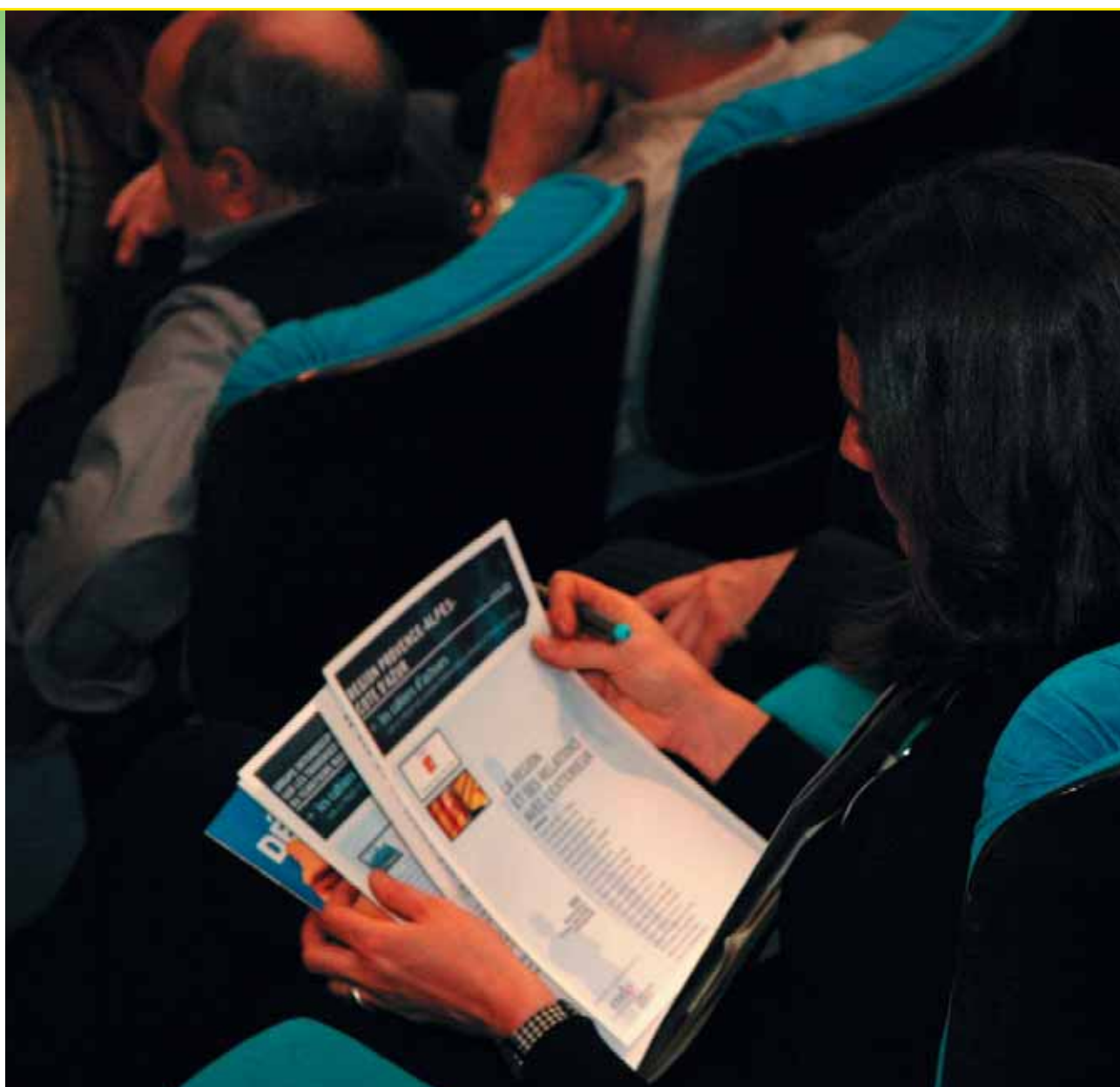


5 • Après le débat public



5.1

P. 84

**LE PROCESSUS DE CONDUITE D'UN
PROJET DE LGV : DU DÉBAT PUBLIC
AU DÉMARRAGE DES TRAVAUX**

5.2

P. 86

**LE PROCESSUS
ENVISAGEABLE
POUR LE PROJET**



Si, à l'issue du débat public, Réseau ferré de France décide la poursuite du projet de la Ligne à Grande Vitesse Poitiers-Limoges, sa conception puis sa réalisation se dérouleront selon un processus normé. Chacune des étapes de ce processus vise à préciser progressivement le projet.

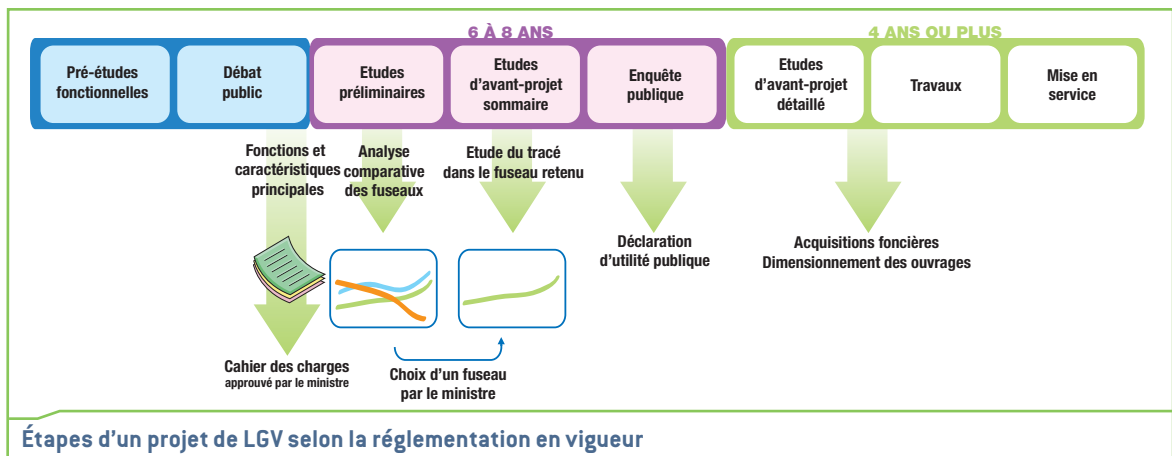
La maîtrise du délai de ce processus est liée aux enseignements du débat public et aux caractéristiques techniques propres au projet.

