure d'instruction mixte à l'échelon central mais seulement d'une préconsultation, dont le but est évidemment d'éviter des à-coups ultérieurs.

Au vu de l'ensemble de ces pièces, je pourrai ensuite :

- soit demander à RFF et, le cas échéant, à la SNCF pour ce qui la concerne, des compléments d'études ;
- soit décider d'ouvrir la procédure d'instruction mixte et, s'il y a lieu, demander à RFF de préparer la mise à l'enquête publique du projet. Dans ce cas, RFF procédera à l'établissement des dossiers nécessaires au déroulement des procédures.

5. La phase d'instruction mixte, d'enquête publique et de déclaration d'utilité publique

L'instruction mixte sera menée avant le lancement de l'enquête préalable à l'acte déclaratif d'utilité publique, lorsqu'un tel acte est requis.

A l'issue des procédures d'enquête publique et d'instruction mixte, je demanderai à RFF et, le cas échéant, à la SNCF pour ce qui la concerne, d'engager les études d'avant-projet détaillé et de poursuivre simultanément ses relations avec l'ensemble des partenaires, afin de finaliser les engagements réciproques et les conditions de financement du projet.

6. La phase des études d'avant-projet détaillé et l'approbation ministérielle du projet

Cette phase a pour objet :

- la mise au point du projet détaillé, sur la base duquel seront ultérieurement établis les dossiers de consultation des entreprises ;
- la finalisation d'une convention de réalisation et de financement du projet, dans les conditions définies aux alinéas 3, 4 et 5 de l'article 4 du décret n° 97-444 du 5 mai 1997 ;
- l'approbation ministérielle du projet établi par RFF, conformément à l'article 4 (deuxième alinéa) du décret précité et à son arrêté d'application du 8 décembre 1997.

6.1. La mise au point du projet

Sur la base des ajustements et spécifications complémentaires arrêtés à l'issue des procédures d'enquête publique et d'instruction mixte, RFF conduit les études techniques du projet.

A cette fin, il poursuit la concertation engagée dès la phase des études d'avant-projet sommaire avec les maires des communes concernées par le projet, pour le calage fin du tracé, des rétablissements, ainsi que la définition précise des

mesures de protection de l'environnement.

Le cas échéant, la SNCF procède de même pour ce qui concerne ses propres installations fixes.

6.2. La finalisation de la convention de réalisation et de financement

Parallèlement à la mise au point technique, RFF finalise, en liaison avec l'Etat, la SNCF, et les collectivités territoriales concernées, la convention de réalisation et de financement du projet formalisant les engagements réciproques des partenaires, si celle-ci n'a pas été signée précédemment.

En matière de financement, cette convention porte sur les infrastructures du projet et, le cas échéant, les installations fixes de la SNCF.

6.3. Le dossier établi en vue de l'approbation ministérielle du projet

Le dossier doit permettre, d'une part, de s'assurer de la cohérence du projet, finalisé comme indiqué en III-6-1 et III-6-2, au regard des éléments fondamentaux que sont le coût, l'évaluation socio-économique, le financement ainsi que le respect des engagements des différents acteurs, et, d'autre part, de vérifier la cohérence des décisions, notamment de RFF et de la SNCF, en matière d'investissements d'infrastructures, d'exploitation et de services.

Dès lors que ces éléments ont antérieurement donné lieu à une première validation au stade de l'avant-projet sommaire, le dossier doit essentiellement permettre un contrôle de cohérence, et en particulier une vérification de la fiabilité de l'estimation des coûts.

Le dossier doit faire apparaître les évolutions intervenues par rapport à l'avant-projet sommaire approuvé, ainsi que leur incidence sur le coût du projet.

A ce titre, il rend compte des modifications du projet consécutives ou postérieures aux procédures d'instruction mixte, d'enquête publique ou de déclaration d'utilité publique. Il distingue notamment celles qui découlent d'engagements nouveaux issus de ces procédures, celles qu'entraînent d'éventuelles évolutions législatives ou réglementaires, celles résultant d'enquêtes publiques ultérieures, telles les enquêtes hydrauliques, et celles dues à des adaptations techniques autres du projet. Les dispositions adoptées pour y satisfaire et les évolutions du coût du projet qui s'ensuivent sont présentées dans un sous-dossier particulier.

