

# COMPTE RENDU

## REUNION THEMATIQUE : LES ENJEUX AGRICOLES ZOOM SUR L'AUDE ET L'HERAULT

MARDI 2 JUIN 2026 / 18H - 20H30

BAGES - ESPACE LOUIS DAUDE

### Les chiffres clés de la réunion

**Durée de la réunion : 2h30**

**Nombre de personnes présentes : 80**

**Nombre d'interventions du public : 23**

**Durée des temps d'échanges : 1h50**

1	INTRODUCTION .....	1
2	PRÉSENTATION DU PROJET .....	5
3	TEMPS D'ECHANGE .....	14
4	CLOTURE .....	44

## 1 INTRODUCTION

Animation - Hugo Martin

PHASE 2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

Compte rendu de la réunion thématique : Les enjeux agricoles –  
Zoom sur l'Aude et l'Hérault – 02/06/2026

Bonsoir, et bienvenue à cette réunion de concertation dédiée à la phase 2 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, entre Béziers et Perpignan. Merci d'être présents et présentes ce soir pour échanger avec nous autour de ce projet. Je suis Hugo Martin, et j'assurerai l'animation tout au long de la réunion.

Cette concertation préalable est organisée par deux maîtres d'ouvrage: SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle a débuté le 9 avril et se déroulera jusqu'au 19 juin 2026. Elle est organisée sous l'égide de la Commission Nationale du Débat Public (CNDP), qui a accompagné les maîtres d'ouvrage dans la préparation et la définition des modalités de participation du public. Anne-Isabelle Pardineille est parmi nous ce soir. Je lui laisserai la parole tout à l'heure pour qu'elle se présente et rappelle le rôle des garants et de la CNDP dans cette concertation.

Ce soir, c'est la onzième réunion publique organisée sur le territoire entre Béziers et Perpignan. La réunion porte plus particulièrement sur les enjeux agricoles du projet.

Comme sur l'ensemble du dispositif proposé, vous pourrez également vous exprimer sur l'opportunité du projet, ainsi que sur ses caractéristiques techniques et environnementales. L'objectif est de vous présenter le projet et de vous donner des clés de compréhension, mais surtout de vous écouter, de recueillir vos avis, de répondre à vos questions et d'enregistrer vos contributions.

À l'issue de la concertation, un bilan sera rédigé par les garants de la CNDP, et les maîtres d'ouvrage en tireront les enseignements à travers un compte rendu. Les deux documents seront rendus publics.

Pour le programme de la soirée, nous aurons :

- une présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage, puis une présentation des enjeux fonciers.
- Je laisserai ensuite la parole aux représentants des chambres d'agriculture présentes ce soir : la chambre d'agriculture de l'Hérault et la chambre d'agriculture de l'Aude, pour présenter les enjeux agricoles spécifiques à ces deux départements.
- Après ces présentations, nous ouvrirons un temps d'échanges. À l'issue de la réunion, vous pourrez également échanger plus en détail avec l'équipe projet, notamment sur des questions individuelles.

Je précise que vous avez, sur la table au fond de la salle, des documents à votre disposition : les cartes des enjeux environnementaux, ainsi que les cartes de la zone d'études, pour vous permettre de consulter le projet plus en détail.

Quelques règles d'or pour la participation :

- L'écoute : levez la main si vous souhaitez intervenir, un micro vous sera apporté.

- Le respect mutuel : on ne s'interrompt pas. L'objectif n'est pas forcément de mettre tout le monde d'accord, mais de permettre à chacun et chacune de s'exprimer.
- Le partage du temps de parole : merci de faire des interventions courtes, de deux à trois minutes, en allant à l'essentiel, afin que tout le monde puisse participer.

Je vais maintenant donner la parole à Monsieur le premier adjoint au Maire de Bages, Monsieur Henri Bastide.

## **Henri Bastide - Premier adjoint à la mairie de Bages**

Bonjour à toutes et tous. Je suis Henri Bastide, premier adjoint à la mairie de Bages. Bienvenue à Bages.

Bienvenue également à la Commission Nationale du Débat Public. Merci d'être là et d'organiser ce débat. Merci aussi aux représentants des chambres d'agriculture, et à toutes les personnes présentes ce soir.

Le débat public est une chance, ici dans la commune, et plus largement dans le pays, sur un sujet très important. Cette ligne est structurante, on le sait. Le projet existe depuis longtemps.

Aujourd'hui, on arrive à une étape plus aboutie, proche de ce qui pourrait devenir, à terme, le projet final. Il est donc temps de prendre part au débat. Vous êtes toutes et tous les bienvenus, et c'est important que vous soyez présents pour y participer.

Cette ligne, encore une fois, est structurante : elle va permettre de rapprocher les différentes villes du sud de la France du reste du territoire. Une ligne que nous souhaitons, de préférence, mixte, avec le fret et les voyageurs.

Il faudra aussi des aménagements utiles, pour permettre une intégration au mieux dans le territoire. Il existe un débat sur le tracé : ce n'est peut-être pas l'objet principal de ce soir, mais je me permets de le rappeler. Aujourd'hui, un tracé est à peu près défini. Vous pouvez le retrouver sur les documents présentés. Il devra être discuté plus en détail l'année prochaine, lorsque nous aurons davantage d'éléments. Il y aura encore des concertations. Je vous invite à en parler autour de vous, pour que chacun et chacune puisse prendre part au débat.

Nous appelons cette ligne de nos vœux, mais nous voulons aussi qu'elle soit la mieux intégrée possible. Je vous souhaite la bienvenue à Bages : c'est un village magnifique, et nous espérons que, avec le travail et l'énergie que vous mettrez dans la conception du projet, il restera beau et accueillant.

Merci à toutes et tous, et bonne réunion.

## **Animation - Hugo Martin**

Merci beaucoup, Monsieur le premier adjoint.

Avant de passer à la présentation du projet, je vais donner la parole aux garants pour le mot d'introduction.

## **Garant de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille**

Je présente mes excuses à celles et ceux qui m'ont déjà entendue plusieurs fois : je vois des visages connus. Pour celles et ceux qui ne nous connaissent pas, je vais faire une brève présentation de la Commission Nationale du Débat Public, parce qu'on va parfois un peu vite, et on nous demande : "mais c'est quoi, cette commission ?".

Nous sommes les garants de la concertation. Nous garantissons que la concertation se déroule correctement, et que les documents présentés soient le plus possible transparents et sincères. La préparation de cette concertation s'est faite sur un an, avec SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions.

