



PRÉFET
DE LA RÉGION
CENTRE

Route Nationale 154 et Route Nationale 12

Le projet d'accélération de l'aménagement à 2x2 voies



Les principales étapes de l'élaboration d'un projet routier

Au cours de l'élaboration d'un projet routier, plusieurs étapes importantes se succèdent depuis l'engagement des premières réflexions jusqu'à la mise en service de l'opération

L'évolution du contexte législatif, résultant notamment des lois n°2002-276 du 27 février 2002 relative à la démocratie de proximité et n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales, ainsi que la réorganisation des services routiers de l'État en 2006, ont conduit à réviser et unifier les processus de réalisation des opérations d'investissement sur le réseau routier national. **Les modalités d'élaboration, d'instruction, d'approbation et d'évaluation des opérations d'investissement sur le réseau routier national sont désormais fixées dans la circulaire du 7 janvier 2008.**

La réalisation d'une opération d'investissement met en œuvre un processus complexe et progressif d'optimisation se développant depuis les études d'opportunité jusqu'à la réalisation des travaux et la mise en service de l'infrastructure.

Le déroulement complet des études et des travaux peut être décomposé en sept grandes phases successives. Certaines phases peuvent être simplifiées, confondues ou adaptées en fonction du contexte de l'opération, notamment lorsqu'il s'agit d'une opération de faible importance ou consistant à aménager le réseau existant.

1. Les études d'opportunité

Ces études, pouvant notamment comporter une analyse des trafics et une évaluation socio-économique et environnementale, permettent de recenser les besoins de déplacements et d'identifier les objectifs auxquels une nouvelle infrastructure de transport devrait répondre. Elles visent ainsi à définir le type d'infrastructure de transport le mieux adapté (route, voie ferrée, voie navigable, etc.), à en apprécier la faisabilité, préciser ses principales fonctionnalités et caractéristiques ainsi que les enjeux socio-économiques et les impacts sur l'environnement et l'aménagement du territoire qui lui sont associés. Elles font l'objet d'une concertation publique ou, le cas échéant, d'une saisine de la Commission nationale du débat public (CNDP).

Elles sont validées par la direction des infrastructures des transports.

Le débat public

La Commission nationale du débat public (CNDP) est chargée de veiller au respect de la participation du public au processus d'élaboration des projets d'aménagement ou d'équipement d'intérêt national, dès lors qu'ils présentent de forts enjeux socio-économiques ou ont des impacts significatifs sur l'environnement ou l'aménagement du territoire.

La saisine de la CNDP par le maître d’ouvrage est obligatoire pour les projets entrant dans la catégorie suivante :

Catégories	Seuils
Création d’autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées ou élargissement d’une route existante à 2 ou 3 voies pour en faire une route à 2x2 voies ou plus à chaussées séparées	Coût du projet supérieur à 300 millions d’euros ou de longueur supérieure à 40 km

La publication des caractéristiques du projet dans la presse nationale et locale est requise pour les projets entrant dans la catégorie suivante :

Catégories	Seuils
Création d’autoroutes, de routes express ou de routes à 2x2 voies à chaussées séparées ou élargissement d’une route existante à 2 ou 3 voies pour en faire une route à 2x2 voies ou plus à chaussées séparées	Coût du projet compris entre 150 et 300 millions d’euros ou de longueur comprise entre 20 et 40 km

Dans ce cas, des tiers habilités peuvent saisir la CNDP.

La CNDP décide dans un délai de deux mois après la saisine des suites à donner :

- soit, elle organise elle-même un débat public et met en place une commission particulière du débat public (CPDP),
- soit, elle décide l’organisation d’un débat public qu’elle confie au maître d’ouvrage,
- si elle estime qu’un débat public n’est pas nécessaire, elle peut recommander au maître d’ouvrage d’organiser une concertation selon des modalités qu’elle propose.

Dans les deux premiers cas, le maître d’ouvrage dispose d’un délai de 6 mois pour établir le dossier du débat et pour proposer les modalités d’organisation.

Le débat public se déroule pendant 4 mois. Cette durée peut être allongée de 2 mois en cas de contre-expertise demandée au cours du débat.

Le débat aborde les différentes questions de l’opportunité, des objectifs et/ou des caractéristiques principales du projet.

A l’issue du débat, les organisateurs du débat rédigent un bilan et un compte-rendu. Le maître d’ouvrage prend une décision motivée, publiée au Journal officiel, indiquant le principe et les conditions de la poursuite du projet.

2. Les études préalables

Les études préalables permettent de choisir la meilleure solution d'aménagement, notamment en termes de passage sur le territoire, d'en arrêter les principales caractéristiques techniques et d'en fixer le coût avec une bonne fiabilité. Elles peuvent comporter deux phases et se concluent par le lancement de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique. C'est donc une démarche progressive qui permet, à chaque étape, de réduire la zone géographique afin de limiter l'ampleur des études.

La concertation associée à cette phase d'études est essentielle afin de prendre en compte l'ensemble des enjeux du territoire concerné (habitants, environnement naturel, activités agricoles et économiques, etc.).

La façon de mener ce processus ainsi que les modalités de validation de chaque étape sont adaptées au contexte particulier de chaque opération.

Les études préalables 1^{ère} phase

Ces études, menées sur une zone étendue, permettent notamment de :

- recueillir des données techniques, économiques et environnementales,
- identifier les zones naturelles sensibles ou d'intérêt communautaire,
- réaliser, en partenariat avec les collectivités territoriales et les acteurs locaux, une synthèse des perspectives d'aménagement local.

A l'intérieur de cette bande de territoire, les possibilités de passage de fuseaux sont examinées.

