

# LGV Paca : impact pour les collectivités

Juin 2009



## LGV Paca : impact pour les collectivités

Le ministre de l'écologie, Jean-Louis Borloo, réunissait le 11 février dernier, les élus de la région Provence-Alpes Côte d'Azur pour étudier les conditions de poursuite du projet LGV Paca.

Le 15 juin 2009, Yves Cousquer, le médiateur nommé par le ministre, remettra son rapport définitif élaboré en collaboration avec les membres du secrétariat permanent de cette médiation (représentants de l'Etat, de Réseau ferré de France, de la SNCF et des élus), après avoir étudié la faisabilité des tracés de la LGV.

Le choix de ce tracé sera alors annoncé au public avant le 30 juin 2009 à la suite d'une nouvelle réunion qui sera fixée aux environs du 15 juin.

Enfin, un plan de financement sera proposé avant le 31 décembre 2009.

Le projet de ligne à grande vitesse Provence-Alpes Côte d'Azur, inscrit dans la loi Grenelle I, doit participer à la constitution de l'arc méditerranéen Barcelone-Marseille-Gênes et fait partie des 2 000 Km de lignes à grande vitesse dont la France se munira à l'horizon 2020.

Quelles sont les dates à retenir ? Quel bilan peut-on dresser à la veille de l'annonce du tracé ? Quelles sont les conséquences pratiques et juridiques pour les communes concernées ?

Ce dossier propose une approche pratique de ces questions à l'appui de textes officiels et de sites internet que vous retrouverez dans la rubrique « Pour aller plus loin... ».

## **SOMMAIRE**

### **Historique et contexte national de la LGV Paca**

- |   |      |
|---|------|
| <b>1.</b> Le projet LGV Paca              | p. 4 |
| <b>2.</b> Le tracé direct par le Nord     | p. 5 |
| <b>3.</b> Le tracé par les métropoles Sud | p. 6 |

### **Les conséquences de l'implantation de la LGV Paca pour les communes concernées**

- |  |      |
|--|------|
| <b>1.</b> Limiter les nuisances sonores : la LGV et le bruit | p. 8 |
| <b>2.</b> Les incidences sur le foncier :                    | p.10 |
| <b>a)</b> La procédure de déclaration d'utilité publique     | p.10 |
| <b>b)</b> La mise en compatibilité des documents d'urbanisme | p.11 |
| <b>c)</b> Les expropriations et acquisitions                 | p.13 |
| <b>d)</b> Et les biens du domaine public ?                   | p.14 |

- |                                |      |
|--------------------------------|------|
| <b>Pour aller plus loin...</b> | p.15 |
|--------------------------------|------|

# HISTORIQUE ET CONTEXTE NATIONAL



## 1 / Le projet LGV Paca

Depuis la mise en service de la LGV Méditerranée, en juin 2001, le projet de TGV « Côte d'Azur » fait l'objet d'une étude dont le résultat sera rendu public d'ici le 30 juin 2009.

La Commission Nationale du Débat Public (CNDP), créée en 2002, organise l'information et la participation des différents acteurs du projet.

Pour le projet LGV Paca le débat a duré quatre mois, de février à juin 2005. Il a été ponctué de 39 réunions publiques. Les documents précisant les temps de parcours, les coûts, les impacts environnementaux étaient (et sont encore) à la disposition de tous ceux qui le souhaitent.

Ce dispositif a permis d'obtenir des résultats records en termes de quantité de documents d'information diffusés, de participation (8300 participants aux réunions publiques) et de mobilisation des élus, des responsables professionnels ou d'associations et du public.

En 2008, Réseau Ferré de France (RFF) a achevé les études complémentaires et les a remises aux co-financeurs, dont l'Etat, pour décision.

Aux environs du 30 juin 2009, suite au choix du scénario, un protocole sera élaboré pour arrêter le programme des études préliminaires et d'avant-projet conduisant à l'enquête publique et aux modalités de leur financement.

Les études techniques et environnementales auront comme objet de rechercher les zones de passages préférentielles puis d'affiner progressivement les possibilités et variantes de tracés et d'insertion paysagère et environnementale de la ligne nouvelle. Les études devront également permettre d'optimiser les services et identifier les pistes de réduction des coûts afin de faciliter le financement du projet.

