

## Texte de la vidéo « Le processus réglementaire »

*Entretien avec Claude Gressier (haut fonctionnaire du ministère des transports)*

### **Comment on passe d'un schéma directeur avec des orientations générales à la décision pour la construction d'un équipement ? C'est à dire quel est le parcours institutionnel ?**

Alors, ce qui motive au départ, ce sont les études de trafic. Est-ce que c'est une LGV dans laquelle il est susceptible d'avoir du monde ? Est-ce que les soucis d'aménagement, d'entraînement que ça peut apporter risquent d'être au rendez-vous ? Est-ce qu'il y a un intérêt économique, un intérêt de clientèle, un intérêt de gain de temps ? Ca c'est tout de même le point de départ. Après cela, depuis 1995, on a un débat public.

Le tournant ça a été pour moi la Ligne Méditerranée. Parce que le TGV Méditerranée était pour la SNCF, la suite logique de Paris-Lyon, Lyon-Valence. Mais il s'est heurté à des problèmes de tracés absolument colossaux. La SNCF a cru, et peut-être les pouvoirs publics également, que c'était un peu la suite du précédent et que son opportunité ne serait pas mise en cause et qu'on arriverait à trouver un tracé. Mais il y a eu notamment pour la plaine de la Drôme des oppositions extrêmement fortes, la SNCF a fait toute une série de tracés ce qui fait que toute la plaine était arrosée par un des tracés, ce qui était idéal pour rassembler tout le monde contre un tracé et contre le principe même de la LGV. C'est à ce moment que j'ai dit au Ministre : il faut arrêter là, il faut dessaisir la SNCF et confier la concertation à d'autres. A ce moment là on l'a confiée aux Préfets puis ensuite à des commissions particulières, etc.

Quelques années après, il y a eu la circulaire Bianco qui a été rédigée par votre serviteur et signée par le ministre Monsieur Bianco, qui était une sorte d'anticipation de la Loi Barnier c'est à dire qui disait : on va confier aux Préfets plusieurs étapes de concertation. La 1ère concertation étant sur l'opportunité du projet, avant de descendre dans le tracé. L'opportunité du projet : à quoi ça sert ? est-ce que ça sera utile ? Etc. 2ème étape : il y a une esquisse de tracé donc on discute avec les uns les autres et puis ensuite 3ème étape au niveau de l'enquête publique. Vous voyez, essayer déjà (enfin déjà, c'était dans les années 1992) d'organiser un peu la concertation et de l'organiser sans présupposer avant que tout le monde était d'accord sur le fond. Et en se posant la question, en faisant débattre, sur l'opportunité du projet. Et vous savez, ensuite dans la loi Barnier, c'est bien l'objet même du Débat public ce n'est pas de se prononcer si telle ou telle infrastructure doit être à tel endroit mais déjà si ce projet en tant que tel est opportun. Un point absolument fondamental.

### **Si on reprend, on a un schéma directeur, avec cette prolongation de la ligne Méditerranée avant cette partie de concertation, de Débat public maintenant, il y a quand même un acte qui est pris, un acte administratif ou politique, je ne sais pas, qui décide de passer à l'étude cette Ligne. Qui est-ce qui décide ?**

Pour passer à l'étude, c'est le Ministre. C'est le Ministre qui décide à ce qu'on fasse les études notamment les études, dites d'avant projet sommaire, en vue de préparer le dossier pour l'enquête publique. Donc ça c'est le Ministre qui décide, et qui décide ensuite, ou qui autorise l'entreprise SNCF si c'est elle ou si c'est l'Etat pour une autoroute, ou un port, ou un aéroport, à lancer l'enquête publique. C'est le Ministre qui décide de cette étude en vue à l'époque du dossier d'enquête publique.

Aujourd'hui c'est un peu différent le Ministre commence à autoriser des études en vue du Débat public sur l'opportunité du projet. Et ensuite, une fois le Débat public fait, une fois les conclusions tirées le Ministre décide ou ne décide pas d'autoriser l'entreprise au vu des conclusions du Débat public au vu des décisions qui ont été prises après ce Débat public de lancer des études plus précises d'avant projet sommaire au fin de faire l'enquête publique si il a été décidé après le Débat public de poursuivre cet investissement moyennant éventuellement des modifications apportées à l'écoute du Débat public.