

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Projet de ligne  
à grande vitesse  
Bordeaux-Toulouse

**cndp**  
Commission particulière  
du débat public  
Projet de ligne  
à grande vitesse  
Bordeaux-Toulouse

*Plan de déroulement*



**" Enjeux fonciers et territoriaux  
Montauban, 27 septembre 2005 "**

**Actes de la réunion publique de lancement**

## SOMMAIRE

|  |           |
|--|-----------|
| <b>Introduction</b> .....  | <b>5</b>  |
| Mot d'accueil par <b>André PERGET</b> , Représentant Madame le maire de Montauban .....                                      | 6         |
| Ouverture du débat par <b>Henri Demange</b> , Président de la Commission.....  | 6         |
| Présentation du projet par <b>Jean-Jacques FAUCHER</b> ,<br>Chef de projet débat public RFF.....                             | 8         |
| <br>   |           |
| <b>Partie 1 : L'emprise de l'ouvrage et la problématique des zones naturelles et agricoles</b>                               | <b>10</b> |
| <i>Intervention de <b>M. Jean-Pierre GANDON</b>,<br/>Chef de service à la Direction Départementale de l'Agriculture.....</i> | <i>11</i> |
| <i>Intervention de <b>Marie-Thérèse LACOURT</b>,<br/>Vice-Présidente Chambre agriculture de Haute Garonne .....</i>          | <i>14</i> |
| <i>Intervention de <b>Philippe de VERGNETTE</b>,<br/>Président Chambre agriculture de Haute Garonne.....</i>                 | <i>15</i> |
| <i>Intervention de <b>Bernard POULIGNY</b>,<br/>Directeur SAFER Garonne-Périgord.....</i>                                    | <i>16</i> |
| <i>Intervention de <b>Mme BINAR-LAFAYE</b> .....</i>   | <i>18</i> |
| <i>Réponse de <b>Jean-Jacques FAUCHER</b>,<br/>Chef de projet débat public RFF .....</i>                                     | <i>18</i> |
| <i>Réponse de <b>Kim REGNIER</b>,<br/>Directeur régional de RFF.....</i>   | <i>18</i> |
| <i>Intervention de <b>Philippe de VERGNETTE</b>,<br/>Président Chambre agriculture de Haute Garonne.....</i>                 | <i>19</i> |
| <i>Réponse de <b>Kim REGNIER</b>,<br/>Directeur régional de RFF.....</i>   | <i>19</i> |
| <i>Intervention de <b>Stéphane COUPET</b><br/>Direction de la Stratégie Régionale de la SNCF de Midi-Pyrénées.....</i>       | <i>19</i> |
| <i>Intervention de <b>Tony CANTO</b>.....</i>  | <i>20</i> |
| <br>   |           |
| <b>Partie 2 : Les acquisitions et les réserves foncières</b> .....   | <b>21</b> |
| <i>Intervention de <b>Fernand BOUYSSOU</b>,<br/>Avocat, Professeur université Toulouse .....</i>                             | <i>22</i> |
| <i>Intervention de <b>Jean-Francois GUINET</b>,<br/>Responsable du service Transport-Déplacement DRE .....</i>               | <i>25</i> |
| <i>Intervention de <b>Lionel MENY</b>,<br/>Responsable actions foncières RFF.....</i>  | <i>27</i> |
| <i>Intervention de <b>Mme BINAR-LAFAYE</b> .....</i>   | <i>30</i> |
| <i>Intervention de <b>Jean-Francois GUINET</b>,<br/>Responsable du service Transport-Déplacement DRE .....</i>               | <i>30</i> |
| <i>Intervention de <b>Georges DESCLAUX</b>,<br/>Directeur Départemental de l'Équipement du Tarn-et-Garonne .....</i>         | <i>31</i> |

**Partie 3 : Les modifications de communications ..... 33**

|  |           |
|--|-----------|
| <i>Intervention de <b>Guy Michel EMPOCIELLO</b>,<br/>Conseiller général du Tarn et Garonne.....</i>  | <i>34</i> |
| <i>Intervention de <b>Jean-Francois RUIZ</b>,<br/>Chargé des études environnementales, Direction régionale Languedoc Roussillon RFF.....</i> | <i>35</i> |
| <i>Intervention de <b>Georges DESCLAUX</b>,<br/>Directeur Départemental de l'Équipement du Tarn-et-Garonne .....</i>                         | <i>38</i> |
| <i>Intervention de <b>Guy Michel EMPOCIELLO</b>,<br/>Conseiller général du Tarn et Garonne.....</i>  | <i>38</i> |
| <i>Une intervenante.....</i>   | <i>39</i> |
| <i>Réponse de <b>Jean-Jacques FAUCHER</b>,<br/>Chef de projet débat public RFF.....</i>  | <i>39</i> |

**Sont notamment intervenus lors de ce débat :**

**Pour la Commission particulière du débat public :**

**M. Henri DEMANGE**, Président de la Commission particulière du débat public

**M. Jacques BAREL**, membre de la CPDP

**M. Michel SABLAYROLLES**, membre de la CPDP

**Jean-Claude SABIN**, membre de la CPDP

**Pour le maître d'ouvrage et ses partenaires :**

**M. Kim REGNIER**, Directeur régional RFF Midi-Pyrénées

**M. Jean-Jacques FAUCHER**, Chef de projet débat public RFF

**M. Alain de TESSIERES**, Directeur Régional de la SNCF Midi-Pyrénées

**M. Stéphane COUPET**, Direction de la Stratégie Régionale de la SNCF de Midi-Pyrénées :

**Première table ronde :**

**M. Jean-Pierre GANDON**, Chef de service eau-forêt-environnement, DDA Tarn et Garonne

**Mme Marie Thérèse LACOURT**, Vice Présidente Chambre agriculture de Haute Garonne

**M. Philippe de VERGNETTE**, Président Chambre d'agriculture de Tarn et Garonne

**M. Bernard POULIGNY**, Directeur SAFER Garonne-Périgord

**Deuxième table ronde : Les acquisitions et les réserves foncières**

**Me Fernand BOUYSSOU**, Avocat, Professeur université Toulouse

**M. Jean-François GUINET**, Responsable du service Transport-Déplacement, DRE Midi-Pyrénées

**M. Lionel MENY**, responsable actions foncières RFF

**Troisième table ronde : Les modifications de communications**

**MM. Guy Michel EMPOCIELLO et Robert BENECH**, Conseillers généraux du Tarn et Garonne

**M. Jean-François RUIZ**, Chargé des études environnementales, Direction régionale Languedoc Roussillon RFF

# Introduction

## Ouverture du débat à 18h30

### **Henri DEMANGE, Président de la Commission particulière :**

Bonsoir à toutes et à tous, nous allons commencer cette rencontre concernant le débat public de la Ligne à Grande Vitesse Bordeaux-Toulouse. Comme le veut la tradition républicaine, dans les cités où nous intervenons, le maire ou son représentant est amené à prononcer quelques mots d'accueil. Je passe la parole à M. PERGET.

### **M. André PERGET :**

Merci M. Le Président.

Messieurs, Messieurs les élus, Messieurs les Directeurs, M. le Président et tous vos membres de la Commission, il est évident que la ville de Montauban est une fois de plus ravie de vous accueillir pour ce sujet qui nous intéresse tout particulièrement. N'oublions pas que Montauban est un carrefour ferroviaire depuis le XIXème siècle et il est évident que dans les perspectives de ce dossier, la ville et la communauté d'agglomération se sont bien positionnées pour faire en sorte que Montauban soit toujours sur les cartes ferroviaires des lignes à grande vitesse.

Le sujet que nous allons aborder ce soir sera certainement un sujet pertinent parce que, dans toutes les réflexions, on se rend compte que les élus qui sont ici présents ont une inquiétude vu qu'ils sont actuellement en train de réviser des PLU (Plans Locaux d'Urbanisme), ont toujours l'inquiétude de savoir quelle est la position qu'ils vont prendre par rapport à une ligne à grande vitesse qui traversera leur territoire dans quelques années. Comment arriver à maîtriser tout cela ? Comment anticiper par rapport à ces réalisations ? C'est un souci de leur part parce qu'ils ne voudraient certainement pas prendre des orientations qui seraient en contradiction avec ce que sera notre territoire dans quelques années, à horizon 2016 peut-être.

Tout un ensemble de sujets ont déjà été abordés dans les réunions thématiques. Au niveau de l'environnement, c'était une réunion qui était très riche par rapport aux intervenants, aux expériences, aux réalisations déjà mises en place qui montrent que tous comptes faits, lorsqu'on réfléchit après coup, après avoir digéré vos réunions, M. le Président, on se rend compte que les sujets sont bien abordés. Les réflexions amènent que parfois, même une ligne à grande vitesse peut traverser notre département et amener un plus parce que toutes les structures qui vont travailler là-dessus, réfléchissent à des détails qui ne concernent pas forcément les élus pour l'instant sur le terrain. C'est l'occasion de reprendre des dossiers et d'amener des aménagements qui sans nul doute seront dignes d'intérêt.

Je ne vais pas prendre la parole plus longtemps, je sais que vous avez prévu, M. le Président tout un ensemble d'intervenants, d'experts qui nous amèneront des éclaircissements, mais sachez, avec toutes les amitiés de Mme le Député-Maire qui n'a pas pu être présente avec nous ce soir, et elle le regrette fortement, que la ville de Montauban vous a accueillis, vous accueillera encore dans quelques semaines pour une conclusion et rendra un document type des orientations que la ville et la communauté souhaitent avoir dans ce débat.

Alors à tous ici présents, Présidents, membres de la Commission ou intervenants je souhaite que nous puissions débattre et positionner quelques questions qui susciteront beaucoup d'interrogations.

---

## **Henri DEMANGE, Président de la CPDP :**

Merci M. le Maire, merci pour ces quelques mots d'accueil et nous allons passer aux travaux concernant cette réunion que je vais situer dans le cadre général de ce qui est entrepris depuis quelques semaines, le 8 juin exactement, date d'ouverture du débat. Nous tenons aujourd'hui une réunion sur le thème du foncier, des enjeux fonciers et territoriaux.

Je rappelle le cheminement général de ce débat. Nous avons commencé les réunions publiques au début du mois de juin par des réunions de présentation du projet. Il fallait d'abord que le maître d'ouvrage, Réseau Ferré de France, présente l'ensemble du projet. Nous terminerons, dans le courant du mois de novembre par des réunions dites de synthèse ou de restitution où, à ce moment-là, les membres de la Commission vous feront part de tout ce qui a pu être observé et dit et fait pendant les 4 à 5 mois du débat et où les intervenants pourront poser les dernières questions au maître d'ouvrage.

Entre-temps, nous avons tenu ce qu'il est convenu d'appeler des réunions thématiques, ici sur le sujet des gares, car à la fois à Agen et à Montauban, l'implantation des gares était un point d'interrogation qui avait été posé par le maître d'ouvrage et sur deux autres sujets qui sont les sujets majeurs que l'on rencontre dans la plupart des opérations de grande envergure d'une part sur le plan de l'environnement et d'autre part sur le plan du foncier et des territoires nous avons tenu dans la région Midi-Pyrénées et dans la région Aquitaine deux réunions spécialisées, sur l'environnement et les milieux naturels à Castelsarrasin et Langon.

Nous parlons donc aujourd'hui pour la région Midi-Pyrénées des enjeux fonciers territoriaux. Comment notre réunion va-t-elle s'articuler ? On pourrait rappeler en quelques minutes en quoi consiste le débat public. La Commission de débat public, vous l'avez vue sur l'écran, a une triple mission :

- ⇒ Informer.
- ⇒ Permettre le débat, c'est-à-dire permettre que tout le monde puisse s'exprimer et avoir réponse au maximum de questions.
- ⇒ Rendre compte du débat, avant que le maître d'ouvrage, au vu d'un certain nombre d'éléments et en particulier du compte rendu des débats, indique quelle suite il compte donner à son projet.

Voilà notre mission et par définition, un débat public, c'est une rencontre entre un maître d'ouvrage qui présente un projet, en l'occurrence il s'agit de Réseau Ferré de France, et un public qui est rencontré dans les principales agglomérations concernées par le projet.

Sur ce thème des enjeux fonciers territoriaux, nous n'avons rien inventé, c'est ce qui se passe dans la plupart des débats publics, nous allons travailler sous forme de tables rondes où, pendant un intervalle de temps limité, un certain nombre d'experts, certains de la région, d'autres hors région feront part de leur expérience ou apporteront un témoignage. Et tout cela sera successivement interrompu par un débat avec vous-mêmes.

Il y aura trois tables rondes animées chacune par un membre de la Commission Particulière de Débat Public. La première, et les participants sont à la tribune, sera animée par M. Jean-Claude SABIN, le thème en est « *l'emprise de l'ouvrage et la problématique des zones agricoles* ». A cette table ronde participeront, mais M. SABIN les présentera plus en détail, Mme Marie-Thérèse LACOURT, M. Philippe de VERGNETTE, et M. Bernard POULIGNY. La deuxième table ronde sera animée par M. Michel SABLAYROLLES, membre de la Commission, et traitera des acquisitions, des réserves foncières et de la maîtrise foncière.

Elle comprendra M. Fernand BOUYSSOU, M. Jean-François GUINET, de la Direction Régionale de l'équipement Midi-Pyrénées et M. MENY. La troisième table ronde sera animée par M. Jacques BAREL et traitera des conséquences d'un ouvrage important et linéaire sur un certain nombre d'équipements et en particulier sur les voies de communication. A cette table ronde participeront M. Michel EMPOCIELLO qui représente le Conseil Général et M. RUIZ, de RFF.

