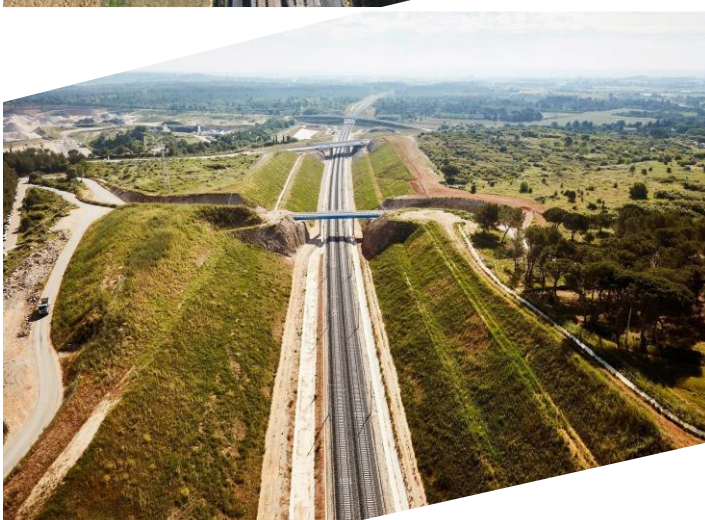


Le processus foncier



La construction d'une ligne nouvelle nécessite de disposer des terrains nécessaires à la réalisation et à l'exploitation de l'infrastructure. La maîtrise foncière en constitue une étape essentielle.

Elle permet de :

- sécuriser juridiquement les emprises nécessaires,
- prendre en compte les droits et servitudes existants,
- garantir la disponibilité des terrains au moment de la réalisation des travaux.

Le projet peut nécessiter des occupations temporaires de terrains. Ces occupations font l'objet de modalités spécifiques définissant leur durée, leurs conditions d'utilisation et, le cas échéant, l'indemnisation des propriétaires et exploitants concernés.

La maîtrise des terrains repose en priorité sur une démarche d'acquisition à l'amiable, fondée sur le dialogue et la recherche d'un accord avec les propriétaires et les ayants droits concernés. Lorsque cet accord ne peut être trouvé, le recours à la procédure d'expropriation peut être nécessaire, dans le respect du cadre légal applicable.

Ce processus intervient suite à la déclaration d'utilité publique et s'appuie sur l'identification précise des parcelles et des biens concernés, réalisée au travers de l'enquête parcellaire.

LE PROCESSUS FONCIER



L'OCCUPATION TEMPORAIRE EN PHASE D'INTERVENTIONS PRÉPARATOIRES

Pour les besoins des études préalables et des travaux préparatoires à la réalisation de la ligne, des autorisations d'occupation temporaire de parcelles peuvent être demandées afin d'y réaliser des sondages, des diagnostics et des dépôts des installations. Cette prospection étant réalisée avant acquisition, elle nécessite une **occupation temporaire des terrains**.

À l'issue de ces travaux provisoires, les propriétaires et/ou exploitants sont **indemnisés** selon un **protocole d'accord passé** entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles agricoles.

PENETRATION SUR LES TERRAINS EN VUE D'Y REALISER DES SONDAGES GÉOTECHNIQUES

La réalisation de sondages géotechniques (investigation du sous-sol) a pour objectif :

- de lever les incertitudes liées à la composition des sous-sols (géologie, niveau des nappes phréatiques, présence d'aléas...),
- de mieux maîtriser les risques géotechniques liés au projet,
- de dimensionner remblais*, déblais* et fondations d'ouvrages d'art selon la nature des sols.



TROIS TYPES DE SONDAGES

À LA PELLE MÉCANIQUE : étude des zones de déblais* et des matériaux de remblais*

Une fosse est creusée pour étudier les différentes couches de sol, opérer des prélèvements pour les tester en laboratoire, rechercher d'éventuelles venues d'eau.

La fosse est rebouchée avec les terres extraites, dans l'ordre ou les couches ont été prélevées.

