

Document  
mis en distribution  
le 30 mars 2001

N° 2955

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

ONZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 28 mars 2001

## RAPPORT

FAIT

AU NOM DE LA COMMISSION DE LA PRODUCTION ET DES ÉCHANGES (1) SUR LE  
PROJET DE LOI (n° 2909), *relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand  
gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse,*

PAR M. YVON MONTANÉ,

Député.

---

(1) La composition de cette commission figure au verso de la présente page.

**Aménagement du territoire**

La Commission de la production et des échanges est composée de : <A HREF="1802.htm"> M. André Lajoinie</A> , *président* ; <A HREF="817.htm"> M. Jean-Paul Charié</A> , <A HREF="1030.htm"> M. Jean-Pierre Defontaine</A> , <A HREF="1181.htm"> M. Pierre Ducout</A> , <A HREF="2480.htm"> M. Jean Proriot</A> , *vice-présidents* ; <A HREF="1695.htm"> M. Christian Jacob</A> , <A HREF="2179.htm"> M. Pierre Micaux</A> , <A HREF="2339.htm"> M. Daniel Paul</A> , <A HREF="2568.htm"> M. Patrick Rimbert</A> , *secrétaires* ; <A HREF="226.htm"> M. Jean-Pierre Abelin</A> , <A HREF="227.htm"> M. Yvon Abiven</A> , <A HREF="229.htm"> M. Jean-Claude Abrioux</A> , <A HREF="241.htm"> M. Stéphane Alaize</A> , <A HREF="242.htm"> M. Damien Alary</A> , <A HREF="276.htm"> M. André Angot</A> , <A HREF="295.htm"> M. François Asensi</A> , <A HREF="307.htm"> M. Jean-Marie Aubron</A> , <A HREF="309.htm"> M. Pierre Aubry</A> , <A HREF="312.htm"> M. Jean Auclair</A> , <A HREF="345.htm"> M. Jean-Pierre Balduyck</A> , <A HREF="384.htm"> M. Jacques Bascou</A> , <A HREF="390.htm"> Mme Sylvia Bassot</A> , <A HREF="394.htm"> M. Christian Bataille</A> , <A HREF="497.htm"> M. Jean Besson</A> , <A HREF="509.htm"> M. Gilbert Biessy</A> , <A HREF="515.htm"> M. Claude Billard</A> , <A HREF="525.htm"> M. Claude Birraux</A> , <A HREF="550.htm"> M. Jean-Marie Bockel</A> , <A HREF="556.htm"> M. Jean-Claude Bois</A> , <A HREF="560.htm"> M. Daniel Boisserie</A> , <A HREF="580.htm"> M. Maxime Bono</A> , <A HREF="589.htm"> M. Franck Borotra</A> , <A HREF="623.htm"> M. Christian Bourquin</A> , <A HREF="653.htm"> M. Patrick Braouezec</A> , <A HREF="680.htm"> M. François Brottes</A> , <A HREF="695.htm"> M. Vincent Burroni</A> , <A HREF="704.htm"> M. Alain Cacheux</A> , <A HREF="707.htm"> M. Dominique Caillaud</A> , <A HREF="810.htm"> M. Jean-Paul Chanteguet</A> , <A HREF="826.htm"> M. Jean Charroppin</A> , <A HREF="837.htm"> M. Philippe Chaulet</A> , <A HREF="847.htm"> M. Jean-Claude Chazal</A> , <A HREF="858.htm"> M. Daniel Chevallier</A> , <A HREF="885.htm"> M. Yves Cochet</A> , <A HREF="886.htm"> M. Gilles Cocquempot</A> , <A HREF="891.htm"> M. Pierre Cohen</A> , <A HREF="946.htm"> M. Alain Cousin</A> , <A HREF="948.htm"> M. Yves Coussain</A> , <A HREF="951.htm"> M. Jean-Michel Couve</A> , <A HREF="983.htm"> M. Jean-Claude Daniel</A> , <A HREF="1001.htm"> M. Marc-Philippe Daubresse</A> , <A HREF="1025.htm"> M. Philippe Decaudin</A> , <A HREF="1081.htm"> Mme Monique Denise</A> , <A HREF="1088.htm"> M. Léonce Deprez</A> , <A HREF="1094.htm"> M. Jacques Desallangre</A> , <A HREF="1142.htm"> M. Éric Doligé</A> , <A HREF="1154.htm"> M. François Dosé</A> , <A HREF="1201.htm"> M. Marc Dumoulin</A> , <A HREF="1202.htm"> M. Dominique Dupilet</A> , <A HREF="1226.htm"> M. Philippe Duron</A> , <A HREF="1264.htm"> M. Jean-Claude Étienne</A> , <A HREF="1270.htm"> M. Alain Fabre-Pujol</A> , <A HREF="1271.htm"> M. Albert Facon</A> , <A HREF="1304.htm"> M. Alain Ferry</A> , <A HREF="1308.htm"> M. Jean-Jacques Filleul</A> , <A HREF="1316.htm"> M. Jacques Fleury</A> , <A HREF="1327.htm"> M. Nicolas Forissier</A> , <A HREF="1349.htm"> M. Jean-Louis Fousseret</A> , <A HREF="1357.htm"> M. Roland Francisci</A> , <A HREF="1389.htm"> M. Claude Gaillard</A> , <A HREF="1398.htm"> M. Robert Galley</A> , <A HREF="1432.htm"> M. Claude Gatignol</A> , <A HREF="1505.htm"> M. André Godin</A> , <A HREF="1524.htm"> M. Alain Gouriou</A> , <A HREF="1556.htm"> M. Hubert Grimault</A> , <A HREF="1546.htm"> M. Michel Grégoire</A> , <A HREF="1576.htm"> M. Lucien Guichon</A> , <A HREF="1604.htm"> M. Gérard Hamel</A> , <A HREF="1638.htm"> M. Patrick Herr</A> , <A HREF="216574.htm"> M. Francis Hillmeyer</A> , <A HREF="1649.htm"> M. Élie Hoarau</A> , <A HREF="1655.htm"> M. Robert Honde</A> , <A HREF="1704.htm"> M. Claude Jacquot</A> , <A HREF="1708.htm"> Mme Janine Jambu</A> , <A HREF="1759.htm"> M. Aimé Kergueris</A> , <A HREF="1844.htm"> M. Jean Launay</A> , <A HREF="1856.htm"> Mme Jacqueline Lazard</A> , <A HREF="1857.htm"> M. Thierry Lazaro</A> , <A HREF="1871.htm"> M. Jean-Yves Le Déaut</A> , <A HREF="1883.htm"> M. Jacques Le Nay</A> , <A HREF="1936.htm"> M. Patrick Lemasle</A> , <A HREF="1937.htm"> M. Jean-Claude Lemoine</A> , <A HREF="1942.htm"> M. Jean-Claude Lenoir</A> , <A HREF="1952.htm"> M. Arnaud Lepercq</A> , <A HREF="1958.htm"> M. René Leroux</A> , <A HREF="210741.htm"> M. Jean-Claude Leroy</A> , <A HREF="1969.htm"> M. Roger Lestas</A> , <A HREF="1973.htm"> M. Félix Leyzour</A> , <A HREF="2034.htm"> M. Guy Malandain</A> , <A HREF="2066.htm"> M. Daniel Marcovitch</A> , <A