La Commission Nationale du Débat Public est une autorité administrative indépendante, chargée de faire respecter le droit de chaque citoyenne et de chaque citoyen à être informé des projets qui touchent à l'environnement, ou au cadre de vie. Non seulement être informé, mais aussi participer à l'élaboration de ces projets, par des réunions publiques, des ateliers, des rencontres de proximité. Il y a un site internet sur lequel je vous encourage à venir écrire vos questions, ou les interrogations qui pourraient subsister à l'issue de cette réunion.

Nous sommes aussi prescripteurs. Nous sommes environ 200 garants en France. Lorsqu'il y a un projet d'importance, le maître d'ouvrage demande à la Commission Nationale du Débat Public de nommer un ou plusieurs garants. Sur ce projet, nous sommes trois garants et garante, car c'est un gros projet qui demande beaucoup de temps.

Nous ne donnons aucun avis sur le fond. Nous portons uniquement une attention sur la forme : est-ce que les réunions ont eu lieu, est-ce que chacun a pu s'exprimer, etc. ? La parole citoyenne compte autant que la parole d'un élu ou d'un technicien. Vous êtes les experts du territoire : c'est vous que l'on va écouter, et c'est votre parole que l'on va faire entendre.

Nous rédigerons un bilan, dans lequel nous donnerons un avis sur la manière dont s'est déroulée la concertation : est-ce que le maître d'ouvrage a suivi nos préconisations, est-ce que cela a été efficace. Nous synthétiserons ensuite tout ce que vous allez dire. Cette réunion est enregistrée, et il y aura un verbatim. Sur le site, vous pourrez retrouver tout ce qui a été dit, réunion par réunion.

Dans le bilan, nous synthétiserons vos contributions et nous les remettrons au maître d'ouvrage, qui en discutera avec les cofinanceurs et décidera des solutions qui vont être choisies. Peut-être que toutes vos remarques ne seront pas retenues, mais le maître d'ouvrage devra répondre et expliquer pourquoi.

Je vous remercie. Je reste à votre disposition tout au long de la réunion, et à la fin, si vous souhaitez me parler.

## 2 PRESENTATION DU PROJET

### Animation - Hugo Martin

Voilà pour ces enjeux. On va maintenant les affiner avec Stéphane Lubrano, directeur du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Stéphane, première question : pourquoi une concertation maintenant sur cette phase 2 ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Bonjour à toutes et à tous. C'est une question qui m'a été posée juste avant la réunion, avec quelqu'un avec qui je discutais. Il me disait "j'ai déjà participé, il y a quelques années, à une concertation pour établir le projet d'aujourd'hui". Oui, la concertation a débuté sur ce projet en 2008, par un débat public, pour aboutir à un projet qui, aujourd'hui, est acté par décision ministérielle. Mais c'est un projet qui date des premiers débats en 2008 et 2009.

Aujourd'hui, le territoire a évolué. Les besoins de mobilité, les enjeux de la mobilité – que ce soit les voyageurs ou que ce soit le fret – ont évolué. On a aussi des problématiques qui n'étaient pas prises en compte à l'époque, parce qu'elles n'étaient pas aussi prégnantes dans le territoire et dans le débat public, notamment la vulnérabilité et le changement climatique, la vulnérabilité des installations et des infrastructures à ce changement climatique.

Tous ces éléments nous poussent, maintenant, à requestionner le projet. Cela nous a été demandé par le territoire, dans les phases d'enquête publique qu'on a pu avoir en 2020, quand on a repris le projet, mais aussi par les partenaires cofinanceurs. Donc, aujourd'hui, on requestionne le projet pour savoir s'il est toujours pertinent, si la solution initialement proposée est toujours la meilleure, ou si on doit le faire évoluer.

### Animation - Hugo Martin

Ça, c'était pour la partie concertation. Maintenant, pour la partie projet : pourquoi faudrait-il réaliser cette ligne nouvelle ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

C'est vrai qu'on requestionne aujourd'hui les fonctionnalités du projet : Faut-il une ligne mixte, pas mixte ? Une ligne avec deux gares, une gare ?

Mais avant tout, la première question c'est : est-ce qu'on doit faire le projet ? Est-ce qu'aujourd'hui, la meilleure solution pour répondre à ces nouveaux besoins de mobilité et à ces nouveaux enjeux, c'est une ligne nouvelle ?

C'est la première question à laquelle on doit répondre. Pour nous, oui, et on l'explique ainsi dans le dossier de concertation : cette ligne nouvelle répond à des enjeux et à des besoins de mobilité à trois niveaux :

- An niveau local : aujourd'hui, la construction d'une seconde ligne va permettre de libérer de la capacité sur la ligne actuelle. La majeure partie des trains de marchandises qui circulent aujourd'hui sur la ligne classique, et la plupart des TàGV, vont basculer sur la ligne nouvelle. Cela va libérer de la capacité sur la ligne classique, et permettre d'augmenter la desserte fine du territoire par des TER. Les transports du quotidien vont donc pouvoir se développer. Le fret de proximité va aussi pouvoir se développer. On sait que la Région investit beaucoup par ailleurs, et qu'une plateforme multimodale est en cours de construction : cela va permettre de donner de nouveaux sillons, et d'avoir un transport et une qualité de service importante sur cette ligne classique, donc un impact intéressant au niveau local.
- Au niveau national : la grande vitesse va permettre de réduire les temps de parcours entre le territoire et Lyon, Marseille, Paris. On est sur un gain de temps global, permis par la phase 1 et la phase 2 du projet entre Montpellier et Perpignan, de 40 minutes. C'est autant de temps gagné vers ces grandes villes.
- Au niveau européen : on a aussi des gains de temps en grande vitesse parce qu'on est sur le chaînon manquant entre l'Espagne et l'Europe du Nord. Le projet apporterait donc des gains de parcours intéressants vers Barcelone, et vers le sud de l'Espagne. Mais il faut aussi savoir que, sur l'arc méditerranéen, on est sur un corridor fret européen très important. Le fait de créer cette ligne nouvelle va permettre d'augmenter le trafic fret, et permettre ce report modal de la route vers le fret, en enlevant des poids lourds sur nos routes.

Le deuxième argument, lié à l'opportunité du projet, c'est le changement climatique, qui est un sujet prégnant. La ligne nouvelle va permettre de constituer un doublet de ligne résilient à ce changement climatique. Si on a un incident sur la ligne classique, on va pouvoir reporter le fret qui circule, les voyageurs qui circulent, et pourquoi pas même les TER. Même si on n'a pas la desserte fine, un TER qui fait du Perpignan-Narbonne pourra être reporté, potentiellement, sur la ligne nouvelle. On aura donc une continuité de service.