CAROTTÉS : étude des ouvrages d'art et des zones de déblais*

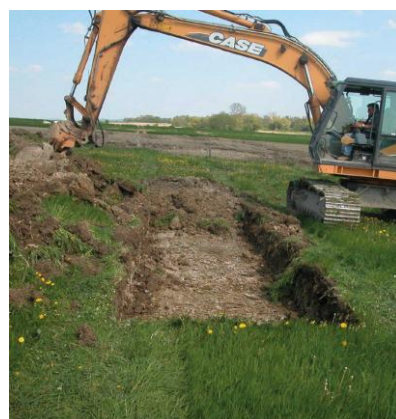
Ils sont similaires au principe de la perceuse et servent à prélever des échantillons pour les tester en laboratoire, à observer la succession des couches de sol et les éventuelles venues d'eau. Les carottes extraites sont stockées jusqu'à la construction des ouvrages.

PRESSIOMÉTRIQUES : étude des ouvrages de franchissement et des sols en zones meubles et argileuses

Une augmentation de pression est exercée dans un trou de sondage, afin d'observer le comportement du sol (résistance, capacité de gonflement...).

PENETRATION SUR LES TERRAINS EN VUE D'Y REALISER DES DIAGNOSTICS ET FOUILLES ARCHEOLOGIQUES

L'archéologie préventive est une démarche obligatoire destinée à **sauvegarder le patrimoine archéologique** d'un territoire concerné par un projet d'aménagement. Intervenant en amont des travaux de construction du projet, elle a pour objectif, par le biais d'importantes, investigations de terrains, d'identifier **tous les vestiges présents** dans une zone donnée qui seraient susceptibles d'être détruits ou endommagés au moment des travaux.



L'OCCUPATION TEMPORAIRE EN PHASE TRAVAUX

SNCF Réseau, ou les entreprises de travaux mandatées sont amenés à occuper provisoirement, des espaces pendant la durée des travaux et à restituer ces terrains aux propriétaires/exploitants à la fin du chantier.

Une occupation temporaire est utilisée notamment pour réaliser :

- **du stockage de matériaux** nécessaires à la réalisation des travaux (ballast, ...)
- **les bases « équipement ferroviaire »**
- **les pistes de chantier et les déviations** provisoires



Ces occupations temporaires en phase travaux sont soumises aux mêmes règles que les occupations temporaires préalables aux travaux (information préalable et signature d'une convention d'occupation temporaire).

Pour les occupations « lourdes » (installations de chantier, bases équipements ferroviaires, dépôts de matériaux excédentaires) :

- **L'information générale** est suivie d'une **concertation étroite** avec la profession agricole

pour positionner les surfaces à occuper et fixer les conditions d'utilisation du terrain occupé.

- **Les états des lieux d'entrée et de sortie** sont accompagnés d'une analyse agro pédologiques des terrains occupés avant et après travaux pour une remise en état garantissant la potentialité agricole initiale.
- **Des indemnités complémentaires** (indemnité de reconstitution physique des sols + indemnité de déficit sur récoltes futures).

DES PROTOCOLES POUR LES PREJUDICES LIES AUX TRAVAUX ET AUX OCCUPATIONS TEMPORAIRES

Ces protocoles d'indemnisation concernent les impacts temporaires liés aux travaux.

Ils font l'objet de **protocoles bilatéraux signés entre la profession agricole et SNCF Réseau** et couvrent :

- Les impacts liés à la réalisation de sondages géotechniques et hydrogéologiques
- Les occupations temporaires liées à la réalisation des diagnostics archéologiques
- Les dommages liés aux travaux

Les **modalités de pénétration** sur les terrains sont généralement fixées au préalable avec les représentants des propriétaires/exploitants.

Un **expert peut être désigné** par le tribunal administratif, en cas de désaccords sur l'intervention.

Un **protocole d'accord national** a été signé entre la profession agricole et SNCF Réseau le 22 février 2011 qui décline les conditions de :

- Concertation avec les exploitants /propriétaires,
- Pénétration dans les terrains,
- Réalisation des travaux,
- Indemnisation,
- Restitution des terrains.