[2074.htm](#)> M. Didier Marie</A> , <A [2084.htm](#)> M. Alain Marleix</A> , <A [2091.htm](#)> M. Daniel Marsin</A> , <A [2098.htm](#)> M. Philippe Martin</A> , <A [2107.htm](#)> M. Jacques Masdeu-Arus</A> , <A [2110.htm](#)> M. Marius Masse</A> , <A [2174.htm](#)> M. Roland Metzinger</A> , <A [2149.htm](#)> M. Roger Meï</A> , <A [2220.htm](#)> M. Yvon Montané</A> , <A [2222.htm](#)> M. Gabriel Montcharmont</A> , <A [2237.htm](#)> M. Jean-Marie Morisset</A> , <A [2268.htm](#)> M. Bernard Nayral</A> , <A [2285.htm](#)> M. Jean-Marc Nudant</A> , <A [2287.htm](#)> M. Jean-Paul Nunzi</A> , <A [2295.htm](#)> M. Patrick Ollier</A> , <A [2330.htm](#)> M. Joseph Parrenin</A> , <A [2336.htm](#)> M. Paul Patriarche</A> , <A [2343.htm](#)> M. Germinal Peiro</A> , <A [2374.htm](#)> Mme Geneviève Perrin-Gaillard</A> , <A [2376.htm](#)> M. François Perrot</A> , <A [2385.htm](#)> Mme Annette Peulvast-Bergeal</A> , <A [2438.htm](#)> M. Serge Poignant</A> , <A [2448.htm](#)> M. Bernard Pons</A> , <A [2345.htm](#)> M. Jacques Péliard</A> , <A [2371.htm](#)> Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont</A> , <A [2522.htm](#)> M. Jacques Rebillard</A> , <A [2529.htm](#)> M. Jean-Luc Reitzer</A> , <A [2546.htm](#)> M. Gérard Revol</A> , <A [2549.htm](#)> Mme Marie-Line Reynaud</A> , <A [2561.htm](#)> M. Jean Rigaud</A> , <A [2580.htm](#)> M. Jean Roatta</A> , <A [2584.htm](#)> M. Jean-Claude Robert</A> , <A [2675.htm](#)> M. André Santini</A> , <A [2681.htm](#)> M. Joël Sarlot</A> , <A [2685.htm](#)> Mme Odile Saugues</A> , <A [2690.htm](#)> M. François Sauvadet</A> , <A [2811.htm](#)> M. Jean-Claude Thomas</A> , <A [2856.htm](#)> M. Léon Vachet</A> , <A [2857.htm](#)> M. Daniel Vachez</A> , <A [2876.htm](#)> M. François Vannson</A> , <A [2895.htm](#)> M. Michel Vergnier</A> , <A [2937.htm](#)> M. Gérard Voisin</A> , <A [2942.htm](#)> M. Roland Vuillaume</A> .

## Sommaire

---

Pages

**introduction**

5

**EXAMEN EN COMMISSION**

9

*I.— discussion générale*

**9**

*II.— EXAMEN DES ARTICLES*

**13**

*Article 1er* : Application de la procédure d'extrême urgence pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement d'un itinéraire de très grand gabarit entre Bordeaux et Toulouse

13

*Article 2* : Relogement préalable des occupants

17

*TABLEAU COMPARATIF*

**19**

*ANNEXE*

**27**

MESDAMES, MESSIEURS,

Le dépôt du projet de loi relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse est rendu nécessaire par des impératifs de procédure administrative et judiciaire.

En effet, le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique permet à l'administration d'engager des procédures d'expropriation, y compris pour créer un itinéraire à très grand gabarit. Cependant, le Gouvernement est confronté à une urgence tenant au calendrier des commandes d'A380 passées auprès d'Airbus Industrie qui rend indispensable l'ouverture de cet itinéraire pour novembre 2003. Seul le recours à la procédure d'extrême urgence prévue par le code permet de tenir ce délai ; or une autorisation législative est indispensable pour procéder, dans ce cadre, à l'expropriation de terrains bâtis.

L'Etat n'avait pas attendu la commercialisation de l'A3XX-A380 pour décider la création d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse et engager des moyens à cette fin. Depuis quelques années, cet itinéraire apparaît indispensable au développement du pôle industriel et technologique international de Toulouse. En effet, la zone industrielle de Toulouse n'est pas reliée à la mer par une voie à très grand gabarit. Jusqu'à présent, les grosses industries toulousaines empruntaient la N 113 vers Langon et Bordeaux ou vers Narbonne ou utilisaient les avions cargo géants, mais les capacités de ces moyens ont atteint leurs limites, elles seront même insuffisantes pour la taille de certaines pièces détachées de l'A380.

Si le canal du Midi et le canal latéral à la Garonne ont servi depuis des décennies au transport des différentes matières pondéreuses entre l'océan Atlantique et la mer Méditerranée, ce dernier ne peut être transformé et agrandi rapidement en itinéraire à grand gabarit pour faciliter le passage de convois exceptionnels tels que ceux du futur A380.

L'alimentation en eau notamment issue de la Montagne Noire apparaît largement insuffisante et la navigabilité sur le canal latéral est, en l'état, fort compromise, ne serait-ce que du fait des nombreux ouvrages d'art qui jalonnent le parcours jusqu'à Toulouse (pont-canal d'Agen, pente d'eau de Montech, ponts jumeaux de Toulouse,...).

A ce titre, faut-il également rappeler que de nombreux modes de transport ont été longuement étudiés, même les plus insolites, et qu'aucun n'a pu apporter la solution idéale qu'il s'agisse du transport par le train, par hydroglisseur ou par dirigeable géant ?

Pour créer l'itinéraire à très grand gabarit, seul le transport mixte, fluvial et routier (Bordeaux – port de Langon – Toulouse), s'est montré efficace et réalisable. On reprendrait ainsi entre Langon et Toulouse la liaison romaine qui passe au sud de la Garonne et qui reliait la Narbonnaise et l'Aquitaine. Cette option est en effet plus courte et évite le franchissement des grands affluents du Massif Central, en particulier le Lot, le Tarn et l'Aveyron, à côté desquels les affluents de la rive gauche, la Baïse, le Gers, la Gimone ou l'Arratz, font figure de gués.