Ces aléas, tels qu'on les a connus à Villeneuve-lès-Béziers en 2019, et qui ont interrompu toutes les circulations ferroviaires pendant un mois, ou plus récemment en 2022, entre Montpellier et Nîmes, bloquent tout le système ferroviaire. Le fait d'avoir un doublet de ligne permet de reporter des circulations. On l'a vu avec le contournement de Nîmes-Montpellier : on a pu reporter des circulations, même des TER, sur la ligne nouvelle et donc garder cette continuité de service.

Un deuxième atout fort de ce doublet de ligne, c'est que, pour rendre résiliente la ligne classique – parce que la ligne nouvelle ne viendra pas remplacer la ligne classique, elles n'ont pas les mêmes fonctionnalités –, il va falloir faire des travaux. En 2050, ce sont des travaux de renforcement. Au-delà de 2050, ça peut être des travaux plus conséquents. Et

pour faire ces travaux, il faut arrêter les circulations : donc il faut de la capacité de travaux. Si on a une seconde ligne, on peut les programmer à l'avance, basculer ces circulations sur la ligne nouvelle, et se donner plus de temps pour rendre résiliente la ligne classique, et la garder pour tous vos déplacements du quotidien.

## Animation - Hugo Martin

Merci, Stéphane, pour ces éléments de présentation généraux.

On va entrer un peu plus en détail dans le cœur de notre réunion, sur les enjeux agricoles. Sylvie Martin, responsable foncier et urbanisme sur le projet LNMP, me rejoint. Je vais lui laisser la main pour la présentation des enjeux fonciers.

## Sylvie Martin (responsable foncier et urbanisme)

Bonsoir à tous. Ce qu'il faut savoir, c'est que les démarches foncières suivent les étapes de ce grand projet, et débutent par les études préalables. C'est l'étape dans laquelle on est aujourd'hui, sur la phase 2 Béziers-Perpignan. À ce stade des études, en matière foncière, on n'en est pas à calculer les impacts sur chaque exploitation et chaque propriété. On répond à des problématiques générales : les principes généraux d'indemnisation et de démarche foncière. C'est important de le souligner.

Dès cette étape d'études préalables, on peut avoir aussi des sondages : ce sont nos premières interventions sur le terrain.

Ensuite, on passe à l'étape d'avant-projet sommaire. Ce sont les études, à partir du moment où on a un tracé, qui vont définir les profils en long. C'est à ce moment-là qu'on entre en concertation, notamment avec la profession agricole, pour établir les protocoles indemnitaires, que ce soit pour les occupations temporaires, les sondages, et les dommages travaux.

Ensuite vient l'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). À ce moment-là, on fait des études d'impact agricole assez poussées, justement à l'exploitation, à la parcelle et à la propriété.

C'est aussi à ce moment-là qu'on fait des études préalables agricoles, qui vont définir les mesures compensatoires agricoles collectives. Et c'est aussi, en général, à ce moment-là que la procédure d'aménagement foncier est lancée, à partir du moment où on a un arrêté d'ouverture d'enquête publique préalable à la DUP.

Une fois que la DUP est obtenue, le projet est né. Nous avons alors de vraies interventions sur le terrain, notamment les sondages et l'archéologie préventive. Nous allons voir les propriétaires et exploitants concernés, notamment pour les occupations temporaires, les sondages, l'archéologie, etc.

Ensuite seulement, nous passons à une étape d'avant-projet détaillé. C'est à ce moment-là que l'emprise foncière va être stabilisée.

Pour nous, c'est le moment où on va voir les propriétaires et exploitants, pour commencer les acquisitions amiables. Pas avant. C'est donc largement après la DUP.

Parallèlement à ces acquisitions amiables, on va aussi lancer les enquêtes parcellaires, pour déterminer exactement tous les ayants droit, les propriétaires, les exploitants, toutes les parcelles, les surfaces exactes concernées par le projet.

Et puis enfin, les travaux : on va revenir pour faire les occupations temporaires, les travaux de génie civil, les travaux définitifs et d'ouvrages.

*Une question non enregistrée dans le micro provenant du public : pourriez-vous indiquer sur votre frise, et nous transmettre, les dates de chacune de ces étapes ?*

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

La date sur laquelle, aujourd'hui, le projet est engagé, c'est l'enquête publique. Donc le dossier DUP et l'enquête d'utilité publique, c'est 2030.

On s'est engagé auprès des partenaires cofinanceurs à organiser et tenir cette enquête publique avant fin 2030. On a ensuite à peu près un an / un an et demi, avant que le Conseil d'État prononce la Déclaration d'Utilité Publique.

Aujourd'hui, à projet inchangé – c'est-à-dire si on restait sur le projet voyageurs d'aujourd'hui –, on pourrait avoir une mise en service autour de 2040.

Si on bascule sur de la mixité, en fonction des solutions techniques à étudier, en fonction de la durée des travaux –aujourd'hui, la solution voyageurs, on n'a pas de tunnels, ou très très peu. Un tunnel de 12 km ne s'étudie pas et ne se réalise pas de la même façon –, on serait à des horizons 2040, ou plutôt 2042-2043.

### **Sylvie Martin (responsable foncier et urbanisme)**

Les sondages géotechniques, qu'est-ce que c'est ? Ce sont des investigations très ponctuelles de terrain, qui permettent de dimensionner les remblais et les déblais de nos projets.

Ils se font après la signature de protocoles indemnitaires. Ils se font après des réunions d'information, qu'on organise sur tout le territoire, pour expliquer les modalités et les plannings, notamment de ces travaux. Nous signons les conventions d'occupation temporaire, en général, pour ces sondages.

Il y a un état des lieux d'entrée des terrains, un état des lieux de sortie après travaux, puis l'indemnisation.

L'archéologie préventive, ça se préfigure de la même manière. On a des protocoles, on a des réunions d'information, des états des lieux, des conventions d'occupation temporaire. L'archéologie préventive, détecte et sauvegarde le patrimoine souterrain. La prospection est réalisée par des fenêtres d'investigation. On vous en a mis des exemples, à droite, sur les photos.

C'est toute la trace de la bande prescrite qui est investiguée. Les états des lieux sont faits avant, après, puis l'indemnisation, de la même manière que pour les sondages.

*Une question provenant du public n'a pas été enregistrée dans le micro mais portait sur les temps d'investigation.*

Pour les diagnostics archéologiques, on fait préalablement des conventions d'occupation temporaire, qui sont un petit peu avant les interventions. L'occupation temporaire, en tant que telle, peut durer entre deux, trois, quatre mois.

