

**Décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 relatif aux grands projets d'infrastructures, aux grands choix technologiques et aux schémas directeurs d'infrastructures en matière de transports intérieurs**

Le Premier ministre,

Sur le rapport du ministre des transports,

Vu la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, et notamment son article 14;

Vu le code de l'aviation civile;

Vu le code de l'expropriation;

Vu le code de des ports maritimes;

Vu le code de l'urbanisme;

Vu le décret n° 59-645 du 16 mai 1959 relatif à la construction dans la métropole des pipe-lines d'intérêt général destinés aux transports d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés sous pression;

Vu le décret n° 65-881 du 18 octobre 1965 relatif au transport des produits chimiques par canalisation, modifié par le décret n° 77-1141 du 12 octobre 1977;

Vu le décret n° 69-140 du 6 février 1969 relatif aux concessions d'outillage public dans les ports maritimes;

Vu le décret n° 71-121 du 5 février 1971 relatif à l'autorisation de travaux sur les voies d'eau domaniales gérées par le ministère de l'équipement et du logement et dans les ports fluviaux et à l'autorisation de travaux de défense des lieux habités contre les inondations;

Vu le décret n° 76-703 du 23 juillet 1976 relatif aux autorisations d'outillage privé avec obligation de service public dans les ports maritimes, sur les autres dépendances du domaine public maritime et sur celles du domaine public fluvial;

Le Conseil d'Etat (section des travaux publics) entendu,

Décète :

**TITRE 1<sup>er</sup>**

**Evaluation et bilan des grands projets d'infrastructure et des grands choix technologiques**

Art. 1<sup>er</sup>. – L'évaluation et le bilan des grands projets d'infrastructures et des grands choix technologiques intéressant les transports publics tels qu'ils sont définis à l'article 5, dernier alinéa, de la loi susvisée du 30 décembre 1982 sont établis selon les critères définis par ladite loi du 30 décembre 1982, notamment dans ses articles 1<sup>er</sup>, 3 et 14 (alinéas 1<sup>er</sup> et 2).

**CHAPITRE 1<sup>er</sup>**

***Des grands projets d'infrastructures***

Art. 2. – Son considérés comme grands projets d'infrastructures de transports :

1. La création de voies rapides à 2 X 2 voies d'une longueur supérieure à 25 km, d'aérodromes de catégorie A, d'infrastructures ferroviaires d'intérêt général, de voies navigables de plus de 5 km accessibles aux bateaux de plus de 1 000 tonnes de port en lourd ;

2. Les canalisations d'intérêt général, autres que celles qui sont destinées aux transports de gaz régis par la loi n° 46-628 du 8 avril 1946 sur la nationalisation de l'électricité et du gaz, dont le coût est égal ou supérieur à 250 millions de francs ; toutefois, ces dispositions ne s'appliquent pas aux ouvrages utilisés pour les besoins de la défense nationale ou en application de traités ou accords internationaux en matière de défense, régulièrement entrés en vigueur ;

3. Les projets d'infrastructures de transport dont le coût est égal ou supérieur à 500 millions de francs.

Les seuils monétaires prévus à l'alinéa 1<sup>er</sup> peuvent faire l'objet de révision par arrêté du ministère chargé des transports dans la limite de l'évolution des prix de la formation brute de capital fixe des administrations figurant dans le

rapport économique et financier annexé à la loi de finances.

Pour les travaux dont la maîtrise d'ouvrage appartient aux communes, aux départements ou aux régions, et à leurs groupements, sont en outre pris en compte les projets suivants lorsqu'ils sont soumis à une étude d'impact :

1. Création d'aérodromes autorisés par l'Etat ;
2. Création ou extension de ports maritimes ayant pour objet de doubler la capacité du port ;
3. Création ou extension de canaux et de voies navigables ;
4. Projets d'infrastructures de transports ferrés ou guidés à l'exception des remontées mécaniques ;
5. Projets de routes nouvelles d'une longueur supérieure à 15 kilomètres.

Art. 3. - Lorsqu'un projet est susceptible d'être réalisé par tranches successives, les conditions prévues à l'article 2 s'apprécient au regard de la totalité dudit projet et non de chacune de ses tranches ; l'évaluation prévue à l'article 4 doit être préalable à la réalisation de la première tranche.