Voilà donc comment se déroulera la soirée, je demande aux intervenants d'être relativement brefs, et à chacun des participants de poser toutes les questions qu'il souhaiterait.

Bien entendu, je dois présenter les personnes qui interviendront, les tables rondes seront présentées par mes collègues animateurs, en ce qui concerne Réseau Ferré de France, sont présents de la gauche vers la droite M. Jean-Jacques FAUCHER, qui est le Chef de Projet de RFF pour le débat public, M. FONTENEAU et M. Kim REGNIER qui est le Directeur Régional de RFF en Midi-Pyrénées. Ce sont les représentants de RFF, du maître d'ouvrage, celui qui doit répondre avec des experts aux questions que vous allez poser.

A cette tribune, la Commission Particulière de Débat Public avec M. Michel SABLAYROLLES, votre serviteur Henri DEMANGE, M. Jean-Claude SABIN, M. Jacques BAREL.

Avant de commencer la première table ronde et de passer le micro à M. SABIN, peut-être RFF souhaiterait faire une intervention liminaire et c'est bien volontiers que je passe la parole à M FAUCHER.

#### **M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :**

Je vous remercie M. le Président.

En quelques mots, je pense utile de rappeler, puisqu'on parle d'inscriptions sur les territoires, ce que sera le projet de LGV Bordeaux Toulouse. Il s'agit de la réalisation d'une infrastructure nouvelle, d'une LGV d'une longueur d'environ 200 Km qui se connectera au sud de Bordeaux sur la ligne actuelle et se raccordera à la ligne actuelle au nord de Toulouse. Elle a dans les scénarios privilégiés par RFF des fonctions de desserte d'Agen et de Montauban avec des problématiques qui ont été évoquées dans les réunions précédentes.

Nous sommes aujourd'hui dans le cadre du débat public avec des études qui ont été conduites pour le projet, qui sont de stade pré-études fonctionnelles. C'est le pavé que vous voyez le plus à gauche sur l'écran, qui ont permis avec quelques études complémentaires permettant d'améliorer la définition du projet, de soumettre celui-ci au débat public. Le projet soumis au débat public, vous le savez est un projet qui concerne essentiellement une définition de fonctions que pourra assurer la ligne sans être précis sur l'inscription de ce projet dans le territoire. A ce sujet, au titre de l'exercice des études fonctionnelles, nous nous sommes basés sur l'investigation d'un territoire d'environ 50 Km de large axé sur la ligne ferroviaire actuelle à l'intérieur duquel un certain nombre d'investigations ont été conduites puis, à la demande de la CNDP, et dans le cadre de la tenue du débat, nous avons été conduits à identifier des zones territoriales un peu plus restreintes, que nous avons appelé options de passage, zones d'une dizaine de Km de large qui matérialisent les zones du territoire dans lesquelles se feront vraisemblablement, par la suite, les études de tracés.

Cela nous ramène au planigramme qui est un peu le fil conducteur de ce que nous avons puisque aujourd'hui il y a peu à dire sur les effets en matière d'inscription territoriale puisque nous n'avons pas de tracé donc pas de possibilités de mesurer cette rencontre de la LGV avec le territoire. Par contre cela interviendra dans les phases d'études ultérieures puisque nous avons en pavé bleu, 3 phases dans une chronologie de 6 à 8 ans d'études préliminaires qui permettent de définir certains fuseaux de 1 Km de large à l'intérieur desquels seront



étudiés des tracés. A l'issue de ces études préliminaires, c'est une décision ministérielle qui retiendra un seul de ces fuseaux qui donnera lieu aux études d'avant-projet sommaire qui affineront cette zone de territoire à une bande de 500 m laquelle sera soumise à l'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Nous passons ensuite à des phases qui sont assez proches de la réalisation, puisque nous avons des études d'avant-projet qui sont des études d'exécution puis la réalisation de l'ouvrage.

Les interventions de RFF au cours de la réunion de ce soir seront pour illustrer la démarche de RFF en matière d'acquisition foncière et de réserve foncière tout au long de ce processus d'études et également une illustration de ce qui sera réalisé sur l'opération du contournement ferroviaire de Nîmes et de Montpellier en matière de rétablissement de communication.

**Henri DEMANGE, Président de la CPDP :**

Merci. Le débat sera ouvert après la première table ronde et sans plus attendre, je demande à M. SABIN de présenter les membres de la table ronde et le sujet.

**Table ronde n°1 :  
L'emprise de l'ouvrage,  
la problématique des zones  
agricoles, l'effet de coupure**

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Bonsoir à tous. La première table ronde permettra d'engager le débat sur le thème d'aujourd'hui : les enjeux fonciers et territoriaux. Comme vous le savez, l'agriculture est très concernée par ces questions-là. L'agriculture est doublement concernée. D'une part en positif, les agriculteurs utilisent de plus en plus le train pour les pondéreux. Je ne parle pas de TGV, mais on sait tous que s'il y a TGV, on va dégager des possibilités sur les lignes classiques pour le fret, ce qui intéresse et concerne l'agriculture. D'autre part en négatif, par l'emprise d'une nouvelle voie pour TGV qui va amputer le territoire agricole des départements concernés donc de Bordeaux jusqu'à Toulouse.

Nous allons donc aborder ces questions. Nous avons trois groupes d'intervenants, d'abord M. Jean-Pierre GANDON qui représente la Direction Départementale de l'Agriculture du Tarn-et-Garonne, où il est Chef de Service, et il nous parlera des problèmes d'emprise au sens général du terme ainsi que des procédures. L'avantage de ce débat est qu'il est très en amont de toutes les procédures ce qui permet à chacun de voir plus clair et de s'organiser pour le futur.

Nous aurons également deux chambres d'agriculture, le Lot-et-Garonne et la Gironde, qui ne seront concernées que demain. Donc ce soir, la Haute-Garonne est représentée par Mme LACOURT, Vice-présidente. Elle est agricultrice dans la région de Toulouse et s'occupe plus particulièrement des questions foncières à la Chambre d'Agriculture de la Haute-Garonne. Quelqu'un que vous connaissez bien ici, M Philippe de VERGNETTE Président de la Chambre d'Agriculture du Tarn-et-Garonne. Tous deux vont nous parler de ces questions d'emprise sur le territoire agricole et également expliquer comment les Chambres d'Agriculture vont jouer leur rôle normal et traditionnel de défense des agriculteurs dans le cadre des indemnisations mais aussi du côté aménagement. Quand une voie, une emprise traverse une propriété, il faut réaménager derrière, c'est un travail conséquent, et les Chambres d'Agriculture ont un rôle prépondérant de représentation des agriculteurs à jouer dans ce cadre de réaménagement lorsqu'il y a expropriation et nouvel ouvrage.

Pour terminer, nous aurons M. POULIGNY, Directeur de la SAFER. La SAFER peut jouer un grand rôle. L'avantage comme déjà dit est de venir en amont, les travaux se dérouleront dans X années, et chacun sait que si l'on peut stocker du foncier lorsqu'il y en a de disponible sur le tracé présumé, les choses s'en trouveront facilitées dans le futur.

Nous allons commencer par M. Jean-Pierre GANDON, Chef de service à la DDA. Je souhaite que votre intervention ne dépasse pas la dizaine de minutes pour laisser le temps au débat.

**M. Jean-Pierre GANDON, Chef de service à la Direction Départementale de l'Agriculture :**

Merci M. le Président.

Mon propos va concerner l'impact foncier sur le milieu rural plus particulièrement sur les exploitations agricoles dans le département du Tarn-et-Garonne. Je pense qu'on peut considérer qu'il y a deux impacts principaux au passage d'une ligne à grande vitesse. D'abord l'impact direct qui concerne les terrains pris pour l'emprise de la voie, qui constitueront les ouvrages eux-mêmes, donc une soustraction d'une partie de l'espace au titre des ouvrages. Un deuxième impact qui s'exerce de manière plus large, c'est l'effet de coupure du territoire provoqué par la ligne elle-même.

En ce qui concerne les impacts directs, le projet n'étant pas encore arrêté, on ne sait pas où il passera, j'ai essayé de regarder l'impact global. Si on considère que le département du Tarn-et-garonne aura près de 70 Km de lignes, d'après les informations qu'on m'a données, avec une emprise d'ouvrage entre 50 et 100 m, 500 Ha de terres seront pris pour constituer les ouvrages eux-mêmes. Sur la bande de 10 Km dans laquelle s'inscrira le projet, on constate que les principales cultures sont des céréales à 43 %, les cultures d'oléo-protéagineux pour 17 % et pour 16 % des cultures permanentes, le reste étant constitué des jachères, prairies, légumes. Dans cette zone, nous avons dénombré environ 2 500 exploitations mais beaucoup moins seront touchées, puisque la ligne aura moins de 10 km de large, mais cela représente un tiers des exploitations du département situées dans la zone. C'est une zone très agricole avec de petites exploitations. Enfin, un autre impact qui ne sera pas neutre, 40 % de la surface agricole utilisée est irriguée dans cette zone, d'où des problèmes de rétablissement de réseaux dus à la coupure provoquée par la ligne.

Autres aspects liés aux impacts directs, on a représenté sur une carte la ligne d'étude, la bande de 10 Km de large, avec une estimation de la valeur des productions agricoles par ce qu'on appelle une marge brute standard qui représente le chiffre d'affaires des principales spéculations agricoles du département. Cette carte est faite au niveau de chaque commune, et on constate que la spéculation principale est constituée par les cultures spécialisées, par exemple les vergers alors qu'ils ne représentent pas une proportion de superficie plus importante, ils représentent dans une majorité de communes les spéculations principales agricoles. On peut également remarquer que si le tracé passe dans la zone nord de la ligne, l'impact sur les cultures spécialisées sera plus important que s'il passe dans le sud où l'on a plus de grandes cultures.

On peut difficilement aller plus loin dans l'analyse des conséquences, cela restera à affiner avec le projet.

En ce qui concerne les impacts indirects, on a simulé sur une photographie aérienne un tracé quelconque d'une ligne qui provoque différents effets. D'abord la coupure des dessertes qui seront rétablies, mais en certains points seulement. Toutes les routes et tous les chemins ne vont pas forcément traverser la voie. Autre impact, le morcellement parcellaire, des parcelles seront coupées par la voie, et se trouveront séparées en deux morceaux avec des formes difficilement exploitables. Enfin, une interruption des réseaux, on a simulé une interruption du réseau hydraulique, un petit ruisseau qui traverse la zone et qui se retrouvera sur l'emprise et dont il va falloir rétablir l'écoulement.

Pour compenser ces différents impacts, la réglementation a prévu une procédure, décrite dans le code rural qui va commencer après la déclaration d'utilité publique du projet de ligne. Cette Déclaration d'Utilité Publique comprendra l'obligation par le maître d'ouvrage de compenser les effets. Elle entraînera la constitution de Commissions Communales d'Aménagement Foncier (CCAF), constituées au niveau de chaque commune et qui comprendront des représentants des propriétaires fonciers, des exploitants, des conseils municipaux, du Conseil Général, des associations de protection de la nature et qui aura pour rôle de définir les aménagements fonciers nécessaires à la compensation des impacts ainsi que le périmètre d'étude.

Deux choix sont possibles pour cette commission, ils définiront s'il y a nécessité ou pas de faire un aménagement, puis la procédure se déroulera. Pour ce faire, le maître d'ouvrage RFF devra signer avec le Conseil Général du Tarn-et-Garonne une convention pour prendre en charge les études de ces aménagements fonciers. D'autres conventions interviendront avec la Chambre d'Agriculture, mais ceci fera l'objet d'une intervention ultérieure ainsi qu'avec la SAFER pour tous les aspects de réserves foncières.

La CCAF peut décider que l'aménagement foncier n'est pas nécessaire si les impacts ne justifient pas de réorganisation foncière, les acquisitions des emprises se feront alors à l'amiable et éventuellement par expropriation. Elle peut au contraire estimer nécessaire un aménagement foncier et en définir le périmètre qui donnera lieu à une première enquête publique dans laquelle chacun pourra s'exprimer sur le mode d'aménagement et sur le périmètre retenu dans chaque commune ou éventuellement à l'échelle intercommunale si les communes décident de se regrouper. Si l'aménagement foncier est retenu, deux possibilités principales existent : avec ou sans inclusion d'emprise, c'est-à-dire que dans le périmètre d'aménagement, soit l'emprise des ouvrages sera comprise dans le périmètre et cela fera partie de l'aménagement global, soit elle n'est pas comprise et elle sera directement achetée par l'opérateur donc à l'amiable ou par expropriation. Si l'emprise des ouvrages est incluse dans le périmètre, cela laisse la possibilité de répercuter cette emprise sur l'ensemble des propriétaires de la zone sauf réserve foncière, c'est le rôle de la SAFER.

La réglementation prévoit que l'emprise peut éventuellement être répartie sur l'ensemble des propriétaires dans un maximum de 5 % de prélèvement, ce qui suppose que le périmètre d'aménagement soit au minimum 20 fois supérieur à l'emprise des ouvrages. Si on parle de 500 ha d'emprise, c'est au minimum 10 000 ha d'aménagements qui devront être faits sauf d'éventuelles réserves foncières.