S'il y a des présomptions de fouilles derrière, il peut y avoir une restitution des terrains, ou pas : ça dépend du temps qu'il nous reste avant de faire les fouilles. Mais, s'il n'y a pas de restitution, l'occupation temporaire peut durer jusqu'à un an, un an et demi, voire deux ans.

On est au stade de l'avant-projet détaillé : on est en train de stabiliser les emprises des travaux, donc les emprises de besoins fonciers réels.

Qu'est-ce que signifie "emprises travaux" ? Elles prennent en compte les caractéristiques techniques : le nombre de voies, les hauteurs des déblais et des remblais, les équipements télécom, les sous-stations, les bases travaux. Elles prennent aussi en compte l'environnement : les mesures paysagères, les mesures acoustiques que l'on va mettre en place, les mesures environnementales du biotope, des passages de faune, et des compensations écologiques. Enfin, elles prennent en compte les aménagements connexes : les bassins, les rétablissements de voiries, de réseaux, etc.

On se focalise sur les modalités d'acquisition. Notre intérêt, et l'intérêt de tous, c'est d'aller au maximum à des acquisitions amiables. C'est pour cela qu'on anticipe beaucoup les acquisitions, les contacts vers vous, dès qu'on a des emprises travaux stabilisées.

En parallèle, si on ne trouve pas d'accord, si une promesse de vente n'est pas conclue, avec une convention d'éviction pour l'occupant, c'est le juge qui établit le montant des indemnités de prise de possession, suite à une ordonnance d'expropriation. Cette expropriation intervient toujours après la tenue d'une enquête parcellaire, qui détermine exactement les fonciers à acquérir.

Pour les accords amiables, l'objectif est de garantir une indemnité juste. Ceux qui sont concernés sont :

- les propriétaires agricoles, qui vont toucher la valeur de leur terre, l'indemnité de emploi ;
- les exploitants agricoles qui obtiennent une indemnité d'éviction qui correspond à des pertes de revenus
- les propriétés bâties : c'est la valeur du bien bâti et le emploi, voire parfois des indemnités de transfert, de déménagement ;
- et, pour les activités commerciales, c'est la valeur du fonds de commerce, ou la réinstallation, et la valeur du bien bâti, bien évidemment.

Ces indemnités sont estimées par les services des pôles d'évaluation domaniale des finances publiques, après qu'on les ait saisis. Ils se basent sur le référentiel du marché foncier local, sur la base des protocoles qui auront été signés, et sur les jurisprudences.

Parallèlement à nos démarches, on a une autre procédure parallèle : les procédures d'aménagement foncier. Elles visent à recréer et restructurer le parcellaire agricole, une fois que l'emprise l'a traversé. C'est une procédure qui est initiée et conduite par le Conseil Départemental, via les commissions locales d'aménagement foncier. Sur votre territoire, c'est quelque chose qui est déjà pratiqué.

Une dernière procédure parallèle à ces démarches foncières, assez récente - elle date de 2016 -, c'est la procédure de mesures compensatoires agricoles, économiques et collectives. Cette procédure nous oblige à maintenir l'économie agricole qui a été impactée par l'emprise.

La gouvernance de la procédure, c'est celle-ci : il y a un COTECH (*Comité technique*), qui est représenté par la DDTM (*Direction Départementale des Territoires et de la Mer*). Pour la phase 1 du projet par exemple, entre Montpellier et Béziers, on retrouve dans le COTECH : la DDTM, la chambre d'agriculture locale, et SNCF Réseau.

Ce COTECH est responsable de la mise en œuvre de cette procédure. Il rend compte de toutes ses décisions, de toutes ses orientations, lors de réunions d'information et d'échanges beaucoup plus larges, avec la profession agricole et les collectivités.

En dernier lieu, on a un comité de sélection et d'engagement qui, lui, va instruire les projets qui auront candidaté au financement, pour élire les projets éligibles.

Ce comité de sélection et d'engagement est représenté par des membres émanant de la Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF).

Quelles sont les étapes de cette procédure ? Lors de l'étude d'impact agricole, en phase enquête publique préalable à la DUP, on fait une étude d'impact à la parcelle. Parallèlement, on fait une étude préalable agricole, qui va définir exactement le montant du préjudice économique, c'est-à-dire :

- le montant que le maître d'ouvrage va engager pour financer des projets,
- le territoire qui va être concerné,
- des orientations sur les axes thématiques qui seront pris en compte.

Par exemple, sur la phase 1, les axes thématiques qui ont été retenus sont : l'accès au foncier, l'accès à l'eau, et la modernisation des outils de production, de valorisation et de commercialisation.

À titre d'information, pour la phase 1, on a un montant de 14,5 millions d'euros. Pour la phase 2, quand on a fait l'étude d'impact sur le territoire, on est sur une fourchette entre 30 et 35 millions d'euros injectés sur le territoire, pour des projets économiques collectifs, qui visent à générer de la valeur ajoutée.

On se tient évidemment à votre écoute à la fin de la réunion. Nous avons deux consultants fonciers qui sont présents qui seront ravis de vous écouter.

## **Animation - Hugo Martin**

Juste avant de passer au temps de questions-réponses, on va faire les deux présentations qu'on avait prévues avec les représentants des chambres d'agriculture, et après, on vous laissera bien sûr la parole pour un long temps d'échanges.

Je vais appeler Monsieur Renaud Lachenal et Margaux Lecroq à me rejoindre.

Je vous précise également qu'on a eu exactement la même réunion la semaine dernière à Rivesaltes, avec un focus particulier sur les Pyrénées-Orientales. Aujourd'hui, on fait le focus sur l'Aude et l'Hérault.

Renaud Lachenal, je vous laisse la parole pour le département de l'Hérault.

## **Renaud Lachenal - Chambre d'agriculture de l'Hérault**

Bonjour. Renaud Lachenal. Je suis chargé de mission Foncier et Risques à la chambre d'agriculture de l'Hérault, et je suis tout ce qui est grands projets, avec ici la ligne Montpellier-Perpignan. Je voudrais aussi remercier Sophie Noguès, vice-présidente de la chambre d'agriculture de l'Hérault, qui est présente ce soir pour la représenter.

Quels sont les enjeux agricoles de l'Hérault ? Il faut bien dire que le département est beaucoup plus impacté par la phase 1, en termes de kilomètres et d'espaces agricoles perturbés, que sur la phase 2. Mais, sur ces 27 kilomètres, il y a des impacts forts, et je vais vous les résumer : quatre points à regarder.