Dans le cas où une tranche fait l'objet d'une modification qui remet en cause l'économie générale du projet, il est procédé à une nouvelle évaluation.

Art. 4. - L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte :

- 1° Une analyse des conditions et des coûts de construction, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'infrastructure projetée ;
- 2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;
- 3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés par le maître d'ouvrage, le projet présenté a été retenu ;
- 4° Une analyse des incidences de ce choix sur les équipements de transport existants ou en cours de réalisation, ainsi que sur leurs conditions d'exploitation, et un exposé sur sa compatibilité avec les schémas directeurs d'infrastructures applicables ;
- 5° Le cas échéant, l'avis prévu à l'article 18.

L'évaluation des grands projets d'infrastructures comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel, tant des avantages et inconvénients entraînés, directement ou non, par la mise en service de ces infrastructures dans les zones intéressées que des avantages et inconvénients résultant de leur utilisation par les usagers. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculée selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines qui touchent aux transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût du transport, tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement des espaces urbain et rural. Il est établi sur la base de grandeurs physiques et monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes séparés.

Les diverses variantes envisagées par le maître d'ouvrage d'un projet font l'objet d'évaluations particulières selon les mêmes critères. L'évaluation indique les motifs pour lesquels le projet présenté a été retenu.

Art. 5. - L'évaluation d'un grand projet d'infrastructures incombe au maître d'ouvrage et est financé par lui.

Art. 6. - Sous réserve du secret de la défense nationale ou du secret en matière commerciale et industrielle, le dossier d'évaluation prévu à l'article 4 est inséré dans les dossiers soumis à enquête publique.

Art. 7. - Sous les réserves mentionnées à l'article 6 du présent décret, lorsqu'une enquête publique n'est pas prévue ou ne l'est que par tranche, l'évaluation d'un grand projet d'infrastructures est rendue publique par une mention insérée dans deux journaux locaux ou, pour les opérations dont l'importance excède la région, dans deux journaux à diffusion nationale. Cette insertion a lieu au moins six mois avant l'adoption définitive du projet.

Les demandes de consultation du dossier d'évaluation sont présentées au maître d'ouvrage dans les cinq mois qui suivent l'insertion ; lorsque le maître d'ouvrage est l'Etat, elles sont adressées au commissaire de la République du ou des départements dans lesquels sont situées les infrastructures projetées .

Le délai imparti à l'intéressé pour prendre connaissance du dossier d'évaluation ne peut être inférieur à quinze jours.

Art. 8. - Le bilan, prévu à l'article 14 de la loi susvisée du 30 décembre 1982, des résultats économiques et sociaux des infrastructures dont le projet avait été soumis à l'évaluation, est établi par le maître d'ouvrage au moins trois ans et au plus cinq ans après la mise en service des infrastructures concernées.

La collecte des informations nécessaires au bilan est organisée par le maître d'ouvrage dès la réalisation du projet.

Art. 9. - En ce qui concerne les infrastructures autres que celles dont les communes, les départements, les régions et leurs groupements sont maîtres d'ouvrage, le bilan prévu à l'article 8 est soumis à l'avis du conseil général des ponts et chaussées et, dans la limite de ses compétences, de l'inspection générale de l'aviation civile et de la météorologie.

Art. 10. - Le dossier du bilan, accompagné des avis mentionnés à l'article 9, est mis à la disposition du public dans les conditions de publicité et sous les réserves prévues à l'article 7.

## CHAPITRE II

### *Des grands choix technologiques.*

Art. 11. - Est considéré comme un grand choix technologique une décision de mise en œuvre d'un équipement d'un coût global supérieur à 100 millions de francs destiné à permettre ou à améliorer le transport des biens et des personnes dans des conditions commerciales. Il implique soit la mise en oeuvre d'une technologie nouvelle concernant le matériel ou l'infrastructure, soit une nouvelle combinaison d'éléments relevant de

technologies déjà connues. Il doit comporter une part significative de dépenses afférentes aux développements industriels rendus nécessaires par la réalisation du projet. Le seuil de 100 millions de francs est périodiquement actualisé dans les conditions prévues au deuxième alinéa de l'article 2 du présent décret.