Une fois ces décisions prises, la CCAF procède à l'établissement du projet d'aménagement et des travaux connexes constitués des travaux nécessaires pour rétablir les voies, les parcelles dans des formes normales avec éventuellement défrichement, plantations, rétablissement des réseaux d'irrigation ou de drainage. Ces deux projets font l'objet d'une nouvelle enquête publique où chacun pourra s'exprimer sur le projet, ses conséquences ou ses compensations. Une fois que ce projet aura fait l'objet d'une enquête publique, et aura éventuellement été adapté, le Président du Conseil Général prendra un arrêté de clôture de l'opération qui vaudra transfert des propriétés et démarrage des travaux connexes qui permettront de compenser au mieux les impacts indirects. Pour ce faire, RFF aura aussi une convention financière à mettre au point et à signer avec le maître d'ouvrage des travaux connexes qui peut être une association foncière de remembrement, c'est-à-dire une association qui regroupe obligatoirement l'ensemble des propriétaires de la zone concernée ou les communes si celles-ci se portent maîtres d'ouvrages des travaux connexes, possibilité offerte aux communes.

Voilà en gros la procédure qui va se dérouler sur plusieurs années mais qui devrait commencer par la Déclaration d'Utilité Publique de l'ouvrage. En fait, c'est une procédure qui a déjà été mise en place récemment dans le département à l'occasion de la réalisation de l'autoroute A20 de Montauban à Vierzon, et également plus tôt à l'occasion de la réalisation de l'autoroute de Bordeaux à Toulouse dans la même vallée de la Garonne. Les dispositions sont les mêmes, elles n'ont pas tellement changé, avec une petite modification, depuis la décentralisation, c'est maintenant le Conseil Général qui est responsable des aménagements fonciers et non plus l'État comme c'était à l'époque.

Voilà en gros comment pourrait se passer l'opération, je laisse la Chambre d'Agriculture et la SAFER détailler les modalités pratiques des impacts agricoles. Je vous remercie de votre attention.

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Merci, vous avez été très précis et vous avez tenu le délai. Maintenant je passe la parole à Mme LACOURT. Normalement, vous avez 10 mn à deux mais nous serons tolérants.

---

**Mme Marie-Thérèse LACOURT, Vice Présidente Chambre agriculture de Haute Garonne :**

Merci. Bonjour à tous.

Tout d'abord, une ligne à grande vitesse, c'est un enjeu fort d'aménagement pour le territoire. Il convient de rappeler que la ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse nous apparaît donc bien comme un enjeu fort d'aménagement du territoire tout d'abord pour la région Midi-Pyrénées et ensuite pour nos deux départements du Tarn-et-Garonne et de la Haute-Garonne. En effet, une liaison qui mettrait Toulouse à environ 3 heures de Paris représente une réponse qui est fort intéressante et alternative aux questions qui sont posées aujourd'hui par l'accroissement de la demande de transports dans notre région.

En clair, la réalisation à l'échéance 2015, ce que nous espérons fortement, permettrait de prendre le temps de la réflexion et d'étudier plus précisément la nécessité d'un second aéroport dans l'agglomération Toulousaine. En outre, nous ne voudrions pas oublier que la réflexion doit se poursuivre vers la continuité également de la liaison à grande vitesse vers Narbonne et plus loin vers l'Espagne et la Méditerranée.

Enfin et vous l'avez signalé, M. SABIN, l'amélioration des performances du transport ferroviaire de fret nous semble également indispensable et pour nous, agriculteurs, est indispensable pour la circulation et nous permettre ainsi une meilleure valorisation des productions agricoles et agroalimentaires issues de nos départements.

Pour zoomer un peu plus sur l'agriculture qui va être concernée : une agriculture diversifiée à forte valeur ajoutée et bien entendu, la réalisation d'une telle infrastructure aura des enjeux fonciers extrêmement importants, et donc seront concernés quasi exclusivement des espaces agricoles et forestiers qui aujourd'hui sont les poumons verts du territoire. Les options de passages proposées dans le dossier de débat public reprennent la vallée de la Garonne, couloir naturel de liaison entre Toulouse et Bordeaux dans lequel sont déjà concentrées toutes les infrastructures, routes, autoroutes, voies ferrées, canal latéral etc.

D'un point de vue économique, pour nos deux départements, c'est bien dans un secteur agricole riche et diversifié qui est générateur de plus-values et d'emplois. C'est un secteur qui est riche de ses productions de qualité et labellisées. A ce titre on peut en citer deux parmi les plus connues : l'AOC des côtes du Frontonnais ou l'AOC du chasselas de Moissac. C'est aussi une zone forte en arboriculture et viticulture mais c'est aussi la production maraîchère et horticole dans le nord de l'agglomération Toulousaine et la production de semences de maïs ou de potagères, entre autres.

C'est aussi un secteur qui est riche de ses femmes et de ses hommes qui, avec la diversification et la spécialisation, ont souvent permis de maintenir des exploitations agricoles de type familial, donc de plus petite taille mais qui ont généré beaucoup d'emplois salariés directs notamment à travers l'arboriculture, la viticulture et le maraîchage sans oublier bien évidemment les emplois qui sont induits par la transformation agroalimentaire et les services qui y sont associés.

C'est enfin un secteur qui est riche de ses équipements et de ses infrastructures, ses territoires agricoles ont été équipés et aménagés, souvent avec des investissements publics, je pense au réseau collectif d'irrigation, au remembrement, aux outils collectifs de transformation et qui permettent aujourd'hui aux agriculteurs de ces territoires d'aborder au mieux et de s'adapter aux évolutions du marché.

L'enjeu foncier à travers tout cela, c'est donc de maintenir une activité agricole économique forte et c'est un des points cruciaux pour maintenir des agriculteurs. C'est donc se donner les moyens de maintenir des exploitations agricoles viables dans leur structure et leur fonctionnement et c'est à travers cela qu'il faudra indemniser ou compenser le foncier concerné et indemniser correctement pour que les gens puissent continuer ou se reclasser ailleurs, restructurer le parcellaire pour atténuer les effets induits, cela a été évoqué précédemment, maintenir le potentiel de production économique de la zone, c'est aussi un enjeu fort à ne pas oublier et au-delà des compensations individuelles à l'échelle de l'exploitation, il faut rétablir et conforter les outils collectifs, notamment les réseaux d'irrigation, les CUMA, les outils collectifs de commercialisation et de transformation, on a souvent tendance à les oublier.

Dans ce cadre, comment s'insèrent les missions des Chambres d'Agriculture ? Tout d'abord parce qu'elles rassemblent toutes les composantes élues du monde agricole, elles sont les porte-parole du monde agricole et rural. La loi leur confère des missions consultatives et représentatives dans tous les domaines liés à l'agriculture, à la valorisation des productions, à la filière bois et forêt, à la gestion de l'espace rural et à la prévention des risques naturels, également à la mise en valeur des espaces naturels et des paysages et à la protection de l'environnement.

Comment peut se caler l'intervention des Chambres d'Agriculture dans un tel projet ? Elles peuvent donc intervenir à plusieurs niveaux. Tout d'abord en amont, au stade des études préalables pour, premièrement, établir un diagnostic agricole et agroalimentaire nécessaire à l'étude des tracés définitifs et aux impacts potentiels, emprise foncière, impact sur les exploitations, effets de coupure, morcellement, allongement des parcours, déstructuration d'exploitations en sont quelques exemples, proposer des solutions alternatives à travers des modifications ou des aménagements de tracés et enfin des mesures compensatrices telles que les remembrements et cela a été présenté par la DDA, et les travaux connexes qui y sont associés. Et si c'est nécessaire, dans certaines situations malheureusement, des relocalisations totales d'exploitations ou le confortement de structures collectives agricoles et agroalimentaires. Au stade des acquisitions foncières, l'intervention des chambres se fait aussi pour organiser collectivement la négociation des indemnisations et des mesures compensatoires à travers des conclusions de protocoles globaux d'indemnisation quand cela est possible et quand on arrive à un accord, bien entendu, afin de permettre de fixer des bases communes à tous les agriculteurs et donc aux propriétaires expropriés. Également au stade des travaux pour assurer le rôle d'interface en s'impliquant dans les procédures de remembrement associées, par exemple, et voilà donc tracées en quelques points quelques pistes d'intervention.

#### **M. Philippe de VERGETTE, Président Chambre d'agriculture de Tarn et Garonne :**

Merci Mme LACOURT pour la présentation de l'impact que cela va avoir sur l'agriculture. Je serai très bref, je dirai simplement, comme c'est une réunion de débat public, la question qu'on peut se poser est la suivante : le TGV ne va traverser ni la pampa, ni la Sibérie, ni le Far West, il va traverser des zones qui sont très peuplées et des zones qui sont très denses, d'un point de vue agricole, des zones où il y a une structure de petite taille mais comme vous l'avez dit avec forte valeur ajoutée.

On peut se poser la question de cette utilisation qui est faite en France du foncier, comme si c'était un réservoir inépuisable dans lequel on pouvait tranquillement soit bâtir, soit goudronner, soit faire ceci, soit faire cela, la vallée de la Garonne n'est pas très large, et c'est un débat public, le tracé de la ligne n'est pas décidé, on peut se poser la question de savoir

s'il n'y a pas des limites d'utilisation continue du territoire, de l'espace rural pour des réalisations sur lesquelles on peut se poser des questions.

Gagner un petit peu de temps entre Bordeaux et Toulouse, est ce que cela vaut la peine de faire tout ce déménagement de foncier ? Si cela se fait, et je sais bien que nous n'avons pas les moyens de nous y opposer, il faudrait profiter de cette occasion pour restructurer ce qui peut l'être, sauver ce qui peut être sauvé, car je considère que la terre n'est pas un bien dont on peut disposer comme cela et qu'on peut aménager de façon aussi dense dans un endroit aussi petit. Nous avons déjà l'autoroute, la voie ferrée, il va y avoir une deuxième voie ferrée, on ne pourra plus guère faire de kilomètres sans se retrouver face à un pont, un passage souterrain et si vous rajoutez quelques gravières et divers autres aménagements, la vallée de la Garonne deviendra bientôt une zone hors agriculture.

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Merci, nous y reviendrons, et merci d'avoir soulevé à la fin de votre intervention un problème de fond sur le foncier. Nous allons maintenant passer la parole au représentant de la SAFER, qui va nous expliquer comment la SAFER peut intervenir dans un problème comme celui qui est posé actuellement, d'emprise sur le territoire agricole.

**M. Bernard POULIGNY, Directeur SAFER Garonne-Périgord :**

Je vais vous expliquer rapidement comment la SAFER peut intervenir dans le cadre du passage des emprises linéaires. Qu'est-ce qu'une SAFER ? C'est un organisme sans but lucratif qui est cogéré par les organisations professionnelles agricoles, les collectivités locales et l'État. Cet organisme est chargé d'intervenir sur le marché foncier rural.

Quelles sont ses missions ? Maintenir une agriculture dynamique et diversifiée, participer au développement local et préserver les paysages, l'environnement et la ressource en eau. Il y a 26 SAFER en France métropolitaine et 4 dans le Sud-Ouest. Quelques chiffres pour terminer cette courte présentation des SAFER. Les 4 SAFER du Sud-Ouest qui sont donc concernées par la ligne Bordeaux-Toulouse disposent d'un stock foncier permanent de 10 000 ha, achètent et revendent environ 13 000 ha chaque année et elles gèrent temporairement 20 500 ha de terres agricoles

Dans le respect de leurs missions, les SAFER peuvent intervenir pour faciliter le dégagement des emprises des gros ouvrages. Dès que le faisceau d'implantation de l'ouvrage, qui est ici figuré d'une manière totalement abstraite, est déterminé, lorsque certaines exploitations peuvent être gravement affectées, la SAFER peut proposer à l'agriculteur concerné soit une réinstallation à distance sur un stock dont elle disposerait par ailleurs soit des échanges. Les terres qui sont alors achetées peuvent recevoir plusieurs usages. Tout d'abord constituer une partie de l'emprise lorsque l'emprise sera déterminée ou permettre d'être intégrée dans un remembrement ou encore étoffer des exploitations prioritaires ou les intégrer dans un projet de développement local.

Lorsqu'un peu plus tard, le tracé de l'ouvrage est connu, la commission d'aménagement foncier peut demander le remembrement sur une bande qui représente au moins vingt fois la surface de l'emprise, on l'a figuré ici en rose. Plusieurs années à l'avance donc, la SAFER peut profiter des opportunités du marché pour acquérir des parcelles librement mises en vente par leurs propriétaires. Ce socle sera alors utilisé, comme dans un remembrement classique, une partie de celui-ci sera réservée pour être rétrocédée au maître de l'ouvrage sur l'emprise et le solde des terres sera utilisé, en accord avec le géomètre remembreur pour



compléter en priorité les exploitants qui auront été expropriés, sur les terres qui ne seront pas rétrocédées par la SAFER.

Mais il existe un moyen qui a été évoqué précédemment de minimiser l'impact foncier de l'ouvrage, les commissions d'aménagement foncier doivent alors choisir de demander un remembrement avec inclusion de l'emprise de l'ouvrage dans le périmètre. Vous avez ici le même périmètre qui est figuré mais l'emprise de l'ouvrage fait partie de la zone remembrée et dans un tel cas, le rôle de la SAFER peut devenir plus important, à savoir qu'elle pourra passer une convention avec le maître de l'ouvrage qui lui garantira d'une part un financement et d'autre part une bonne fin de ses réservations foncières, et elle interviendra dès que possible, c'est-à-dire dès que la Déclaration d'Utilité Publique sera prise pour constituer une réserve foncière en achetant, comme dans le cas précédent, à l'intérieur du périmètre, toutes les propriétés qui pourront se trouver à vendre, il est même possible d'opérer des glissements entre communes si des commissions intercommunales sont constituées.

