

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

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

DU 3 DÉCEMBRE 2020

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 des opérations foncières
- Bruno Beauchet, SNCF Réseau, Responsable des études socio-économiques
- Elena Binet, Egis, AMO Environnement et procédures

Durée : 13h00 - 14h00

Animation : Alain Dessagne, Institutions & Projets

Nombre total de participants : 43

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 des opérations foncières

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

Catherine SALARD, Coopération Agricole Occitanie

Représentant les coopératives viticoles impactées par le tracé, elle évoque les répercussions indirectes. Elle cite notamment la baisse du chiffre d'affaires des coopérateurs liée à la diminution éventuelle des surfaces des coopératives ou à la modification des accès réalisés pour la ligne.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Confirme que ces impacts sont pris en compte dans les études d'impact agricole viticole et qu'il y aura des indemnisations dans le cadre de préjudices particuliers quand ils sont avérés.

Louis GRANDJACQUET, TGV SUD Territoires-Environnement

Souhaite savoir si des systèmes de compensation, autres que financiers, seront mis en place pour compenser la réduction des surfaces agricoles liées à la réalisation de la ligne.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Précise qu'il existe plusieurs moyens de compenser les impacts sur les exploitations individuelles ou collectives : indemnisations financières au titre des protocoles, aménagements fonciers à l'initiative du Conseil départemental ; à ce titre dès l'enquête publique, le dossier sera remis au Conseil départemental de l'Hérault pour engager ces procédures. Enfin, pour les secteurs stratégiques et hautement sensibles, elle indique que des réflexions vont être engagées avec la SAFER pour la faisabilité de réserves foncières en vue de compensations ou d'échanges en amont des aménagements fonciers.

Pascal PAVIE, Confédération paysanne

Demande quelle est la surface agricole impactée par le projet.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Précise que l'emprise foncière n'est pas encore déterminée aujourd'hui dans la mesure où nous sommes en phase d'avant-projet sommaire, et pas encore en phase d'AVP ou de réalisation. L'estimation en termes d'impact foncier global est actuellement de l'ordre de 3 000 ha sur l'ensemble du linéaire, de Montpellier à Toulouges. Les surfaces agricoles impactées seront déterminées par les résultats d'études disponibles au 1^{er} trimestre 2021.

Pascal PAVIE, Confédération paysanne

Souhaite connaître la largeur de la ligne.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Explique que l'infrastructure de la voie ferrée a une emprise d'environ 70 mètres mais qu'il faut compter des surfaces complémentaires de chaque côté, dédiées aux

chemins de maintenance, au stockage, aux bassins etc. Elle estime aujourd'hui l'impact foncier à 120 mètres de large en moyenne.

Jean-Pascal PELAGATI, Vice-Président de la Chambre d'Agriculture de l'Hérault et vigneron à Béziers

Concernant le maintien du niveau des surfaces agricoles, il souhaite que les compensations environnementales soient faites sur des terres agricoles, exploitées par des agriculteurs avec un cahier des charges établi en concertation avec la profession. Il demande ensuite à quelle échéance pourront être faites les premières acquisitions.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Au sujet des compensations environnementales, elle informe de la tenue de l'atelier Environnement lundi 7 décembre, qui sera l'occasion de réfléchir à un moyen de faire converger les intérêts agricoles et environnementaux. Elle évoque aussi le CNM où plusieurs centaines d'hectares ont été acquis au titre des mesures compensatoires mais plusieurs centaines d'autres ont été mis en gestion par le biais de contrats aux agriculteurs qui restent propriétaires/exploitants de leurs terrains.

Par rapport aux acquisitions foncières, elle précise que l'analyse va d'abord porter sur les bâtis (bâtis d'habitation, professionnels, sièges d'exploitation) ; dans ce cadre, l'équipe LNMP ira à la rencontre des personnes impactées pour réfléchir avec elles aux meilleures solutions. Elle rappelle que les travaux commenceront en 2029, ce qui laisse du temps pour aborder sereinement ces sujets.

Jean-Pascal PELAGATTI, Vice-Président de la Chambre d'Agriculture de l'Hérault et vigneron à Béziers

Approuve le principe de faire dialoguer le monde agricole et le monde environnemental mais espère que le gouvernement et SNCF Réseau vont tenir compte de la représentativité de chacun. Il souligne qu'une Chambre d'agriculture est élue par des milliers d'agriculteurs, contrairement aux associations.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC- Pyrénées

S'interroge sur la différence entre le coût des acquisitions foncières et celui de la création d'un tunnel. Il revient sur la pertinence d'un tunnel pour passer sous les Corbières, plus intéressant à ses yeux qu'un passage en surface nécessitant de nombreux ouvrages et présentant beaucoup d'emprises sur des terres agricoles, y compris des cépages protégés.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Rappelle que le coût d'un tunnel sous les Corbières est estimé à environ 1 milliard d'euros, montant bien plus important que celui des acquisitions foncières. Il souligne toutefois que les décisions ne se pas guidées uniquement par le coût des acquisitions foncières.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC-Pyrénées

Ajoute que le coût des acquisitions est marginal par rapport à celui des externalités. Il précise que les gains de la ligne nouvelle, grâce notamment au fret, sont liés à la diminution de production des particules fines et des oxydes d'azote.