6.4. L'approbation ministérielle du projet

Au terme de sa mise au point, RFF me transmet le dossier précité en vue de son approbation, conformément au décret du 5 mai 1997 et à son arrêté d'application du 8 décembre 1997. Il y joint la convention de réalisation et de financement du projet.

La proposition de RFF est accompagnée, en tant que de besoin, d'un avis de la SNCF concernant les points du dossier relevant de ses prérogatives. La SNCF y confirme notamment, ou y précise dans le cas où ils auraient pu évoluer depuis les études d'avant-projet sommaire, ses engagements concernant les dessertes associées au projet, et, s'il y a lieu, leur cadre contractuel.

Dans le cas où l'aménagement ferroviaire projeté comprend un projet unitaire d'investissement de la SNCF visé à l'article 36 de son cahier des charges, celui-ci est présenté dans un dossier distinct et donne lieu, après instruction conjointe, à une approbation ministérielle spécifique, simultanément à celle du projet d'investissement de RFF.

Pour le ministre et par délégation :
*Le directeur des transports
terrestres,*
H. du Mesnil

ANNEXE I

élaboration des grands projets
d'infrastructure ferroviaire
cadre législatif et réglementaire

Missions, statuts et responsabilités :

Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 modifiée d'orientation des transports intérieurs ;

Loi n° 97-135 du 13 février 1997 portant création de l'établissement public « Réseau ferré de France » en vue du renouveau de transport ferroviaire ;

Décret d'application n° 97-444 du 5 mai 1997 relatif aux missions et statuts de Réseau ferré de France ;

Décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 modifié, pris en application de l'article 24 de la loi d'orientation des transports intérieurs, portant approbation du cahier des charges de la SNCF ;

Loi n° 85-704 du 12 juillet 1985 modifiée relative à la maîtrise d'ouvrage publique et à ses relations avec la maîtrise d'œuvre privée.

Procédures et conception :

Articles L. 11-1 et suivants du code de l'expropriation ;

Loi n° 83-630 du 12 juillet 1983 modifiée relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement, et notamment son décret d'application n° 85-453 du 23 avril 1985 ;

Loi n° 76-629 du 10 juillet 1976 modifiée relative à la protection de la nature, et notamment le décret n° 77-1141 modifié du 12 octobre 1977, pris pour l'application de son article 2 ;

Loi n° 52-1265 du 29 novembre 1952 modifiée sur les travaux mixtes, et son décret d'application n° 55-1064 du 4 août 1955 modifié ;

Loi n° 95-101 du 2 janvier 1995 relative au renforcement de la protection de l'environnement, et notamment le décret n° 96-388 du 10 mai 1996, pris en application de son article 2, relatif à la consultation du public et des associations en amont des décisions d'aménagement ;

Loi n° 96-1236 du 30 décembre 1996 sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie ;

Loi n° 93-24 du 8 janvier 1993 sur la protection et la mise en valeur des paysages ;

Loi n° 92-1444 du 31 décembre 1992 relative à la lutte contre le bruit, et notamment son décret d'application n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et infrastructures de transports terrestres ;

Loi n° 92-3 du 3 janvier 1992 sur l'eau, et notamment ses décrets n° 93-742 et 93-743 du 29 mars 1993, pris pour l'application de son article 10, ainsi que le décret n° 94-1227 du 26 décembre 1994 relatif à la nomenclature des opérations.

N.B. : certains de ces textes sont en cours de codification (notamment code de l'environnement).

ANNEXE II

Composition-type du dossier des études préliminaires

*(Cette composition peut être aménagée
en fonction des différents cas rencontrés)*

I. - DOSSIER DE SYNTHÈSE

Rapport de synthèse présentant, dans une perspective d'amélioration du niveau de service, de valorisation des infrastructures existantes et de prise en compte de la concurrence et de la complémentarité des autres modes de transport, la consistance et les caractéristiques principales du projet, y compris ses possibilités de phasage, son bilan socio-économique et son bilan financier, et, dans le cas d'un projet de ligne nouvelle, une justification du fuseau proposé sur la base d'une hiérarchisation explicite des variantes étudiées.

S'il y a lieu, une carte au 1/100 000 des fuseaux étudiés ainsi que des cartes de synthèse thématiques au 1/ 250 000.

II. - DOSSIER TECHNIQUE

Fonctionnalités du projet.