Elle va donc mettre ses stocks fonciers à disposition du géomètre remembreur et si elle dispose d'une surface suffisante, ce qui est très généralement le cas, le géomètre remembreur va, en priorité, placer les terres qui appartiennent à la SAFER sur l'emprise de l'ouvrage, ainsi il n'y aura pas d'expropriation sur les propriétaires de la commune. Et comme généralement la SAFER dispose d'une surface supplémentaire supérieure, les autres parcelles sont remembrées d'une autre façon, comme dans un remembrement classique à côté.

Un mot pour vous dire que le marché du Sud-Ouest est quand même un marché foncier très actif et que les SAFER peuvent généralement acquérir assez de surface pour couvrir les besoins de l'ouvrage. A titre d'illustration, sur les 112 communes qui font partie actuellement de la zone pré-étudiée, il est évident qu'il n'y aura pas 112 communes concernées, la SAFER Garonne Périgord a enregistré au cours des 3 dernières années seulement 5 200 ventes pour 9 500 ha. On peut également citer qu'à l'occasion de nombreux ouvrages linéaires qui sont intervenus dans la région ou ailleurs, lorsque les SAFER interviennent, généralement, la grande majorité des emprises sont dégagées. Après remembrement, l'emprise est rétrocédée au maître de l'ouvrage.

En conclusion, l'association de la SAFER et du remembrement avec inclusion d'emprise permet de limiter et très souvent d'éviter toute expropriation. Elle permet de regrouper des exploitations de part et d'autre de l'ouvrage, de les restructurer et de les étoffer, permet de contribuer au développement local en attribuant des terres aux collectivités pour la réalisation de leurs projets et permet accessoirement de contenir les risques de spéculation foncière.

#### **M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Merci M. POULIGNY.

C'est exact que dans les ouvrages que nous avons connus dans la région, autoroutiers, vous l'avez signalé, ce mécanisme de réserve foncière a permis que les choses se passent sans trop de difficultés, et pour le cas qui nous concerne, on peut trouver que la date de réalisation est éloignée mais l'avantage est de pouvoir se préparer à l'avance.

Nous allons maintenant passer au débat, pendant une demi-heure avec les personnes qui viennent d'intervenir. Je vous demande simplement de vous présenter et si possible d'être brefs et précis. Tout n'a pas été dit, je pense que vous avez des questions à poser ou des réflexions à faire sur ce problème de TGV dans le territoire agricole de notre région.

**Mme BINAR-LAFAYE \* :**

Je représente une société d'études et j'aurai besoin d'avoir des informations sur l'emprise des gares de TGV, sur la superficie qui va être nécessaire pour réaliser l'ensemble, bâtiments, etc. d'une nouvelle gare TGV.

**M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :**

La question que vous posez se rapporte à l'hypothèse de réalisation de gares nouvelles sur Agen ou sur Montauban. Répondre précisément à la question est aujourd'hui difficile. On peut évoquer un chiffre qui est très approximatif parce que les cas d'espèces peuvent être très différents. Il faut d'abord analyser les besoins réels en matière de trafic, le fait que la gare se retrouvera isolée ou peut-être en connexion avec le réseau existant, il y a un certain nombre de cas de figures qui donnent des réponses différentes. On peut évoquer sans doute une emprise minimale pour la gare, les installations ferroviaires, les parkings qui est de l'ordre d'une dizaine d'hectares. C'est un chiffre qui est assez variable.

Je profite de cette occasion, ayant présenté tout à l'heure très rapidement le projet, mais par rapport à l'interrogation de M. Philippe de VERGNETTE, sur l'intérêt qu'il peut représenter et notamment l'intérêt que l'on a à créer une nouvelle infrastructure pour gagner du temps, en rappelant que dans le dossier du maître d'ouvrage figurent un certain nombre d'éléments qui sont les impacts attendus en termes de gains de voyageurs grandes lignes estimés à environ 3 millions de voyageurs supplémentaires par an, dont une partie reportée des modes concurrents que sont l'avion et la route ce qui montre qu'il y a une utilité du projet par rapport à la satisfaction de la demande de transport des voyageurs qui vont trouver un mode qui correspond mieux à leurs attentes que celui qu'ils utilisent aujourd'hui.

Un second élément lié au projet qui est de libérer de la capacité sur la ligne actuelle pour que puissent s'y développer les services de transports express régionaux de voyageurs qui sont sous la maîtrise des Conseils Régionaux et qui sont une volonté de ces Conseils Régionaux pour maîtriser les transports dans le sens du développement durable et accroître la part de développement des transports ferroviaires collectifs. Et également cette libération de capacité sur la ligne permettra de donner des conditions favorables au développement du fret ferroviaire qui est également un thème qui intéresse toutes les activités économiques qui sont présentes aux abords de la ligne.

**M. Kim REGNIER, Directeur régional, RFF :**

Pour compléter la réponse de Jean-Jacques FAUCHER, sur les gares, nous ne sommes pas seuls maîtres d'ouvrage. Nous, RFF, assurons la maîtrise d'ouvrage des installations ferroviaires, mais la SNCF a aussi sa part d'installations ferroviaires en gare et tout ce qui est parkings et accès, dans le cas d'une gare nouvelle est sous la responsabilité des collectivités locales.

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Merci.

M de VERGNETTE vous avez la parole.

**M. Philippe de VERNETTE, Président Chambre d'agriculture de Tarn et Garonne :**

Devant le manque de questions, je vais en poser une à la SNCF. Vous nous parlez de fret ferroviaire, mais il faudrait qu'il marche correctement. On se rend compte que plus personne n'utilise le fret ferroviaire parce que c'est beaucoup trop compliqué, beaucoup trop contraignant et les gens préfèrent le transport par route. Croyez-vous que parce qu'il y aura une nouvelle voie ferrée, nous allons nous ruiner sur le fret ferroviaire s'il conserve son état de fonctionnement actuel ?

**M. Kim REGNIER, Directeur régional, RFF :**

M Stéphane COUPET \* qui est de la Direction de la Stratégie Régionale de la SNCF de Midi-Pyrénées va vous répondre.

**M. Stéphane COUPET, Direction de la Stratégie Régionale de la SNCF de Midi-Pyrénées :**

Il ne faut rien exagérer quant à l'état du fret ferroviaire. Actuellement, ce n'est pas un secret, la SNCF était dans une situation financière très délicate sur le plan du fret ferroviaire et a été amenée à revoir un certain nombre de politiques.

Globalement aujourd'hui, on transporte à quelques pour-cent près le même volume que l'année dernière ou l'année précédente. Il y a eu un regain d'intérêt pour le fret ferroviaire il y a quelques années qui malheureusement est un peu retombé. Aujourd'hui, un certain nombre de solutions techniques sont non seulement étudiées mais déjà en cours d'expérimentation, je pense aux services qui existent entre Lyon et Turin pour ce qu'on appelle la route roulante, le fait de mettre des camions sur des trains à plancher surbaissés. Il y a d'autres solutions techniques, il y aura vraisemblablement encore des investissements à réaliser et notamment par les collectivités en matière de plates formes d'échanges pour faire passer plus facilement le fret de la route au rail puisque le rail ne peut aller partout.

L'intérêt de la réflexion à horizon de 15 à 20 ans est le fait qu'il faut que parallèlement les coûts se rééquilibrent. Qu'est-ce qui explique aujourd'hui la part de marché limitée du fret ferroviaire, c'est un déséquilibre en termes d'avantages. Le fret ferroviaire assume la totalité de ses coûts, à l'exception de quelques aides d'État ou Européennes, alors que les utilisateurs de la route ne paient pas la totalité des coûts puisque les infrastructures ont été réalisées sur finances publiques, sont entretenues sur finances publiques et les nuisances environnementales créées par la route ne sont pas prises en compte par ses utilisateurs. Sur l'aspect social, il y a une distorsion très forte aujourd'hui entre un conducteur de train et de manière générale les agents du système ferroviaire et les conducteurs routiers. Tant qu'il n'y aura pas de rééquilibrage aux plans National et International, vous savez que des réflexions sont en cours au sujet de la fameuse vignette entre autres, c'est un premier pas, je crois que toutes les solutions techniques sont bonnes à prendre mais elles ne seront sans doute pas suffisantes pour assister à un rééquilibrage.

Donc solutions techniques oui, fiabilisation oui, des actions lourdes sont en cours à la SNCF aujourd'hui, et parallèlement, il faut attendre, à cet horizon d'une dizaine d'années, des progrès sensibles en matière de rééquilibrage économique rail route.

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Merci de ces renseignements. Pouvons-nous revenir au débat qui est le problème de l'emprise sur le territoire agricole, et l'enjeu foncier ?

**M. Tony CANDO :**

J'habite en ville, à côté de chez moi c'est la campagne, des personnes ont des terrains agricoles à vendre. Une personne possède un terrain agricole de 1 ha et a la chance de pouvoir vendre un terrain de 2 000 m<sup>2</sup> constructibles, mais comme c'est en ZAC, elle ne peut pas le vendre. On lui propose cette terre à 8 € l'hectare et elle a trouvé un acheteur à 35 €. Peut-être la terre a-t-elle moins de valeur en pleine campagne mais pour un agriculteur qui habite en milieu rural la terre a beaucoup plus de valeur. J'ai vu un reportage cet été qui disait que les agriculteurs étaient bien contents de vendre leurs terres, je pense qu'ils sont contents de la vendre mais pas à n'importe quel prix. Entre 8 et 35 €, la marge est importante et elle devrait servir à une action utile.

Ma conclusion est : Agriculteurs, ne vous laissez pas faire !

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Merci. Vous posez donc le problème du prix du foncier et de la valeur relative selon les usages. Est-ce que, au niveau des Chambres d'Agriculture votre travail n'est pas de défendre le propriétaire foncier et le bien agricole ?

**M. Tony CANTO :**

Excusez-moi, ce n'est pas 8 € l'hectare mais 8 € le m<sup>2</sup>.

**M. Jean-Claude SABIN, Membre de la CPDP :**

Nous avons compris.

S'il n'y a plus de questions sur ce thème, je vais passer la parole et la présidence de la prochaine table ronde à M. SABLAYROLLES.

**Table ronde n°2 :  
Les acquisitions et  
réserves foncières**

**M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :**

Donc, avec moi à cette table ronde, le Professeur BOUYSSOU, M. GUINET représentant M. CROCHERIE, Directeur Régional de l'Équipement et M. Lionel MENY, Responsable des actions foncières de RFF.

Nous sommes autour de cette table ronde avec un titre général : les acquisitions, les réserves foncières. C'est le cœur, au niveau étymologique, de la soirée. Nous sommes plus dans la connaissance que dans le débat, encore que ces points peuvent susciter des questions. En principe, c'est comment cela marche, comment cela se fait, comment les acquisitions sont gérées et vu sous l'angle plus général, comment le projet se construit progressivement à partir du débat public jusqu'à sa mise en œuvre, sa réalisation qui sera postérieure à l'enquête publique dont on a déjà parlé et dont on va de nouveau parler maintenant. Et surtout, comment, vous, citoyens pouvez participer aux décisions et être informés des avancées progressives du projet.

Le Professeur BOUYSSOU pourrait dans un premier temps parler de la mécanique de l'expropriation et de l'aspect valeur immobilière valeur foncière, M. Jean-François GUINET de la Direction Régionale de l'Équipement pourrait revenir plus complètement sur cet itinéraire d'un projet entre un débat public et sa réalisation et M. Lionel MENY, qui représente le maître d'ouvrage et qui est responsable des actions foncières de RFF, pourrait témoigner des modalités d'acquisition qui sont effectivement mises en œuvre ou qui ont été mises en œuvre déjà par le passé.

Je cède la parole à M. BOUYSSOU.

**M. Fernand BOUYSSOU, Avocat, Professeur à Toulouse :**

Merci M. le Président.

L'expropriation, c'est l'appropriation forcée des terrains nécessaires dans un but d'utilité publique. Mais cette appropriation forcée peut être aussi une appropriation volontaire parce qu'il faut savoir que, toutes expropriations confondues, et cela depuis plus de 20 ans, il y a à peu près neuf accords amiables pour une expropriation qui va devant le juge en vue de la fixation des indemnités.

Reste que le maître de l'ouvrage est, lui, obligé de se placer dans le cas de figure le plus difficile, c'est-à-dire celui où il n'obtiendrait pas les accords amiables, et d'ailleurs la loi lui impose de démontrer, par avance, ce but d'utilité publique qui sera caractérisé un jour en fin de procédure par un décret en Conseil d'État, s'agissant de grands ouvrages linéaires. C'est une procédure assez complexe qui comporte des dossiers volumineux et qui comprend deux phases en plus de ce qui précède, c'est-à-dire la phase des études ou, depuis la loi BARNIER, la phase de débat public dans laquelle nous nous situons aujourd'hui mais qui est en quelque sorte une phase amont, avant même que le projet ait été décidé. Il y a deux phases, une phase administrative et une phase judiciaire.

La phase administrative comporte l'établissement de dossiers complexes avec toute une série de paramètres économiques, sociaux et surtout environnementaux. Les études d'impact sur l'environnement coûtent extrêmement cher au maître de l'ouvrage et ce dossier soumis à l'enquête publique est en quelque sorte un plaidoyer pour l'utilité publique. Ce plaidoyer pour l'utilité publique, constaté par des dossiers volumineux, donne lieu à une enquête publique dans toutes les mairies, avec des enquêtes publiques indépendantes, les commissaires enquêteurs étant désignés par les présidents des tribunaux administratifs du lieu de situation de l'ouvrage. In fine, ces commissaires enquêteurs donnent un certain avis et pour finir,

l'autorité administrative, quand ce sont des petites expropriations, le Préfet, quand ce sont de très grands ouvrages, lignes TGV ou autoroutes, un décret en Conseil d'État et ceci boucle la phase administrative.