PROCEDURE D'OCCUPATION TEMPORAIRE

Information préalable

- **Réunions d'information** à destination des collectivités, propriétaires, exploitants.
- En présence de SNCF Réseau ou de ses représentants et des opérateurs de travaux.
- Présentation / objectifs :
 - Présentation des modalités d'informations des oppositions,
 - Identification des propriétaires exploitants concernés,
 - Calendrier et programme de l'opération.

Contact bilatéral MOA* / exploitant

- Désignation des itinéraires les moins dommageables pour les besoins d'exécution des travaux
- Détermination de l'implantation des travaux sur la parcelle

Etat des lieux préalables

- SNCF Réseau et l'exploitant :
 - Établissent un **état des lieux contradictoire** des terrains occupés,
 - Etat des lieux contradictoires à organiser une semaine au plus tard avant le début des travaux,
 - Signent une **convention d'occupation temporaire** qui autorise SNCF Réseau à occuper temporairement le terrain.
- Cette convention précise :
 - Les parcelles occupées,
 - L'objet et la durée de l'occupation,
 - Les spécificités éventuelles à prendre en compte lors de la réalisation des travaux,
 - Le calcul et le montant de l'indemnisation.

Un expert peut être nommé par le tribunal administratif, en cas de désaccord sur l'intervention.

Réalisation des opérations

- Travaux réalisés **conformément au calendrier**, dans le respect des itinéraires, des cultures et des sols.
- Le MOA* fait le nécessaire pour remédier rapidement aux conséquences de détériorations.

Etat des lieux postérieurs aux travaux

- **Etat des lieux contradictoires** après les travaux.
- **Constat in situ de la bonne remise en état et**, le cas échéant, des dégâts occasionnés donnant lieu à l'indemnisation par le MOA*.

Indemnisation des préjudices

Dommages indemnisés par SNCF Réseau :

- Les **dégâts aux sols** engendrés par les travaux,
- Les **pertes de récoltes**,
- Les **autres préjudices** dont le temps passé.

Si les travaux sont différés dans le temps : **restitution des terrains** (dans cette hypothèse, signature d'un état des lieux de sortie et restitution du terrain.)

Les éventuels préjudices subis du fait de l'occupation temporaire sont indemnisés **conformément aux protocoles signés** avec la profession agricole.

SI AUCUN ACCORD AMIABLE
N'A PU ETRE OBTENU

PHASE ADMINISTRATIVE (LOI 1892)

Notification de l'arrêté préfectoral d'occupation temporaire aux propriétaires et/ou exploitants

PHASE JUDICIAIRE

- Désignation d'un expert par le tribunal administratif
- Convocations pour états des lieux avec l'expert
- Réalisation des travaux
- Etat des lieux après travaux
- Fixation d'indemnités par le juge
- Paiement des indemnités

L'EMPRISE DE LA LIGNE

Avant d'aboutir à une emprise* précise, le tracé de la ligne est resserré progressivement. Après le débat public, le projet est d'abord défini par une large zone d'étude. Des études techniques et environnementales permettent ensuite d'identifier une ZPP* d'environ 1000m de large, à l'intérieur de laquelle le tracé définitif sera arrêté. Ce n'est qu'une fois **ce tracé validé, avec l'obtention de la DUP*, que les études détaillées permettent de délimiter l'emprise foncière.** Après avoir délimité l'emprise* du projet, il convient d'identifier et d'informer les propriétaires et les exploitants des propriétés à acquérir afin de leur proposer une juste indemnisation.