La décision d'abandonner une technologie de transport d'un usage courant constitue également un grand choix technologique.

Art. 12. - L'évaluation des grands choix technologiques comporte :

1° Une analyse des conditions et des coûts de constitution, d'entretien, d'exploitation et de renouvellement de l'équipement projeté, ainsi que, le cas échéant, du coût de son remplacement en cas d'échec ;

2° Une analyse des conditions de financement et, chaque fois que cela est possible, une estimation du taux de rentabilité financière ;

3° Les motifs pour lesquels, parmi les partis envisagés, le choix présenté a été retenu ;

4° Une analyse des incidences de ce choix sur les conditions de transports.

L'évaluation des grands choix technologiques comporte également une analyse des différentes données de nature à permettre de dégager un bilan prévisionnel des avantages et des inconvénients du choix retenu. Ce bilan comporte l'estimation d'un taux de rentabilité pour la collectivité calculé selon les usages des travaux de planification. Il tient compte des prévisions à court et à long terme qui sont faites, au niveau national ou international, dans les domaines intéressant les transports, ainsi que des éléments qui ne sont pas inclus dans le coût des transports tels que la sécurité des personnes, l'utilisation rationnelle de l'énergie, le développement économique et l'aménagement de l'espace urbain et rural. Il peut être établi sur la base de grandeurs physiques ou monétaires ; ces grandeurs peuvent ou non faire l'objet de comptes distincts.

Art. 13 - La personne qui assure la part la plus importante dans le financement du projet procède à l'évaluation et en supporte de coût.

Art. 14. - Sous les réserves mentionnées à l'article 6 du présent décret, le dossier d'évaluation prévu à l'article 12 est inséré dans les dossiers soumis à enquête publique.

Lorsqu'il n'y a pas lieu à enquête publique, et sous les mêmes réserves, l'existence d'une évaluation fait l'objet d'une publication dans deux journaux à diffusion nationale avant l'adoption définitive du projet. Cette publication indique de délai, qui ne peut être inférieur à trois mois, pendant lequel peuvent être présentées les demandes de consultation du dossier d'évaluation et l'autorité à laquelle ces demandes doivent être adressées.

Le délai imparti à l'intéressé pour prendre connaissance du dossier d'évaluation ne peut être inférieur à quinze jours.

Art. 15 - Le bilan des résultats économiques et sociaux est établi par la personne dont avait relevé l'évaluation, dans les conditions prévues aux articles 8 à 10.

## ***TITRE II***

### **Des schémas directeurs d'infrastructures**

#### **CHAPITRE I<sup>er</sup>**

##### ***Dispositions communes.***

Art. 16. - Les schémas directeurs d'infrastructures peuvent porter sur un ou plusieurs modes de transport. Ils se composent d'un rapport et de documents graphiques. Le rapport fait apparaître la situation existante, les différents partis d'aménagement envisagés par l'auteur du schéma, les objectifs à atteindre et leur justification, les priorités à réaliser, ainsi que les caractéristiques et les conditions essentielles de fonctionnement des infrastructures. Il souligne les conditions dans lesquelles sont appliqués les critères définis par la loi susvisée du 30 décembre 1982, notamment en ces articles 1<sup>er</sup>, 3 et 14 (alinéa 3).

Art. 17. - Afin d'assurer la compatibilité des schémas directeurs d'infrastructures avec les schémas directeurs prévus à l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme et avec les plans d'occupation des sols, le représentant de l'Etat porte à la connaissance de l'autorité compétente les projets d'intérêt général insérés dans les schémas directeurs d'infrastructures. Il en tient compte pour demander la révision ou décider l'élaboration et procéder à l'établissement, dans les conditions prévues à l'article L. 122-1-4 du code de l'urbanisme, des schémas directeurs prévus à l'article L. 122-1, ainsi que pour demander la révision ou la modification, dans les conditions prévues à l'article L. 123-7-1, des plans d'occupation des sols.