Étant juriste, et plus précisément avocat, un mot des recours. Il est possible d'attaquer la Déclaration d'Utilité Publique devant la juridiction administrative. Quand on attaque une Déclaration d'Utilité Publique prise par décret, on ne va pas au tribunal administratif de Toulouse ou de Bordeaux, on va directement devant le Conseil d'État.

Quelles sont les chances de succès ? Pratiquement zéro. Pourquoi ? Parce que des spécialistes ont établi les dossiers et on ne lance pas comme cela une Déclaration d'Utilité Publique et à dépenser l'argent public pour quelque chose qui serait par avance destiné à ne servir à rien. Donc les dossiers sont des plaidoyers pour l'utilité publique et il est très rare, en réalité, que l'autorité administrative recule et lorsque les dossiers ont bien été montés, l'utilité publique est systématiquement retenue et le Conseil d'État écarte, si ce n'est une fois pour une autoroute trans-Chablaisienne en Savoie, mais on parle de ce cas car il y en a deux par siècle. Il faut être concret et garder son argent pour la phase ultérieure, la phase judiciaire, c'est-à-dire celle qui tend à l'indemnisation par l'autorité administrative, le maître de l'ouvrage, du préjudice causé aux différents expropriés.

Parce que la grande idée du droit français – c'est pareil en matière de contrat – c'est qu'il y a une primauté de l'intérêt général qui fait qu'il y a des gens qui sont sacrifiés sur l'autel de l'intérêt général, mais la contrepartie légitime et l'équilibre démocratique, c'est qu'à ce sacrifice sur l'autel de l'intérêt général doit correspondre, comme le disait la déclaration des droits de l'homme dès 1789, la juste et préalable indemnité, fixée par un juge judiciaire, un juge du tribunal de grande instance dont on dit que c'est un juge spécialisé. Oui, c'est un juge spécialisé, mais à Montauban, par exemple, il a trois affaires par an, c'est-à-dire qu'il n'est pas payé pour ne faire que cela, c'est un juge du tribunal de grande instance qui fait toute une série d'autres choses et qui, parmi ses attributions multiples, a un rôle d'indemnisation.

Mais en écoutant le représentant de la SAFER, et le Directeur de l'Agriculture, je pensais à une chose très simple, c'est qu'il y a des cas où il n'y a pas d'indemnisation individuelle mais simplement une indemnisation collective. C'est l'éventualité d'incorporation de l'emprise à une opération de remembrement rural généralisé. Dans ce cas-là, bien sûr il va y avoir au niveau de la commission communale d'aménagement foncier la détermination d'une série de travaux et on l'a dit, cet organisme collectif va vendre l'emprise de sorte que dans notre cas particulier, RFF va payer quelque chose, la valeur de l'emprise, des frais de raccordement, des frais de rétablissement de voirie, mais individuellement l'agriculteur ou plus largement le propriétaire ne verra rien rentrer dans sa propre escarcelle. C'est au niveau du rétablissement d'exploitation, au niveau de l'amélioration des structures agricoles qu'il va y avoir individuellement une sorte de projection de cette indemnisation collective par le maître de l'ouvrage. Mais individuellement l'agriculteur ou le propriétaire n'y peuvent rien et c'est pourquoi d'ailleurs, dans le cas de l'autoroute A20, sur le tracé Cahors-Montauban, il me semble que les commissions communales, si l'on en avait constitué, avaient choisi de ne pas avoir une incorporation de l'emprise à l'opération de remembrement parce que, individuellement, chacun voulait obtenir le cas échéant une indemnisation.

Plaçons-nous dans ce cas, indemnisation individuelle, plus exactement réparation d'un préjudice. Quel préjudice répare-t-on et selon quels critères ? Je vous disais d'abord et il ne faut jamais le perdre de vue, 9 accords amiables sur 10. Mais qui dit 9 accords amiables sur 10 préfigure déjà le mode de fixation de l'indemnité pour le dixième, le récalcitrant, celui qui ne s'accommode pas de ce qui a été donné aux autres.

Il faut dire qu'en matière agricole, les Chambres d'Agriculture, il y a été fait allusion tout à l'heure, établissent des conventions d'indemnisation et essaient de déterminer une sorte de

forfait d'indemnisation, tant pour l'irrigation perdue, tant pour tel type de terrain, etc. et l'expérience que j'en ai, quoique j'aie davantage l'expérience de l'expropriation en milieu urbain, mais les quelques opérations qu'il m'a été donné de voir en milieu rural profond, c'est que ces conventions établies par les Chambres d'Agriculture sont rarement désavantageuses. Parce que le lobby agricole reste puissant et que face à un maître d'ouvrage donné, la discussion aboutit à des paramètres, à des principes d'indemnisation qui, me semble-t-il le plus souvent, ne sont pas désavantageux.

Reste qu'il peut y avoir des préjudices particuliers, par exemple des exploitations à très haute valeur de productivité, des vergers dans ce secteur, surtout lorsqu'on est sur des productions très spécialisées de sorte qu'un exploitant qui aura une comptabilité agricole extrêmement poussée qui pourra faire une comptabilité analytique, a peut-être intérêt, dans ce cas de figure, à ne pas rester dans le barème de l'indemnisation collective tel qu'il a été déterminé par l'accord du maître d'ouvrage et la Chambre d'Agriculture. Allons devant le juge puisque je me place dans ce cas de figure. Que fait le juge ? Il est prisonnier de toute une série de paramètres qui figurent dans le code de l'expropriation. Il doit indemniser un préjudice, il ne fixe pas un véritable prix, et par voie de conséquence, il va raisonner principalement par comparaison. Si je viens à la suite de dix propriétés semblables à la mienne avec les mêmes cultures, la même géologie, la même pédologie, il va de soi que si on a donné 10 au neuf autres, moi qui suis le dixième, il ne faut pas que je rêve, le juge considèrera qu'il est équitable de me donner ce qui a été donné aux neuf autres. Un deuxième élément d'appréciation de la comparaison, ce sera extrêmement important pour les personnes qui seront dans l'emprise et qui auront des mutations ou des successions, c'est qu'il existe dans le code de l'expropriation un article selon lequel, lorsqu'il y a eu une évaluation fiscale définitive consécutive à une mutation effectivement réalisée, la valeur fiscale déclarée s'impose le cas échéant au juge de l'expropriation. Ce n'est pas le moment de diminuer les valeurs, ou si on les diminue et si on économise les impôts, on pourrait le retrouver sous forme de manque à indemniser.

L'indemnisation peut être pour le propriétaire et pour le fermier. Pour le propriétaire qui a un fermier, tant pis pour lui parce que cela entraîne sur son indemnisation principale un très fort abattement qui est de l'ordre de 20 % selon la pratique courante mais qui, en présence de cultures spécialisées pourrait être de 30 voire de 40 %. C'est-à-dire que mon terrain, moi propriétaire qui vous le donne en fermage, il vaudrait 100 s'il était libre de tout fermage, il ne vaudra que 70 ou 80 si je suis en présence d'un fermier.

Le fermier de son côté a droit à une indemnisation, et c'est d'ailleurs pour cela que la part du propriétaire est abaissée. Il a droit à une indemnisation selon toute une série de paramètres compliqués et qui tient compte soit de la convention établie par la Chambre d'Agriculture que les juges suivent couramment, soit si tel exproprié peut démontrer l'existence d'un préjudice singulier qui sort des limites de l'épuration telles qu'elles ont été fixées par le protocole conclu entre l'expropriant et la Chambre d'Agriculture, il pourra obtenir davantage.

Là, je dirais que l'indemnisation de l'exploitant agricole, c'est une affaire d'expertise, et je vais taquiner le milieu agricole. J'ai vu qu'il avait suffisamment de défenseurs et d'un bon calibre pour me permettre un peu d'ironie, c'est que, en matière de préjudice agricole, quand on voit une propriété dont on dit qu'elle vaut 4 millions de Francs, supposons par hypothèse et qu'on en prend 25 %, on dit que le préjudice causé par ces 25 % d'emprise fait 5 millions. Parce que les experts sont très forts pour démontrer, à travers les comptabilités, à travers toute une série, j'ai plaidé ici même à Montauban une très belle affaire d'expropriation où il était question de vergers et où par l'évolution, l'âge, la consistance du verger on a obtenu des sommes que, bien entendu l'exproprié n'a pas trouvées satisfaisantes puisqu'il demandait le double de ce que nous avons obtenu, mais enfin, on a obtenu le double de ce qui lui était offert, ce qui n'était pas tout à fait mal me semble-t-il. Voilà les très grandes lignes, j'ai passé



mon temps de parole, donc j'arrête et je répondrais le cas échéant, si je peux, à des questions.

**M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :**

Merci Professeur. Nous abordons maintenant avec M. GUINET le déroulement de cette phase qui va entre le débat public et la mise en œuvre du projet, si tant est que le projet soit décidé.

**M. Jean-François GUINET, Responsable du service Transport-Déplacement DRE :**

Nous allons voir, dans la présente intervention, comment sont pris en compte les enjeux fonciers et urbanistiques tout au long du projet développé par le maître d'ouvrage. Je reviendrais sur ce que vous a présenté Jean-Jacques FAUCHER en début de soirée. C'est issu d'une instruction du Ministère des Transports de 2000 qui rappelle le phasage des diverses portions d'études avant les travaux.

On commence par les pré-études fonctionnelles débat public, c'est la phase dans laquelle nous sommes en ce moment. A l'issue du débat public, il y aura une phase d'études préliminaires dont on abordera, au cours de l'exposé, les aspects de "porter à connaissance" de l'État, l'association de l'État au SCOT (ex-schémas directeurs), et à l'issue de ces études préliminaires, on a un périmètre d'étude de 1000 m pris par le Ministre.

Au niveau de la phase d'étude d'avant-projet sommaire, on parlera de mise à jour de plans d'occupation des sols, de PLU, de sursis à statuer et on sait qu'on aboutit à un fuseau de 500 m pris par le Ministre.

A l'issue de cela, un élément majeur, l'enquête publique, où l'on parlera de mise en compatibilité de documents d'urbanisme et enfin, la phase d'avant-projet détaillé, on est juste avant les travaux, on parlera d'emplacement réservé dans les documents d'urbanisme.

J'en viens à la première phase, dans laquelle on est en ce moment, pré-étude fonctionnelle et débat public. Il n'y a pas de restrictions particulières en terme d'usage des sols, il y a seulement des tracés possibles à l'intérieur d'une bande de 10 Km de large, pas d'obligation de prise en compte dans les documents d'urbanisme. A l'issue de cette phase débat public, une décision du Ministre sera prise dans les trois mois qui suivent la transmission du rapport par la Commission Particulière et le bilan par la Commission Nationale de Débat Public.

Le maître d'ouvrage entame ses études préliminaires, on voit apparaître le "porter à connaissance" de l'État qui concerne principalement les SCOT. Je rappelle que, suite à la loi SRU (Solidarité et Renouvellement Urbain) de 2000, les anciens schémas directeurs ont été remplacés par des SCOT qui sont des outils de planification à large échelle, de l'ordre de plusieurs communes à plusieurs dizaines de communes, qui a pour objet de définir une stratégie globale d'aménagement des territoires et qui prend en compte les diverses politiques, que ce soit de l'habitat, des infrastructures, des transports, des implantations commerciales, de la protection de l'environnement, etc. Le "porter à connaissance" de l'État est obligatoire, notamment deux types d'informations, des dispositions particulières d'ordre juridique, par exemple les servitudes d'utilité publique, projets d'intérêt général et autre type d'informations, ce sont les informations utiles, c'est-à-dire au travers des études dont dispose l'État, et c'est à ce moment-là que l'État exprime ses enjeux de territoire. A l'issue de cette phase d'études préliminaires intervient la décision du Ministre du choix de périmètre d'étude de 1 000 m de large, décision dont la validité est de 10 ans.

L'emprise du projet est de plus en plus resserrée, puis arrivent les études d'avant-projet sommaire. Dans un premier temps, la mise à jour des documents d'urbanisme à l'échelle plan d'occupation des sols (POS) ou plans locaux d'urbanisme (PLU) pour intégrer le périmètre d'étude. Le PLU a remplacé le POS depuis la loi SRU de 2000 et exprime le projet de politique global d'aménagement et de renouvellement qui intéresse le territoire d'une commune en principe ou de plusieurs communes et définit le droit des sols. C'est là où l'on voit apparaître le zonage, zone urbaine, zone à urbaniser, etc.

Dans cette phase d'étude d'avant-projet sommaire, il est possible de prendre un sursis à statuer en fonction de l'état du projet et de son avancement. Ce sursis à statuer implique qu'on ne délivre pas de permis de construire, de lotir, etc. et il est valable deux ans. A l'issue de cette phase d'étude d'avant-projet sommaire intervient la décision du Ministre d'un fuseau de 500 m de large et arrive la phase d'enquête publique.

C'est un processus qui est similaire à celui que je viens de développer pour l'avant-projet sommaire. Un élément important de cette enquête publique, c'est qu'il y a préparation du dossier de mise en compatibilité des documents d'urbanisme et elle porte mise en compatibilité de ces documents. A l'issue de cette enquête publique, une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) est prise puis arrive une phase encore beaucoup plus détaillée, l'avant-projet détaillé. On est presque aux études d'exécution et comme je vous l'ai dit, il y a tout un travail de mise en conformité des documents d'urbanisme suite à la DUP qui peut conduire à modifier les règlements des documents, les zonages et il y a une possibilité d'inscription d'emplacements réservés dans les documents d'urbanisme, qui entraîne une interdiction de construire. En contrepartie, il y a possibilité pour le propriétaire de mettre à tout moment le maître d'ouvrage en demeure d'acquiescer.

