

Les échelles d'un grand projet ferroviaire

La mise au point d'un projet ferroviaire de cette envergure est **un processus progressif**, qui s'étend sur plusieurs années (15 à 20 ans), de l'idée du projet (ses objectifs, son contour) jusqu'à sa mise en service. Il fait appel à un vocabulaire spécifique, adapté à chaque étape de son avancement.



Pour aboutir progressivement au tracé de l'infrastructure, les études du projet vont être conduites à des échelles de plus en plus précises, au sein d'aires d'étude de moins en moins vastes.

1 Les études préalables au débat public ont pour objet d'étudier les conditions de faisabilité du projet afin de se prononcer sur son opportunité. Elles ont abouti à la définition de quatre **scénarios** répondant chacun aux objectifs assignés au projet POCL.

Scénario : Un scénario réunit les fonctionnalités d'un projet, les services qu'il apporte, et une inscription territoriale, qu'on appelle **option de passage**.

Option de passage : Il s'agit de la toute première dimension géographique du projet au moment du débat public. C'est une bande de largeur variable, d'une dizaine de kilomètres de large environ, susceptible d'accueillir différentes possibilités de passage du projet. Elle donne une information géographique mais ne correspond pas à un périmètre strict.

D'un point de vue géographique, les études préalables ont porté sur **une aire d'étude de plus de 60 000 km²**. Pour couvrir une telle surface (11% du territoire français), l'échelle retenue pour réaliser les cartes du diagnostic environnemental a été le 1/2 000 000, c'est-à-dire que 1 cm sur la carte équivaut à 20 km sur le territoire. Les informations qui ont servi à réaliser ces cartes ont pu être recueillies à des échelles plus précises, le plus souvent au 1/100 000 (1 cm équivaut à 1 km). C'est la distinction entre l'échelle de restitution (les cartes réalisées pour présenter les informations) et l'échelle de travail (ou d'acquisition des informations).

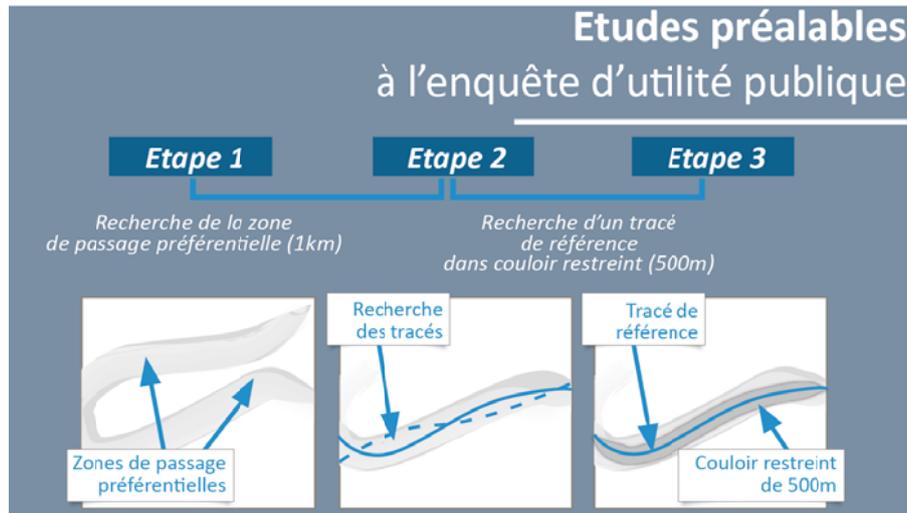
2 L'étape préliminaire en cours en 2012-2013 a pour objectif de choisir le scénario final avant d'engager les études préalables à l'enquête publique.

A l'issue du débat public et de la décision de RFF de poursuivre les études du projet POCL, l'aire d'étude a été réduite aux options de passage des scénarios Ouest et Médian, communes dans leurs parties nord et sud. Ainsi, **l'aire d'étude globale passe de plus de 60 000 km² à moins de 8 000 km²**.

