

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

RENDEZ-VOUS VISIO DU JEUDI
*PATRIMOINE AGRICOLE ET VITICOLE,
ACQUISITIONS FONCIERES*

DU 7 JANVIER 2021

COMPTE-RENDU DES ÉCHANGES



Présentation de la réunion

Rendez-vous visio du jeudi, consacré au patrimoine agricole et viticole, et aux acquisitions foncières, organisé en visio-conférence Teams

Intervenants présents :

- Stéphane Lubrano, SNCF Réseau, Directeur de mission LNMP
- Nicolas Aladern, SNCF Réseau, Directeur adjoint LNMP, Responsable des études
- Sylvie Martin, SNCF Réseau, Responsable foncier-urbanisme
- Bruno Beauchet, SNCF Réseau, Responsable des études socio-économiques
- Elena Binet, Egis, AMO Environnement et procédures

Durée : 13h00 - 14h20

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants : 24

Introduction et prise de parole des intervenants

Alain DESSAGNE, animateur

présente le déroulé de la commission et les règles à suivre pour prendre la parole.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

présente le dispositif de concertation (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint LNMP

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

présente le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sous l'angle des acquisitions foncières et du patrimoine agricole et viticole (cf diaporama de présentation de la réunion en téléchargement sur le site du projet).

Temps d'échanges avec les participants

Béatrice de CHABERT, chargée de défense des terroirs, syndicat AOC Languedoc et Picpoul de Pinet

Trouve extrêmement dommageable que la ligne nouvelle vienne couper en 2 un territoire unitaire. Elle précise qu'un terroir d'appellation est irremplaçable ; caractérisé par un climat, un sol, une altitude, des hommes, des usages et un cépage, il est délimité et ne peut être transposé ailleurs. Elle ajoute qu'une appellation comme Picpoul de Pinet, représentant environ 1800 ha et économiquement très valorisée, aura énormément de difficultés à faire face à la traversée de la ligne nouvelle.

Outre les problèmes individuels de chaque exploitation à prendre en compte, elle insiste sur la dimension globale du terroir : ce qui est perdu le sera définitivement, on ne retrouvera pas ces parcelles ailleurs. Elle dit craindre la disparition du terroir d'appellation.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

Indique que le rapport d'études d'impact, finalisé le 15 février prochain, prendra en compte l'ensemble des AOC et AOP impactées par le projet, dont le Picpoul de Pinet. Les précédentes études avançaient environ 2000 ha de terroir d'AOC Picpoul de Pinet dont un quart ne serait pas cultivé. Les chambres d'agriculture font un focus sur cette zone-là, des contacts sont à prendre avec l'Inao pour voir s'il est possible de transposer les hectares sous l'emprise LNMP – soit environ 50 ha (surface impactée en 2015 mais à vérifier avec les nouvelles études) pour le Picpoul de Pinet - sur les 500 ha non cultivés. Dans le cas contraire, il faudrait étudier la possibilité d'étendre l'AOP.

Béatrice de CHABERT, chargée de défense des terroirs, syndicat AOC Languedoc

Exprime des doutes quant aux chiffres annoncés de 500 ha non utilisés sur l'AOC et de 50 ha de parcelles impactées. En tant que représentante de syndicat, elle insiste sur le préjudice patrimonial énorme et souligne que la compensation en matière d'AOC n'enlève rien au fait que les territoires perdus le sont définitivement.

Elle se déclare ouverte à la discussion et rappelle que son syndicat est associé à la démarche de concertation depuis plusieurs années.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

Propose à Mme de Chabert de contacter ensemble l'INAO.