Ce tableau synoptique représente un peu la synthèse de ce que j'ai pu dire au cours de l'intervention, vous voyez apparaître les phases entre le débat public où nous sommes actuellement et les phases travaux qui sont après l'avant-projet détaillé donc les quatre principales phases qui sont détaillées au travers de l'emprise du projet qui se resserre. Actuellement nous sommes sur un ensemble de tracés possibles à l'intérieur d'une bande de 10 Km, puis sur un périmètre d'étude de 1 000 m dans les études préliminaires, dans les études d'avant-projet sommaire, c'est la décision de fuseau de 500 m et au niveau avant-projet détaillé, études d'exécution, on en est aux acquisitions foncières.

Au niveau des outils et procédures, on a parlé de "porter à connaissance" de l'État qui peut jouer dès les études préliminaires, l'élaboration de documents d'urbanisme et au fur et à mesure que se déroule le projet, mise à jour des divers documents, notamment PLU et possibilité de sursis à statuer. Au niveau de la DUP, mise en compatibilité des documents et au niveau de l'avant-projet détaillé, la possibilité d'emplacements réservés.

En conclusion, les lois de décentralisation de 1982 ont transféré un certain nombre de compétences réglementaires aux collectivités en urbanisme, l'État continue à jouer plusieurs rôles, on en recense quatre : il est garant de la loi, garant des enjeux d'aménagement du territoire, il est partenaire des réflexions et politiques locales, et il est expert.

On a vu ce dernier rôle au travers du "porter à connaissance" de l'État ou à l'association de l'État à l'élaboration des SCOT, PLU, etc. Les collectivités élaborent les documents d'urbanisme, définissent les modalités de concertation en respect de la loi SRU de 2000 et délivrent les actes de construire. Enfin, l'État n'a aucune vocation à se substituer au maître d'ouvrage, dont le rôle incombe pleinement à RFF.

J'ai voulu montrer l'aspect progressif des contraintes qui pèsent au fur et à mesure de la progression des études dans le projet de LGV. Je vous remercie de votre attention.

---

**M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :**

Merci M. GUINET.

Nous avons maintenant un dernier point de vue sur les modalités d'acquisition, c'est le maître d'ouvrage lui-même qui nous dit comment il fait ou comment il va faire.

**M. Lionel MENY, Responsable Actions foncières RFF :**

Merci et bonsoir à tous.

Mon intervention a pour but de présenter les conditions dans lesquelles se déroulent habituellement les acquisitions foncières nécessaires à l'aménagement d'une ligne ferroviaire, indépendamment de savoir quelle sera la décision prise à l'issue du débat public concernant la ligne Bordeaux-Toulouse.

Les acquisitions qui sont conduites dans le cadre d'un projet déclaré d'utilité publique suscitent des inquiétudes qui, pour beaucoup, se concentrent autour de la procédure d'expropriation et plus particulièrement de sa phase judiciaire. Ce qu'on peut dire d'emblée, comme l'a souligné Maître BOUYSSOU, c'est qu'une très faible minorité des acquisitions seulement donnent lieu à une expropriation par voie judiciaire.

Tout d'abord, à quel moment les acquisitions foncières sont-elles réalisées ? Pour la plupart, elles commencent avec la fin de l'avant-projet détaillé. Deux éléments peuvent expliquer ce délai relativement long. Tout d'abord jusqu'à l'achèvement de l'avant-projet détaillé, le tracé peut encore varier ponctuellement, il vaut mieux éviter des acquisitions qui s'avèreraient inutiles et d'autre part, le portage financier et la gestion temporaire du terrain qui n'aurait pas d'usage immédiat sont de nature à renchérir le coût global du projet pour les finances publiques. Cela ne signifie pas que rien ne se passe jusqu'à l'avant-projet détaillé du point de vue de l'action foncière. Les études préliminaires et les études d'avant-projet sommaire vont prendre en compte les questions foncières pour affiner les options de passage, puis un premier temps fort sera l'enquête publique.

Même si pendant les études préliminaires et les études d'avant-projet sommaire, on va avoir une concertation avec le public, des consultations de l'État et autres personnes associées, l'enquête publique est un temps où chacun va prendre connaissance du tracé qui sera désormais mieux formalisé et éventuellement pouvoir faire connaître à la commission d'enquête sa position avant que l'utilité publique du projet soit validée.

Ensuite, l'intervention de la Déclaration d'Utilité Publique va fixer le tracé dans ses grandes options et va contraindre ses éventuelles adaptations à s'inscrire dans un faisceau de 500 m de large. Cette DUP peut aussi prendre en compte des modifications qui auraient été recommandées par la commission d'enquête.

On a vu que le principe était de réaliser les acquisitions foncières une fois que le tracé était bien arrêté, mais y a-t-il des exceptions ? Il peut en effet en exister de deux sortes, des acquisitions anticipées, principalement à compter de la DUP. C'est tout d'abord la possibilité de constituer des réserves foncières destinées à faciliter la mise en œuvre ultérieure du projet, ce qui suppose que les partenaires du projet en décident et mettent en place un financement spécifique, l'objectif étant de constituer des réserves qui pourront servir à réaliser des compensations en nature au profit des propriétaires dont les biens se trouveront sous l'emprise de la ligne ferroviaire. A titre d'exemple, pour la LGV Est Européenne, le tracé retenu touchait le vignoble Champenois malgré un important travail sur le tracé qui avait été fait préalablement, donc peu après la DUP. Une réserve foncière de 18 ha de vigne

Champenoise a pu être constituée à l'occasion d'une vente plus importante et avec l'intervention de la SAFER de Champagne-Ardennes. C'était une réserve importante puisque 90 % des viticulteurs concernés par l'emprise ont choisi la compensation en nature.

Un deuxième type d'acquisition anticipée, plus ponctuelle, provient des emplacements réservés qui sont inscrits dans les documents d'urbanisme au moment de la DUP. On l'a vu, l'emplacement réservé empêche la construction des sols concernés mais il a pour contrepartie la possibilité qui est donnée aux propriétaires de mettre en demeure le maître d'ouvrage d'acquiescer ses biens. Il faut souligner que cette possibilité donnée aux propriétaires est assez peu utilisée.

Outre la constitution éventuelle de réserves foncières, la période comprise entre la DUP et l'approbation de l'avant-projet détaillé est employée à des préparatifs qui sont importants pour l'action foncière. Selon la configuration de la ligne, entre 7 et 10 ha par Km de ligne sont nécessaires pour l'infrastructure elle-même et pour le rétablissement des circulations de part et d'autre de la ligne. Il est également nécessaire de disposer de surfaces importantes de manière temporaire, notamment pour des dépôts de terre et ces surfaces seront ensuite restituées à l'agriculture. Le maître d'ouvrage doit remédier à ce prélèvement et à l'effet de coupure dû au passage de la ligne notamment au travers d'opérations d'aménagement foncier. Des pré-études d'aménagement foncier démarrent dès la DUP, parfois avant. Les études et les opérations qui s'en suivent sont financées par RFF mais sont placées sous la maîtrise d'ouvrage des départements et sous la responsabilité de Commissions Communales d'Aménagement Foncier, qui sont indépendantes de RFF et qui décideront de l'opportunité et de l'ampleur des opérations à mener.

Deuxième élément de préparatif important, des protocoles qui sont négociés. Ils portent successivement sur l'indemnisation des opérations de topographie et de sondages, sur l'indemnisation des occupations temporaires et la remise en état des terrains, enfin sur l'indemnisation des acquisitions elles-mêmes et de l'ensemble des coûts que ces acquisitions vont induire pour les propriétaires et les exploitants.

En parallèle à l'élaboration de ces accords, des conventions sont établies avec les SAFER afin de constituer des réserves foncières qui vont permettre des compensations en nature de terres agricoles.

Par ailleurs, les études du tracé s'affinent pour minimiser l'impact sur les riverains, une attention particulière est apportée à la protection des habitations, contre le bruit et s'il n'est pas possible d'assurer une protection efficace d'une habitation, son acquisition peut être étudiée.

Après l'achèvement de l'avant-projet détaillé, les acquisitions d'ensemble peuvent démarrer. C'est à ce moment-là qu'il est en effet possible de mener les enquêtes parcellaires qui vont déterminer avec précision les emprises qui sont nécessaires au projet, les parcelles concernées et leurs propriétaires. A la suite de ces enquêtes parcellaires, RFF va entrer dans une phase de négociation avec les propriétaires pour aboutir à des cessions dans un cadre amiable. A l'occasion de réunions publiques sur le projet, les opérateurs fonciers de RFF sont associés pour expliquer les objectifs et l'organisation qui sera mise en place. Ensuite, des rencontres individuelles permettent d'aborder les négociations proprement dites en vue de la libération des emprises. Cette période de négociation individuelle peut s'étaler sur environ 18 mois et permet généralement d'aboutir à un accord. Dans plus de 95 % les cessions sont conclues à l'amiable et dans ces cas-là, les actes de ventes sont établis par les notaires désignés par les vendeurs.

Je mentionne le cas particulier où l'emprise de l'ouvrage est incluse dans le périmètre de remembrement. Dans ce cas, RFF ne deviendra propriétaire de l'emprise qu'en fin de remembrement et les travaux vont souvent être réalisés avant le transfert de propriété avec une autorisation de pénétrer sur les terrains par anticipation.

Question importante : sur quelles bases les propositions d'indemnité reposent-elles ? Il faut distinguer deux sortes d'indemnités, à titre principal, c'est la valeur immobilière des biens qui est indemnisée. Les propositions du maître d'ouvrage sont établies en s'appuyant sur les estimations des services fiscaux. Ces estimations vont reposer sur les données du marché immobilier local dont les services d'évaluation ont une connaissance exhaustive à travers le fichier des transactions immobilières.

Il faut noter qu'en matière forestière, la méthode d'estimation est différente, la comparaison est d'application plus difficile et c'est plutôt par une observation directe de la valeur technique d'une forêt qu'on va établir les estimations.

Outre la valeur immobilière lorsque l'acquisition intervient dans le cadre d'une DUP, il y a des indemnités complémentaires, principalement l'indemnité dite de emploi qui est censée représenter les dépenses qui vont s'imposer pour remplacer le bien exproprié. Toutes les charges qui découlent directement du projet doivent être prises en compte, il peut donc y avoir d'autres indemnités spécifiques, par exemple pour un déménagement ou pour un rétablissement de clôture, etc. Bien sûr, il est fait application des différents protocoles indemnitaires qu'on a déjà évoqués.

Dans moins de 5 % des cas, il subsiste un désaccord, quelles solutions ?

Si le désaccord porte sur le montant des indemnités, cas le plus fréquent, il pourra être demandé au juge de l'expropriation de fixer ce montant. Je rappelle que le juge se prononce après un transport sur les lieux et un débat contradictoire. Lors de ce débat, les services fiscaux vont faire connaître leurs conclusions et il est à noter que depuis la récente réforme du code de l'expropriation, le juge peut plus facilement, en complément de l'expertise des services fiscaux, s'appuyer sur d'autres sources d'expertise.

Si le désaccord porte sur le transfert de propriété, celui-ci pourra être prononcé par voie judiciaire. Ce mode de transfert n'est pas privilégié, mais dans les cas qui ne sont pas résolus par voie amiable, RFF va être amené à demander au Préfet sur la base de l'enquête parcellaire, un arrêté de cessibilité des biens qui restent à maîtriser. L'arrêté sera transmis par le Préfet au juge de l'expropriation qui seul a pouvoir pour prononcer le transfert de propriété par voie d'ordonnance d'expropriation. Pour information, dans le cas de la LGV Est Européenne, à peine plus de 1 % des acquisitions ont nécessité le recours à une procédure complète d'expropriation.

En résumé et en guise de conclusion, les acquisitions foncières pour une ligne ferroviaire nouvelle sont réalisées selon des règles qui sont propres aux projets d'utilité publique, ce qui suppose la maîtrise des terrains nécessaires au projet, mais dans le respect du principe de juste et préalable indemnité. De plus, cela n'empêche en rien de privilégier autant que possible la négociation et la compensation.

J'en termine en vous remerciant de votre attention.

#### **M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :**

Si vous me permettez une petite précision, tous les exposés qui sont présentés ce soir, avec l'autorisation de leurs auteurs, figureront sur le site Internet du débat.

---

**M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :**

Je voudrais dire aussi que la parole peut être également transmise par des petits papiers, puisque les questions écrites sont possibles. Les hôtessees sont en charge de recueillir vos papiers, et de nous les transmettre, pour que nous puissions apporter réponses. Donc maintenant, la parole est à la salle.

**Mme BINAR-LAFAYE :**

Je voulais apporter un petit complément par rapport à l'intervention de la DRE. Aujourd'hui, on n'a pas la possibilité sur les schémas et documents SCOT ou PLU de savoir où passe exactement le tracé et on sait que les collectivités qui engagent des procédures actuellement dans l'élaboration de leurs documents d'urbanisme ont des contraintes à suivre malgré tout, et de dire aujourd'hui, est-ce qu'on prend en compte ou pas, est-ce qu'on laisse construire sur un potentiel tracé qui pourrait exister un jour ou l'autre, est-ce qu'on fera des révisions dans un an, dans deux ans, dans cinq ans, ce qui suscite un coût pour la collectivité à un moment donné dans la réflexion ?