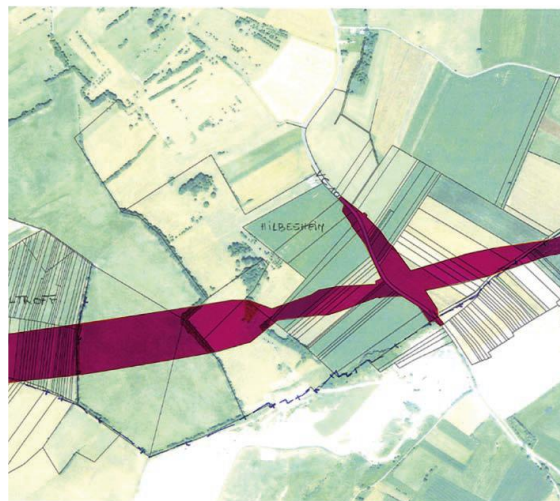
DÉLIMITATION DE L'EMPRISE DU PROJET

L'emprise* du projet prend en compte :

- **les caractéristiques techniques de l'ouvrage** (nombre de voies, hauteur et pente des déblais*/remblais*...)
- **ses équipements** (dispositifs de sécurité, de télécommunications, stations d'alimentation électrique...)
- **son assainissement** (fossés, bassins...)
- **sa maintenance** (base maintenance, accès...)
- **et ouvrages spécifiques** (protections acoustiques...).

Au-delà de l'emprise*, des surfaces doivent être acquises notamment pour :

- Rétablir les voies de circulation et autres réseaux interceptés par le projet,
- L'insertion paysagère de la ligne,
- Les éventuelles compensations environnementales,
- Les mesures de protection du biotope faune/flore (passage grande et petite faune).



Sous-station électrique



Dispositifs de télécommunications



Bassin

INFORMATIONS DES PROPRIETAIRES : L'ENQUETE PARCELLAIRE

Après la DUP*, des études techniques détaillées permettent d'affiner le tracé et de déterminer l'emprise* foncière nécessaire à la réalisation du projet.

Une **enquête parcellaire*** est alors diligentée. Cette procédure sert à **déterminer précisément les parcelles nécessaires** à la réalisation de la ligne et d'identifier **leurs propriétaires et exploitants**. Conduite sous la responsabilité du préfet, elle permet aux propriétaires de :

- consulter un dossier en mairie (ayants-droits, exploitants ...)
- faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès du commissaire enquêteur désigné par un tribunal administratif.

À l'issue de l'enquête, le commissaire enquêteur remet **son avis au préfet en vue de la prise d'un arrêté de cessibilité**. Le maître d'ouvrage peut proposer au propriétaire une **acquisition amiable**.

Si aucun accord n'est trouvé, et si les conditions de l'expropriation sont réunies, la procédure d'expropriation peut alors se poursuivre.

L'ACQUISITION DE TERRAINS

La construction de la ligne nouvelle nécessite l'acquisition de terrains. **Les surfaces se trouvant dans l'emprise du projet font l'objet de procédures d'acquisition à l'amiable ou par voie d'expropriation.** Sur les projets de ligne nouvelle, la grande majorité des acquisitions sont réalisées à l'amiable. En cas de désaccord, la propriété est acquise par expropriation. Chaque situation est étudiée au cas par cas. **Les procédures d'acquisitions foncières démarrent après la déclaration d'utilité publique.**

QUI EST CONCERNE ?

Sont concernées par les acquisitions **toutes personnes physiques** (propriétaires, exploitants ayant un titre d'exploitation...) ou **morales** (entreprises, collectivités...) possédant une ou plusieurs parcelles impactées par la construction de la future ligne.

QUEL TYPE DE BIENS ?

Les biens les plus souvent concernés sont des **biens non bâtis** : parcelles agricoles, parcelles naturelles, constructibles, en friche ou boisées. De manière plus mesurée, **des biens bâtis** sont également touchés par le projet. Il peut s'agir d'habitations, de sièges d'exploitations agricoles, d'immeubles industriels ou commerciaux.

ACQUISITIONS AMIABLES

SNCF Réseau s'attache à rechercher, en priorité, un **accord amiable** avec chaque propriétaire / exploitant.

SNCF Réseau **rencontre individuellement** chaque propriétaire et chaque exploitant pour proposer les conditions d'indemnisation et estimer les éventuels préjudices complémentaires.

Lorsqu'un accord amiable est trouvé avec le propriétaire, celui-ci signe une **promesse de vente**.