Béatrice de CHABERT, chargée de défense des terroirs, syndicat AOC Languedoc

Souligne que l'INAO n'est propriétaire ni de l'appellation ni du terroir. Elle souhaiterait être associée aux discussions en tant que syndicat, et pas seulement sous couvert de l'INAO ou de la Chambre d'agriculture.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC-Pyrénées

Intervient par rapport à l'échéancier des acquisitions et souhaite connaître

- le nombre de propriétaires ayant déjà négocié leur repli,
- le montant prévu pour les acquisitions foncières en phase 1 et en phase 2.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

Précise que le projet est depuis 2000 en phase d'acquisition "passive" : au titre du PIG de décembre 2000 qui a induit des emplacements réservés dans chaque PLU, environ 270 ha de terres et de parcelles bâties ont été acquises sur l'ensemble du linéaire. Plus d'une centaine de dossiers de propriétés sont acquis ou en cours d'acquisition.

Depuis le dernier PIG de janvier 2019, les emplacements réservés sont en cours d'intégration dans le PLU des communes des 3 départements. Aujourd'hui, ce sont 24 millions d'euros qui ont été dépensés pour ces acquisitions foncières avec notamment, celle du Mas de la chique, grand domaine viticole de Salses le Château (110 ha). On compte aujourd'hui 3 000 ha d'emprise sur les 3 départements : 1 200 ha sur la 1re phase, et 1 800 ha sur la 2e, mais ces surfaces sont à actualiser avec la suite des études.

Elle indique que la phase proactive des acquisitions ne commencera qu'après l'acquisition des financements et la précision de l'emprise foncière en tant que telle. Toutefois, entre l'enquête publique et la DUP, SNCF Réseau, pour optimiser les délais, mènera une enquête particulière sur les bâtis concernés et pourra contacter l'ensemble des propriétaires, particuliers ou professionnels, pour réfléchir aux solutions bien en amont.

Elle souligne que les 5/6 ans entre la DUP et le début des travaux laissent du temps pour entreprendre les démarches le plus à l'amiable possible.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC-Pyrénées

Souhaite connaître le nombre d'hectares préservés d'une expropriation par la solution du tunnel sous les Corbières.

Mariette GERBER, adjointe au Maire de Treilles, médecin épidémiologiste

Se demande si le financement des acquisitions des propriétés viticoles a été mis en balance avec le coût du tunnel.

Elle poursuit en précisant qu'elle est adjointe au Maire de Treilles, mais aussi médecin épidémiologiste. Elle pointe également la retranscription de ses propos dans le compte-rendu de l'atelier auquel elle a participé, qu'elle estime trop succincte par rapport à ses remarques sur le tunnel. Elle réaffirme sa position en faveur du tunnel pour des raisons sanitaires principalement ; à ce titre, elle cite un rapport de l'OCDE qui montre combien le transport routier émet tous types de particules et ajoute qu'entre Narbonne et Perpignan, le trafic des camions est particulièrement dense sur l'autoroute et sur les routes nationales et départementales. Elle revient également sur la possible submersion à terme de la voie ferrée existante et s'interroge sur la fiabilité du trafic fret futur sur cette voie. Elle demande d'étudier la possibilité du tunnel en intégrant dans son coût toutes les externalités négatives et positives.

Alain DESSAGNE, Animateur

Demande à Mme Gerber d'excuser les rédacteurs des comptes rendus qui font au mieux pour résumer les propos émis et lui rappelle qu'elle peut déposer sur le site du projet des contributions permettant de développer l'intégralité de son argumentation.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

Concernant le report modal et les prévisions de trafic, il rappelle le référentiel qui donne les tendances macro-économiques à venir émises par le Ministère des transports sous la forme de fiches outils. Il précise que les prévisions sont réalisées à long terme, au-delà de la mise en service. A partir de ces projections, SNCF Réseau a étudié, dans les années 2010, la répartition du trafic entre les divers modes, et regardé la performance du mode ferroviaire en termes de report modal, selon les différentes configurations de la ligne nouvelle. Il précise que l'infrastructure ne favorise pas en elle-même le report modal mais apporte la capacité à répondre au volume de circulation ferroviaire estimée. Il ressort des études qu'un doublet de ligne est nécessaire pour répondre aux besoins de long terme en circulations voyageurs et fret. C'est cette solution qui a été actée par les précédentes décisions ministérielles, avec une ligne nouvelle en complément d'une ligne existante. Il indique par ailleurs que le bilan socio-économique prend bien en compte les externalités, et les différents facteurs de pollution.