### Le calendrier du projet :

<b>2009</b> Décision sur le choix du couloir <b>Couloir* de 7000 mètres</b>	
♥ Enquêtes préliminaires ♥ Etudes avant-projet sommaire <b>Couloir de 1000 mètres</b>	<b>3 ans</b>
Enquête d'utilité publique <b>Couloir de 500 mètres</b>	<b>1 an</b>
<b>2013</b> Déclaration d'utilité publique	
Etude d'avant projet détaillé <b>Acquisitions foncières</b>	<b>2 ans</b>
Travaux	<b>5 ans</b>
<b>2020</b> Mise en service	

\*Couloir = Tracé

## 2 / Le tracé direct par le Nord

Sur les 14 tracés pour relier Paris et Nice par une ligne à grande vitesse, deux ressortent particulièrement du lot : celui dit des Métropoles, qui passe par Marseille et Toulon et le tracé Nord, qui passe par l'Arbois et la haute vallée de l'Arc.

Le tracé direct est le projet qui permettrait de relier le plus vite Nice à Paris. Problème: il passe dans l'arrière-pays.

Les communes du département risquant d'être impactées par ce tracé sont celles d'Aix en Provence, Meyreuil, Cabriès, Puyloubier, Rousset, Trets, Fuveau et Châteauneuf-le-Rouge...

Le TGV Med a déjà apporté la grande vitesse à Marseille, et indirectement à Toulon. Si le but consiste désormais à relier le plus vite possible Nice à Paris, le plus court chemin est évidemment la ligne droite. De simples aménagements sur les lignes existantes permettraient d'améliorer les temps de parcours entre Toulon et Marseille et entre Toulon et Nice.

### **Les avantages liés au choix du tracé Nord sont :**

- la vitesse. En effet, dans cette hypothèse, un temps de parcours de 3h35 entre Paris et Nice est annoncé par RFF, contre... 5 h 40 aujourd'hui,
- le "report modal". Derrière cette expression technique se cache un enjeu fondamental : le changement de mode de transport pour aller d'un point à un autre. L'objectif étant de substituer l'usage du train à celui de la voiture et de l'avion,
- la desserte d'Iter. La ligne directe Nice-Paris, a fortiori si elle passe au nord d'Aix, aurait l'avantage de desservir le réacteur de recherche Iter, à Cadarache. Toutefois, une desserte spécifique, par décrochement de la ligne, est à l'étude dans le cadre du tracé par les métropoles.

### **Cependant, l'opposition forte des grands élus de la région fait ressortir les inconvénients liés aux choix de ce tracé :**

- les dégâts environnementaux dans le pays d'Aix. Les menaces écologiques et paysagères seraient concentrées pour l'essentiel sur le grand Aix (vallée de l'Arc),
- l'absence de liaisons rapides entre les métropoles. Un tracé direct Nice-Paris laisse de côté la jonction entre Marseille et Toulon. De plus, Marseille et Toulon seraient exclues de l'arc latin,
- moins de fréquentation. En évitant les grandes agglomérations, les TGV ne séduiront pas autant de voyageurs.

### 3 / Le tracé par les métropoles du Sud

Ce tracé longe la côte et dessert Marseille et Toulon. La nouvelle ligne ne doit pas seulement permettre de se rendre plus vite de Nice à Paris, elle doit également relier les métropoles régionales entre elles et intégrer la région dans le réseau européen de la grande vitesse. Soutenu par les grands élus, c'est aujourd'hui le "scénario de référence", ce qui ne veut pas dire qu'il sera forcément retenu.

#### **- Le grand avantage de ce tracé est de faire passer la LGV dans une zone à forte concentration démographique.**

Même si l'intérieur des terres se repeuple, c'est sur le littoral que se concentre l'essentiel des populations et des grandes agglomérations. C'est donc là que doivent circuler les trains.

Il permet également d'intégrer la région Paca dans le réseau européen de la grande vitesse. A l'échelle européenne, cette ligne Marseille-Nice constituera un barreau permettant de relier l'Espagne à l'Italie, qu'il faudra donc prolonger vers l'est, de Nice à Vintimille, et vers l'ouest, de Marseille à Montpellier.