Le notaire désigné en accord avec le propriétaire est saisi pour rédiger l'acte d'acquisition. Le montant de la vente est versé le jour de la signature de l'acte.

En cas d'acte administratif, le paiement intervient dans les trois mois. Après accord de l'exploitant, une convention d'éviction est signée et le montant de l'indemnité est versé au moment de l'acte d'acquisition.

EXPROPRIATION

En cas de désaccord de l'exploitant ou du propriétaire, SNCF Réseau, ou le propriétaire saisit le juge de l'expropriation afin de :

- **Fixer les indemnités de dépossession ou d'éviction** : après déplacement du juge sur le terrain à acquérir, chaque partie expose ses arguments relatifs au montant indemnitaire proposé au cours d'une audience civile, à l'issue le juge de l'expropriation fixe le montant des indemnités.
- **Transférer la propriété** : SNCF Réseau saisit le préfet afin qu'il prenne un arrêté de cessibilité* sur la base de l'enquête parcellaire* et du rapport du commissaire enquêteur. Sur le fondement de cet arrêté, le juge de l'expropriation, saisi par le préfet, prononce le transfert de propriété par ordonnance d'expropriation au profit de SNCF Réseau.



L'INDEMNISATION

Chaque situation est étudiée au cas par cas de façon à garantir une répartition intégrale des préjudices.

TERRES AGRICOLES

- **L'indemnité principale due au propriétaire** représente la valeur de la terre, elle est évaluée par le PED* sur la base du marché foncier local. À cette indemnité s'ajoute une indemnité dite de remploi qui compense les frais d'acquisition d'un bien de même nature et de valeur similaire.
- **L'indemnité d'éviction due à l'exploitant agricole** compense la perte de revenus pendant la période nécessaire à la reconstitution de l'exploitation. Elle est basée sur la marge moyenne des cultures correspondantes.
- **D'autres indemnités** peuvent compenser les contraintes subies inhérentes à la réalisation du projet (allongements de parcours par exemple).

Avant le démarrage d'une campagne d'acquisition, des **protocoles indemnitaires fixant les préjudices et leurs modalités d'indemnisation** sont signés entre SNCF Réseau et les organisations agricoles locales, complétés par un protocole d'éviction avec la DDFiP* et la Chambre d'Agriculture.

Depuis mai 2024, un **accord-cadre** signé avec les chambres d'agriculture départementales et DDFiP* des trois départements concernés fixe **les principes de calcul de ces indemnités**, pour une réparation intégrale des préjudices matériels directs, et certains liés au projet.

Décliné depuis juillet 2024 dans l'Hérault pour la phase 1, il fournit un référentiel commun de méthodes et de calculs d'indemnisation.

PROPRIÉTÉS BÂTIES À USAGE D'HABITATION

- Le PED* **évalue le bien du propriétaire** sur la base du marché immobilier local selon sa nature, son usage, sa consistance, son état et son entretien.
À cette valeur s'ajoute également **une indemnité de remploi***.
- Si le bien est occupé, SNCF Réseau est tenu de **proposer le relogement** si l'occupant le souhaite, selon ses besoins, capacités et les normes d'habilité en vigueur et de **prendre en charge le coût du déménagement**.

PROPRIÉTÉS BÂTIES À USAGE D'ACTIVITÉ ARTISANALE, INDUSTRIELLE OU COMMERCIALE

Le PED* évalue le bien du propriétaire sur la base du marché immobilier local selon sa nature, son usage, sa consistance, son état, son entretien et son occupation à titre commercial.