Mariette GERBER, adjointe au Maire de Treilles, médecin épidémiologiste

Souligne les perspectives très lointaines de réalisation de la 2^e ligne : l'incidence des cancers du poumon et d'asthme augmentera d'ici-là. Elle demande à voir les travaux réalisés sur les externalités. Elle déclare ne pas comprendre pourquoi la solution du tunnel, répondant aux questions sur les plans sanitaire et environnemental, n'est pas prise en compte de façon complète, et souhaiterait être associée aux travaux qui calculent les externalités négatives.

Louis GRANDJACQUET, TGV SUD Territoires-Environnement

Sans mettre en doute le sérieux et la qualité du travail accompli, il émet 2 remarques par rapport à l'intervention de B. Beauchet :

- Les études utilisent des modèles et reposent sur une évaluation de la capacité théorique de ligne existante. Il souligne que les problèmes d'indisponibilité de la ligne liée à des événements climatiques cycliques n'ont pas fait l'objet d'une étude statistique. Il se demande comment le scénario peut, dans ces conditions, être valide.
- Au sujet des études de projection de trafic avec doublet de ligne, il souhaite avoir des précisions sur la réduction du nombre de camions circulant sur les circuits routiers transfrontaliers et demande si cela correspond à une réalité de report modal.

Concernant le foncier, il souhaite connaître les emprises sur l'espace naturel.

Nicolas ALADERN, Directeur adjoint mission LNMP

Indique que les études environnementales sont en cours et que sont prévus des ratios de compensation selon les impacts du projet sur les milieux naturels et la biodiversité. Il précise que l'ensemble des études faune et flore sont remises à jour pour déterminer les impacts et les mesures compensatoires associées.

Michel SEMPERE, président de PMCV (Protection et maintien du cadre de vie)

Concernant le ferroutage sur Béziers-Perpignan, il constate qu'actuellement 40 trains passent en gare Perpignan, et que le projet prévoit une augmentation de 15%, soit 6

trains de plus. Il ne comprend pas comment 6 trains peuvent compenser les 13 000 camions qui passent tous les jours à la frontière du Perthus, où l'autoroute est passée de 2 à 3 voies. Il ajoute que le ferroutage est en baisse depuis des années. Concernant le foncier, il regrette que les riverains n'aient pas de poids particulier. Son association se prononce pour l'arrivée du TGV en gare de Perpignan mais pas au point d'accepter un tracé Rivesaltes-Le Soler qui enlève tout l'intérêt économique de l'arrivée du TGV à Perpignan et qui touche directement 6 communes. Pour les droits de ces riverains, il cite l'exemple d'un couple dont la vente de la maison a été annulée en 2013 du fait de la proximité de la nouvelle ligne. Depuis, ce couple ne parvient pas à vendre son bien et SNCF Réseau se déclare non contraint d'acquérir ce bien. M. Sempere souhaite avoir des précisions sur la largeur de l'emprise afin de savoir à combien de mètres de la voie se situent les emplacements réservés par SNCF Réseau. Il rappelle qu'il demande une charte depuis 1991 et souhaite un protocole particulier pour sauver les gens qui sont à 200 ou 300 mètres du tracé.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