Je donne ce cas-là parce qu'on a eu en Aquitaine l'exemple vraiment concret d'une commune qui a fait son PLU, qui est approuvé aujourd'hui et qui a dû suivre une contrainte qui était liée au schéma directeur. RFF voit sûrement très bien de quelle commune je parle, je ne peux pas la citer aujourd'hui mais je pense que dans la réunion qui se fera à Agen, vous aurez son nom. Cela pour dire qu'on a été obligé de suivre les recommandations du SCOT, puisque dans le SCOT de l'Agenais il y avait obligation avec un tracé qui avait été dessiné, sur quelles bases ? On n'en sait rien, alors qu'en Midi-Pyrénées, aucun document d'urbanisme, schéma directeur ou SCOT n'a défini de tracés.

Nous sommes dans deux cas un peu particuliers, et du coup, les collectivités vont avoir ce problème de gérer aujourd'hui un potentiel tracé. Doivent-elles laisser construire sur ces futures zones ou doivent-elles prendre en compte dès à présent des directives globales ? Il est vrai que dans les "porter à connaissance", je suis assez favorable à dire qu'il faudrait que l'information passe d'une manière ou d'une autre pour éviter à ces collectivités d'avoir un jour à gérer des expropriation massives parce que le tracé devra passer là où des constructions ou des activités auront été implantées peu de temps avant.

**M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :**

Cette question peut appeler une réponse à plusieurs voix, M. GUINET pourrait commencer.

**M. Jean-François GUINET, Responsable du service Transport-Déplacement DRE :**

Je vais commencer mais il y a dans la salle des experts, notamment le Directeur de la DDE du Tarn-et-Garonne, je pense qu'ils compléteront.

Ce que vous dites sur le SCOT d'Agen est exact. Une révision du schéma directeur de l'époque de l'agglomération d'Agen avait été approuvée en 1998, ils avaient des objectifs de développement et ont fait large prise en compte de ce projet d'infrastructure qui était pour eux un élément majeur de la réflexion engagée à l'époque. Ils ont retenu un parti d'aménagement, je crois en rive gauche, création de gare nouvelle, mais il se trouve que comme le schéma directeur est vivant, aujourd'hui, au travers de l'établissement public qui est compétent pour le gérer, il reste un document de planification qui est opposable pendant dix ans, jusqu'à sa

prochaine révision. C'est pourquoi dans ce cadre-là, même si cela paraît mettre la charrue avant les bœufs, ce document reste opposable tant que la révision n'est pas faite.

Ceci dit, pour revenir à l'intervention d'aujourd'hui, on est très en amont, au niveau du débat public dont la vocation est d'écouter les contributions des uns et des autres pour que le maître d'ouvrage ait une idée plus précise du tracé à emprunter. Comme indiqué dans les interventions, malheureusement, c'est seulement à l'issue des études préliminaires, quand le Ministre a défini un périmètre d'études de 1 000 m, qu'il y a possibilité d'user d'un sursis à statuer qui permet de bloquer les permis de construire.

La DDE 82 a peut-être des compléments à donner ?

**M. Georges DESCLAUX, Directeur Départemental de l'Équipement du Tarn-et-Garonne :**

La question qui est posée est : que se passe-t-il pour prendre des mesures de précautions avant qu'un dispositif coercitif prévu par les textes, autrement dit la phase d'études préliminaires, donc un premier périmètre d'étude affiché, n'apparaisse ? Effectivement, le SCOT est un document qui s'établit à l'initiative d'un ensemble de collectivités, d'un bassin de vie qui dépasse largement le périmètre des communes, et qui vise à fonder une vision de développement de ce bassin de vie sur le grand avenir. Il est clair que le grand avenir couvre l'éventuelle arrivée de la ligne LGV et d'une gare sur le secteur de Montauban. Que faire pour prendre en considération cette chose-là avant même qu'elle n'ait été définie dans ses périmètres ?

Il s'agit dans ce document de définir l'avenir, donc les développements urbanistiques en particulier. Le réflexe c'est de prévoir du développement urbain au contact des pôles urbains existants parce qu'il est vraisemblable que la ligne LGV ne passera pas à proximité immédiate des pôles urbanisés existants. Le tracé vise a priori à s'éloigner de ces lieux habités pour des raisons que tout le monde peut comprendre. On peut imaginer un développement à long terme avec cette perspective de construction d'une LGV, en développant ces zones urbaines, sans pour autant aller plus loin dans la connaissance du passage de cette ligne.

Il peut aussi y avoir des actions plus volontaristes, on a cité le cas d'Agen. Il y a des collectivités, dans leur ensemble, qui décident d'influencer ou réserver un espace préférentiel pour que le moment venu, un maître d'ouvrage puisse se dire, qu'à cet endroit, les choses ont été un peu préparées pour un passage de fuseau possible. Il y a des collectivités qui orientent avec leurs moyens, la planification, le panel des possibilités qui vont s'offrir au maître d'ouvrage. C'est une autre option que les collectivités peuvent retenir dans leurs compétences propres.

Et après, le dispositif coercitif, par la loi, c'est le périmètre d'études, les 1 000 m qui apparaissent et là arrive un certain nombre de dispositions qui veillent à réduire les constructions dans cette bande pour ne pas altérer la faisabilité du projet et son coût.

**M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :**

M. SABLAYROLLES, je ne voudrais pas interrompre le débat, mais je vous propose de passer à la troisième table ronde et que l'ensemble des questions soient posées à la fois pour la deuxième et la troisième, pour que tous les experts aient pu s'exprimer avant qu'il ne soit trop tard.

**M. Michel SABLAYROLLES, Membre de la CPDP :**

Bien volontiers.



**Table ronde n°3 :  
Les modifications  
des communications**

**M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :**

Nous allons donc aborder, comme l'a dit le Président DEMANGE, la troisième table ronde qui est consacrée aux modifications des communications. Le sujet a été un peu évoqué au début de cette soirée avec les problèmes agricoles, nous allons y revenir avec deux intervenants qui sont à mes côtés.

Le premier est M. Guy-Michel EMPOCIELLO, Conseiller Général, qui va parler d'un point de vue d'une collectivité territoriale qui est le département. Comment le projet LGV et la décentralisation des routes nationales donnent un nouveau rôle au département en matière d'aménagement des voies de communication ? Puis le deuxième intervenant sera M. Jean-François RUIZ, qui est chargé des études environnementales à la Direction Régionale de RFF en Languedoc-Roussillon et qui nous fera une présentation à partir du retour d'expérience de la LGV du contournement de Nîmes et de Montpellier sur l'effet de coupure et la recomposition des circulations.

Je donne d'abord la parole à M. EMPOCIELLO.

**M. Guy-Michel EMPOCIELLO, Conseiller général du Tarn et Garonne :**

Merci.

Je voudrais d'abord faire une remarque d'ordre factuel et dire au Président que chaque fois qu'il vient en Tarn-et-Garonne, précédemment il y a eu un événement. La dernière fois que vous êtes venus, le Conseil Général avait délibéré à l'unanimité pour décider qu'il se prononcerait pour une gare hors agglomération de Montauban, mais en tous cas, quoiqu'il arrive une gare en Tarn-et-Garonne. Il s'est avéré qu'au cours de la réunion, tout le monde s'est calé sur cette position et que nous sommes, dans ce département, tous convenus que nous nous battons d'une seule voix pour obtenir cet équipement.

Le deuxième point est le suivant : hier, dans ce département, nous avons constitué un syndicat dont la vocation est de rassembler toutes les forces vives du département, à savoir le Conseil Général, les communautés de communes concernées par le tracé de la LGV, les institutions consulaires. Ce conseil syndical va être le bras séculier du département tant dans le domaine des études qu'éventuellement demain pour cofinancer un certain nombre d'équipements. Ce comité se verra adjoindre un autre groupe, plus informel mais tout aussi significatif, qui va regrouper tous ceux qui se sentiront "atteints" par cette nouvelle construction et en particulier dans le domaine environnemental. Car nous sommes dans un département qui a refusé l'implantation d'un second aéroport et il faut que nous soyons tous particulièrement précautionneux dans ce domaine. Ce deuxième groupe sera aux côtés de ce comité syndical qui va déposer prochainement ses statuts et dont le rôle est d'être, le moment venu, l'interlocuteur sinon unique mais en tout cas financier et politique, qui regroupera toutes les instances de ce département qui ont affiché leur volonté que soit créée une gare TGV dans le Tarn-et-Garonne.

M. le Président, le Débat Public arrive toujours au bon moment et vous savez donc que ce comité syndical a été mis en place hier à l'unanimité. Il regroupe les différentes institutions et communautés des secteurs concernés. Nous avons pris l'engagement d'une contribution significative du Conseil Général au niveau des études éventuelles à réaliser puisqu'il en prendra en charge 75 %.

Que puis-je vous dire des conséquences sur les routes départementales ? D'abord, à l'avenir toutes les routes de ce département seront départementales, à part les autoroutes qui seront privées et un morceau de la traversée de Montauban, puisque 55 Km de routes nationales

---

nous seront transférées dans les prochains mois. Le Conseil Général aura compétence totale sur l'ensemble des routes et une partie du personnel de la DDE sera transférée le moment venu. Il sera l'interlocuteur vigilant pour que le trafic des routes départementales puisse s'écouler au mieux. C'est une affaire de techniciens et je suis certain qu'il n'y aura pas de difficulté majeure.

Nous avons dans ce département un certain nombre de grands projets d'aménagement et aux portes de Montauban un projet de zone logistique départementale. Quand j'entends ce qui a été dit concernant la phase "porter à connaissance" je pose la question suivante. Aujourd'hui, nous sommes en discussion avec trois communes dans le périmètre départemental à qui nous avons demandé si elles étaient en mesure d'inscrire dans leur PLU 300 ha qui seraient réservés, le choix du site devant être fait avant la fin de l'année. Quand j'entends dire qu'au moment du "porter à connaissance", y compris s'il existe dans un PLU une ZAD, il est à craindre que ce projet sera gelé jusqu'à la phase où le faisceau à 500 m sera déterminé et pratiquement au moment où le projet sera engagé dans l'enquête publique, il y aura un vrai problème car nous ne pourrons pas rester l'arme au pied pendant 5 ou 6 années sur un projet dont on ne connaîtra pas le tracé définitif. Un certain nombre d'incertitudes devront être levées car il ne serait pas possible, dans ce département qui est en pleine mutation économique, de geler trop longtemps un certain nombre de projets en attendant que le trajet définitif soit dévoilé.

Nous persistons à dire que, dans ce département, la vocation agricole est importante et le Conseil Général sera particulièrement vigilant aux côtés de la Chambre d'Agriculture sur la protection du périmètre agricole et des productions agricoles.

Donc, je crois que pour les routes, il n'y aura pas de difficultés parce qu'on peut faire confiance à RFF pour travailler main dans la main avec le Conseil Général. Il restera néanmoins quelques zones d'ombre à éclaircir et j'espère qu'aucune incertitude ne viendra retarder nos projets ce qui serait insupportable pour ce département.

**M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :**

Merci. Pour la continuité de la table ronde, je donne tout de suite la parole à M. RUIZ, ensuite nous ouvrirons la discussion et nous répondrons aux questions qui viennent d'être posées.

**M. Jean-François RUIZ, Chargé des études environnementales, Direction régionale Languedoc Roussillon RFF :**

Je vais vous parler du rétablissement des communications et notamment des voiries routières et de l'organisation des territoires sur le projet de contournement ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

Pour vous recadrer ce projet par rapport au débat public et au projet de LGV Bordeaux-Toulouse, nous étions dans le cas d'une ligne mixte, ligne qui va supporter des trains à grande vitesse pour les voyageurs et également des trains de fret et cette ligne traverse deux départements, 33 communes sur 70 Km. Le décret d'utilité publique est paru le 16 mai 2005, après avoir lancé l'enquête publique fin 2003, et les études d'avant-projet sommaire en 2001, les études d'avant-projet détaillé sont prévues en 2009-2011 et les essais et mise en service prévus à l'horizon 2012-2013.

---

Les projets ferroviaires, et notamment dans les zones méditerranéennes, sont le plus souvent en remblai, ce qui nous a amené à estimer les emprises à 550 ha sur un projet de 70 Km, ce qui inclut le linéaire du projet, les rétablissements, mais également les équipements ferroviaires dont une base d'équipements ferroviaires qui représente 50 ha et les sous-stations d'alimentation électrique prévues pour le fonctionnement du projet. Dans la procédure, nous sommes dans une bande de 500 m. Quand les instructions de projet et l'occupation de sols a été analysée, on se rend compte que nous avons un territoire fortement agricole à 77 %, très peu de milieu naturel et 11 % de zones bâties ou d'activités existantes ou futures.

Quand on parle d'effet de coupure sur un territoire et notamment sur les milieux humains, l'effet est variable selon les deux paramètres que je viens de citer, l'effet remblai ou barrière de la voie, l'effet psychologique pouvant être d'autant plus important que le projet sera en hauteur par rapport au terrain naturel. Cet effet de coupure est ressenti de façon plus importante selon l'occupation des sols, on se rend compte qu'avec une agriculture fortement représentée, et un bâti avec des perspectives d'évolution très importantes dans la région de Montpellier et de Nîmes, cet effet de coupure est ressenti fortement par les populations.