Réunion de concertation.
Tout au long des différentes phases de la vie d'un projet, Réseau ferré de France met en place des dispositifs de concertation avec les différents partenaires et le public.



5.1 LE PROCESSUS DE CONDUITE D'UN PROJET DE LGV : DU DÉBAT PUBLIC AU DÉMARRAGE DES TRAVAUX

Le processus traditionnel de conduite d'un projet de ligne à grande vitesse se caractérise par différentes phases successives et formalisées d'études, puis de travaux.



Les premières de ces études (pré-études fonctionnelles) servent à fournir un éclairage sur l'opportunité du projet et à définir ses grandes caractéristiques. Si le projet est soumis à un débat public, les résultats de ces études alimentent le dossier que le maître d'ouvrage verse au débat public. Pour le projet de la

LGV Poitiers-Limoges, ces études ont été réalisées en 2005-2006 et sont rendues publiques dans le cadre du débat public.

À l'issue du débat public, si le maître d'ouvrage prend la décision de poursuivre le projet, les phases suivantes sont successivement les études prélimi-

naires, l'avant-projet sommaire (APS), l'enquête publique et l'avant-projet détaillé (APD). Chacune de ces phases permet de préciser davantage les caractéristiques, les avantages socio-économiques, les coûts et l'inscription territoriale du projet. La réalisation des travaux constitue l'ultime phase de concrétisation du projet.

Tout au long de ces différentes phases, le maître d'ouvrage met en place des dispositifs de concertation avec les différents partenaires et le public. Des dispositifs de consultation sont également organisés à l'initiative des représentants de l'État.

5.1.1 Après le débat public

Le débat public permet à toutes les personnes qui le souhaitent de s'exprimer sur l'opportunité du projet, ses objectifs et ses principales caractéristiques. À l'issue du débat, dans un délai de deux mois, un compte-rendu est établi par la Commission particulière du débat public (CPDP) et le président de la Commission nationale du débat public (CNDP) en dresse le bilan. Ces documents n'ont pas pour objet de se prononcer sur le fond du dossier, mais portent sur les conditions de la tenue du débat et recensent les opinions et les remarques du public.

Le maître d'ouvrage dispose ensuite de trois mois pour prendre une décision sur le principe et les conditions de la poursuite éventuelle du projet. Cette décision se traduit par une délibération du conseil d'administration de Réseau ferré de France. Cette décision est publiée au *Journal officiel*.

Si cette décision confirme l'intérêt de réaliser le projet présenté au débat public, les étapes suivantes peuvent alors être engagées.

5.1.2 Les études préliminaires

Le lancement des études préliminaires s'effectue à la demande du ministre des transports, à partir du cahier des charges proposé par RFF. Ces études servent à affiner les caractéristiques du projet, ses impacts environnementaux et son intérêt socio-économique. Elles permettent de comparer et de choisir, parmi plusieurs variantes de fuseaux étudiés (bandes de 1000 mètres de large environ), celle à l'intérieur de laquelle les études seront poursuivies.

Des consultations sont organisées par le préfet coordonnateur du projet. À l'issue de cette phase, le ministre des transports arrête les caractéristiques principales de l'opération et retient l'un des fuseaux étudiés.

5.1.3 Les études d'avant-projet sommaire (APS)

Engagée à la demande du ministre des transports, la phase suivante est celle de l'avant-projet sommaire, qui consiste en l'étude de tracés dans le fuseau retenu. Ces études permettent de préciser les caractéristiques techniques, les impacts environnementaux, les coûts... des différentes hypothèses de tracés étudiées. À l'issue de cette étape qui fait l'objet d'une concertation entre le maître d'ouvrage, les collectivités territoriales et les populations concernées, le fuseau est réduit à 500 mètres de large à l'intérieur duquel est dessinée une hypothèse de tracé. Le dossier d'APS a, en outre, pour objectif d'obtenir auprès des collectivités publiques un premier accord sur le plan de financement de l'investissement. Comme la précédente, cette phase d'étude est accompagnée de consultations organisées par le préfet. C'est le ministre des transports qui approuve le dossier d'APS.

5.1.4 L'enquête publique

Sur la base du dossier d'APS, le ministre des transports décide de la mise à l'enquête publique du projet. L'enquête publique se déroule durant plusieurs semaines dans chacune des communes concernées par le fuseau de 500 mètres de large. Au cours de cette phase, le public est invité à s'exprimer sur les documents qui sont mis à sa disposition. L'enquête publique est placée sous l'égide d'une commission d'enquête qui rend un avis à l'issue de celle-ci. Une déclaration d'utilité publique (DUP) prononcée par le Conseil d'État clôt cette phase.

5.1.5 Les études d'avant-projet détaillé (APD)

Engagée à la demande du ministre en charge des transports, la phase d'avant-projet détaillé permet de préciser le projet (dimensionnement précis des ouvrages et impacts du projet) et d'établir une convention de financement.

C'est alors que peuvent être engagées, après une période d'études et de concertation, la consultation des entreprises et les premières acquisitions foncières, puis la phase de travaux pour la construction de la LGV.