Il estime qu'en prenant en compte ces externalités, le tunnel des Corbières peut être amorti en une vingtaine d'années.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Précise que le doublet de ligne permettra le report modal du routier sur le fer et que l'absence de mixité entre Béziers et Rivesaltes n'est pas un obstacle au développement du fret qui empruntera la ligne existante. Il conclut en disant que le projet tel qu'il est acté par décision ministérielle n'aggrave pas les externalités négatives.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC-Pyrénées

Revient sur la Commission consultative des Pyrénées Orientales, où il a été dit que les études étaient en cours de ré-évaluation pour la prise en compte du développement attendu du fret en Espagne. Il indique qu'une pétition a recueilli près de 1 300 signatures pour le report 6 000 poids lourds par jour de l'autoroute sur le rail, soit 143 trains de 750 tonnes, qui, selon lui, ne pourront pas passer sur la ligne actuelle.

Bernard PIAT

S'exprime via le chat :

Ne pas faire les deux gares excentrées correspond pratiquement au coût du tunnel sous les Corbières, auquel il faut rajouter l'économie réalisée sur le coût foncier, le cout de la santé, le coût de la pollution.

Bruno BEAUCHET, Responsable des études socio-économiques

Indique que les 2 gares nouvelles sont des investissements nécessaires pour desservir les 2 territoires en question et répondre au besoin de déplacements des habitants de ces territoires. Il poursuit en disant que la construction d'un tunnel sous les Corbières ne serait pas le seul aménagement à prévoir pour développer la mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle. Or le projet, sur la base des études de prévision de trafic, permet, grâce à la constitution d'un doublet de ligne, de répondre à la demande de flux ferroviaires de marchandises à long terme.

Donc, supprimer les 2 gares nouvelles reviendrait à dégrader la desserte répondant à la demande de mobilité des habitants du territoire, alors que le projet tel qu'il est acté répond à la demande de long terme, tant pour le fret que pour les voyageurs.

Bernard TOMBU

Demande quand sont prévues les acquisitions foncières pour la phase 2.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Précise que les acquisitions foncières sont déjà en cours, et précisément sur la phase 2 ; en effet sur les 270 ha acquis, la presque totalité concerne la phase 2, notamment à Nissan-lez-Enserune, Villeneuve-lès-Béziers et Salses-le-Château. Elle

explique la procédure : le Projet d'Intérêt Général qui date de 2000, réactualisé par arrêté le 30 janvier 2019, créé des emplacements réservés dans les documents d'urbanisme, donnant ainsi le droit aux propriétaires de mettre SNCF Réseau en demeure d'acquérir.

Elle ajoute que la phase proactive des acquisitions foncières en phase 2 ne commencera qu'avec la DUP où les emprises seront calées, permettant ainsi d'acquérir ce qui est strictement nécessaire.

Sophie BÉNAU, Mèze

Revient sur la date de 2023, à laquelle les emprises foncières de phase 1 seront déterminées ; elle souhaite savoir si les évolutions du projet d'ici-là seront à la marge ou non.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Explique que les riverains propriétaires des bâtis situés sur l'emprise ne seront contactés qu'à partir de 2023 (après la DUP). Pour les terrains agricoles, ce sera à partir de 2024, de manière à être au plus sûr de la surface à acquérir. Elle précise toutefois, que, dans le cas de ces grands projets linéaires, on constate que les emprises peuvent évoluer à la marge au fil du temps de conception et réalisation des ouvrages. Ainsi, il n'est pas impossible qu'il y ait, chez un même propriétaire, deux phases (ou plus) d'acquisition entre 2023 et 2029, comme cela s'est passé sur le CNM.

Enfin, elle indique que la phase d'expropriation administrative et judiciaire, pour les acquisitions qui n'ont pu se faire à l'amiable, passe par des enquêtes parcellaires, très précises, à l'échelle du m².

Sophie BÉNAU, Mèze

Souligne que ces questions restent en suspens depuis 25 ans.

Elle précise qu'elle a un domaine avec des activités de restauration et de tourisme, situé à 250 mètres de la future ligne ; elle redoute une perte de chiffre d'affaires liée notamment à la phase de travaux. Elle exprime également son inquiétude quant à la réalisation effective du projet, aux délais qui ne cessent d'être modifiés et explique qu'il est difficile de faire des projets dans ce contexte.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Indique qu'on est aujourd'hui en phase de relance de l'enquête publique, et qu'il y a toutes les chances pour que la DUP intervienne en 2023.