- Ce tracé est celui qui permet au mieux de relier Marseille, Toulon et Nice, c'est-à-dire les troisième, sixième et dixième aires urbaines (les villes et leurs bassins d'emploi) de France en terme de gain de temps et de coopération.

- Economiquement c'est l'intégration de la Méditerranée française au réseau à grande vitesse européen qui est en jeu. En effet, l'un des principaux axes économiques européens est constitué par l'arc latin, qui relie l'Italie à l'Espagne en passant par la France.

#### **D'un autre côté, ce tracé présente également de nombreux inconvénients :**

- son coût. En effet, la LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur traverse de nombreux reliefs, un environnement exceptionnel et des plaines très urbanisées. Son coût au kilomètre représente, quel que soit le tracé, le plus onéreux des projets envisagés en France, avec la ligne Lyon-Turin,

- la traversée de Marseille poserait également problème : en effet, faire passer une ligne à grande vitesse en pleine ville est techniquement lourd. La circulation en surface (à condition de trouver la place), crée de terribles nuisances et le percement d'un tunnel aurait un coût fortement élevé. Il paraît difficile, pour des raisons techniques de faire passer la nouvelle ligne par Saint-Charles, il faudrait donc se replier sur une autre gare, par exemple celle de la Blancarde. Cependant, les liaisons Aix-Marseille, jugées ultraprioritaires, passent, elles, par Saint-Charles. Les deux objectifs paraissent donc incompatibles.

Le député-maire de Nice, Christian Estrosi, a récemment déclaré que ce scénario serait celui retenu par le gouvernement (Cf articles de presse cités dans la rubrique « pour aller plus loin »).

Au delà de ces deux solutions, un troisième tracé serait envisagé. En effet, le Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire vient d'annoncer qu'un autre tracé, plus au Nord encore et appelé tracé de la Durance, serait également mis à l'étude.

Il concernerait des communes au nord-est du département : Pertuis, Peyrolles-en-Provence, Meyrargues et Jouques. Mais le peu d'information sur ce sujet peut laisser penser que ce tracé n'est pas privilégié.

# LES CONSEQUENCES DE L'IMPLANTATION POUR LES COMMUNES CONCERNEES





**La LGV Paca figure dans la liste des opérations définies lors du Grenelle de l'environnement en vue d'offrir plus d'alternatives à l'avion et la voiture. Réseau Ferré de France est donc chargé d'intégrer la dimension « Développement Durable » tout le long du processus, par une qualification approfondie des enjeux environnementaux, mais également par la consultation des différents acteurs.**

## **1 / Limiter les nuisances sonores : la LGV et le bruit**

Les impacts acoustiques d'une LGV sont réglementés par des textes qui imposent le respect de seuils d'exposition en façades d'habitation, en tenant compte des évolutions de trafic sur les vingt années qui suivront la mise en service de la ligne.

### **La réglementation applicable :**

- l'article L571-9 du code de l'environnement
- le décret n° 95-22 du 9 janvier 1995 relatif à la limitation du bruit des aménagements et des infrastructures de transport terrestre
- l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires
- l'instruction du 28 février 2002, relative à la prise en compte du bruit dans la conception, l'étude et la réalisation de nouvelles infrastructures ferroviaires ou l'aménagement d'infrastructures existantes
- la circulaire du 25 mai 2004 relative au bruit des infrastructures de transport terrestre en application au plan national d'actions contre le bruit du 6 octobre 2003.

Concernant les seuils réglementaires, la réglementation préconise que soit évalué le niveau sonore cumulé, résultant du nombre de trains circulants dans une période donnée.

En matière de bruit relatif aux infrastructures ferroviaires et en fonction de l'usage et de la nature des locaux riverains, la législation française fixe des niveaux de bruit à ne pas dépasser :

- **de 60 à 65 décibels (A) pour le jour (de 6h à 22h),**
- **moins de 55 à 60 décibels (A) pour la nuit (de 22h à 6h)**

Pour la plage 6h-22h, le seuil à ne pas dépasser sera de 65 décibels par exemple en rase campagne et de 60 décibels à proximité d'un hôpital.