Cette forte réduction de la superficie de la zone d'étude permet de travailler à des échelles plus petites. Ainsi, les cartes produites seront restituées au 1/50 000, c'est-à-dire que 1 cm sur la carte équivaut à 500 m sur le territoire. Les échelles de travail pourront si nécessaire être plus précises, les photos aériennes et fonds cartographiques de l'IGN¹ utilisés pour réaliser ces études préliminaires offrant des niveaux de précision de l'ordre du 1/10 000 (1 cm sur la carte équivaut à 100 m sur le territoire).

3 Les études préalables à l'enquête publique vont s'étendre sur une période de 4 à 6 ans et s'organiseront en trois étapes progressives nécessaires à la conception du projet. A la fin de l'étape 3, le projet aura atteint un niveau de définition suffisant pour être soumis à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet.

¹ IGN : Institut Géographique National



Au démarrage des études de conception du projet (étape 1), l'aire d'étude correspondra à l'option de passage du scénario final issu de l'étape précédente. Elle sera de l'ordre de 6 à 7 000 km². Les échelles de restitution et de travail seront équivalentes (1/50 000 à 1/10 000). L'étape 1 va permettre d'identifier des **zones préférentielles de passage** du projet au sein de l'option de passage retenue.

Zones préférentielles de passage (ZPP) : Les ZPP correspondent à des bandes d'environ 1 à 3 km de large. Elles sont recherchées, en fonction de critères environnementaux, techniques et fonctionnels. En fonction des sensibilités environnementales en présence, plusieurs ZPP pourront être trouvées sur un secteur, ou bien une seule émergera sur un autre. A la fin de l'étape 1, une ZPP unique, représentant le meilleur compromis entre les différentes combinaisons possibles de tronçons de ZPP, sera retenue pour la poursuite des études de conception. Elle est approuvée par décision de l'Etat sur avis du Comité de pilotage du projet, et devient la zone d'inscription obligatoire du projet.

Les étapes 2 et 3 vont rechercher **le tracé** de l'infrastructure au sein de la ZPP retenue. La ZPP correspondra à une aire d'étude de l'ordre de 2 à 5 000 km². Les échelles de restitution s'orienteront progressivement vers du 1/25 000 (1 cm sur la carte équivaut à 250 m sur le territoire), les échelles de travail pourront aller jusqu'au 1/5 000 (1 cm sur la carte équivaut à 50 m sur le territoire).

Tracé : Le tracé correspond au dessin de la ligne nouvelle dans les territoires et à ses éléments constitutifs comme les déblais, les remblais, les ouvrages d'art et les équipements nécessaires à son fonctionnement.

Au cours de l'étape 2, les différentes possibilités de tracé de la ligne nouvelle seront recherchées au sein de la ZPP retenue à la fin de l'étape 1. Comme précédemment, les options de tracés pourront être multiples sur certains secteurs, ou bien très contraintes sur d'autres, en fonction des critères environnementaux, techniques et fonctionnels.

En vue de l'enquête publique du projet, un tracé de référence sera défini, représentant le meilleur compromis entre les différentes combinaisons d'options de tracés possibles (étape 3).

4

A l'issue de l'enquête publique sur le projet, l'ensemble des avis émis par les services de l'Etat et la commission d'enquête mise en place lors de l'enquête publique, mais aussi les observations émises par le public, et les réponses du maître d'ouvrage, seront transmis au Conseil d'Etat qui aura en charge de proposer la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet à la signature du ministre en charge des transports.

Au moment de la DUP, le projet se caractérise par un niveau de définition dit d'*avant-projet sommaire*, c'est-à-dire que l'ensemble des principes techniques et environnementaux sont définis. Débuteront ensuite les études dites d'*avant-projet détaillé* qui permettront la définition précise du projet à l'échelle des parcelles de terrain concernées, puis la mise au point des plans d'exécution du projet afin d'organiser et de réaliser les travaux de construction de l'infrastructure. Les échelles de travail auront alors un niveau de précision extrêmement fin pour caler l'infrastructure au mètre près.