En outre, il est difficile, voire impossible ( ), d'utiliser les autoroutes pour la circulation de convois de gabarit exceptionnel. En effet, la hauteur des ponts (autorisant le plus souvent le passage de véhicules de 4,5 mètres de haut) et la nuisance provoquée par la fermeture de la voie lors du passage d'un convoi conduisent à écarter ces convois des autoroutes.

En tout état de cause, un itinéraire à très grand gabarit terrestre devait être créé pour relier Toulouse au port de Bordeaux car un flux d'échanges croissant est réalisé entre les industries toulousaines et les pays d'Europe du Nord ainsi que les autres continents. Ce port est en effet la voie d'accès naturelle pour acheminer des matériels en provenance d'Allemagne, dont les grandes zones industrielles sont situées sur les voies navigables du Rhin, de Grande-Bretagne, de Belgique et des Pays-Bas, voire de Scandinavie. Par ailleurs, le fret aérien est plus aléatoire que le transport par voie d'eau et par route ; il est plus onéreux (en particulier lorsque le transport est effectué sur des milliers de kilomètres) ; le transport par voie d'eau est, en outre, adaptable en fonction des types de pièces et matériaux transportés et a des limites très élevées en termes de volumes et de poids du fret. Or les industries aéronautiques, spatiales et de mécanique ont des exigences croissantes en termes de taille et de poids des pièces assemblées. Si Toulouse veut conserver son avance dans ces domaines de pointe, un tel itinéraire de transport est indispensable.

La création de l'itinéraire à très grand gabarit entre le port de

Bordeaux et Toulouse ne s'est donc pas imposée au nom de la construction de l'A380. Elle prolonge et s'inscrit dans la politique de développement économique, d'aménagement du territoire et de désenclavement routier en Midi-Pyrénées et en Aquitaine initiée par le Gouvernement et que consacre le dernier contrat de plan État-Région.

Pour se faire, le contrat de plan 2000-2006 signé entre l'Etat et la région Midi-Pyrénées a déjà prévu le financement de la transformation de la N 124 (Toulouse-Dax par Auch, Nogaro, Mont-de-Marsan) en une route à deux fois deux voies. En outre, la construction d'itinéraires de contournement d'agglomérations était prévue de longue date par la direction des routes sur la N 124 mais aussi sur la N 21 et la D 626.

Par ailleurs, le projet de schéma multimodal de services de transport de marchandises, prévu par l'article 20 de la loi du 25 juin 1999 d'orientation pour l'aménagement et le développement durable du territoire, approuvé le 26 octobre 2000 par le Gouvernement et soumis à consultation, a prévu la création d'un itinéraire à très grand gabarit entre Bordeaux et Toulouse.

Dans ce contexte, le projet de loi vise simplement à permettre de créer l'itinéraire à très grand gabarit selon la procédure d'extrême urgence (l'élargissement de la N 124 devant être achevé en 2003 au lieu de 2006). Cette procédure est prévue par le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique (articles L. 15-6 à L. 15-9) mais une loi est indispensable pour autoriser l'expropriation de terrains bâtis dans le cadre de cette procédure. Une telle autorisation législative a déjà été donnée à quatre reprises dans d'autres affaires (voir les lois en annexe du présent rapport). Votre rapporteur tient à souligner que ces quatre précédents n'ont eu aucune incidence néfaste sur les riverains concernés, que les difficultés ont systématiquement été réglées à l'amiable avec l'administration et que les projets de loi n'ont jamais eu de visées partisans mais étaient motivés par la défense de l'intérêt général.

La réalisation de l'itinéraire à très grand gabarit n'aura pas d'incidence financière sur les budgets des collectivités territoriales. Et les personnes concernées par les mesures d'expropriation ne subiront aucun préjudice financier particulier du fait du recours à cette procédure d'extrême urgence puisque l'évaluation financière définitive obéira aux mêmes règles de fond que celles du droit commun et qu'elle sera arrêtée par le juge à défaut d'accord amiable avec l'administration. Les personnes expropriées devront seulement quitter leur propriété plus rapidement. Il faut d'ailleurs faire observer que l'essentiel des constructions concernées par les expropriations ne seront pas des habitations et que des terrains bâtis ne



seront expropriés que pour une partie sur laquelle n'est sise aucune construction.

En dernier lieu, votre rapporteur rappelle qu'il n'appartient pas au pouvoir législatif de déterminer le tracé de l'itinéraire à très grand gabarit. L'intérêt général veut toutefois que cet itinéraire évite dans la mesure du possible le passage dans les agglomérations par souci de sécurité et pour éviter les nuisances liées au passage des véhicules. Cet itinéraire permettra d'améliorer le réseau routier en confortant la chaussée, en renforçant la sécurité de la voirie et en multipliant les contournements d'agglomérations.

## EXAMEN EN COMMISSION

### I.— discussion générale

La commission de la production et des échanges a examiné le projet de loi lors de sa réunion du 28 mars 2001.

Après la présentation de l'objet du projet de loi par M. Yvon Montané, rapporteur, plusieurs commissaires sont intervenus.

M. Noël Mamère a jugé que la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre Bordeaux et Toulouse, quoiqu'inscrite au schéma multimodal de services de transport de marchandises, ne correspondait pas à la logique d'intermodalité qu'il est nécessaire de développer. Il s'agit en effet d'un élément supplémentaire favorisant le transport des marchandises par camions et susceptible d'entraîner une détérioration de l'environnement et de générer des risques pour la santé humaine.

M. Noël Mamère a précisé qu'il comprenait la position des collègues attachés au désenclavement que peut permettre la réalisation de cet itinéraire. Il a toutefois estimé que la route n'était pas le seul moyen de réaliser ce désenclavement.

Il a souligné que ce projet aurait en outre pour conséquence de financer une partie du programme A380 avec les impôts des Français puisque son coût, d'environ un milliard de francs, ne sera pas pris en charge par Airbus Industrie.

D'autres solutions étaient pourtant envisageables comme le transport par des dirigeables modernes ou par des avions Béluga, ce qui aurait nécessité des améliorations techniques d'un coût bien moindre. Il a donc jugé que ce projet était la démonstration par l'absurde de ce qu'il ne fallait pas faire et donnait une très mauvaise image de notre *incapacité* à imaginer d'autres formes de transport ou, a minima, des modes de transport complémentaires.

Il a rappelé que M. Yvon Montané avait évoqué le développement de l'aérotrain pour lequel beaucoup d'argent avait été dépensé avec les résultats que l'on sait. Une fois encore, on risque de demander aux Français de payer l'impéritie des pouvoirs publics en réagissant dans l'urgence.