Une réponse ministérielle du Sénat publiée au journal officiel du Sénat le 3 mai 2007, précise les règles qui s'imposent aux maîtres d'ouvrage en matière de réparation des perturbations sonores et apporte surtout des précisions sur **l'indemnisation de la dépréciation des biens proche d'une ligne LGV** :

*« La mise en service d'une ligne à grande vitesse se traduit inévitablement par des impacts, notamment au niveau du bruit, sur les localités traversées, ce qui constitue une source d'inquiétude légitime pour les riverains. Cela conduit le maître d'ouvrage à s'engager sur la réalisation d'un certain nombre de dispositifs de protection acoustique destinés à réduire la contribution sonore du projet en façade des bâtiments qui sont antérieurs à l'infrastructure. Les modalités de prise en compte du bruit généré par les infrastructures ferroviaires figurent dans un arrêté spécifique pris le 8 novembre 1999 : il fixe notamment les indicateurs de gêne et les seuils réglementaires à prendre en considération lors de l'aménagement d'une infrastructure ferroviaire, en tenant compte de l'usage et de la nature des locaux, des caractéristiques de l'infrastructure et de l'ambiance sonore initiale. »*

*« Conformément aux textes, la préférence est donnée à la protection à la source par l'implantation d'écrans acoustiques ou de merlons (buttes de terre). Dans le cas où le traitement à la source ne permet pas de limiter la contribution sonore en deçà des niveaux admissibles, pour des motifs d'insertion environnementale ou de coût, le maître d'ouvrage*

*devra, à titre compensatoire, envisager un traitement acoustique des bâtiments concernés (isolations de façades). Ces dispositions sont celles qui ont prévalu pour la construction de la LGV Est.*

*Par ailleurs, il n'existe pas à l'heure actuelle de possibilité d'obliger le maître d'ouvrage à acquérir les biens, ni de dédommager les riverains pour la dépréciation résiduelle en sus des protections réalisées. »*

## 2 / Les incidences sur le foncier

L'article 17 de la Déclaration des Droits de l'Homme et du Citoyen consacre le droit de propriété comme « inviolable et sacré ».

L'article 545 du Code civil dispose que « *nul ne peut être contraint de céder sa propriété, si ce n'est pour cause d'utilité publique, et moyennant une juste et préalable indemnité.* »

Ainsi est formulé le fondement de la déclaration d'utilité publique.

### a – La procédure de déclaration d'utilité publique

Pour pouvoir procéder aux acquisitions foncières indispensables à la réalisation des travaux, le projet doit être reconnu d'utilité publique par décret ministériel, conformément à la législation (codes de l'environnement et de l'expropriation).

Le projet de LGV Paca doit alors faire l'objet d'une **enquête préalable** à la déclaration d'utilité publique, comprenant notamment une étude d'impact.

Ce dossier d'enquête publique peut être consulté dans les mairies, les établissements publics de coopération intercommunale, les préfetures et sous-préfetures de la zone d'enquête, les observations et avis pourront être consignés sur les registres mis en place à cet effet.

Le public pourra en effet faire ses observations pendant toute la durée de l'enquête, par écrit sur le registre d'enquête mis à sa disposition, mais aussi par courrier adressé au Président de la commission d'enquête à la préfeture ou même directement à l'un des membres de la commission d'enquête à l'occasion d'une permanence.

Ce dossier d'enquête publique comprend : **une présentation générale de l'opération** sous ses aspects juridiques, techniques et financiers, l'étude d'impact dans laquelle le maître d'ouvrage propose les mesures pour réduire, compenser ou supprimer les impacts du projet et les études relatives aux aspects socio-économiques du projet (justification, retombées du projet...).

*Cette procédure, dernière ligne droite avant la Déclaration d'Utilité Publique, permet donc aux associations, élus et citoyens de consulter le dossier complet du projet et de s'exprimer sur ledit projet.*

Une fois l'enquête achevée, la **commission d'enquête** rédige un rapport et livre au préfet coordonnateur son avis (dans un délai maximum de six mois après l'ouverture de l'enquête).

Le Maître d'ouvrage formule en réponse ses observations.