Ce n'est un secret pour personne : on a un secteur à dominante viticole, de Béziers Est, à la limite du département, aux côtés de Nissan-lez-Enserune. C'est donc principalement l'activité viticole qui est impactée, et essentiellement des IGP, des AOP. On a quelques cultures maraîchères, ou de vergers, mais on le voit bien : l'activité principale perturbée, c'est la viticulture.

La spécificité, sur ces 27 kilomètres, c'est qu'on a des territoires qui sont d'ores-et-déjà soumis à une pression foncière forte, liée à l'activité humaine. Il y a notamment des acquisitions qui ont commencé à se réaliser. Je pense à Nissan-lez-Enserune, puisqu'il y a des discussions pour savoir s'il y aura une gare nouvelle ou pas. Il y a eu des opportunités foncières pour la SNCF, et il y a eu quelques acquisitions.

L'autre possibilité, c'est une gare à Béziers-Est, avec des impacts agricoles limités. Pourquoi ? Parce que, sur ce secteur-là, on a déjà beaucoup de projets de changement de destination des lieux qui ont été mis en place, soit par la commune de Villeneuve-lès-Béziers, soit au niveau de Béziers.

Ensuite, tout ce qui est le long du canal du Midi, jusqu'à Nissan, c'est 120 à 150 hectares de vignes qui sont principalement touchés. On peut noter qu'il y a un impact légèrement plus fort en scénario de mixité, donc voyageurs et fret.

Venons-en rapidement aux enjeux. Les chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude, et des Pyrénées-Orientales ont réalisé en 2025 une préfiguration d'une future étude d'impact agricole, pour les besoins de cette concertation. On s'est appuyé sur les travaux que nous avons déjà menés en 2021, où on était descendu à la parcelle, lorsqu'on en avait la possibilité.

Là, on est à un niveau plus macro. On a procédé par rapport à nos connaissances du terrain, des photos aériennes, et bien sûr l'ensemble du travail des chambres d'agriculture, qui accompagnent les agriculteurs au quotidien sur le territoire.

Comment on a procédé, pour regarder et classer ces enjeux ? On a mis en place plusieurs critères liés à la qualité des sols, à la présence ou non de l'irrigation, au type de culture qui va être interceptée, mais également au label de qualité. Je pense aux hautes valeurs environnementales, à la culture en bio, ou à des signes de qualité tels que les AOP ou les IGP.

Plus la couleur est foncée sur la bande d'études, plus le niveau d'impact est élevé. On voit bien qu'il y a un impact réel sur l'activité agricole et économique dans la partie héraultaise, même si on est dans une bande extrêmement rapprochée. Si on regarde l'ensemble des scénarios qui pourront être proposés, que vous aurez à discuter, et qui pourront donner lieu à un tracé définitif, il y a donc un impact fort sur l'activité, principalement viticole, de notre secteur héraultais.

On a négocié, avec SNCF Réseau et France Domaine, un accord-cadre interdépartemental, sur un protocole d'indemnisation pour les activités agricoles.

Et puis, dans le cadre de la convention qu'on a avec SNCF Réseau, on a négocié quatre séries de protocoles pour vous accompagner, que ce soit dans les études, dans l'archéologie préventive, ou dans tout ce qui est dommages travaux, ou occupations temporaires, pour les besoins de la construction de la ligne. Voilà. Je suis à votre disposition.

## **Animation - Hugo Martin**

Merci. On poursuit donc avec Margaux Lecroq, animatrice territoriale de la chambre d'agriculture de l'Aude.

## **Margaux Lecroq - Chambre d'agriculture de l'Aude**

Effectivement, la chambre d'agriculture a été mandatée pour préparer cette concertation. On a fait une nouvelle étude, plutôt macro, où on s'est intéressé principalement à quatre critères, qui vous ont été précisés par Renaud : l'occupation du sol, les possibilités d'irrigation, le potentiel agronomique, et des signes de qualité de valorisation, type AOC.

Sur le territoire, dans le département de l'Aude, on a une différence par rapport au département de l'Hérault, ou des Pyrénées-Orientales, qui avaient une zone de passage

préférentielle assez fine, et où, quel que soit le scénario, les impacts sont globalement les mêmes.

C'est totalement différent pour notre département, puisque les différents scénarios, notamment à partir de Roquefort-des-Corbières, vont vraiment se dissocier. Là, certains des scénarios étudient la possibilité de passer dans les plaines agricoles des communes de La Palme, de Fitou, de Treilles. Ce sont des scénarios qui n'étaient pas étudiés sur les précédentes études en 2012, 2015, 2020 et 2021.

Ce territoire est à dominante viticole, avec des AOC Corbières et Fitou, et aussi des IGP. Les AOC sont principalement sur la partie sud de la zone d'étude présentée. On a aussi quelques cultures diversifiées, notamment sur les zones irrigables et irriguées de la plaine de l'Aude. Là, on a une diversité de cultures un peu plus importante que sur la partie plus au sud.

La ligne traverse, sur la partie plaine de l'Aude, des secteurs structurés, irrigués, avec beaucoup d'infrastructures autour d'associations syndicales autorisées, structurées collectivement pour apporter de l'eau dans les cultures, avec une valeur importante.

De manière générale, les activités d'agritourisme sont fortement développées sur tout ce territoire, qui est très attractif au niveau touristique. Les agriculteurs ont mis en place des activités d'agritourisme, qui permettent de sécuriser les revenus des exploitations.

La différence qu'on va pouvoir avoir, de Coursan à Roquefort-des-Corbières, c'est que, quels que soient les scénarios, les impacts sur l'activité agricole vont être les mêmes.

Là où il va y avoir des différences, c'est surtout sur des isollements de parcelles, plus ou moins importants, si la ligne se trouve plus ou moins rapprochée d'axes structurants déjà existants : l'A9 et la départementale. Là, ça pourrait déstructurer encore plus le foncier agricole, qui a déjà été déstructuré par le passage de ces infrastructures linéaires.

Dans les Corbières, on a des passages suivant les scénarios très différents. Soit des scénarios plutôt sur la plaine littorale, qui impacteraient des plaines agricoles, avec une AOC Fitou où une activité agricole est encore fortement présente. C'est un scénario qui n'avait pas été étudié sur les précédents scénarios, les précédentes études. L'impact est donc très fort sur ces zones littorales, si ce passage-là est choisi définitivement. Cela fragmente totalement les plaines agricoles de ce territoire.