M. Noël Mamère a ensuite rappelé que la France était le seul pays d'Europe où 85 % des marchandises étaient transportées par camion et que la SNCF, via sa filiale Geodis, était le premier transporteur routier de

France. Il s'est en conséquence demandé si le législateur était là pour répondre aux attentes de certains lobbies ou à celles des Français.

A propos de la mise au gabarit du canal du Midi évoquée par M. Yvon Montané, il a souligné le rôle que pouvait jouer le transport par voie d'eau. Rappelant que 82 % des marchandises transportées dans le monde l'étaient sur mer, il a regretté que la France, qui a le privilège de compter trois façades maritimes, ne recoure pas davantage au cabotage.

En conclusion, il a déclaré ne pas comprendre la décision de réaliser ce projet. Notant qu'à sa connaissance Airbus Industrie n'avait pas été sollicité pour le financer, il s'est étonné que de l'argent soit aujourd'hui disponible pour le faire alors que des arguments financiers sont opposés depuis des années à la mise à deux fois deux voies de la route nationale Bordeaux-Pau, souhaitée par le conseil régional d'Aquitaine et qui correspond à une nécessité économique.

Mme Marie-Françoise Pérol-Dumont a indiqué qu'il ne fallait pas laisser accréditer l'idée que le désenclavement d'une région par la voie routière n'est plus d'actualité. Elle a rappelé qu'elle était très favorable au ferroutage, mais que sa mise en œuvre était souvent difficile. Soulignant que certaines régions françaises souffraient d'un retard économique significatif, elle a estimé que, dans certains cas, le désenclavement routier constituait la meilleure des solutions.

M. Jean-Marie Bockel a déclaré rejoindre les considérations générales émises par M. Noël Mamère, mais a regretté que certaines contradictions soient difficilement surmontées. Il a rappelé que le projet de mise à grand gabarit du canal Rhin-Rhône avait été abandonné sous la pression des Verts. Or, si ce projet était certes surdimensionné, il aurait néanmoins permis de transférer une partie du trafic de la route vers la voie fluviale. Il a également évoqué des oppositions similaires apparues à l'encontre du TGV Rhin-Rhône, qui aurait pourtant facilité le ferroutage, et a indiqué qu'un TGV « idéal » sans emprise au sol n'existait pas. Il a conclu qu'il convenait de surmonter de telles contradictions afin de mener une politique des transports plus équilibrée.

M. Joseph Parrenin, après avoir souligné qu'il revenait au Parlement de se prononcer seulement sur le recours à la procédure d'expropriation en extrême urgence, a souhaité que le rapporteur apporte des indications techniques complémentaires sur le projet d'itinéraire à très grand gabarit, par exemple lors de l'examen du projet de loi en séance publique.

Puis, M. Pierre Ducout, président, a relevé l'intérêt porté par M. Noël Mamère à une liaison routière rapide entre Bordeaux et Pau, qui serait positive en termes d'aménagement du territoire. Il a insisté sur l'intérêt économique évident qu'a, pour la France et l'Europe, la construction de l'A380 et a indiqué que Bordeaux aurait eu avantage à accueillir des sites de montage du nouvel avion. Il a également indiqué que le choix d'une complémentarité des modes de transport avait été fait, puisque les pièces construites à Hambourg étaient acheminées jusqu'à Langon par cabotage maritime. Enfin, il a rappelé que la commission de la production et des échanges avait déjà eu l'occasion *de se montrer favorable au développement* du ferroutage.

En réponse aux différents intervenants, M. Yvon Montané, rapporteur, a donné les précisions suivantes :

– la référence aux quatre précédents d'autorisations législatives de recours à la procédure d'expropriation en extrême urgence résulte de faits juridiques. Le rapporteur n'a pas voulu porter une appréciation sur l'objet des travaux concernés par ces quatre lois ;

– l'entretien prévu prochainement avec le directeur des routes permettra de donner des informations précises sur l'emprise des convois exceptionnels devant emprunter l'itinéraire à très grand gabarit. On parle de volumes atteignant 12 mètres de large sur 8 mètres de haut ;

– le ministre chargé des transports a été saisi de trois tracés d'itinéraire différents. Il devrait annoncer sa décision avant l'examen du projet de loi en séance publique. Il entend respecter les décisions exprimées par les collectivités territoriales traversées. En particulier, la traversée d'agglomérations sera évitée *dans toute* la mesure du possible ;

– l'agrandissement du Béluga pose de gros problèmes techniques. Un transport par aéroglisseur sur la Garonne a même été envisagé mais il a fallu y renoncer pour des raisons de faisabilité technique. Il faut avoir présent à l'esprit que l'exploitation de l'A380 s'étalera sur une vingtaine d'années et que la réalisation de l'itinéraire routier à très grand gabarit entre Langon et Toulouse n'exclut pas l'étude ultérieure d'itinéraires alternatifs. Par ailleurs, cet itinéraire n'est pas spécialement destiné à Airbus, il sera emprunté par tous les convois encombrants. Seule l'urgence de l'assemblage des premières commandes d'A380 a imposé le dépôt du projet de loi ;

– la mise en deux fois deux voies de la N 124 entre Auch et Toulouse est en cours. La réalisation de l'itinéraire à très grand gabarit

permettra d'accélérer les travaux afin que ceux-ci soient achevés en trois ans au lieu de six ;

– il faut se féliciter du choix de Toulouse pour réaliser l'assemblage de l'A380 alors qu'Hambourg était également candidate. 9 000 emplois directs et 20 000 en sous-traitance sont en effet en jeu. Les bassins de Toulouse, Bordeaux et Saint-Nazaire pourront tirer bénéfice du choix de Toulouse, mais des pays comme l'Espagne et la Grande-Bretagne participeront également à *la réalisation de l'A380*.

## II.— EXAMEN DES ARTICLES

### Article 1er

Application de la procédure d'extrême urgence pour l'acquisition des terrains nécessaires à l'aménagement d'un itinéraire de très grand gabarit entre Bordeaux et Toulouse

Cet article tend à permettre à l'Etat d'utiliser la procédure d'expropriation d'extrême urgence prévue par l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.

#### a) Les procédures d'expropriation prévues par la loi

La procédure **normale d'expropriation** est relativement lourde. Dans sa phase administrative, elle suit plusieurs étapes :

– la constitution du dossier par l'expropriant ;

– l'appréciation de l'utilité publique, qui consiste en une enquête préalable puis en une déclaration de l'utilité publique, par décret en Conseil d'Etat (ce qui sera le cas pour l'itinéraire à très grand gabarit), arrêté ministériel ou arrêté préfectoral. Cette déclaration doit intervenir dans le délai d'un an à compter de la clôture de l'enquête préalable. Le délai de réalisation de l'expropriation, fixé dans l'acte déclaratif d'utilité publique, ne peut alors être supérieur à cinq ans si l'utilité publique est prononcée par arrêté ; il peut être fixé à dix ans pour certaines opérations définies à l'article L. 11-5 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique ;

– enfin, les biens ou droits réels à exproprier sont déterminés par une enquête parcellaire, transmise au préfet qui prend alors un arrêté de cessibilité. Celui-ci détermine, de façon très précise, la liste des parcelles ou des droits réels à exproprier, si cette liste ne résulte pas de la déclaration d'utilité publique. En aucun cas il **n'entraîne une mutation** de propriété.