L'ensemble du dossier est alors transmis au ministère de l'Ecologie, du Développement et de l'Aménagement durable. Le Conseil d'Etat émet ensuite un avis sur le projet de décret ministériel. Le cas échéant, la déclaration d'utilité publique et de mise en compatibilité des plans d'occupation des sols, des plans locaux d'urbanisme et du schéma directeur d'aménagement et d'urbanisme, est prise par décret du Premier ministre au plus tard dix-huit mois après la clôture de l'enquête.

**La déclaration d'utilité publique** fait partie de la phase administrative de la procédure d'expropriation pour cause d'utilité publique. Elle ne couvre par exemple pas la détermination de l'indemnité, qui relève de la phase judiciaire.

#### **Il est possible d'exercer un recours contre la déclaration d'utilité publique :**

- **devant le Conseil d'Etat** dans les deux mois qui suivent la publication de la déclaration d'utilité publique, pour contester l'utilité publique du projet ou si la procédure a été irrégulière.

Ce recours n'est pas suspensif de la procédure d'expropriation tant que l'acte de déclaration d'utilité publique n'a pas été annulé.

## b- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme

Comme le prévoit le code de l'urbanisme, des emplacements réservés pour la LGV doivent être intégrés dans les documents qui planifient et permettent l'aménagement des territoires concernés.

Les dossiers de mise en comptabilité des documents d'urbanisme complètent le dossier d'enquête publique.

**Les communes concernées par le tracé d'une LGV doivent donc modifier leur document d'urbanisme.**

**La mise en compatibilité** est une procédure spécifique qui doit s'effectuer dans le cas d'une Déclaration d'Utilité Publique.

Deux conditions doivent être réunies pour mettre en œuvre cette procédure :

- l'opération projetée doit faire l'objet **d'une déclaration d'utilité publique (DUP)**, c'est-à-dire qu'une expropriation est nécessaire pour sa réalisation,
- les dispositions du plan local d'urbanisme (PLU) en vigueur ne permettent pas la réalisation de cette opération et doivent donc être modifiées.

Cette mise en compatibilité est réalisée en application des textes réglementaires et législatifs suivants :

### **Article L.123.16 du code de l'urbanisme :**

*« La déclaration d'utilité publique ou, si une déclaration d'utilité publique n'est pas requise, la déclaration de projet d'une opération qui n'est pas compatible avec les dispositions d'un plan local d'urbanisme ne peut intervenir que si :*

*a) L'enquête publique concernant cette opération a porté à la fois sur l'utilité publique ou l'intérêt général de l'opération et sur la mise en compatibilité du plan qui en est la conséquence ;*

*b) L'acte déclaratif d'utilité publique ou la déclaration de projet est pris après que les dispositions proposées pour assurer la mise en compatibilité du plan ont fait l'objet d'un examen conjoint de l'Etat, de l'établissement public mentionné à l'article L.122.4, s'il en existe un, de la région, du département et des organismes mentionnés à l'article L.121.4, et après avis du conseil municipal.*

*La déclaration d'utilité publique emporte approbation des nouvelles dispositions du plan. »*

*« L'enquête publique est organisée dans les formes prévues par les articles R.11.14.1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.*

*Le dossier de mise en compatibilité du plan local d'urbanisme, le rapport et les conclusions du commissaire enquêteur ou de la commission d'enquête ainsi que le procès verbal de la réunion ayant pour objet l'examen conjoint prévu à l'alinéa précédent sont soumis, pour avis, par le préfet au conseil municipal ou à l'organe délibérant de l'établissement de coopération intercommunal compétent. Si ceux-ci ne se sont pas prononcés dans un délai de deux mois, ils sont réputés avoir donné un avis favorable.*

*Le ministre chargé de l'urbanisme contresigne ou cosigne la déclaration d'utilité publique emportant approbation des nouvelles dispositions du plan local d'urbanisme lorsque cette déclaration ne relève pas de la compétence du préfet. »*

## Le déroulement de cette procédure est le suivant :

Examen du dossier par le Préfet

*Le Préfet estime si l'opération à déclarer d'utilité publique est ou non compatible avec le PLU. Si non, il met en œuvre la procédure de mise en compatibilité du PLU avec l'opération.*