Concernant le préjudice du projet sur l'activité commerciale, elle précise que des indemnités sont prévues si effectivement le préjudice, ici la perte de chiffre d'affaire, est avéré lors des expertises.

Bernard TOMBU, Béziers

Souhaite savoir comment se passent les acquisitions dans le cas où une parcelle est partagée en 2 par le projet. L'achat concerne-t-il toute la parcelle ou uniquement la partie concernée par le projet ?

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Rappelle que le Code de l'expropriation donne des paramètres très précis sur ce qui est considéré comme un reliquat devenu inexploitable suite aux prélèvements fonciers de ligne. Elle souligne toutefois que chaque situation est gérée au cas par cas, avec la réalité du reliquat. Ainsi une parcelle d'une toute petite surface, ou mal configurée, en remblai par exemple, sera acquise avec l'emprise.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC-Pyrénées

Revient sur la question des gares et du foncier. Il rappelle que beaucoup de personnes se sont déjà exprimées sur la non-nécessité de gares supplémentaires, étant donné que les gares de Béziers et de Narbonne évoluent en pôles d'échanges multi-modaux et qu'elles sont desservies par les TGV. Il évoque ensuite le besoin à long terme d'une nouvelle gare à l'intersection des lignes classique et nouvelle, vers Nissan-lez-Enserune. Cette nouvelle gare serait, à terme, une gare d'intersection où les gens peuvent facilement passer d'un TGV à un TER ou un Intercités, une gare intéressante au niveau touristique pour desservir les plages et l'arrière-pays par des autocars propres. Il ajoute qu'il faudrait prévoir des acquisitions foncières dans cette zone.

Jean-Baptiste de CLOCK, SPPR 34

Exprime, via le chat, son inquiétude concernant un pont prévu du côté de Mèze, sur ses terres. Y a-t-il une indemnité prévue, et quel type d'indemnité ?

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Invite M. de Clock à prendre directement contact avec elle, dans la mesure où chaque problématique est particulière dans les acquisitions foncières.

Pascal PAVIE, Confédération paysanne

Demande si une évaluation a été réalisée sur le nombre d'exploitations agricoles qui vont disparaître dans le cadre du projet.

Sylvie MARTIN, Responsable des opérations foncières

Indique que les études agricoles et viticoles actuellement en cours portent précisément sur cette évaluation. Ces études abordent trois volets : le 1^{er} volet, le diagnostic de l'état initial, établira ce qu'il y a aujourd'hui sous le projet, en termes d'occupation du sol et d'exploitations. Le 2^e volet, les études concernant l'exploitation individuelle, déterminera les impacts sur chaque exploitation touchée par le projet. Le dernier volet, l'étude préalable agricole, précisera les impacts économiques sur les systèmes collectifs du secteur agricole.

Elle rappelle que les études seront finalisées au 1^{er} trimestre 2021.

Jean-Louis ESCAFIT, ASSECO-CFDT OC-Pyrénées

Souhaite savoir jusqu'à quelle date il est possible de déposer une contribution écrite dans le cadre de la concertation.

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP

Explique que la date précise de fin de la concertation n'est pas encore arrêtée mais que celle-ci durera a minima jusqu'à la mi-janvier, ce qui permettra de faire des contributions en lien avec les échanges lors des permanences.

Pascal PAVIE, Confédération paysanne

Souhaite savoir si la CNDP prévoit des contributions via des cahiers d'acteurs classiques.

Sophia ALIAMET, Garante désignée par la CNDP

Indique que la CNDP prévoit des cahiers d'acteurs dans le cadre des débats publics mais pas dans le cadre de concertations comme celle-ci.

Elle rappelle qu'il est possible de déposer une contribution écrite via le site www.lalignenouvelle.com, d'y attacher une pièce jointe, ou via un email.

En cela, ces modalités se rapprochent du traditionnel cahier d'acteurs.

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

[13:35] Bernard PIAT (Invité)

Ne pas faire les deux excentrées correspond pratiquement au coût du tunnel sous les Corbières. Auquel il faut rajouter l'économie réalisé par les non acquisitions foncières, le cout de la santé, le coût de la pollution.

[13:36] Bernard PIAT (Invité)

La non mixité de la ligne ne permettra pas un service correct pour les expéditeurs donc un non report des camions vers le rail

[13:49] sppr (Invité)

Bonjour concerné par un projet de pont sur mes terres, à Mèze, qu'elle indemnité est prévue?

[13:51] MARTIN Sylvie (SNCF RESEAU / SIEGE SNCF RESEAU / DT OCC POLE MISSION LNMP)

Bonjour, je vous propose de prendre contact avec moi pour évoquer votre situation particulière. Sylvie Martin

[13:52] sppr (Invité)

merci

[14:00] mariette gerber (Invité)

je n'ai pas pu intervenir jusqu'à maintenant je voulais vous donner les sources de l'augmentation d'incidence du cancer du poumon