Puis intervient la phase judiciaire de l'expropriation, elle aussi composée de plusieurs étapes :

– le transfert de propriété est opéré par voie soit d'accord amiable, soit d'ordonnance. Celle-ci, rendue par un juge de l'expropriation désigné, pour chaque département, parmi les magistrats du siège appartenant à un tribunal de grande instance, « envoie l'expropriant en possession » du bien

(article L. 12-1 du même code), sous condition du paiement préalable de l'indemnité ;

– s'agissant des indemnités, il revient à l'expropriant de notifier le montant de ses offres et d'inviter les expropriés à faire connaître le montant de leur demande. A défaut d'accord amiable, les indemnités sont fixées par le juge de l'expropriation ;

– enfin, dans le délai d'un mois suivant soit le paiement ou la consignation de l'indemnité, soit l'acceptation ou la validation de l'offre d'un local de remplacement, a lieu la prise de possession du bien par l'expropriant ; les détenteurs sont tenus alors d'abandonner les lieux.

Afin d'accélérer la prise de possession des biens expropriés, qui n'intervient qu'au terme d'un délai relativement long, le **code de l'expropriation** prévoit deux types de procédures.

*La procédure d'urgence permet, par autorisation du juge, aux termes des articles L. 15-4 et L. 15-5 du code, la prise de possession par l'expropriant, moyennant le paiement ou la consignation d'indemnités, éventuellement provisionnelles, dont le montant est fixé par le juge.*

La procédure d'extrême urgence est applicable pour deux catégories de travaux :

– les travaux intéressant la défense nationale (article L. 15-6),

– les travaux de construction d'autoroutes, de routes express, de routes nationales ou de sections nouvelles de routes nationales, de voies de chemin de fer et d'oléoducs (article L. 15-9).

Dans les deux cas, l'utilité publique des travaux doit avoir été régulièrement déclarée. La procédure d'extrême urgence transfère du juge à l'administration le pouvoir de prononcer l'envoi en possession des terrains ; celui-ci peut, en outre, intervenir avant que l'ordonnance de transfert soit rendue.

b) La mesure proposée par le Gouvernement

L'article 1er du projet de loi vise à autoriser le Gouvernement à utiliser la procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pour prendre possession des terrains aussi bien non bâtis que bâtis nécessaires à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit permettant d'acheminer du port autonome de Bordeaux à la zone industrielle de Toulouse tout élément industriel d'envergure dont aura

besoin le pôle technologique et industriel de Toulouse.

Le code de l'expropriation pour cause d'utilité publique entoure le recours à cette procédure d'extrême urgence d'un certain nombre de garanties pour les personnes expropriées :

- la procédure d'extrême urgence ne peut être appliquée que pour la prise de possession de terrains non bâtis, situés dans les emprises de l'ouvrage ;
- elle ne peut intervenir que si l'exécution des travaux risque d'être retardée par des difficultés tenant à la prise de possession de ces terrains ;
- chaque opération doit être autorisée par un décret pris sur avis conforme du Conseil d'Etat, au vu d'un projet motivé, présenté par l'administration et accompagné d'un plan parcellaire indiquant les terrains qu'elle souhaite occuper ainsi que la description générale des ouvrages projetés ;
- dans les vingt-quatre heures de la réception du décret, le préfet doit prendre les arrêtés nécessaires avant que les agents de l'administration puissent pénétrer dans les propriétés privées ;
- enfin, ce n'est qu'après le paiement provisionnel ou la consignation d'une somme égale à l'évaluation du service des domaines ou, dans le cas particulier des travaux visés à l'article L. 15-9, à l'offre de l'autorité expropriante, si celle-ci lui est supérieure, que la prise de possession peut avoir lieu.

Cette procédure est donc bien plus rapide que la procédure normale puisqu'il n'est pas besoin, pour l'Etat, d'attendre que soit opéré le transfert de propriété par voie d'ordonnance judiciaire, ni que les indemnités soient fixées par le juge, pour pouvoir prendre possession des terrains. Toutefois, la procédure d'expropriation doit être poursuivie dans le mois qui suit l'entrée en possession, conformément aux règles normales. Le cas échéant, le juge attribue alors une indemnité spéciale aux intéressés qui justifient d'un préjudice causé par la rapidité de la procédure.

Dans le cas présent, une mesure législative est cependant nécessaire pour étendre le champ d'application de cette procédure d'extrême urgence, prévue initialement pour l'acquisition de terrains non bâtis, à la prise de possession de terrains bâtis.

Le Parlement a, à quatre occasions, autorisé le Gouvernement à utiliser la procédure d'extrême urgence pour la prise de possession de terrains bâtis :



– la réalisation des aménagements nécessaires aux jeux olympiques de Grenoble (loi n° 65-496 du 29 juin 1965) ;

– la réalisation de la ligne expérimentale d'aérotrain (loi n° 66-1065 du 31 décembre 1966) ;

– la réalisation des aménagements nécessaires aux jeux olympiques d'Alberville (loi n° 87-1132 du 31 décembre 1987) ;

– la construction du stade de France à Saint-Denis (loi n° 93-1435 du 31 décembre 1993). Le texte de ces lois est reproduit en annexe du présent rapport.

Dans chacun de ces quatre cas l'application de la procédure d'extrême urgence n'a pas été à l'origine de difficultés particulières entre les personnes concernées et l'administration. Ces projets de loi ont, en outre, été adoptés à l'unanimité.

Notons que l'extension proposée est doublement limitée dans l'espace et dans le temps. D'une part, elle ne concerne que les terrains dont l'acquisition est nécessaire à l'exécution des travaux d'aménagement de l'itinéraire à très grand gabarit reliant les emprises du port autonome de Bordeaux à Toulouse. Il reviendra au projet motivé, adressé par l'administration au Conseil d'Etat, de déterminer les terrains devant faire l'objet de l'expropriation. D'autre, part, le projet de loi prévoit que les décrets sur avis conforme du Conseil d'Etat devront être pris au plus tard le 30 juin 2004 ; ils interviendront, en fait, bien avant compte tenu des contraintes du calendrier exposées plus haut. Le recours à cette procédure exceptionnelle est donc bien encadré.