En présence d'un locataire commercial, deux hypothèses sont envisagées :

- **Le locataire commercial ne souhaite pas poursuivre son activité suite à son éviction.**

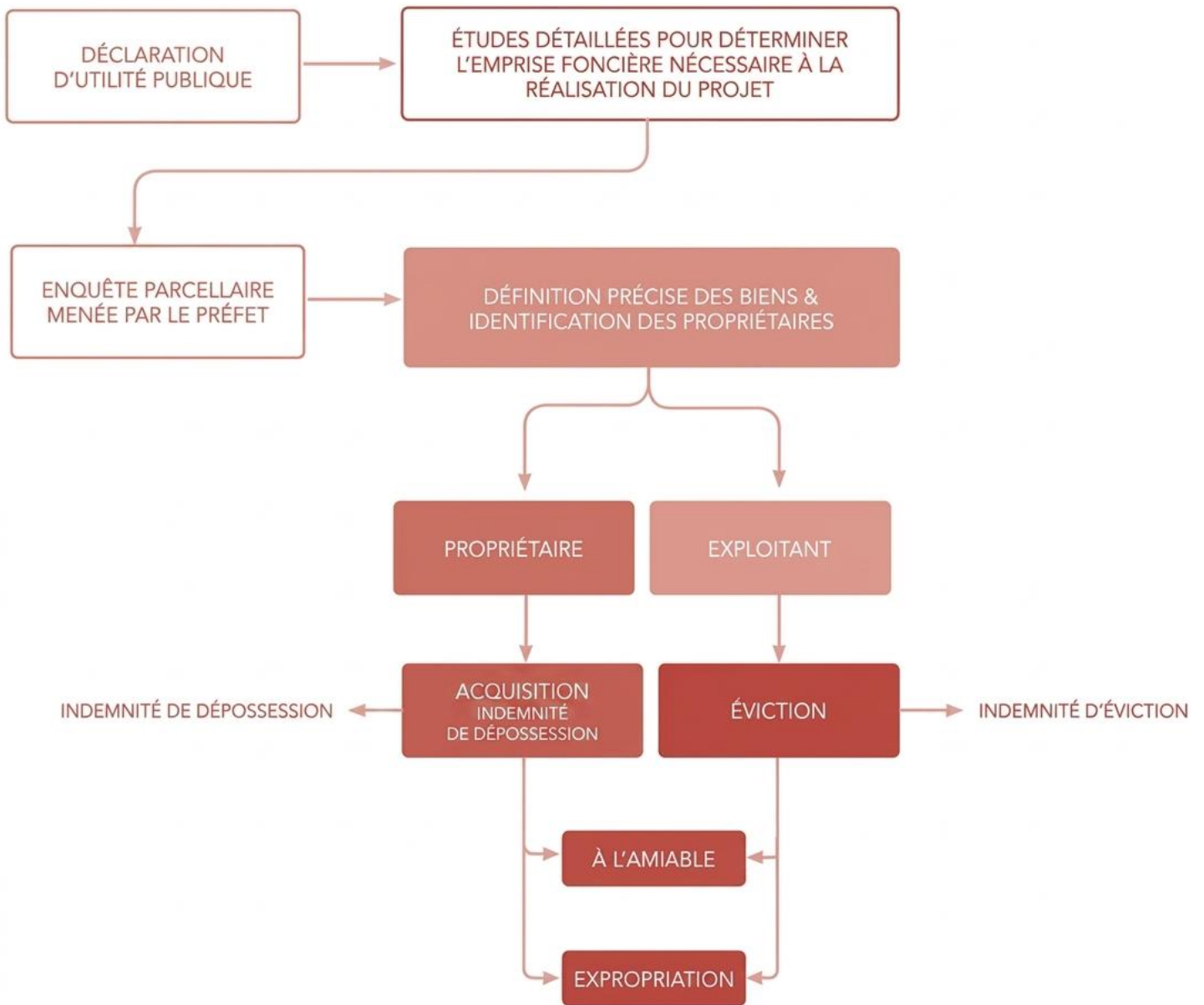
Il percevra alors une indemnité dite d'éviction commerciale correspondant à la valeur du fonds de commerce qu'il exploite. À cette valeur s'ajouteront éventuellement des indemnités accessoires (matériel non revendable par exemple).

