



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

TGV

Question orale n° 1283

Texte de la question

M. Raymond Couderc appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur le tracé du TGV Languedoc-Roussillon, et plus particulièrement sur le tronçon Montpellier-Perpignan. L'absence de décision de l'Etat pose des problèmes importants à certains propriétaires riverains et exploitants agricoles. Depuis 1991, ils vivent une situation extrêmement difficile puisqu'ils voient leur permis de construire refusé, soit leur promesse de vente cassée..., tous les désagréments occasionnés par un gel de terrain. Après six ans d'études, le Gouvernement a récemment donné son feu vert pour le tronçon Perpignan-Le Perthus ; son ministère va mettre en place l'étude de l'enquête publique pour ce tracé. Mais rien n'est envisagé pour le tronçon Montpellier-Perpignan. En février 1996, une information a été lancée en direction des collectivités territoriales, en vue de procéder à l'étude des modalités de qualification du projet de « Programme d'intérêt général ». Aucune décision n'est connue à ce jour. Les riverains biterrois ne peuvent plus rester dans cette incertitude, en particulier les entreprises, dont certains doivent investir pour assurer leur développement. Ils ont créé une association de riverains pour protester contre l'attitude de l'Etat. Il lui demande donc de bien vouloir lui indiquer quel calendrier il compte mettre en place pour le lancement de cette opération et sur quelles bases, compte tenu de la restructuration future de la SNCF.

Texte de la réponse

M. le président. M. Raymond Couderc a présenté une question n° 1283.

La parole est à M. Raymond Couderc, pour exposer sa question.

M. Raymond Couderc. Madame le secrétaire d'Etat aux transports, c'est non seulement en ma qualité de député mais également en tant que maire de Béziers que j'appelle votre attention sur le tronçon Montpellier-Perpignan du tracé TGV Languedoc-Roussillon.

Une bande de terrain de 500 mètres a été réservée lors de l'avant-projet sommaire. Toutefois, l'absence de décision de l'Etat quant au lancement de l'enquête d'utilité publique pose des problèmes importants à certains propriétaires riverains et exploitants agricoles. Depuis 1991, ils vivent une situation extrêmement difficile puisqu'ils voient soit leurs demandes de permis de construire refusées, soit leurs promesses de vente cassées, tous ces désagréments étant dus au gel des terrains.

Après six ans d'études, le Gouvernement a récemment donné son feu vert pour le tronçon Perpignan-Le Perthus et votre ministère va lancer l'enquête d'utilité publique pour ce tracé. Toutefois, malheureusement, rien n'est envisagé pour le tronçon Montpellier-Perpignan.

En février 1996, une information a bien été adressée aux collectivités territoriales en vue de procéder à l'étude des modalités de qualification du projet de programme d'intérêt général: le PIG. Cela permettrait de réduire la bande gelée de 500 à 150 mètres et de faciliter l'établissement des documents d'urbanisme. Or aucune décision n'est connue à ce jour.

Les riverains, non seulement à Béziers mais également tout le long du tracé, ne peuvent plus rester dans cette incertitude, en particulier les entreprises, dont certaines doivent investir pour assurer leur développement. Ainsi, les riverains habitant entre Sète et Narbonne viennent de constituer une association pour exiger que l'Etat

prenne une decision rapide.

Madame le secretaire d'Etat, quel calendrier comptez-vous mettre en place pour le lancement de cette operation et sur quelles bases, compte tenu de la restructuration future de la SNCF ?

M. le president. La parole est a Mme le secretaire d'Etat aux transports.

Mme Anne-Marie Idrac, secretaire d'Etat aux transports. Monsieur le depute-maire, je vous prie de bien vouloir excuser l'absence de M. Bernard Pons, qui m'a chargee de vous faire la reponse suivante.

Il vous rappelle d'abord que les travaux du TGV-Mediterranee, qui se poursuivent actuellement a un bon rythme, permettront, des l'an 2000, un gain de temps d'environ une heure sur les liaisons ferroviaires entre la region Languedoc-Roussillon et Paris et le nord de la France.

Par ailleurs, comme cela a ete annonce lors du sommet franco-espagnol des 4 et 5 octobre 1996 a Marseille et ainsi que vous venez de le rappeler, M. Pons a decide d'engager les etudes preparatoires a l'ouverture de l'enquete publique du troncon entre Perpignan et la frontiere franco-espagnole. La commission franco-espagnole doit etre prochainement mise en place. J'ai d'ailleurs eu l'occasion de m'en entretenir personnellement hier avec le ministre du developpement espagnol. A terme, avec la realisation de la ligne nouvelle entre Perpignan et Barcelone, le gain de temps sur les liaisons ferroviaires entre la region Languedoc-Roussillon et l'Espagne sera superieur a deux heures.

En ce qui concerne le maillon central, c'est-a-dire le projet de TGV-Languedoc-Roussillon, M. Bernard Pons tient a vous assurer, monsieur le depute, que le Gouvernement confirme son attachement a un tel projet. Toutefois, comme vous le savez et comme le Gouvernement a eu l'occasion de l'indiquer, il ne pourra, comme l'ensemble du programme TGV, etre realise qu'a un rythme et selon des modalites compatibles avec, d'une part, l'objectif d'assainissement de la situation financiere du transport ferroviaire et, d'autre part, la necessaire maitrise des deficits publics.

Au stade actuel, les activites agricoles et industrielles qui pourraient ulterieurement etre concernees par la realisation de ce projet de TGV doivent se poursuivre sans connaitre de sujétions particulieres.

Comme pour toute infrastructure de cette nature, les prejudices eventuels, tant sur le plan agricole que sur le plan economique, seront objectivement apprecies et equitablement indemnisés lorsque devra intervenir l'acquisition des parcelles necessaires a la realisation effective du projet. Ces indemnisations porteront egalement sur les investissements normaux relatifs a ces activites effectues jusqu'a l'echeance prevue par le code de l'expropriation, c'est-a-dire en regle generale un an avant la declaration d'utilite publique.

Par ailleurs, il est question de creer un fonds d'intervention qui pourrait permettre, en recherchant un bon emploi des ressources publiques, de proceder aux acquisitions foncieres amiables qui, dans les zones baties ou constructibles des plans d'occupation des sols, s'avereraient les plus urgentes et justifiees. Ce fonds pourrait reposer sur des bases partenariales analogues a celles adoptees pour le financement des etudes d'avant-projet sommaire.

M. Bernard Pons a demande a ses services de se rapprocher a ce sujet de ceux de la region Languedoc-Roussillon. Bien entendu, il reste a votre disposition pour vous tenir informe de l'avancement de ce dossier.

M. le president. La parole est a M. Raymond Couderc.

M. Raymond Couderc. Madame le secretaire d'Etat, j'insiste sur l'urgence qu'il y a a trouver une solution. En effet, des entreprises implantees le long du trace - elles sont peu nombreuses - ne peuvent pas vendre leurs batiments en raison de l'hypothèque liee au passage du TGV; pour la meme raison, elles ne peuvent pas non plus raisonnablement investir et s'etendre sur place.

Bien sur, en cas d'expropriation, les investissements seront pris en compte, mais vous savez bien qu'une entreprise ne travaille pas a echeance de deux ans, mais plutot a echeance de dix ans. Une lisibilité assez forte s'impose donc.

Données clés

Auteur : [M. Couderc Raymond](#)

Circonscription : - UDF

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1283

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 15 janvier 1997, page 82

Réponse publiée le : 22 janvier 1997, page 233

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 15 janvier 1997