Le recours à cette procédure exceptionnelle est motivé par le caractère d'« infrastructure d'intérêt national » de l'itinéraire à très grand gabarit reliant le port autonome de Bordeaux à Toulouse. Cette notion n'a pas de définition juridique précise. La référence qui y est faite à la fin du premier alinéa de l'article 1er vise à justifier l'atteinte qui est portée par la loi aux propriétés privées bâties et non bâties par la mesure d'expropriation d'extrême urgence. En effet, comme il a été expliqué dans l'introduction du rapport, la création de cet itinéraire reliant Toulouse à la façade atlantique est capitale pour le développement du pôle industriel et technologique international de Toulouse. On pourrait même dire que cette infrastructure est d'intérêt européen.

*La notion d'itinéraire à très grand (ou à grand) gabarit n'a pas de définition juridique. Il s'agit simplement de souligner l'importance de l'itinéraire qui devra supporter des convois d'une taille excédant celle des convois exceptionnels habituels (le superlatif « très » renforçant ce caractère). En effet, les besoins du pôle industriel de Toulouse porte sur des pièces d'une envergure de 12 mètres sur 8 mètres. Des études ont été réalisées pour que l'itinéraire accepte des gabarits de 12 mètres de haut ou de large et de 8 mètres de haut ou de large. En outre, la table de la route doit être d'au moins 6 mètres de large (dans les lignes droites) pour accepter les véhicules de transport.*

**Le projet de loi utilise le terme d'« itinéraire » et non celui d'« infrastructure » ou de « voie routière » car les convois exceptionnels emprunteront la voie d'eau de la Garonne entre Bordeaux et Langon puis la route de Langon à Toulouse.**

Les besoins de l'industrie toulousaine n'entraîneront pas des passages quotidiens de convois exceptionnels sur l'itinéraire. On peut envisager, dans les premières années, un à deux passages par semaine. La nuisance sera donc moins forte que certains axes empruntés par des dizaines de camions chaque jour.

Lors du passage de convois exceptionnels, l'itinéraire sera fermé à la circulation par tronçons (d'environ 20 km). Il s'agit de la plus forte contrainte de l'itinéraire à très grand gabarit. Toutefois, ce type de *convoi* circule le *plus souvent de nuit*.

La commission a adopté l'article sans modification.

## Article 2

### Relogement préalable des occupants

Tirant la conséquence de l'extension du champ d'application de la procédure d'extrême urgence, qui concernera également l'expropriation de terrains bâtis, cet article prévoit de soumettre l'Etat, ayant pris l'initiative de l'expropriation, à l'obligation de relogement préalable des occupants, conformément aux dispositions des articles L. 314-1 à L. 314-8 du code de l'urbanisme.

Les quatre lois précitées qui avaient autorisé le recours à la procédure d'extrême urgence avaient déjà prévu une disposition identique (voir le texte de ces lois reproduit en annexe du présent rapport).

Cette obligation s'impose à l'égard des propriétaires occupants, des locataires, des occupants de bonne foi maintenus dans les lieux et des preneurs de baux professionnels, commerciaux, artisanaux, industriels ou ruraux (article L. 314-1 du code de l'urbanisme).

Le relogement préalable est obligatoire en cas d'éviction définitive des occupants (article L. 314-2 du même code). Un relogement provisoire doit également être assuré si les travaux ne nécessitent qu'une éviction provisoire (article L. 314-3), avec un droit à réintégration après les travaux. Si les travaux ne nécessitent pas l'éviction des occupants, ceux-ci ont droit au maintien sur place, sous certaines conditions (article L. 314-4). Les commerçants, artisans et industriels ont, en cas d'éviction définitive, un droit de priorité pour l'attribution de locaux de même nature compris dans l'opération (article L. 314-5) ; en cas de démolition de leur local, ils sont indemnisés, préalablement au transfert de propriété, sur la base de leur situation avant le commencement des travaux (article L. 314-6). L'offre de relogement, définitive ou provisoire, doit être notifiée au moins six mois à l'avance, l'occupant disposant d'un délai de deux mois pour faire connaître sa réponse, faute de quoi celle-ci est réputée être positive (article L. 314-7).

Enfin, en cas de réintégration, par le locataire, d'un local commercial, industriel ou artisanal, l'autorité judiciaire peut l'autoriser à changer la nature de son activité si des dispositions législatives ou réglementaires s'opposent à son exercice (article L. 314-8).

Cette procédure sera très peu utilisée car l'objectif n'est aucunement de détruire des habitations. Au contraire, les agglomérations seront évitées. Seules quelques maisons éparses de villages *seraient susceptibles d'être touchées*.

*La commission a adopté l'article sans modification.*

Puis elle a adopté le projet de loi sans modification.

CARSPECIAUX 224 ¶ "Symbol" \s 10

CARSPECIAUX 224 ¶ "Symbol" \s 10      CARSPECIAUX  
224 ¶ "Symbol" \s 10

***En conséquence, la commission de la production et des échanges vous demande d'adopter le projet (n° 2909) relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse, sans modification.***

<p><b>TABLEAU COMPARATIF</b></p> <p>—</p> <p><b>Texte en vigueur</b></p> <p>—</p>	<p><b>Texte du projet de loi</b></p> <p>—</p>	<p><b>Propositions de la Commission</b></p> <p>—</p>
		<p><b>Projet de loi relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse</b></p>
		<p>Code de l'expropriation pour cause d'utilité publique Article 1er Article 1er . . . . .</p> <p>Art. L. 15-9. – Lorsque l'exécution des travaux de construction d'autoroutes, de routes express, de routes nationales ou de sections nouvelles de routes nationales, de voies de chemins de fer et d'oléoducs régulièrement déclarés d'utilité publique risque d'être retardée par des difficultés tenant à la prise de possession d'un ou plusieurs terrains non bâtis, situés dans les emprises de l'ouvrage, un décret pris sur avis conforme du Conseil d'Etat pourra, à titre exceptionnel, autoriser la prise de possession de ces terrains.</p> <p>Cette prise de possession a lieu dans les conditions fixées à l'article L. 15-7. Le projet motivé qui est soumis au Conseil d'Etat par l'administration conformément au premier alinéa de l'article L. 15-7 doit comporter un plan parcellaire fixant les terrains que l'administration se propose d'occuper.</p> <p>La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique</p>

		<p>l'acquisition est nécessaire à l'exécution des travaux d'aménagement d'un itinéraire à très grand gabarit reliant les emprises du port autonome de Bordeaux à Toulouse, infrastructure d'intérêt national.</p> <p>Les décrets sur avis conforme du Conseil d'Etat prévus à l'article L. 15-9 du code précité devront être pris au plus tard le 30 juin 2004.</p>
(Sans modification)		<p>Toutefois, la prise de possession ne pourra avoir lieu qu'après paiement provisionnel d'une somme égale à l'évaluation du service des domaines ou à l'offre de l'autorité expropriante si celle-ci est supérieure. En cas d'obstacle au paiement ou de refus de recevoir, cette condition est remplacée par l'obligation pour l'administration de consigner la somme correspondante.</p>

