

# Procédure de Déclaration d'Utilité Publique et Maîtrise des Sols en matière de construction d'un grand ouvrage linéaire

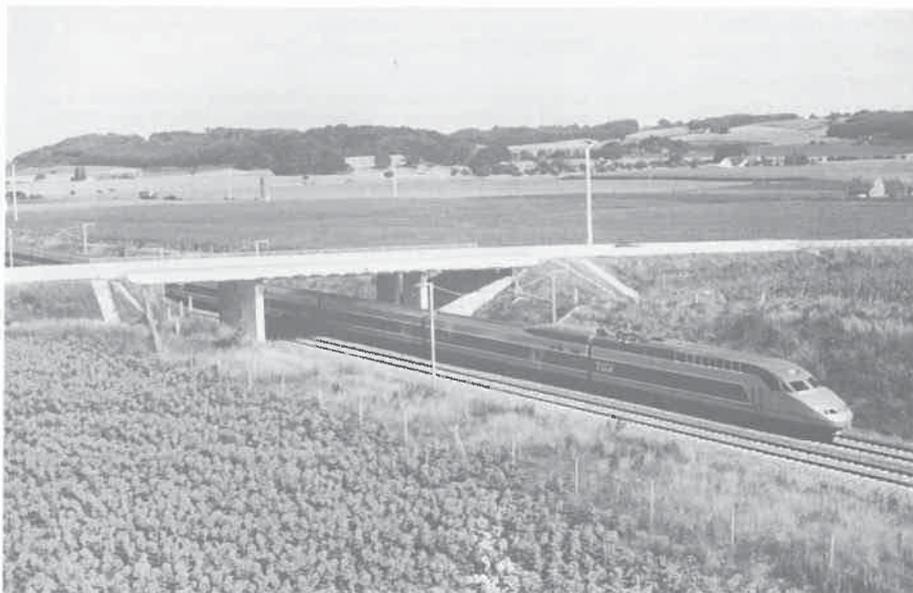
## Ligne TGV

par Maurice Minault

Pour le strict respect du calendrier d'exécution des travaux, toujours serré, il importe que la maîtrise des sols soit assurée sans retard, sous de bonnes conditions, dans l'intérêt légitime du Maître d'Ouvrage et des tiers qui vont devoir céder les terrains d'emprises.

Dés en amont du projet, il convient donc de préparer soigneusement le dossier foncier.

\* \*  
\*



(le tracé d'une ligne TGV s'exerce principalement en milieu rural).

Le tracé d'un ouvrage linéaire s'exerce principalement en milieu rural, évitant les zones urbaines ou à constructions denses. Il affecte donc plus particulièrement et généralement un milieu agricole. C'est pourquoi le législateur a prescrit au promoteur de réparer les dommages causés aux exploitations agricoles en participant financièrement à l'exécution de travaux de remembrement qui peuvent être ordonnés. C'est le sens de l'article 10 de la Loi du 8 août 1962 complémentaire à la Loi d'Orientation Agricole de 1960.

Dans le cadre de cette procédure, et à titre de mesure préparatoire, le Maître d'Ouvrage fait

mettre en oeuvre avec le concours de la DDA, des préétudes d'aménagement foncier confiées généralement à des cabinets de géomètres experts.

Ces préétudes ont pour objet, entre autre :

■ d'une part, de décrire l'état initial du site et de l'environnement qui vont être affectés par le projet,

■ d'autre part, de suggérer les moyens et mesures pouvant être arrêtés pour supprimer ou atténuer les inconvénients créés.

Au titre du premier volet, le géomètre s'attachera notamment à établir une cartographie précise des propriétés et exploitations agricoles dans la bande pouvant être considérée perturbée par la coupure qui va s'établir.

Ces documents seront utiles pour fixer ultérieurement le périmètre de remembrement à entreprendre.

Sur la seconde considération, le chargé d'étude pourra, après avoir consulté la Municipalité, la DEE, la DDA, les différents concessionnaires de réseaux, éta-

blir un projet de schéma de rétablissement des voiries ou autres infrastructures d'équipements, les décisions définitives restant toutefois du ressort du Maître d'Ouvrage, le moment venu, après l'accomplissement des enquête d'usage, en accord avec les collectivités et concessionnaires.

Ces préétudes constitueront une documentation intéressante, à la disposition des Commissions Communales d'Aménagement Foncier pour leur permettre d'apprécier l'opportunité d'un remembrement avec inclusion, ou exclusion de l'emprise et d'en déterminer le périmètre.

\* \*  
\*

C'est aussi, dès en amont de la réalisation du projet, dès la connaissance du tracé, que les SAFER, par une action appropriée, en constituant des réserves foncières, pourront faciliter, dans une certaine mesure, les opérations de maîtrise des sols et l'exécution des travaux de remembrement.