Présentation des contraintes, notamment géographiques, géologiques et hydrauliques, concernant le projet ou ayant conduit au choix des fuseaux.

Détail des fuseaux (d'un km de large environ) au 1/100 000, (au 1/50 000 s'il apparaît justifié au regard des caractéristiques de l'environnement).

Profils en long indicatifs.

Analyse technique du projet ou des fuseaux : longueur, temps de parcours, possibilités de desserte, évaluation des terrassements et des ouvrages d'art, difficultés techniques, géométriques, géotechniques, hydrauliques, estimations.

III. - DOSSIER D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Analyse des contraintes au 1/100 000 sur l'aire d'études.

Analyse des contraintes au 1/50 000 sur les fuseaux, avec, s'il y a lieu, adaptation raisonnée de cette échelle (1/100 000 ou 1/25 000) en fonction des caractéristiques environnementales ou des difficultés locales particulières rencontrées.

Tableau synthétique comparatif hiérarchisant les variantes.

IV. - DOSSIER DE COHÉRENCE INTERMODALE ET FERROVIAIRE

Objectifs de niveau de service transport.

Analyse des réponses possibles des autres modes de transport.

Mesures de complémentarité intermodale envisagées.

Impact prévisible du projet sur les autres modes.

Dispositions envisagées pour optimiser la complémentarité entre infrastructure, exploitation et matériel roulant.

V. - Dossier d'évaluation socio-économique et financière

Scénario de référence et cadrage intermodal.
Scénario de desserte.
Prévision de trafics.
Identification et évaluation des investissements d'infrastructure ferroviaire (périmètre RFF).
Identification et évaluation des investissements d'installations fixes et de matériel roulant de la SNCF.
Identification et évaluation des enjeux de phasage.
Description des aménagements complémentaires éventuels réalisés par d'autres acteurs.
Bilan socio-économique du projet pour les variantes envisageables.
Esquisses de bilans financiers respectifs pour RFF et pour la SNCF pour les mêmes variantes.
Tests de sensibilité sur les paramètres majeurs de ces évaluations.

VI. - Etat des perspectives de développement économique et d'aménagement du territoire, élaboré sous l'autorité du préfet de région (p.m.)

VII. - CONSULTATION

Dossier d'information sur le projet.
Résultats de la consultation des services.
Bilan de la consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives.

ANNEXE III COMPOSITION-TYPE DU DOSSIER D'AVANT-PROJET SOMMAIRE *(Cette composition peut être aménagée en fonction des différents cas rencontrés)* I. - DOSSIER DE SYNTHÈSE

Rapport de synthèse définissant les fonctionnalités, le programme, la consistance et les caractéristiques du projet. Ce rapport justifie la solution retenue au plan fonctionnel, technique, environnemental, économique et financier. Dans le cas d'un projet de ligne nouvelle, il décrit le tracé et la bande de 500 mètres de largeur y afférent et indique les sujétions majeures rencontrées ainsi que les dispositions prises en conséquence. Il précise les caractéristiques économiques et socio-économiques de l'opération et les hypothèses qui les sous-tendent : coût, phasage, bilan socio-économique, conditions d'équilibre du financement du projet, contribution de RFF, contribution de la SNCF, concours attendus des collectivités publiques.

Carte au 1/100 000 du tracé retenu.

II. - DOSSIER TECHNIQUE

Fonctionnalités du projet.
Tracé détaillé du projet au 1/25 000 (au 1/10 000 voire au 1/5 000 dans les secteurs qui le nécessiteraient).
Profil en long.
Etude géologique.
Etudes hydrauliques.
Ouvrages d'art.
Principes de rétablissement des voiries et réseaux.
Schéma des installations ferroviaires.
Estimations.

III. - DOSSIER D'ÉVALUATION ENVIRONNEMENTALE

Etat initial de l'environnement.
Analyse comparative des variantes de tracé étudiées.
Impact du projet ou du tracé retenu.
Description et coût des mesures destinées à atténuer les impacts.
Analyse et principes d'insertion paysagère.