Et, au niveau de la gare qui serait implantée sur Narbonne Ouest, côté Montredon, c'est une zone qui est déjà fortement impactée par des projets d'aménagement. On a vu le pôle santé, une zone d'aménagement concertée portée par l'agglomération du Grand Narbonne. C'est un territoire où il y a déjà une forte pression foncière, à laquelle va s'ajouter ce projet. Derrière un projet de gare nouvelle, ce sont des infrastructures, ce sont potentiellement d'autres impacts cumulés, etc..

## 3 TEMPS D'ÉCHANGE

### Animation - Hugo Martin

On va ouvrir le temps d'échanges. Juste vous préciser, comme le disait Anne-Isabelle Pardineille tout à l'heure, que la réunion est enregistrée. C'est pour cela que nous vous demandons de bien parler dans le micro, afin que nous puissions réaliser un compte-rendu exhaustif de vos prise de parole lors de cette réunion.

Si vous souhaitez intervenir, merci de lever la main, on vous apportera un micro. Avant de poser votre question, merci d'indiquer votre nom, votre prénom, la commune où vous habitez, et, le cas échéant, si vous représentez une organisation ou une association.

### Intervention du public - 1er adjoint de la mairie de Bages

J'ai une question. Vous avez parlé de l'agritourisme et de l'œnotourisme. Effectivement, c'est quelque chose qu'on retrouve beaucoup dans nos territoires, et particulièrement sur le territoire de Bages. On connaît bien le sujet. Ce sont des solutions qu'ont trouvées les agriculteurs pour faire face à la crise agricole qu'ils connaissent aujourd'hui.

On a parlé des compensations par rapport aux exploitations agricoles, avec des surfaces qui sont compensées selon leur nature, leur qualité. Mais il va y avoir aussi des préjudices liés à la présence, au fond, d'une exploitation à proximité d'une ligne de grande vitesse, qui ne sont pas, a priori, pris en compte dans ces indemnisations-là.

Or, il va y avoir, invariablement, un impact sur une partie de l'activité, qui est la partie agritourisme. Donc, est-ce qu'il y a des choses prévues pour aider les personnes qui seront touchées ?

### Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Sur la partie indemnisation, la première phase, c'est d'éviter l'impact. Aujourd'hui, on est bien dans cette logique. Comme on rediscute et qu'on remet sur la table différentes possibilités, on requestionne d'abord les fonctionnalités. L'année prochaine, comme il a été dit, ce sera les tracés. La première chose, c'est donc d'essayer d'éviter ces impacts. Lorsque nous vous proposerons les différentes variantes de tracés, vous pourrez vous exprimer.

Sur les mesures et les indemnisations, aujourd'hui, on est plutôt sur les pertes agricoles, et notamment avec les mesures compensatoires, l'économie collective, qu'on pourra mettre en place.

S'il y a des projets, notamment sur cette partie agritourisme, un des axes des mesures compensatoires de l'économie collective agricole peut porter sur des actions de communication, pour refaire parler de ce territoire et recommuniquer sur son intérêt.

Sur la perte de valeur d'un bien, aujourd'hui, s'il y a une dépréciation liée à la ligne sur une activité économique, c'est difficile de l'estimer *a priori*. En revanche, *a posteriori*, il peut y avoir une possibilité de recours sur des pertes d'activité, et donc des indemnisations qui pourraient être accordées suivant la décision du tribunal.

### **Sylvie Martin (SNCF Réseau)**

Ce qu'il faut savoir, c'est que tout préjudice direct, matériel et certain est indemnisé, qu'il soit dans un protocole, ou non.

Là, quand on parle d'agritourisme, on parle forcément de commerce : c'est une activité commerciale comme une autre, qui sera indemnisée au réel du préjudice.

### **Renaud Lachenal - Chambre d'agriculture de l'Hérault**

Si c'est une perte de chiffre d'affaires, c'est quelque chose qui doit être pris en compte.

Il faut bien rappeler qu'on a deux types d'indemnisation. On a l'indemnisation individuelle, par rapport à un préjudice direct causé par la ligne et la prise de foncier, qui peut être accompagnée, par rapport à des questions liées à une perte de chiffre d'affaires.

A côté, il y a ce qu'on appelle la compensation collective. L'idée, c'est d'indemniser un préjudice collectif sur l'économie agricole du territoire, via des projets collectifs. Il faut bien avoir ces deux aspects de l'indemnisation en matière de grands ouvrages.

### **Intervention du public - Habitant de Bages**

Merci. Je suis sur la commune de Bages. Et, comme vous le savez tous, l'agriculture sur Bages est alimentée par les Corbières au niveau de l'eau.

Vous allez faire passer une ligne nouvelle qui va couper, en partie, l'arrivée d'eau des Corbières pour la commune de Bages. Est-ce que vous y avez pensé ? Est-ce que vous en avez tenu compte ? Une veine quand elle est coupée, elle est coupée....

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Oui, bien sûr, on y a pensé. Justement, on anticipe. On sait que, sur ce territoire, on va passer dans un milieu karstique. On sait que ces milieux karstiques sont complexes, et que la ressource en eau est importante pour le territoire. On a lancé des études.

Demain, on a une réunion sur cette thématique. On aura des scientifiques avec lesquels on a passé des conventions d'étude, pour travailler en anticipation sur une meilleure

connaissance de ce massif karstique, afin que l'infrastructure que l'on propose de construire ait le moindre impact possible.

En fonction des études réalisées et des résultats, cela fera partie des éléments qui vont nous permettre d'éviter les endroits sensibles. Dans les variantes de tracés qu'on vous proposera l'année prochaine, on tiendra compte de ces études.

C'est l'Institut des Mines d'Alès, avec potentiellement une entreprise qui s'appelle CENOTE, spécialisée dans les milieux karstiques, qui va réaliser ces études. Et ces résultats mis à disposition du grand public et des collectivités concernées, pour que cette information serve au projet, mais puisse aussi servir aux collectivités qui en auront besoin.

## Animation - Hugo Martin

La réunion qu'évoquait Stéphane, c'est demain à 18h, comme celle-ci, à Roquefort-des-Corbières, pour celles et ceux qui sont intéressés.

## Intervention du public - Sigean

Bonjour. On s'est vus à La Palme. Je suis propriétaire à Sigean. Moi, je voulais parler de préjudice foncier justement, pour les propriétaires qui seront le long de la ligne. Je pense qu'il y a beaucoup de gens dans la salle qui n'ont pas forcément compris la fameuse ZPP (*Zone de Passage Préférentielle*). En fait, ils reviennent avec le même projet de TàGV, mais, en gros, le tracé peut changer de trois kilomètres.