Pour mener à bien cette action, la SNCF a maintenant pour habitude de conclure, avec les SAFER, une convention définissant les conditions financières et techniques de ces mises en réserve.

\* \*  
\*

Pour la mise au point de son projet, le Maître d'Ouvrage aura besoin de lancer une campagne d'opérations de topographie et de reconnaissance géologique des sols.

Les dispositions de la loi du 29 décembre 1892 autorisent, après promulgation d'arrêtés préfectoraux appropriés, la pénétration dans les propriétés privées pour ce genre d'opérations. Mais celles-ci sont susceptibles d'occasionner quelques dommages.

Les Chambres d'Agriculture disposent généralement de barèmes pour l'indemnisation des dégâts causés aux sols par les travaux d'EDF ou de GDF par exemple. Mais ces barèmes n'étant pas toujours adaptés aux interventions particulières de la SNCF, celle-ci négocie avec la Profession Agricole un protocole d'indemnisation des différents préjudices pouvant être causés.

\* \*  
\*

En élaborant son dossier, le Maître d'Ouvrage s'attache à organiser des réunions sur le terrain pour présenter et commenter son projet, dans un souci de concertation et de recherche d'un consensus, et ceci conformément à l'esprit et au respect des textes réglementaires qui régissent l'ouverture et le déroulement de l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique.

Le dossier de cette enquête contient pour la construction d'une ligne TGV.

■ une notice explicative et justificative, avec les caractéristiques principales des ouvrages les plus importants et l'appréciation sommaire des dépenses,

■ Le plan général des travaux au 1/100 000, et des cartes du tracé au 1/25 000,

■ des notices sur l'hydrologie, la géotechnique, le milieu naturel ...,

■ une évaluation-bilan socio-économique,

■ une étude d'impact.

Le présent dossier est dressé en vue de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique du prolongement de la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est, comportant la construction d'une ligne nouvelle entre Montanay et St-Marcel-les-Valence et de ses raccordements au réseau existant.

Il a été établi conformément aux prescriptions légales en vigueur au jour de l'ouverture de l'enquête, dont les principales sont :

- le Code de l'Expropriation,
- le Code de l'Urbanisme,
- la Loi du 8 août 1962 complémentaire à la Loi d'orientation agricole,
- la Loi du 10 juillet 1976 sur la protection de la nature, le Décret du 12 octobre 1977 pris pour l'application de son article 2
- la Loi du 12 juillet 1983 relative à la démocratisation des enquêtes publiques et à la protection de l'environnement et son Décret d'application du 23 avril 1985.

Il permet à chacun de prendre connaissance de la consistance du projet, de sa justification et des mesures prises ou à prendre pour assurer au mieux son insertion dans le site et ainsi de donner son appréciation sur le registre d'enquête joint. (voir pièce B, Titre IV).

Après clôture de l'enquête publique, la Commission d'enquête établira un rapport qui reprendra les principales observations faites et sera transmis au Conseil d'Etat.

Parallèlement, les administrations et services publics seront consultés dans le cadre d'une procédure dite "instruction mixte à l'échelon central". Le procès-verbal de clôture sera transmis également au Conseil d'Etat.

Si la déclaration d'utilité publique est prononcée, la S.N.C.F. poursuivra les études plus détaillées qui tiendront compte dans toute la mesure du possible des recommandations issues de l'enquête et de l'Instruction mixte. Ces études détaillées seront conduites en concertation avec les élus et les autorités publiques locales.

(Extrait d'un dossier d'enquête préalable à DUP).

En cas d'existence de Plans d'Occupation des Sols dans les communes traversées par l'ouvrage projeté et si leurs dispositions ne sont pas compatibles avec la réalisation de celui-ci, l'enquête publique porte en même temps sur la mise en compatibilité de ce document d'urbanisme.

Ces dossiers d'enquête, avec des registres d'observations sont à la disposition du public dans les Mairies, Sous-Préfectures et Préfectures: Les observations présentées pendant sa durée, variable entre un mois et 2 mois sont examinées par les Membres d'une Commission sous l'autorité d'un Président, nommés par le Tribunal Administratif. Toute personne intéressée peut prendre connaissance du rapport et des conclusions de la Commission.

La déclaration d'Utilité Publique est prononcée par décret pris après avis du Conseil d'Etat.

Elle emporte modification du POS.

Elle peut faire l'objet d'un recours en Conseil d'Etat, aux fins éventuelles d'annulation.

\* \*  
\*

L'étape suivante, importante, est l'accomplissement de l'enquête parcellaire, au cours de laquelle le Maître d'Ouvrage recueillera les observations éventuelles des propriétaires, locataires, riverains ou autres tiers.