IV. - DOSSIER DE COHÉRENCE INTERMODALE ET FERROVIAIRE

Objectifs du projet en termes de niveau de service transport.
Réponses pouvant être apportées par les autres modes.
Description des mesures prévues pour assurer une complémentarité intermodale.
Impact du projet sur les autres modes.
Mesures prévues pour optimiser la complémentarité infrastructure-exploitation-matériel roulant.
Ce dossier pourra comprendre des sous dossiers relatifs à des questions spécifiques (parc de stationnement,

accessibilité aux gares, ...).

V. - DOSSIER D'ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE ET FINANCIÈRE

Schéma de dessertes pris en compte et articulations avec les transports régionaux et locaux.

Prévision de trafics.

Phasage éventuel.

Évaluation des investissements d'infrastructure ferroviaire (périmètre RFF).

Évaluation des investissements d'installations fixes et de matériel roulant de la SNCF.

Description et estimation des aménagements connexes éventuels réalisés par d'autres acteurs.

Bilan socio-économique pour la collectivité.

Bilans financiers pour la collectivité, pour RFF et, le cas échéant, pour la SNCF avec indication des hypothèses de tarification de l'usage des infrastructures prises en compte.

Conditions d'équilibre du financement du projet (compte tenu des contributions de RFF, de la SNCF, et des concours attendus des différentes collectivités publiques).

Tests de sensibilité de ces bilans aux principaux paramètres des évaluations économiques et financières.

VI - DOSSIER DE SYNTHÈSE DES PERSPECTIVES DE DÉVELOPPEMENT ÉCONOMIQUE ET D'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE (dossier élaboré sous l'égide du préfet. - pm)

VII. - CONSULTATIONS

Dossier(s) d'information sur le projet.

Résultats de la consultation des services.

Bilan de la consultation des élus, des acteurs socio-économiques et des associations représentatives.

Résultats des discussions sur le financement de l'opération.

ANNEXE IV COMPOSITION DU DOSSIER ÉTABLI EN VUE DE L'APPROBATION MINISTÉRIELLE DU PROJET

1. Un dossier de synthèse comprenant :

– un rapport de synthèse, qui a pour objet de présenter la cohérence du projet détaillé, tel qu'établi à l'issue des procédures d'enquête publique et d'instruction mixte à l'échelon central, par rapport au dossier d'avant projet-sommaire validé antérieurement, au regard de sa consistance, du coût, de son évaluation socio-économique, de son financement ainsi que des engagements des différents acteurs. A ce titre, il résume, dans les différents domaines, technique, environnemental, socio-économique et financier, les principales modifications éventuellement intervenues, leurs justifications ainsi que leurs conséquences ;

– un plan du projet à l'échelle du 1/100 000 ;

– une fiche résumant l'ensemble des modifications qui doivent être entérinées par l'approbation ministérielle.

2. Un dossier technique, qui confirme ou précise le projet d'infrastructure ferroviaire du périmètre RFF ainsi que des installations fixes de la SNCF, dont les projets éventuels de gares nouvelles. Il comprend une note sur les terrassements, une notice générale ainsi que les plans des principaux ouvrages d'art, ainsi qu'une estimation détaillée du coût des travaux. Ce dossier comprend des cartes du tracé au 1/25000 ainsi que les différents éléments graphiques, notamment du profil en long.

3. Un dossier environnemental, qui rappelle les principes suivis et expose les mesures retenues pour assurer l'insertion du projet dans l'environnement.

4. Un dossier socio-économique et financier.

Chacun de ces trois dossiers, technique, environnemental, socio-économique et financier est formalisé de façon à faire apparaître clairement la nature, les causes et les conséquences des modifications ou dérives observées par rapport à leur homologue du dossier d'avant-projet sommaire, en distinguant notamment celles qui découlent d'engagements consécutifs à l'enquête publique, celles qui sont issues d'enquêtes publiques ultérieures, telles les enquêtes hydrauliques, celles résultant de la mise au point et des adaptations techniques du projet ou encore celles qui ont été entraînées par d'éventuelles évolutions législatives ou réglementaire.

A cette fin, chacun de ces trois dossiers comprend :

– une présentation de l'évolution des études ;

– un rappel des dispositions principales du dossier d'avant-projet sommaire (APS) ;

– une présentation de la cohérence du dossier finalisé par rapport au dossier correspondant de l'APS ;

– une justification des modifications intervenues ainsi que la présentation de leurs conséquences, notamment financières et environnementales.

NOTE (S) :

(1) EDF, GDF, ONF.