- **Le locataire commercial souhaite poursuivre son activité.**

SNCF Réseau activera son réseau (collectivités, chambres consulaires...) pour accompagner le locataire commercial souhaitant poursuivre son activité dans sa recherche de relocalisation. SNCF Réseau prendra en charge les frais de réinstallation ainsi que la compensation financière de la perte d'activité tout au long du transfert, ces indemnités sont également évaluées par le PED*.



SCHEMA D'ENSEMBLE DE LA MAITRISE FONCIERE



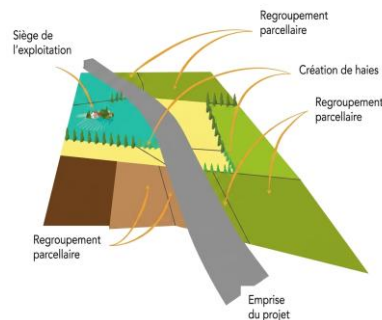
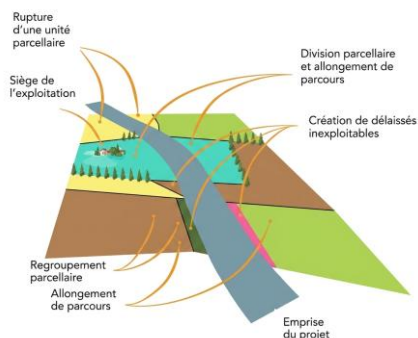
L'AMÉNAGEMENT FONCIER (AFAFE*)

Lorsque les expropriations sont susceptibles de compromettre la structure des exploitations agricoles dans une zone déterminée, la DUP* porte obligation pour SNCF Réseau de **remédier aux dommages causés en participant financièrement à l'exécution d'opérations d'aménagement foncier** (anciennement appelé « remembrement »).

L'OBJECTIF DE L'AMENAGEMENT FONCIER

La réalisation d'un projet ferroviaire **perturbe le parcellaire** et donc l'exploitation agricole des terrains situés de part et d'autre des emprises* et parfois au-delà. L'objectif de l'aménagement foncier est **de restructurer le parcellaire** en vue de :

- réduire ou supprimer l'effet de coupure de la ligne,
- compenser la perte de surface générée par les emprises* par une augmentation de la productivité.



LA PROCEDURE DE L'AMENAGEMENT FONCIER

La procédure d'aménagement foncier est conduite par les CLAF* constituées par les Conseils Départementaux dans les territoires traversés. Les membres de ces commissions principalement composées de propriétaires, d'exploitants et d'élus sont nommés par le conseil départemental sur proposition des conseils municipaux et des chambres d'agriculture.

LES MODES D'ACQUISITION DE L'EMPRISE EN CAS D'AMÉNAGEMENT FONCIER

Selon les choix des CLAF*, deux modes d'acquisition foncière sont envisageables



L'inclusion d'emprise* est une **mutualisation du prélèvement foncier** sur un vaste périmètre autour de la ligne nouvelle. L'ensemble du parcellaire est réaménagé. Chaque propriétaire se voit redistribuer ses nouvelles parcelles, amputées d'un pourcentage identique (limité à 5% de ses apports) qui sert au géomètre pour constituer l'emprise* du projet. À la fin de la procédure, SNCF Réseau acquiert cette emprise* en une seule fois, auprès d'une association foncière. Celle-ci reverse alors à tous les propriétaires le montant des indemnités dues, au prorata de leurs apports.

LES MESURES DE COMPENSATIONS AGRICOLES (MCA)

Les mesures de compensation collectives agricoles sont encadrées par la loi (Décret d'août 2016) et ont pour but de **consolider l'économie agricole d'un territoire concerné par un grand projet d'aménagement**.

Le respect du principe « Eviter/ Réduire/ Compenser » est appliqué en proposant des mesures compensatoires collectives agricoles, en cas de mesures d'évitement et de réduction de l'impact jugées insuffisantes ou impossible.

LES MESURES DE COMPENSATION COLLECTIVES AGRICOLES

Elles ont vocation à financer des projets collectifs à visée économique, c'est-à-dire : des projets qui viendront apporter de la valeur ajoutée pour l'ensemble des filières agricoles du territoire.