Examen conjoint par l'ensemble des personnes publiques associées

Consultation des associations agréées à leur demande



### ENQUETE PUBLIQUE

*L'enquête publique porte à la fois sur l'utilité publique de l'opération et sur la mise en compatibilité du PLU qui en est la conséquence.*



Avis du Conseil communautaire sur le dossier



**Arrêté préfectoral, ministériel ou décret en Conseil d'Etat prononçant la DUP et emportant mise en compatibilité du PLU**



*Mesures de publicité assurées par l'Etat*



**Intégration dans les documents du PLU des modifications nécessaires à la réalisation de l'opération**

## c – Les expropriations et acquisitions

**Ce n'est que lors de la déclaration d'utilité publique (prévue aux alentours de 2013), une fois que le tracé définitif retenu par RFF aura été précisé, que la procédure d'expropriation et d'indemnisation des propriétaires pourra commencer.**

La Déclaration d'Utilité Publique (DUP) constitue en quelque sorte le «permis de construire» de la LGV.

La première étape est alors l'acquisition des terrains situés dans l'emprise de l'ouvrage :

- Dans un premier temps, sur la base d'un dossier et d'un plan parcellaire réalisé par RFF, les préfets des départements concernés vont lancer **une enquête parcellaire** destinée à recenser avec précision les biens à acquérir, leurs propriétaires, les éventuels locataires ainsi que les servitudes et contraintes existantes.

- Les propriétaires des biens compris dans les emprises seront informés individuellement de l'ouverture d'une enquête parcellaire. Cette procédure sera conduite sous la responsabilité du préfet de département et donnera lieu à une enquête publique spécifique. Elle permettra à toutes les personnes concernées de consulter un dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.

- C'est le **service des Domaines** qui sera chargé d'évaluer les biens d'après leur usage, leur consistance et leur état. Il se référera aux données du marché immobilier local, sans tenir compte des impacts de la LGV. Il estimera la valeur du bien et les indemnisations liées à l'expropriation, conformément au code de l'expropriation.

- Si les biens acquis sont occupés par des locataires, le maître d'ouvrage sera tenu de leur proposer des solutions de relogement tenant compte de leurs besoins et des normes d'habitabilité en vigueur. Qu'ils acceptent les propositions du maître d'ouvrage ou qu'ils se relogent par leurs propres moyens, leurs frais de déménagement seront pris en charge.

- Le maître d'ouvrage conduit des négociations en vue d'une **acquisition à l'amiable**. Ainsi, 98 % des acquisitions sur les derniers projets de LGV ont été réalisées à l'amiable. Sur la base de l'estimation du service des Domaines, le maître d'ouvrage fera une proposition d'acquisition aux intéressés. Chaque situation sera examinée au cas par cas pour estimer d'éventuels préjudices complémentaires subis par les propriétaires.

En cas de désaccord, RFF engage, conformément à la législation, une **procédure d'expropriation** et dans cette hypothèse, c'est le **juge de l'expropriation** nommé par le tribunal administratif qui tranche en dernier recours. Il procède en deux étapes puisque dans un premier temps il rend une ordonnance d'expropriation et dans un deuxième temps il fixe les indemnités.

**L'ordonnance d'expropriation** porte transfert de propriété des biens au profit de l'expropriant, elle doit être publiée et notifiée.

Après cette ordonnance le Juge de l'Expropriation doit **fixer judiciairement les indemnités** de l'exproprié à partir de l'estimation du service des Domaines, il doit obligatoirement se rendre sur les lieux pour apprécier la valeur des biens.

## **Il existe plusieurs recours possible pour contester ces décisions :**

- L'ordonnance d'expropriation qui porte transfert de propriété des biens au profit de l'expropriant peut être contestée **devant la Cour de cassation** dans un délai de 15 jours à compter de sa notification pour l'un des motifs suivants : incompétence, vice de forme, excès de pouvoir.

Le pourvoi doit être formé par déclaration au greffe du tribunal de grande instance ou de la Cour de cassation.

- **En cas d'annulation par une décision définitive du juge administratif** de la déclaration d'utilité publique, tout exproprié peut faire constater par le juge de l'expropriation que l'ordonnance portant transfert de propriété est dépourvue de base légale.