Quels sont les moyens mis en œuvre dans un premier temps pour atténuer cet effet de coupure ? D'abord rétablir les voies de communication, vous pouvez voir sur cette diapositive un ortho-photo-plan, le projet est calé. On se rend compte que les emprises sont assez fines, on n'est pas du tout dans les mêmes niveaux de détail. En l'état actuel de l'enquête publique et de l'avant-projet sommaire, on constate plus d'un rétablissement par Km, les routes départementales, les voies communales, les chemins ruraux, les routes nationales et une autoroute.

D'un point de vue technique, ce diaporama montre que le profil était assez haut et compte tenu des possibilités d'inondations, les routes départementales passent par dessus la voie, on les appelle des ponts-routes, et souvent les chemins agricoles qui demandent des gabarits moins importants, qui ne sont pas soumis aux mêmes normes de gabarits que les autoroutes, les routes nationales ou départementales peuvent passer par dessous, on les appelle des ponts-rails, la voie ferroviaire est au-dessus de la voie routière. Ces rétablissements purement techniques sont réalisés par le maître d'ouvrage, mais pour en arriver là, il y a eu tout un travail de concertation et d'étude des territoires tout au long du projet.

Je vais maintenant vous parler des études d'insertion territoriales qui permettent d'affiner le rétablissement de tous les réseaux. Sur notre projet, nous avons défini des points stratégiques en termes de rétablissement. Je vais vous présenter le cas concret du rétablissement au niveau d'un nœud ferroviaire de la voie existante. A l'extrémité Est du projet, la voie nouvelle vient se greffer sur le réseau existant et crée un nœud ferroviaire, et une demande forte sur ce territoire est de savoir comment rétablir les routes à ce niveau. Nous avons tout d'abord défini, avec un bureau d'études spécialisé, les grands enjeux présents dans ce territoire, au travers d'une analyse environnementale qui portait sur le paysage, sur le milieu agricole, et sur les perspectives de développement de ce secteur. Tous ces éléments se trouvent dans les documents d'urbanisme, les PLU et le SCOT de l'agglomération de Nîmes.

Suite à ce travail d'analyse, complété par des entretiens avec tous les acteurs locaux concernés, élus, représentants de toutes les professions, notamment la profession agricole, nous nous sommes aperçus qu'il existait une forte demande de rétablissement des liaisons nord-sud, ce qui était d'autant plus compliqué que deux voies ferrées sont présentes dans ce secteur. Le bureau d'études, qui regroupait des experts en génie civil et en aménagement du territoire, sur la base de ce diagnostic, a proposé quatre solutions pour rétablir la route

---

départementale N° 3 qui va du nord au sud en franchissant la voie existante ainsi que la nouvelle voie.

La première solution, rétablissement dans l'axe nécessitait la réalisation de deux ouvrages sur un raccordement.

Deuxième solution, réalisation en position intermédiaire qui ne demandait que la réalisation d'un seul ouvrage, mais qui ne permettait pas la desserte d'une station d'épuration qui restera fonctionnelle dans le triangle ferroviaire.

Troisième solution : deux routes longitudinales à rocardement avec un seul ouvrage sur la voie existante.

Enfin, la solution à l'Est, qui a été jugée la plus intéressante par les communes et l'agglomération, et qui sera étudiée en avant-projet détaillé. Elle consiste à rétablir à l'Est, par le biais d'un double ouvrage sur un raccordement et également sur la ligne existante. C'est la solution qui est apparue la plus satisfaisante à la fois sur le plan technique et au point de vue du développement de ce territoire, de cette partie du SCOT de l'agglomération Nîmoise.

Je vais vous présenter également comment le rétablissement des circulations peut également être pris en compte dans d'autres études. Les rétablissements agricoles sont également étudiés dans le cadre des pré-études d'aménagement foncier. Le territoire agricole et son fonctionnement sont un élément important pour la définition du gabarit des ouvrages, savoir si les machines à vendanger peuvent passer par dessus ou par dessous.

Dans l'agglomération de Nîmes, deux pôles urbains sont en plein développement, il s'agit de Bouillargues et Baron avec l'aéroport de Nîmes Costières un peu plus au sud, le potentiel de développement économique est important dans cet axe Nord-Est Sud-Ouest. La route concernée, la RD 442, devra s'accompagner d'un traitement paysager pour éviter cet effet de coupure qui va être renforcé en termes de paysage et de coupure verte que nous avons voulu compenser par la création d'un parkway c'est-à-dire une grande allée avec un terme plus urbain, car nous ne sommes plus en milieu rural. Nous proposons des premières solutions avec des gabarits routiers et des plantations, également un rétablissement de circulation douce, c'est une piste cyclable qui est projetée par l'agglomération de Nîmes. Ce sont nos propositions qui seront étudiées plus finement dans le cadre de l'avant-projet détaillé avec les futurs gestionnaires de cette route départementale, nous devons trouver des conventions de gestion et d'entretien mais également de financement pour la réalisation entière de ce parkway, car RFF ne financera pas l'intégralité de l'aménagement paysager entre les deux communes mais propose de l'amorcer et de trouver des clés de finances avec les gestionnaires.

En conclusion, RFF aménage le territoire mais son projet peut créer un effet de coupure relativement important. Il se doit de rendre un territoire aussi organisé qu'il l'était, c'est le fondement des études d'impacts et de tous les textes qui existent en matière de code de l'environnement. Dans certains cas, les territoires peuvent être désorganisés et c'est une opportunité pour tous les élus et tous les acteurs de profiter du passage de l'infrastructure pour réorganiser les fonctionnements au niveau du parcellaire, si bien sûr telle est la volonté des commissions communales d'aménagement foncier et de tous les partenaires.

Enfin, dans le cadre d'un projet qui peut durer plusieurs décennies, nous travaillons en étroites relations avec tous les partenaires au niveau des définitions techniques des ouvrages, que ce soit DDE, Conseils Généraux, agglomérations, nous respectons les gabarits, ils nous imposent leurs contraintes d'exploitation. Que ce soit au niveau des voies communales avec les communes, que ce soit au niveau des réseaux d'irrigation et des canaux du bas Rhône Languedoc, ils sont également rétablis, et notamment notre aire d'étude est à vocation très agricole, nous travaillons en étroites relations avec les SAFER et les Chambres d'Agriculture.

---

Actuellement pour notre projet, les pré-études d'aménagement foncier sont en cours de finition et les CCAF vont être prochainement nommées. Voilà tout ce processus de concertation qui existe dans le rétablissement des réseaux et des communications dans le cadre d'un grand projet.

**M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :**

Merci M. RUIZ pour cette présentation.

Je vais maintenant ouvrir la discussion et avant que les premières questions ne soient posées, demander si l'on peut apporter des éléments de réponses à la question posée par M. EMPOCIELLO. Comment un grand projet comme celui dont il a parlé peut-il éviter d'être retardé tant qu'on n'est pas suffisamment avancé dans la définition du projet de LGV ? Les représentants de l'Équipement peuvent-ils apporter quelques éléments ? C'est un peu la même question qui avait été posée par Madame tout à l'heure.

**M. Georges DESCLAUX, Directeur Départemental de l'Équipement du Tarn-et-Garonne :**

Pour rassurer sur la question posée, au stade où nous nous trouvons aujourd'hui, le débat public, nous sommes loin des échéances que j'évoquais précédemment sur les périmètres d'études.

Un projet important comme celui que vous évoquez aujourd'hui, dans la cadre de "porter à connaissance", c'est-à-dire des interventions que l'État peut faire au titre de l'accompagnement des collectivités qui, sur leurs territoires, développent des projets ; ce discours de l'État, pour l'instant, ne fera pas apparaître la ligne LGV comme une servitude qui s'impose et qui gèle quelque chose mais comme une perspective qu'il faut prendre en compte.

Je considère personnellement qu'une ligne LGV, une gare, c'est quelque chose qui peut nourrir votre projet dans la mesure où un pôle logistique c'est un lieu où l'intermodalité, le lien entre le mode routier et le mode ferroviaire, a sa place, l'évolution de la desserte ferroviaire du secteur peut alimenter votre projet, et de la même façon votre projet peut alimenter ce qu'on imagine être le trafic à terme de cette gare et tout cela se nourrit réciproquement. Ce qu'il faut peut-être imaginer, dans le cadre des "porter à connaissance", c'est de voir comment on peut mettre en synergie ce genre d'équipements, ce qui passe par des discussions que l'État peut relayer entre les différents maîtres d'ouvrages.

**M. Guy-Michel EMPOCIELLO, Conseiller général du Tarn et Garonne :**

Cela dit, si cela peut rassurer, avec le Directeur Départemental de l'Équipement, nous travaillons en parfaite transparence sur ce projet-là en particulier.

**M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :**

Merci M. EMPOCIELLO. Y a-t-il d'autres questions ?

---

**Une intervenante :**

Ce n'est pas vraiment une question, mais une remarque par rapport aux interventions précédentes en ce qui concerne l'agriculture. Un des gros problèmes qui n'a pas été abordé, c'est en termes de délai et d'orientation d'exploitation pour nos agriculteurs, notamment les jeunes agriculteurs qui souhaitent s'installer. Aujourd'hui on est sur une réflexion sur 10 Km de large, donc il est important d'aller très vite, de raccourcir les délais sur l'emprise finale.

A partir du moment où le projet est fait, je vais avoir un discours technique, j'en suis désolée. Aujourd'hui si des agriculteurs sont confrontés à la mise aux normes de leurs bâtiments d'élevage, ils vont faire une opération financière très lourde qu'ils hésitent à faire et peut-être dans 10 ans leur exploitation disparaîtra. On a besoin de savoir très rapidement sur cette première partie qui peut durer de 8 à 10 ans, donc on a besoin de rétrécir la bande définitive le plus vite possible pour l'agriculture aussi, comme pour les collectivités.

**M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :**

Merci Madame.

Il est évident que plus la phase administrative est longue, plus elle traîne, plus l'incertitude croît, et plus on la réduira dans le temps, mieux ce sera, je pense que RFF en est bien conscient.

Du côté de RFF, M. FAUCHER ?

**M. Jean-Jacques FAUCHER, Chef de projet RFF :**

Je reviens sur le chemin du déroulement d'une étude. Nous en sommes au débat public, il se termine le 18 novembre avec des étapes décisionnelles qui conduisent, à la fin du premier trimestre 2006, à ce que RFF fasse une proposition pour les modalités et les conditions de la poursuite du projet, qui dans un cas favorable seront la poursuite de l'étude du projet qui engagera des études préliminaires qui dureront 6 à 8 ans.

Il a été indiqué que nous rechercherions, et nous travaillons sur ce sujet pour faire des propositions de nature à compacter certaines phases d'études, dans la mesure où cela sera possible et accepté par les partenaires, de façon à raccourcir un peu ces délais. Mais il est clair qu'il faut ce délai pour arriver à affiner le projet et le réduire dans ses options de passage de 10 Km au fuseau de 1 000 m qui permet de voir un peu plus clair avant d'arriver à la bande des 500 m. Nous devons également, pour pouvoir engager ces études, pouvoir disposer du financement nécessaire pour les conduire. C'est un élément qui est condition de la bonne conduite et du bon déroulement du projet, sachant que l'aspect financement témoignera aussi de l'accord avec les partenaires de l'opération pour qu'elle puisse se dérouler dans les meilleures conditions possibles.

**M. Jacques BAREL, Membre de la CPDP :**

Merci M. FAUCHER. Y a-t-il d'autres questions ? (Non).

M. le Président, je vous rends donc le micro.

---

**M. Henri DEMANGE, Président de la CPDP :**

Nous arrivons au terme de cette réunion, je vous remercie tout particulièrement de votre attention.

Un mot sur ce qui a été dit ce soir. L'objectif que nous poursuivions était de permettre de faire un tour de piste sur, d'une part l'ensemble des organisations (collectivités ou établissements publics) qui interviendront dans la mesure où le projet, après débat public, continuerait à être décidé par le maître d'ouvrage ; d'autre part donner un premier éclairage sur une préoccupation qui semblait évidente pour tous ceux qui pensent un jour être concernés par le tracé, c'est-à-dire quels seraient les délais et comment les choses se passeraient le plus concrètement possible ? C'était notre objectif et toutes les interventions qui ont été faites ce soir figureront sur le site Internet du débat public.

Un autre mot sur la suite des opérations, le débat public va se poursuivre encore pendant quelques semaines et au-delà des réunions publiques, il y a tous les outils habituels du débat public qui fonctionnent normalement. Il y a plusieurs centaines de questions – pratiquement 1 000 ont déjà été posées –, des consultations massives du site Internet.

Les réunions donnent un éclairage tout à fait intéressant sur ce qui est ressenti dans les différents sites du projet et tout cela va nous amener à la dernière réunion de synthèse qui se tiendra à Montauban, salle de Carreyrat le 8 novembre à 18h30. Les préoccupations sont évidemment fort différentes à Toulouse et à Bordeaux ou à Montauban et Agen, donc nous demanderons au maître d'ouvrage de donner une explication, une réponse la plus complète possible à ces grosses interrogations. Il y aura, avant la fin de cette dernière réunion, une possibilité qui sera donnée à tous les intervenants, responsables ou simples particuliers de donner un ultime témoignage ou une ultime prise de position.

A partir de tout cela, à la date de clôture du débat, nous tâcherons de faire un rapport objectif qui traduira le plus fidèlement qu'il nous sera possible tout ce qui a pu être dit et enregistré pendant le débat, mais d'ores et déjà, je peux dire que nous aurons une matière particulièrement dense et particulièrement fournie et utile. Arrivé à ce stade de la réunion, il ne me reste plus qu'à vous souhaiter bon appétit ou bonne nuit et à vous remercier encore une fois de votre participation.