Dans le cadre de la **phase 1** du projet LNMP, **un budget de 14,5 millions d'€ a été défini à la suite de l'étude préalable agricole prévue par la loi**. Ce budget, ainsi que les axes d'orientation principaux des mesures à mettre en œuvre, ont été **validés par la CDPENAF***.

Des appels à projets annuels seront organisés jusqu'en 2029 autour de 3 axes thématiques : l'accès à l'irrigation, l'accès au foncier et la résilience agricole locale, qualité et valorisation.

Les projets lauréats devront répondre à **3 priorités : la résilience climatique, la souveraineté alimentaire et la valorisation des produits locaux**. Ils seront sélectionnés par un comité de sélection et d'engagement.

Des ateliers d'information sur ce sujet sont régulièrement organisés à destination de l'ensemble des acteurs du monde agricole.

DES RESERVES FONCIERES CONSTITUEES EN PARTENARIAT AVEC LA SAFER*

SNCF Réseau et la SAFER* de l'Hérault ont signé **une convention** dont l'objectif est de constituer les réserves foncières nécessaires à la mise en œuvre d'échanges fonciers ou de compensation.

Dans ce cadre, **la SAFER* assure une veille foncière** pour identifier à la fois les terrains à acquérir pour réaliser le projet proprement dit, comme ceux qui seront utilisés pour restructurer les exploitations agricoles impactées et mettre en place les mesures de compensation définies en collaboration avec les acteurs locaux.



LES MESURES DE COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES (MCE)

Les mesures de compensations environnementales sont mises en place pour **préserver et restaurer la biodiversité** lorsque les impacts du projet ne peuvent être totalement évités ou réduits. Elles sont définies en concertation avec les acteurs du territoire et déployées progressivement. Elles nécessitent également des acquisitions foncières ou des contrats fonciers permettant de réaliser ces compensations.

GLOSSAIRE

Arrêté de cessibilité : cet acte émis par le préfet signifie qu'une propriété peut être transférée à la personne publique expropriante. Il est publié au recueil départemental des actes administratifs et notifié au propriétaire du bien à exproprier par lettre recommandée avec accusé de réception.

Déblais : excavation pratiquée dans le sol pour la construction d'ouvrages d'art comme une nouvelle ligne ferroviaire par exemple

Déclaration d'utilité publique (DUP) : acte administratif reconnaissant le caractère d'utilité publique à une opération de travaux projetée par une personne publique ou pour son compte, après avoir recueilli l'avis de la population (enquête d'utilité publique).

Emprise : surface de terrain acquise par le maître d'ouvrage pour la construction d'un ouvrage.

Enquête parcellaire : enquête ayant pour but de déterminer les parcelles à exproprier et l'identité des titulaires des droits réels et des autres intéressés.

Indemnité de remploi : indemnité calculée forfaitairement en proportion du montant de l'indemnité principale. Elle représente le montant des frais et droits (droits de mutation, frais d'acte et honoraires de négociation) que devrait supporter l'exproprié pour reconstituer en nature son patrimoine.

Pôle d'évaluation domaniale (PED) : service déconcentré de la Direction générale des finances rattaché au ministère de l'Économie et des finances.

Remblais : matériaux de terrassement mis en œuvre par compactage et destiné à surélever le profil d'un terrain ou à combler une fouille.

ACRONYMES

AFAFE : aménagement foncier

AVP : avant-projet détaillé

PRO : phase projet

CDPENAF : Commission Départementale de Consommation d'Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers

CLAF : Commissions Locales d'Aménagement Foncier

DDFIP : Directions Départementales des Finances Publiques

DDTM : Direction Départementale des Territoires

MOA : Maîtrise d'Ouvrage (dans les cas d'infrastructure, il s'agit de SNCF Réseau)

SAFER : Société d'aménagement foncier et d'établissement rural

ZPP : Zones de Passages Préférentielles

Pour toute information consultez le site internet :

www.ligne-montpellier-perpignan.com



Une question foncière ? : foncier-lnmp1@systra.com