Art. 18 - Tout grand projet d'infrastructures doit être compatible avec les schémas directeurs d'infrastructures correspondants lorsqu'il existent

Lorsqu'un grand projet d'infrastructures affecte l'économie générale d'un ou de plusieurs schémas directeurs d'infrastructures, il est soumis aux autorités ayant adopté ce ou ces schémas. Celles-ci disposent d'un délai de trois mois pour donner leur avis ; cet avis ou mention de la demande d'avis restée sans réponse est inséré dans le dossier d'évaluation prévu à l'article 4 du présent décret. L'adoption du projet entraîne mise en révision du ou des schémas directeurs d'infrastructures.

Art. 19. - Dans le cas où le schéma directeur comprend des infrastructures relevant d'autres maîtres d'ouvrages que l'autorité qui l'établit, leur accord doit être obtenu préalablement aux consultations prévues aux articles 21 et 23.

## CHAPITRE II

### *Des schémas directeurs d'infrastructures de l'Etat.*

Art. 20. - L'établissement par l'Etat d'un schéma directeur d'infrastructures est décidé par arrêté du ministre chargé des transports.

Art. 21. - Les régions concernées sont appelées à donner un avis. Celui-ci est réputé favorable après l'expiration d'un délai de quatre mois à compter du jour où le président du conseil régional a été saisi par le commissaire de la République.

Les schémas directeurs sont également soumis aux comités régionaux des transports concernés et au conseil national des transports. L'avis de ces organismes est réputé favorable après l'expiration d'un délai de trois mois à compter du jour où ils ont été saisis.

Art. 22. - Le schéma directeur d'infrastructures est approuvé par décret pris sur le rapport du ministre chargé des transports, du ministre chargé de l'urbanisme, du ministre chargé de l'intérieur, du ministre chargé de l'industrie, du ministre chargé du Plan et du ministre chargé de l'aménagement du territoire ainsi que des autres ministres chargés de son exécution.

Le décret fait l'objet d'une mention au *Journal Officiel* de la République française.

## CHAPITRE III

### *Des schémas directeurs d'infrastructures des communes, des départements, des régions et de leurs groupements.*

Art. 23. - Les projets de schémas directeurs d'infrastructures établis par les régions sont soumis à l'avis du commissaire de la République de région.

S'il n'a pas été donné dans un délai de deux mois, cet avis est réputé favorable.

Les projets de schémas directeurs d'infrastructures établis par les communes, les

départements ou leurs groupements font l'objet, dans les mêmes conditions, d'un avis du ou des commissaires de la République du ou des départements dont le territoire est concerné.

Art. 24. - Le schéma directeur d'infrastructures est adopté par l'organe délibérant de la collectivité ou du groupement de collectivité concernée.

Art. 25 - Les schémas directeurs prévus par l'article L. 122-1 du code de l'urbanisme et les schémas directeurs d'aménagement et d'urbanisme établis dans les conditions prévues par la législation antérieure à la loi n° 83-8 du 7 janvier 1983 relative à la répartition de compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat valent schémas d'infrastructures pour leur partie concernant les grands équipements d'infrastructures de transport.

## TITRE III

### Dispositions diverses

Art. 26. - L'article R. 11-3-1 du code de l'expropriation est ainsi complété :

"7° L'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

Art. 27. - 1. L'article 4 du décret n° 59-645 du 16 mai 1959 relatif à la construction des pipelines d'intérêt général destinés aux transports d'hydrocarbures est ainsi complété :

"10° L'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituant un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

2. Le décret n° 65-881 du 18 octobre 1965 relatif au transport des produits chimiques par canalisations est complété par les dispositions suivantes :

a) A l'article 6 :

"6° L'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

b) A l'article 10 :

"e) S'il y a lieu l'évaluation prévue à l'article 6 ci-dessus."

Art. 28. - Il est inséré dans le code de l'aviation civile un article R. 211-4 ainsi rédigé :

"Art. R. 211-4 - Lorsqu'ils constituent des grands projets d'infrastructures tels que définis à l'article 3 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, les travaux de création ou d'extension d'infrastructures donnent lieu à l'évaluation mentionnée à l'article 5 du même décret."