Le Premier ministre,

-----  
-----

Décrète :

Art. 1<sup>er</sup>. - Sont déclarés d'utilité publique et urgents les travaux relatifs à la construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse entre Montanay (Rhône) et Saint-Marcel-lès-Valence (Drôme), conformément aux plans au 1/100 000 et au 1/25 000 annexés au présent décret (1).

Art. 2. - Les expropriations éventuellement nécessaires devront être réalisées dans un délai de huit ans à compter de la publication du présent décret.

Art. 3. - Pour cette opération à caractère linéaire, le maître de l'ouvrage sera tenu de remédier aux dommages causés aux exploitations agricoles dans les conditions prévues à l'article 10 de la loi du 3 août 1962 susvisée.

Art. 4. - Le présent décret emporte modification des plans d'occupation des sols des communes de :

-----  
-----

Fait à Paris, le 26 octobre 1989.

MICHEL ROCARD

Par le Premier ministre :

*Le ministre de l'équipement, du logement,  
des transports et de la mer.*  
MICHEL DELEBARRE

(Extrait décret DUP ligne TGV Rhône-Alpes).

Elle est également ouverte par le Préfet, sur saisine du Maître d'Ouvrage, qui fait présenter en Mairie :

■ Le plan parcellaire des emprises pour les installations ferroviaires et les rétablissements routiers,

■ un état précisant les surfaces affectées et le nom de leurs propriétaires.

Les observations présentées sont examinées par le Commissaire Enquêteur ou les membres de la Commission d'Enquête désignés à cet effet.

\* \*  
\*

La bonne fin de ces deux enquêtes permettra

l'obtention, par le Maître d'Ouvrage, de l'arrêté de cessibilité, de l'ordonnance et du Jugement d'Expropriation, si besoin est.

\* \*  
\*

La construction d'une ligne TGV affectant principalement des propriétés rurales, à usage agricole, la SNCF s'attache, comme le font d'autres Maîtres d'Ouvrages, autoroutiers notamment, à négocier avec la Profession Agricole un protocole prévoyant les règles d'indemnisation des propriétaires et locataires et les taux des différentes indemnités pouvant être allouées. Bien entendu, les Services Fiscaux interviennent à cette procédure puisque la SNCF, pour ses acquisitions, est sous la tutelle de cette Administration.

Ces protocoles existent pour chacune des quatre constructions terminées ou en cours de lignes TGV.

Pour la ligne TGV RHONE-ALPES par exemple, c'est-à-dire pour le prolongement jusqu'à VALENCE de la Ligne Nouvelle PARIS à LYON, le document fixe entre autre:

■ le prix principal d'acquisition des terres agricoles pour chaque groupe de communes traversées,

■ le taux des indemnités de perte de droit d'exploitation (éviction) des fermiers et locataires (cultures générales ou productions spécialisées),

■ les taux pour les indemnités de dépréciation, de défiguration de parcelles, pour des préjudices divers, d'ordre général et répétés,

■ les taux pour les indemnités d'allongement de parcours,

■ les taux des indemnités pour les occupations temporaires.

La conclusion de ces protocoles est quelquefois difficile ; mais ils ont le mérite de faciliter l'adhésion des propriétaires et exploitants agricoles pour la vente et l'abandon de leurs terrains, et d'éviter ultérieurement un contentieux pour des règlements de dommages de travaux publics.

Ces documents portent également sur un aspect foncier accessoire aux acquisitions mais sur lequel la Profession Agricole est très vigilante. En effet, pour la mise en dépôt provisoire ou définitive de ses déblais excédentaires, pour l'ouverture de carrières permettant de trouver des matériaux de remblai, pour des déviations provisoires de voies, le Maître d'Ouvrage a besoin de disposer pendant quelque temps de terrains qu'il faudra remettre en état, à usage agricole, si telle était leur



dépossession fait l'objet d'une étude individuelle et de propositions appropriées pour chaque cas d'espèce.

S'ils ne sont pas représentés dans la défense de leurs intérêts collectifs par un groupement professionnel, le Maître d'Ouvrage veille néanmoins, et bien sûr, à la sauvegarde des droits des propriétaires pour l'attribution d'une juste indemnité.

\* \*  
\*

Les acquisitions de la SNCF, hors remembrement, ou en cas de remembrement avec exclusion d'emprises sont régularisées par acte notarié. A cet effet, la SNCF contracte avec les Chambres Départementales des Notaires des Conventions ayant pour objet de faciliter, d'activer et d'uniformiser la régularisation des ventes dans l'intérêt réciproque des parties.

\* \*  
\*

En cas de remembrement avec inclusion de l'emprise, la régularisation de la maîtrise des sols s'opère avec les Associations Foncières de Re-

membrement et les SAFER lorsque ces dernières ont apporté des terrains sur l'emprise.