Indique qu'il n'existe pas de règle de distance fixe par rapport à la voie. En effet, les emplacements réservés mesurent en moyenne 120 mètres de large autour du tracé, mais que tout dépend du profil en long du projet : cela peut être plus large en cas de fort remblai et de fort déblai ou moins large en cas de passage en viaduc ou en terrain naturel. Elle ajoute que les emplacements réservés ont été déterminés au plus large de ce que pourront être les besoins après les études détaillées. Concernant les acquisitions des riverains dont les habitations sont en dehors des emplacements réservés, elle explique qu'avant les années 2000, SNCF acquérait les bâtis dans un rayon de 300 mètres autour du tracé (150 mètres de part et d'autre) ; en effet, à cette époque, il n'y avait pas de loi sur le bruit. Depuis, les lois sur le bruit ont défini des seuils maximum jour/nuit et des modalités de protections acoustiques qui permettent de ne pas dépasser ces seuils. SNCF Réseau pourra acquérir les maisons d'habitations qui ne sont pas dans les emplacements réservés dans les cas où les modélisations du projet ne peuvent pas garantir ces seuils.

Michel SEMPERE, président de PMCV (Protection et maintien du cadre de vie)

Souligne que les riverains n'ont pas de poids dans ce type de situations : il indique que plusieurs maisons ont été achetées sur le territoire de Baho avant les années 2000, alors que le couple évoqué précédemment est bloqué dans sa tentative de vente depuis 2013.

Il ajoute que les riverains sont pénalisés entre Rivesaltes et le Soler, dans la mesure où le tronçon est uniquement international et renouvelle sa demande de protocole particulier.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

Revient sur le cas particulier de Baho, évoqué par M. Sempere. La 1^{re} acquisition faite sur cette commune était liée à une mise en demeure sur les bases d'un arrêté de prise en considération du TGV Languedoc-Roussillon. Le fuseau annexé dans les PLU permettait aux propriétaires de mettre en demeure SNCF Réseau sous certaines conditions. Cette maison avait été acquise dans ce cadre, avec un fuseau bien plus large que l'emplacement réservé actuel. S'agissant du couple qui ne parvient pas à vendre sa maison depuis 2013, elle indique qu'aujourd'hui, sur les bases du droit, l'impact n'existe pas, et qu'il est donc impossible d'acquérir ce

logement situé en dehors des emplacements réservés. Elle poursuit en assurant avoir bien entendu la demande de charte et de protocole de M. Sempere, mais précise que SNCF Réseau n'est pas le seul décideur dans ces financements d'acquisitions. Concernant les interventions de Mme de Chabert sur Picpoul de Pinet, elle indique que SNCF Réseau va entamer des réflexions sur les réserves foncières liées à la réalisation de la première phase de la LNMP, mais ajoute qu'il faudra que l'intérêt de ces réserves soit reconnu par l'ensemble des cofinanceurs.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC-Pyrénées

Souhaite revenir sur les trafics fret et rappelle les chiffres avancés par Fermed le 13 mai 2013 soit 143 trains de 750 tonnes par jour. Ajoutant que la moitié du trafic de poids lourds au Perthus n'étant ni à destination, ni en provenance de la France, il convient de chiffrer les besoins en fret sur des données européennes et non françaises. Il poursuit en disant que les besoins vont s'accroître suite aux mesures prises par le gouvernement espagnol en faveur du fret et que la ligne actuelle ne pourra les supporter notamment au niveau des étangs. Il met ensuite en regard les échéances des engagements des États sur la décarbonation (2030) et les échéances de réalisation de la 2^e phase LNMP (2040). Il faut donc prendre en considération un trafic fret beaucoup plus important et accélérer la mise en place de la 2^e phase. Il évoque ensuite un article du *Canard enchaîné* qui rappelle le scandale Total sur le bilan loti de la ligne Perpignan Figueras qui aurait dû être présenté fin 2015 et qui le sera en 2021. Et ajoute que la pollution due au diesel, problème majeur des poids lourds, pourrait être supprimée grâce au développement du fret sur la ligne nouvelle.