Par exemple, moi je suis à deux kilomètres du tracé prévu. Mais demain, à Sigean, en fonction de la ZPP, je peux l'avoir à 150 mètres. Ceux de Caves, je vous invite à regarder. Ceux de Fitou, ceux de La Palme, je vous invite aussi à regarder la zone élargie, parce que ce n'est pas très clair.

En termes de préjudice, il y a le bruit. On l'a évoqué à La Palme, puisque c'était la réunion sur ce sujet. Un TàGV, ça fait 110 dB en pic à un mètre. Le fret, ça fait 130 dB. Et le fret, ce sera la nuit. Ça aussi, je pense qu'il y en a qui ne l'ont pas compris. La ligne fret, elle existe déjà, et là, vous l'aurez la nuit.

Au cours de la réunion sur l'acoustique, vous avez rebondi en disant qu'il y a des normes. Alors oui, j'étais technicien du son avant et il faut savoir que la norme française, c'est la LAeq. En fait, c'est une moyenne : ils prennent la moyenne sur le silence de la journée pendant 24 heures, et les dix secondes à 110 dB qui vont passer devant chez vous toutes les huit à dix minutes. Et ensuite, on va vous dire : la norme, elle est de 60 dB, on sera dans la norme. Moi, je vous invite à acheter mon pavillon si votre TàGV passe à 150 mètres de chez moi, parce que 110 dB, en gros, c'est comme une soirée DJ, qui passerait toutes les dix minutes devant chez vous.

Et pour ça, il n'y a aucune indemnité, que ce soient pour les entreprises, les propriétaires de foncier, ou autres. La réponse qu'on m'a donné c'était : "allez au tribunal".

*(applaudissements)*

Ensuite, là-dessus aussi, j'ai fait mes recherches. Vous voyez, il y a du monde. Derrière moi, il y a même des gens qui disent qu'ils n'ont pas été prévenus concernant cette réunion. Aucune information directe. Rien dans les boîtes aux lettres, rien par mail, rien par SMS. Les gens qui sont là, je suis sûr que les trois quarts, ce sont ceux qui ont vu passer l'info sur des groupes sur internet. On a partagé, partagé, partagé. Il y a le monsieur de Fitou, il y a des messieurs qui sont déjà venus. Il n'y a eu aucune information sur ces réunions.

Donc ensuite, moi, vous m'avez invité à aller répondre au fameux questionnaire. J'y suis allé. Mais le questionnaire est lunaire. Il est lunaire. J'ai été le 700ème à y répondre. On doit être un million dans toute la Région. J'étais le 700ème, et alors je vous invite à y aller aussi. En fait, parmi les questions, j'en cite une seule, elles sont totalement orientées. Sur les réseaux sociaux, je ne suis pas le seul à le dire. Je vous cite une seule question : "Il faut offrir des solutions pour limiter le nombre de poids lourds sur les routes." Qui répondrait non à ça, sérieusement ? Donc en fait, quand vous cliquez sur "oui", eux, ils vont dire que les gens veulent le fret. Vous voyez : c'est orienté, c'est pipé. Il n'y a aucune case commentaire libre. Aucune. Ce n'est même pas nominatif. Je peux créer aujourd'hui 25 adresses e-mail et répondre 25 fois. Donc ce questionnaire, il n'a absolument aucune valeur. Et franchement, limite, il faudrait demander un moratoire.

Pour continuer, je l'ai un peu dit à La Palme, moi je trouve que tout est édulcoré. Franchement, ça commence à bouger. Au Soler, ça gronde. À Baho, ça gronde. À Fitou, ça gronde. À Balaruc-le-Vieux, ça gronde. À Poussan, ça gronde. À Issanka, ils font une marche samedi 6 juin, ça gronde. A Sète aussi. Voilà. Il serait temps que ça gronde ici aussi.

*(applaudissements)*

En gros, il y avait un tracé bleu, quand même, depuis 20, 30 ans. Moi, je ne suis pas expert en écologie, etc. Vous pouvez rigoler doucement, moi, ça ne me fait pas rire. Parce que, si vous voulez, avec le tracé bleu, il y a des gens, il y a 30 ans, qui se sont dit : "on va avoir le train". Il y a des gens qui se sont battus pour ne pas l'avoir, et ils ont réussi. Mais, en fonction de ce fameux tracé bleu, il y a des gens qui ont acheté là, ou qui ont déménagé. J'ai vu la vidéo de Fitou, où vous y êtes, et il y a un monsieur qui dit : "il y a 20 ans, j'ai déménagé, je suis resté là. Maintenant, avec la fameuse zone, ils veulent venir à 150 mètres de chez moi". Mais vous ne pouvez pas.

J'ai été 20 ans journaliste, et, à cause de problèmes de santé, j'ai dû arrêter. Voilà. Donc j'ai gratté. Moi, ce qui m'a mis la puce à l'oreille aussi, c'est le fret. Je me suis dit : "tiens, pourquoi ils essaient de vendre autant le fret ?". En fait, le fret est déficitaire depuis 20 ans en France. De 2000 à 2023, 14 milliards de déficit, 5,3 milliards d'aides publiques versées par la France à Fret SNCF.

La Commission européenne a ouvert une enquête qui est en cours. Il y a plein d'articles dans la presse à ce sujet. Je trouve ça un peu étonnant que, du jour au lendemain, vous insistiez pour le fret. D'autant plus que des gens se sont battus à l'époque pour ne pas avoir la ligne.

C'est comme sur votre vidéo. Je vous invite aussi, puisqu'ils disent qu'ils ont bien communiqué, à aller taper sur YouTube "SNCF machin". La vidéo qu'ils ont présentée a été mise en ligne le 14 avril, pour une réunion à Narbonne le 9 avril. Donc il n'y a pas eu de communication.

Votre première question sur la vidéo, c'est : "faut-il une nouvelle ligne ?". Personne n'en veut. Franchement, moi je trouve qu'il y a un vrai problème.

Ce ne sont pas des réunions publiques, ce n'est pas un questionnement à la population. Moi, j'ai réussi à récupérer le gros bouquin (*dossier de concertation*) de l'autre jour. Allez voir la fameuse zone préférentielle. Voilà, merci.