\* \*  
\*

Bien entendu, outre les opérations de remembrement proprement dites dans le périmètre perturbé, pour le financement desquelles le Maître d'Ouvrage traite avec le Conseil Général du Département, les travaux connexes sont également pris en charge par le promoteur.

\* \*  
\*

Deux lignes TGV sont construites aujourd'hui.

Pour la maîtrise des sols, la SNCF a traité avec plusieurs milliers de propriétaires et locataires, mais n'a eu à recourir à la procédure d'expropriation que pour très peu d'affaires.

Cela résulte de la bonne préparation du dossier foncier dès le lancement du projet, de l'esprit de concertation qu'il convient de faire régner, du respect des droits légitimes des propriétaires et locataires dans la réparation des préjudices qui leurs sont causés.

PRÉFECTURE DE  
REMEMBREMENT  
Commune de :

**ARRÊTÉ n° 90-362**

ordonnant le remembrement et en définissant  
Le périmètre

Le Préfet de . . .  
Chevalier de la Légion d'Honneur,

VU les chapitres 1 et 3 du Titre 1 du Livre 1 du Code Rural, ensemble les décrets n° 96-1413 et 96-1417 du 31 Décembre 1976 pris pour leur application ;

VU l'article 1er de la loi du 29 Décembre 1972 ;

VU la loi du 6 Juillet 1943 relative à l'entretien des travaux pédoles et cadastraux et la conservation des signaux, bornes et repères, validée par la loi n° 57-391 du 27 Mars 1957 ;

VU l'article 10 de la loi n° 62-933, modifiée par la loi n° 90-502 du 4 Juillet 1980 ;

VU le décret n° 63-393 du 10 Avril 1963, modifié par le décret n° 81-421 du 10 Mars 1971 ;

VU la loi n° 93-4 du 7 Janvier 1993 relative à la répartition des compétences entre les communes, les départements, les régions et l'Etat, ensemble les décrets n° 73-334 et 13-375 du 11 Mai 1973 pris pour son application en ce qui concerne l'aménagement foncier ;

VU l'article L. 23-1 du Code de l'Expropriation ;

VU le décret du 26 Octobre 1959 déclarant l'utilité publique et urgents les travaux de construction d'une ligne nouvelle de chemin de fer à grande vitesse entre MONTARAY (Rhône) et SAINT MARCEL LES VALENCIS (Drôme) ;

VU l'arrêté préfectoral n° 99-1590 du 20 Avril 1999, ayant institué une Commission Communale d'Aménagement Foncier dans la commune de : . . . modifié par l'arrêté préfectoral n° 99-3303 du 20 Juin 1999 ;

VU les propositions faites par ladite Commission en séance du 22 Août 1979 ;

VU le dossier de l'enquête publique ouverte sur le mode d'aménagement et le périmètre proposés ;

VU l'avis de la Commission Départementale d'Aménagement Foncier en date du 15 Novembre 1979 ;

- 2 -

VU l'avis du Conseil Général de . . . en date du 31 Janvier 1990 ;

VU le rapport du Directeur Départemental de l'Agriculture et de la Forêt de ) ;

SUR proposition du Secrétaire Général de . . . ;

**ARRÊTÉ :**

**Article 1 -**

Un remembrement des propriétés foncières, avec inclusion de l'emprise T.G.V. est ordonné sur le territoire de la commune de : . . . avec extension sur le territoire de la commune de : . . .

**Article 2 -**

Le périmètre des opérations est déterminé comme suit :

Commune de . . . - Parcelles incluses dans le périmètre :

- Section AB	- "FROMENTALUX"	en partie soit : n° 1 à 31, 140 à 148 181 à 217
	- "BAGNOUX"	en totalité soit n° 218, 219, 221 à 241 243 à 253, 417 à 420
	- "CHASSE"	en totalité soit n° 254 à 282, 284 à 360, 362, 364 à 393, 395 à 397, 400 à 403, 409 à 414, 421 à 424
- Section AC	- "CHARLET"	en totalité soit n° 1 à 33, 35 à 66, 68 à 88, 267, 271 à 274
	- "LE BOURRAY"	en totalité soit n° 89 à 97, 99 à 129, 132 à 135, 137 à 141, 143 à 149, 151 à 157, 159, 161 à 169, 171 à 202, 268 à 270, 275, 276, 279, 280, 287, 288
	- "LA PIAYA"	en totalité soit n° 203 à 249, 252 à 256, 258 à 264, 281 à 286, 290 et 291
- Section AD	- "LE COLOMBIER"	en partie soit n° 1 à 4, 15 à 30, 33 à 43, 45, 46 et 52
- Section AE	- "LES BRUYERES"	en partie soit n° 270 à 273

.....

(Arrêté préfectoral ordonnant le remembrement).