		<p>Faute par l'administration de poursuivre la procédure d'expropriation dans le mois qui suit la prise de possession, le juge, saisi par le propriétaire, prononce le transfert de propriété si celui-ci n'a pas encore été ordonné et, en tout état de cause, fixe le prix du terrain <b>et, éventuellement</b>, l'indemnité spéciale prévue à l'alinéa 1 de l'article L. 15-8.</p> <p>.....</p> <p>.....</p>
Code de l'urbanisme	Article 2	<p>Article 2. . . . .</p> <p>.....</p> <p>.....</p> <p>Art. L. 314-1. – La personne publique qui a pris l'initiative de la réalisation de l'une des opérations d'aménagement définies dans le présent livre ou qui bénéficie d'une expropriation est tenue, envers les occupants des immeubles intéressés, aux obligations prévues ci-après.</p>
Les dispositions des articles L. 314-1 à L. 314-8 du code de l'urbanisme s'appliquent, le cas échéant, aux opérations réalisées en application de l'article 1er ci-dessus.	(Sans modification)	
Les occupants, au sens du présent chapitre, comprennent les <b>occupants au sens</b> de l'article L. 521-1 du code de la construction et de l'habitation, ainsi que les preneurs de baux professionnels, commerciaux et ruraux.		
Art. L. 314-2. – Si les travaux nécessitent l'éviction définitive des occupants, ceux-ci bénéficient des dispositions applicables en matière d'expropriation. Toutefois, tous les occupants de locaux à usage d'habitation, professionnels ou ruraux ont		

<p>En outre, les commerçants, artisans et industriels ont un droit de priorité défini à l'article L. 314-5.</p>		
<p>Art. L. 314-3. – Si les travaux nécessitent l'éviction provisoire des occupants, il doit être pourvu à leur relogement provisoire dans un local compatible avec leurs besoins, leurs ressources et, le cas échéant, leur activité antérieure, et satisfaisant aux conditions de localisation prévues à l'article 13 bis de la loi n° 48-1360 du 1er septembre 1948.</p>		
<p>Nonobstant toutes dispositions ou stipulations contraires, le relogement provisoire peut donner lieu à un bail à titre précaire pour la durée des travaux. Au-delà de trois ans, toute éviction est considérée comme définitive et donne droit à l'application des dispositions de l'article précédent.</p>		
<p>Lorsque la réinstallation provisoire n'est pas possible, le commerçant, l'artisan ou l'industriel bénéficie, en lieu et place, d'une indemnisation des pertes financières résultant de la cessation temporaire d'activité.</p>		

<p>Les occupants disposent d'un droit à réintégration après les locaux dans le local qu'ils ont évacué. Les baux des locaux évacués pendant la période d'exécution des travaux sont considérés comme ayant été suspendus et reprennent cours à la date à laquelle la réintégration aura été possible. Toutefois, ces dispositions ne sont pas applicables lorsque le bailleur et l'occupant ont décidé d'un commun accord <b>le report définitif</b> du bail sur un local équivalent.</p>		
<p>Les occupants sont remboursés de leurs frais normaux de déménagement et de réinstallation.</p>		
<p>Art. L. 314-4. – Si les travaux ne nécessitent pas l'éviction des occupants, ceux-ci ont droit au maintien sur place dans les conditions ci-après :</p>		
<p>Selon la nature des travaux, et sous réserve d'un préavis de trois mois, les occupants sont tenus soit d'évacuer la partie des locaux intéressés par lesdits travaux, soit de permettre l'accès du local et d'accepter notamment le passage des canalisations ne faisant que le traverser.</p>		



<p>Pendant la durée des travaux, le loyer est, s'il y a lieu, réduit dans les conditions définies au deuxième alinéa de l'article 1724 du code civil. La réduction du loyer est à la charge de la personne publique qui a pris l'initiative des travaux.</p>		
<p>En cas d'expropriation ou d'exercice du droit de préemption dans le cas <b>visé à l'article L. 213-5</b>, un nouveau bail doit être proposé aux occupants. Ce bail doit permettre, le cas échéant, la poursuite des activités antérieures.</p>		
<p>Art. L. 314-5. – Les commer-cants, artisans et industriels ont, dans le cas prévu à l'article L. 314-2, un droit de priorité pour l'attribution de locaux de même nature compris dans l'opération lorsque l'activité considérée est compa-tible avec les dispositions du plan local d'urbanisme ou du document d'urba-nisme en tenant lieu.</p>		

<p>Les commerçants, artisans ou industriels auxquels il n'a pas été offert de les réinstaller dans les conditions prévues ci-dessus ont un droit de priorité pour acquérir un local dans un immeuble compris dans l'opération ou des parts ou actions d'une action immobilière donnant vocation à l'attribution, en propriété ou en jouissance, d'un tel local, lorsque l'activité considérée est compatible avec les dispositions du plan local d'urbanisme ou du document d'urbanisme en tenant lieu.</p>		
<p>L'exercice des droits prévus au présent article rend applicables les dispositions du deuxième alinéa de l'article L. 13-20 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique.</p>		
<p>Les priorités prévues par le présent article jouent en faveur des titulaires de baux à usage des mêmes activités que celles <b>dot</b> l'<b>nstallation est</b> prévue dans les locaux nouveaux. Pour les commerces de chaque nature, les priorités sont données aux titulaires des baux les plus anciens.</p>		

<p>Art. L. 314-6. – L'indemnisation des commerçants et artisans afférente à l'activité qu'ils exercent dans un immeuble devant être acquis ou exproprié en vue de sa démolition dans le cadre d'une opération d'aménagement doit, sur leur demande, intervenir avant l'acte portant transfert de propriété et, par dérogation aux dispositions de l'article L. 13-15 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, être fondée sur la situation existant avant le commencement de l'opération. Cette indemnité obéit pour le surplus au régime des indemnités d'expropriation.</p>		
<p>Pour bénéficier de l'indemnisation avant transfert de propriété, l'intéressé doit :</p>		
<p>1° Justifier d'un préjudice causé par la réduction progressive des facteurs locaux de commercialité à l'intérieur de l'opération et résultant directement de celle-ci ;</p>		
<p>2° S'engager à cesser son activité et, s'il est locataire, à quitter les lieux dès le versement de l'indemnité et à ne pas se réinstaller sur le territoire concerné par l'opération avant que les bénéficiaires du droit de priorité visé à l'article L. 314-5 aient été appelés à exercer leur droit.</p>		