Art. 29. - 1. En ce qui concerne les travaux de construction et d'extension des ports maritimes civils, il est inséré aux articles R. 115-4 et R. 122-4 du code des ports maritimes un second alinéa ainsi rédigé :

"Le dossier soumis à l'enquête comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

2. En ce qui concerne les travaux sur les voies d'eau domaniales et dans les ports fluviaux, le décret n° 71-121 du 5 février 1971 est modifié ainsi qu'il suit :

a) Il est inséré, après le quatrième alinéa de l'article 3, un alinéa ainsi rédigé :

"Le dossier soumis à l'enquête comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

b) L'article 4 est complété par un alinéa ainsi rédigé :

"Le dossier des travaux comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

3. En ce qui concerne les concessions d'outillage public dans les ports maritimes, il est inséré aux articles R. 115-11 et R. 122-10 du code des ports maritimes un troisième alinéa ainsi rédigé :

"Le dossier d'enquête comprend également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

4. En ce qui concerne les concessions d'outillage public, sur les voies de navigation intérieure et sur les autres dépendances du domaine fluvial, il est inséré, après l'alinéa 1<sup>er</sup> de l'article 4 du décret n° 69-140 du 6 février 1969, un alinéa ainsi rédigé :

"Le dossier soumis à l'enquête comporte l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un

grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

5. En ce qui concerne les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public dans les ports maritimes, il est inséré aux articles R. 115-14 et R. 122-13 du code des ports maritimes un troisième alinéa ainsi rédigé :

"Le dossier soumis à l'enquête comporte également l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

6. En ce qui concerne les autorisations d'outillage privé avec obligation de service public sur les voies de navigation intérieure et sur les autres dépendances du domaine public fluvial, il est inséré après le second alinéa de l'article 4 du décret n° 76-703 du 23 juillet 1976, un alinéa ainsi rédigé :

"Le dossier soumis à l'enquête comporte l'évaluation mentionnée à l'article 5 du décret n° 84-617 du 17 juillet 1984 pris pour l'application de l'article 14 de la loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs, lorsque les travaux constituent un grand projet d'infrastructures tel que défini à l'article 3 du même décret."

Art. 30. - En ce qui concerne les procédures en cours à la date de publication du présent décret, les dispositions du titre 1<sup>er</sup> s'appliqueront dans les conditions suivantes :

1° Si la procédure comporte une enquête publique, aux enquêtes s'ouvrant à une date postérieure de plus de six mois à cette date de publication ;

2° Si la procédure ne comporte pas d'enquête publique, aux grands projets d'infrastructures et aux grands choix technologiques dont l'adoption définitive sera postérieure de plus d'un an à cette date de publication.

Art. 31. - Les schémas directeurs d'infrastructures dont la procédure d'établissement a été engagée pour le compte de l'Etat avant la publication du présent décret valent schémas directeurs d'infrastructures de l'Etat à compter de leur approbation conformément à l'article 22 ci-dessus. Cette approbation peut intervenir dès qu'il a été satisfait aux dispositions du premier alinéa de l'article 21.

Art. 32. - Le ministre de l'économie, des finances et du budget, le ministre de l'intérieur et de la décentralisation, le ministre des transports, le ministre de l'industrie et de la recherche, le ministre de l'urbanisme et du logement, le secrétaire d'Etat auprès du Premier ministre, le secrétaire d'Etat auprès du ministre de l'économie, des finances et du budget, chargé du budget, et le secrétaire d'Etat auprès du ministre des transports, chargé de la mer, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent décret, qui sera publié au *Journal officiel* de la République française.

Fait à Paris, le 17 juillet 1984.

PIERRE MAUROY

Par le Premier ministre :

*Le ministre des transports,*  
CHARLES FITERMAN

*Le ministre de  
l'économie, des finances  
et du budget,*  
JACQUES DELORS

*Le ministre de  
l'intérieur et de la  
décentralisation,*  
GASTON DEFERRE

*Le ministre de l'industrie  
et de la recherche,*  
LAURENT FABIUS

*Le ministre de  
l'urbanisme et du  
logement,*  
PAUL QUILÈS

*Le secrétaire d'Etat  
auprès du Premier  
ministre,  
JEAN LE GARREC*

*Le secrétaire d'Etat  
auprès du ministre de  
l'économie, des  
finances et du budget,  
chargé du budget,  
HENRI  
EMMANUELLI*

*Le secrétaire d'Etat  
auprès du ministre des  
transports, chargé de la  
mer,  
GUY LENGAGNE*