Les études préalables 2^{ème} phase

Les études précédentes sont poursuivies et affinées au sein du fuseau retenu. De nouvelles données techniques, économiques et environnementales sont recueillies.

Les variantes de tracé et les systèmes d'échange sont recherchés et comparés. Les impacts directs et indirects sont évalués notamment dans le cadre de l'étude d'impact du projet.

L'étude d'impact du projet est alors soumise à l'avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable (CGEDD), autorité administrative compétente pour les projets routiers faisant l'objet d'une décision du ministre chargé de l'environnement. Son avis, rendu dans un délai de trois mois, est intégré au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

L'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique ou à la déclaration de projet

Une enquête publique peut être exigée par différentes procédures inscrites soit au code de l'environnement, soit au code de l'expropriation.

Deux types sont donc à distinguer : l'enquête dite « Bouchardeau » qui permet de se prononcer sur l'intérêt général de l'opération et l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique (DUP).

L'enquête peut également avoir pour objets :

- assurer la mise en compatibilité des documents d'urbanisme ;
- attribuer les statuts appropriés à l'infrastructure ;
- classer ou déclasser des infrastructures dans des domaines différents.

Dans la majorité des cas, l'enquête publique porte sur plusieurs objets. La déclaration d'utilité publique comprend alors l'ensemble des décisions sur les différents objets.

Le dossier soumis au public comprend notamment :

- une notice explicative précisant l'insertion de l'enquête dans la procédure administrative relative à l'opération ;
- un plan général des travaux ;
- l'appréciation sommaire des dépenses ;
- l'étude d'impact du projet sur l'environnement,
- l'avis de l'autorité environnementale ;
- l'évaluation économique et sociale prévue par la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) le cas échéant ;
- la mise en compatibilité des documents locaux d'urbanisme le cas échéant.

Un arrêté préfectoral fixe les modalités d'organisation de l'enquête publique. Nommés par le président du tribunal administratif, des commissaires enquêteurs veillent à son bon déroulement. A l'issue de cette phase, ils dressent un rapport et font part de leur avis sur le projet.

3. La déclaration de projet ou la déclaration d'utilité publique et la finalisation du dossier de programme

Pour les enquêtes « Bouchardeau », le préfet déclare par arrêté l'intérêt général de l'opération.

Pour les enquêtes préalables à la DUP, la déclaration d'utilité publique du projet est prononcée par :

- décret du Premier ministre après avis du Conseil d'Etat pour les autoroutes,
- arrêté ministériel pour les routes express,
- arrêté préfectoral pour les autres routes nationales ordinaires.

Ces actes sont publiés au Journal officiel (cas des autoroutes et routes express) ou au recueil local des actes administratifs (cas des routes nationales ordinaires).

Le dossier de programme intégrant les engagements de l'État est alors établi permettant ainsi d'arrêter définitivement le programme de l'opération.

Cela correspond au document écrit dans lequel le maître d'ouvrage exprime ses objectifs, ses besoins, ses contraintes et ses exigences. A ce titre, il reprend et synthétise les différentes mesures envisagées tout au long des études, en particulier dans l'étude d'impact afin de favoriser l'insertion du projet dans l'environnement. La partie des engagements de l'État vise à permettre une bonne information du public et à porter à la connaissance des partenaires locaux de l'État les engagements pris à l'issue de la procédure d'enquête publique.

4. Les études de projet : conception détaillée

Les études de projet permettent de définir précisément les caractéristiques géométriques du projet, son emprise exacte, le positionnement et le type des échangeurs, des rétablissements de voiries, des ouvrages d'art.

Ces études fines sont menées en concertation avec les élus, riverains, associations et administrations locales pour favoriser l'intégration du projet dans son environnement.

Les acquisitions foncières nécessaires ainsi que les procédures d'autorisation ou de dérogation préalables à la réalisation des travaux sont engagées : enquêtes parcellaires, application de la loi sur l'eau, établissements classés, espèces protégées...

5. La réalisation des travaux de construction

Les entreprises chargées de mener les travaux sont désignées conformément aux règles de la commande publique (Code des marchés publics) et les travaux sont réalisés.

Cas particulier d'une autoroute concédée

Pour un projet d'autoroute concédée, la procédure suivie est identique à celle présentée ci-dessus, à l'exception des études de projet et des travaux de construction qui sont pilotés par la société concessionnaire, choisie après mise en concurrence.

6. La remise à l'exploitant et la mise en service

Préalablement à la remise de l'infrastructure routière à l'exploitant et à sa mise en service, une inspection préalable à la mise en service et un audit de sécurité sont effectués.

7. Les bilans et évaluations de l'opération

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 prévoit la production de bilans socio-économiques et environnementaux 3 à 5 ans après la mise en service des grandes infrastructures de transport.

L'objectif d'un tel bilan est d'analyser et d'expliquer les écarts entre l'évaluation économique et sociale du projet établie à l'issue de l'enquête publique et les observations réelles après la mise en service de l'infrastructure. Il s'agit également de vérifier le respect des engagements de l'État à l'issue de l'enquête publique.

En outre, conformément aux circulaires n°2001-30 et 2001-33 relatives respectivement à l'instauration d'un contrôle de sécurité des projets routiers et à la maîtrise des coûts de construction des routes, sont réalisés :

- un bilan au titre de la sécurité routière par l'exploitant de l'infrastructure routière 6 mois puis 3 ans après la mise en service,
- un bilan financier complet ou partiel par le maître d'ouvrage 6 mois après la mise en service complète de l'opération ou d'une tranche fonctionnelle pour les usagers.