<p>Le bail est résilié de plein droit, sans indemnité et nonobstant toute clause contraire, à compter de la notification au propriétaire du versement de l'indemnité prévue ci-dessus.</p>		
<p>A l'expiration du délai d'un mois prévu à l'article L. 15-1 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique, les dispositions dudit article sont applicables.</p>		
<p>Dans l'hypothèse où, indemnisés avant le transfert de propriété, un ou plusieurs commerçants ou artisans ont libéré les lieux, la valeur des immeubles ou parties d'immeubles <b>ainsi libérés</b> doit être estimée en prenant en compte la situation d'occupation qui existait avant l'indemnisation du ou des commerçants ou artisans.</p>		
<p>Art. L. 314-7. – Toute offre de relogement, définitive ou provisoire, doit être notifiée au moins six mois à l'avance. L'occupant doit faire connaître son acceptation ou son refus dans un délai de deux mois, faute de quoi il est réputé avoir accepté l'offre.</p>		

<p>Au cas où les occupants bénéficient du droit à réintégration prévu au quatrième alinéa de l'article L. 314-3, le propriétaire doit les mettre en demeure, par lettre recommandée avec demande d'avis de réception ou par acte extrajudiciaire, et dès l'achèvement des travaux, de lui faire connaître, dans le délai <b>d'un mois et dans</b> la même forme, s'ils entendent user de ce droit. La notification doit mentionner, à peine de nullité, la forme et le délai de la réponse.</p>		
	<p>Art. L. 314-8. – Dans le cas où des dispositions législatives ou réglementaires s'opposent à l'exercice, dans le local qu'il a le droit de réintégrer après travaux, de l'activité prévue au bail, le titulaire du bail d'un local commercial, industriel ou artisanal peut, si le bail ne le prévoit pas, être autorisé par l'autorité judiciaire à changer la nature de son commerce ou de son industrie, sous réserve des dispositions législatives ou réglementaires qui s'opposeraient à l'exercice <b>dans ce local de la nouvelle activité choisie.</b></p>	

.....

ANNEXE

Loi n° 65-496 du 29 juin 1965

*tendant à accélérer la mise en œuvre de travaux nécessaires à  
l'organisation des Xe Jeux olympiques d'hiver à Grenoble, en 1968*

*(JO du 30 juin 1965)*

Article premier

Jusqu'au 31 mars 1967, la procédure prévue à l'article 58 modifié de l'ordonnance n° 58-997 du 23 octobre 1958 portant réforme des règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique pourra être appliquée, à Grenoble et dans l'arrondissement de Grenoble, en vue de la prise de possession immédiate par l'Etat ou par les collectivités publiques de tous immeubles, bâtis ou non bâtis, dont l'utilisation est nécessaire à l'organisation des Xe Jeux olympiques d'hiver.

Article 2

**Lorsque les opérations réalisées en application de l'article précédent intéressent des immeubles d'habitation à usage de résidence principale, la prise de possession est subordonnée au relogement préalable des occupants.**

\*\*\*

**Loi n° 66-1065 du 31 décembre 1966** *tendant à accélérer la mise en œuvre des travaux nécessaires à la construction de la première ligne expérimentale de véhicules guidés sur coussins d'air (aérotrains)*

*(JO du 3 janvier 1967)*

*Article premier*

Jusqu'au 31 décembre 1970, la procédure prévue à l'article 58 modifié de l'ordonnance n° 58-997 du 23 octobre 1958 portant réforme des règles relatives à l'expropriation pour cause d'utilité publique, pourra être appliquée en vue de la prise de possession immédiate par l'Etat de tous immeubles, bâtis ou non bâtis, dont l'utilisation est nécessaire à la

construction de la première ligne expérimentale de véhicules guidés sur coussins d'air (aérotrains).

Article 2

Lorsque les opérations réalisées en application de l'article précédent **intéressent des immeubles d'habitation à usage de résidence principale, la prise de possession est subordonnée au relogement préalable des occupants.**

\*\*\*

**Loi n° 87-1132 du 31 décembre 1987**  
**autorisant, en ce qui concerne la prise de possession des immeubles nécessaires à l'organisation ou au déroulement des XVIes Jeux olympiques d'hiver d'Albertville et de la Savoie, l'application de la procédure d'extrême urgence et la réquisition temporaire**  
(JO du 1er janvier 1988)

titre premier

de la procédure d'extrême urgence

Article premier

La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pourra être appliquée dans l'arrondissement d'Albertville, dans les cantons de Chamoux et d'Aiguebelle et dans les communes de Voglans et de la Motte-Servolex, en vue de la prise de possession immédiate par l'Etat, les collectivités publiques ou leurs concessionnaires de tous immeubles, bâtis ou non bâtis, dont l'acquisition est nécessaire à l'organisation ou au déroulement des XVIes Jeux olympiques d'hiver d'Albertville et de la Savoie. Les décrets sur avis conforme du Conseil d'Etat prévus audit article L. 15-9 devront être pris au plus tard le 30 septembre 1991.

Article 2

Pour les opérations réalisées en application de l'article premier, l'expropriant est tenu envers les occupants des immeubles intéressés aux obligations prévues aux articles L. 314-2 à L. 314-8 du code de l'urbanisme.

Les occupants sont les propriétaires occupants, les **locataires, les occupants de bonne foi maintenus dans les lieux et les preneurs de baux professionnels, commerciaux, artisanaux, industriels ou ruraux.**

\*\*\*

**Loi n° 93-1435 du 31 décembre 1993**  
relative à la réalisation d'un grand stade à Saint-Denis  
(Seine-Saint-Denis) en vue de la coupe du monde de football de 1998  
(J.O. du 4 janvier 1994)

Article 2

La procédure prévue à l'article L. 15-9 du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique pourra être appliquée dans la commune de Saint-Denis (Seine-Saint-Denis), en vue de la prise de possession immédiate par l'Etat, les collectivités publiques ou leurs concessionnaires, de tous immeubles, bâtis ou non bâtis, dont l'acquisition est nécessaire à l'organisation ou au déroulement de la coupe du monde de football de 1998.

Article 3

Pour les opérations réalisées en vertu de l'article précédent, les dispositions du chapitre IV du titre premier du livre III du code de l'urbanisme sont applicables.

N°2955- Rapport de M. Yvon Montané au nom de la commission de la production et des échanges sur le projet de loi (n° 2909), relatif à la réalisation d'un itinéraire à très grand gabarit entre le port de Bordeaux et Toulouse.



3) L'article R. 43-2 du code de la route interdit le passage de transports exceptionnels sur les autoroutes sauf dérogation accordée par arrêté interministériel **notamment pour** les transports d'intérêt exceptionnel pour le pays ne pouvant pas être effectués par une autre voie terrestre ou d'eau.