- Le jugement fixant les indemnités de l'exproprié peut faire l'objet d'un **appel** si les parties estiment que l'indemnisation est insuffisante. Cet appel n'a aucun caractère suspensif, de sorte que le jugement rendu en première instance produit tous ses effets.

Durant toute la phase d'acquisition par voie judiciaire, et jusqu'à la prononciation du jugement, le maître d'ouvrage et le propriétaire conservent la possibilité de s'accorder à l'amiable.

La durée d'une acquisition est variable. À l'amiable, elle peut être très rapide et intervenir dès que les deux parties parviennent à un accord. Dans le cas d'une acquisition par voie judiciaire, elle est liée au déroulement de la procédure définie dans le code de l'expropriation.

## **d – Et les biens du domaine public ?**

Si rien ne s'oppose à ce que des dépendances du domaine privé d'une personne publique fassent l'objet d'une expropriation, il n'est pas possible, en revanche, de mettre en oeuvre une telle procédure pour les biens du domaine public d'une collectivité territoriale.

Dans le cas où des dépendances du domaine public d'une personne publique seraient concernées par un projet d'utilité publique qui justifierait leur changement de propriétaire, il serait possible de recourir soit à **la procédure de déclassement préalable** au transfert de propriété par décret en Conseil d'État, prévue à l'article L. 318-1 du code de l'urbanisme, soit à un **transfert de gestion** sans déclassement préalable, prévu aux articles L. 2123-3 à L. 2123-6 du code général de la propriété des personnes publiques et à l'article L. 11-8 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

Enfin, les articles L. 3112-1 et L. 3112-2 du code général de la propriété des personnes publiques autorisent désormais entre personnes publiques, d'une part, la cession à l'amiable, sans déclassement préalable, de biens du domaine public, lorsqu'ils sont destinés à l'exercice des compétences de la personne publique qui les acquiert et, d'autre part, leur échange en vue de permettre l'amélioration des conditions d'exercice d'une mission de service public.

## Pour aller plus loin...

### ...sur internet :

- [Le site Internet de Réseau Ferré de France sur le projet LGV Paca](#)
- [Le site Internet de Réseau Ferré de France](#)
- [Les comptes-rendus de réunions des groupes de travail thématiques](#) – Milieu humain, agriculture et viticulture, biodiversité et milieu naturel et aménagement du territoire.
- [Communiqué de Presse](#) – Jean-Louis BORLOO confirme la ligne à grande vitesse Provence-Alpes-Côte d’Azur et fixe un calendrier.
- [Arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires](#) – Journal officiel du 10 novembre 1999.
- [Réparation de nuisances dues au TGV](#) - Réponse ministérielle du Sénat publiée au journal officiel du Sénat du 3 mai 2007.
- [Le Grenelle de l’environnement](#) - Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du Territoire
- [Article L 123-16 du Code de l’urbanisme](#) – Mise en compatibilité des documents d’urbanisme
- [L’expropriation pour cause d’utilité publique \(DUP\)](#) – Direction Générale de l’Urbanisme de l’Habitat et de la Construction.
- [De la déclaration d’utilité publique à la concession](#) – RFF – LGV Sud Europe Atlantique

### ...dans la presse :

- |   |              |
|---|--------------|
| - LGV Paca : la médiation sur de bons rails selon les élus<br><a href="#">La Provence</a>                         | 14 mars 2009 |
| - Un nouveau tracé de la LGV s’invite au conseil<br><a href="#">La Provence</a>                                   | 3 avril 2009 |
| - Les élus aubagnais face au médiateur LGV<br><a href="#">La Provence</a>   | 20 mars 2009 |
| - La député-maire d’Aix en Provence : « Je harcèle le Président de la République »<br><a href="#">La Provence</a> | 2 mai 2009   |
| - Le rapport sur la LGV Paca rendu le 15 juin<br><a href="#">La Provence</a>                                      | 5 mai 2009   |
| - Ligne à grande vitesse : le tracé par Marseille prend l’avantage<br><a href="#">La Provence</a>                 | 29 mai 2009  |
| - LGV Nord : la mobilisation a payé<br><a href="#">La Provence</a>  | 30 mai 2009  |