Louis GRANDJACQUET, TGV SUD Territoires-Environnement

Concernant la 1^{re} phase, il rappelle l'impact très important du projet sur la commune de Villeneuve-les-Béziers. Il insiste sur la nécessité de mener un travail suivi et régulier entre élu, SNCF Réseau, urbanistes et représentants des riverains. Au sujet du foncier, il souhaite connaître le mécanisme des acquisitions des espaces naturels.

Sylvie MARTIN, Responsable foncier-urbanisme

Explique que le Pôle d'évaluation domaniale établit la valeur du terrain sur la base de laquelle SNCF Réseau fait ses propositions d'acquisition. En collaboration avec la DREAL et les associations, les mesures de compensations sont estimées. Suite au retour d'expérience du CNM, peut-être que de nouvelles méthodes de compensation pourraient être réfléchies comme par exemple la mutualisation de mesures compensatoires sur des parcelles ou avec des projets conjoints. Elle rappelle que l'atelier Environnement du mois de décembre traitait en partie, de la manière de concilier les compensations agricoles et environnementales.

Elle revient ensuite sur l'intervention de M. Escafit qui demandait le budget foncier et cite l'estimation sommaire et globale pour le projet (chiffre de décembre 2020). Pour le foncier, la valeur vénale et les évictions sont estimées à 328 millions d'euros (132 M€ pour la 1^{re} phase, 196 M€ pour la 2^e phase). Elle précise que cette estimation est partielle, il faudra y ajouter les coûts des occupations temporaires, des dommages travaux, de l'appui de conseils, de l'assistance à maîtrise d'ouvrage...

Michel SEMPERE, président de PMCV (Protection et maintien du cadre de vie)

Revient sur les propos de M. Escafit et précise, qu'au-delà des études, ce sont les contribuables français et espagnols qui payent les déficits de ce qui se passe sur les territoires. Il considère Fermed comme un lobby européen.

Concernant le fret, face aux réalités constatées, il s'interroge et regrette la disparition des petits trains qui faisaient du ferroutage, alors que les poids lourds se multiplient. Il est favorable au ferroutage mais s'inquiète de son évolution possible.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

Explique que les précédentes études de 2015 prévoyaient une augmentation de 15% de trafic liée au projet. Ce qui signifie 15% d'augmentation à la date de mise en service avec le projet, par rapport à ce que serait ce trafic à la même date sans le projet. Une progression au fil de l'eau, liée à différents facteurs (notamment à ce qui se passe en Espagne : déploiement de l'écartement standard, connexion des terminaux à Tarragone, usines Ford, Seat, BASF) de 50% est à prévoir hors effet du projet. Le projet fera sauter le goulot d'étranglement, et permettra de faire passer 15% de trains supplémentaires. Il précise que les chiffres sont en cours de réactualisation

Michel SEMPERE, président de PMCV (Protection et maintien du cadre de vie)

A malgré tout l'impression que les chiffres sont poussés en faveur du fret et que la réalité ne suit pas.

Béatrice de CHABERT, chargée de défense des terroirs, syndicat AOC Languedoc

Précise que le patrimoine d'un terroir d'appellation ne s'entend pas qu'en termes de surfaces mais aussi en termes de paysage : c'est ce qui fait son image et contribue à sa valorisation. Elle insiste sur l'importance capitale d'une préservation des paysages pour ne pas empiéter sur l'image de l'appellation Picpoul de Pinet.

Alain DESSAGNE, animateur

En l'absence de nouvelles prises de parole, il clôt la réunion en invitant les participants à déposer leurs avis et contributions sur le site internet du projet.

En noir, les avis et questions des participants

En gris, les réponses apportées par les intervenants

RETRANSCRIPTION DES ÉCHANGES VIA LE CHAT

[13:09] Sylla (Invité)

Bonjour, Serait-il possible de voir l'enregistrement de la vidéo?

[13:10] GIBBE Anne-Lise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC COMMUNICATION)bonjour, la vidéo est en ligne sur le site internet du projet

[13:10] GIBBE Anne-Lise (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC COMMUNICATION)

<https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/pages/le-projet>