(*applaudissement*)

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Sur l'acoustique, on a déjà eu le débat. Je le répète. Aujourd'hui, on a des normes qu'il faut respecter : 58 dB la nuit, 62 dB le jour. Ce sont des lois françaises, qui évoluent. Oui, je suis d'accord avec vous, aujourd'hui, c'est un bruit moyenné sur huit heures. Quand vous avez un train, ou quatre trains par heure, ce n'est pas le bruit d'un train et le pic, moyennés sur huit heures : c'est l'ensemble des trains qui passent.

Mais, sur cette loi, qui a été appliquée sur les dernières grandes lignes à grande vitesse, il y a eu des remarques. Sur certains sites, le législateur et des associations se sont aperçus que ce n'était pas satisfaisant, et qu'il fallait la faire évoluer, notamment pour prendre en compte le bruit au passage. Donc, la loi est en train d'évoluer pour intégrer ces dimensions. Nous, nous appliquerons la loi.

Sur la phase 1, on a anticipé cette évolution de loi pour refaire les études et regarder si des zones seraient touchées aussi par des contraintes plus fortes, si on appliquait cette loi.

Je ne peux pas vous dire qu'on ne les prend pas en compte : on les prend en compte. Qu'elles ne vous satisfassent pas, c'est une chose. En tout cas, on les étudie en fonction de la loi et des textes en vigueur. Et on anticipe même les modifications, parce qu'on sait qu'une infrastructure de ce type a un impact sur le territoire.

Il a un impact positif (économie, transports, routes, etc.) et il a un impact négatif. Il prend du foncier aux agriculteurs, il a des nuisances, il met une pression foncière. Il a aussi un impact environnemental sur les espèces, la biodiversité, le paysage. On le sait.

C'est aussi pour cela qu'on vient concerter ici : pour vous tenir au courant, vous proposer différentes solutions.

Quand vous parlez du fait qu'il y a 10 ans ou 15 ans, on est venu concerter et que des solutions ont été proposées et retenues, c'est vrai. Aujourd'hui, dans les documents d'urbanisme, il y a un dossier d'un projet voyageurs, avec une bande de 150 mètres. Et des personnes ont décidé d'acheter ou de vendre en fonction de ce qui est dans les documents d'urbanisme. Je ne le nie pas, c'est un fait.

Aujourd'hui, on nous a demandé de requestionner ce projet. Pour le requestionner, on ne va pas vous dire : "on le requestionne, mais on vous propose une seule solution. De toute façon, c'est ça ou rien". Non, ça ne serait pas une concertation. Une concertation, une consultation, c'est remettre plusieurs variantes, donc plusieurs solutions possibles, et en redébattre.

Aujourd'hui, sur Fitou, notamment, il y a des personnes qui se disent : "on ne voulait pas de cette solution, on a lutté pour ne pas l'avoir, et vous nous la représentez". Oui, parce qu'on se doit de présenter des solutions qui, techniquement, sont faisables. Sinon, ça ne sert à rien. Après, le territoire se redécidera.

Le territoire s'est décidé la dernière fois pour un projet qui ne passait pas à Fitou. Potentiellement, il se décidera cette fois-ci pour un projet qui ne passera pas à Fitou. Aujourd'hui, on vous donne la parole pour que vous vous exprimiez.

Je ne peux pas vous laisser dire que sur le site internet, tout est orienté. S'il n'y a pas d'espace libre sur le questionnaire, il y a un espace où vous pouvez vous exprimer : vous pouvez poser toutes les questions que vous voulez et mettre des avis et remarques libres.

*Prise de parole du public en dehors du micro, non enregistrée.*

Oui, généralement, c'est plutôt les opposants qui créent des adresses mail en nombre, ce ne sont pas forcément les pro-projets. En tout cas, il y a des espaces pour vous exprimer. Aujourd'hui, vous en avez un, vous en avez sur internet. Vous pouvez en mettre autant que vous voulez. Faites-le : exprimez-vous. C'est vraiment l'objet et le but de cette concertation.

Sur le fret, il y a des politiques nationales qui veulent le développer. Sur les 20 dernières années, on s'aperçoit que, malgré ces politiques et ces intentions, le fret ne se développe pas aussi vite et aussi bien que tout le monde l'espère. Pourquoi ? Parce qu'il n'y a pas forcément les infrastructures qui le permettent. Mais aussi parce qu'il n'y a peut-être pas suffisamment d'entreprises ferroviaires qui le souhaitent. Cela dit, c'est en train de se développer, quoi qu'on en dise. Dans les dix prochaines années, vous avez tous les ports espagnols qui vont être raccordés au réseau international. Jusqu'à présent, ce n'était pas le cas. Barcelone, c'est fait. Vous allez avoir Tarragone, Valence, Murcia, Algésiras. Et dans tous ces ports, la plupart des entreprises qui y travaillent ont le souhait et ont exprimé le besoin de transporter ensuite ces marchandises par le rail plutôt que par camion sur les autoroutes jusqu'en Europe du Nord. Quand vous interrogez les chargeurs en Espagne, il y a vraiment une volonté.

Quand vous allez au Boulou, on a six allers-retours par jour aujourd'hui sur l'autoroute ferroviaire. L'entreprise a des demandes qu'elle ne peut pas satisfaire. Il y a des études en cours pour étendre le chantier, et pour passer à neuf allers-retours par jour. Cela fait trois allers-retours de plus par jour. Quand on a à peu près 50 camions sur un train, cela fait six trains supplémentaires, donc on est à 300 camions par jour.

Alors, ce n'est pas grand-chose si on ne prend que Le Boulou, par rapport au nombre de camions qui passent à la frontière, mais ça en enlève quand même 300 par jour sur la route. On ne peut donc pas dire qu'aujourd'hui le fret ne se développe pas.

On avait une réunion à Perpignan Méditerranée où le président du chantier de Saint-Charles disait qu'aujourd'hui il avait des demandes de transporteurs routiers pour passer sur le train, demandes qu'il n'arrive pas à satisfaire, parce qu'il n'y a pas suffisamment de sillons et de capacité sur la ligne.

On peut regretter que le fret ferroviaire ne se développe pas aussi vite que l'on espère, mais il y a vraiment un besoin et des intentions de développement.

### **Intervention du public - Sigean**

C'est intéressant et bien expliqué, mais vous voyez, c'est aussi à l'opposé de ce que préconise la Commission européenne, qui investit des milliards d'euros sur les autoroutes, avec des camions électriques en convoi autonome.

Dans 20 ans, nous, on va arriver avec des nouveaux rails, alors que partout en Europe, il y aura des camions autonomes en convoi autonome.

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

On peut se faire des projections à 2100, 2120. Et puis il y a des lobbys derrière. On est dans un système démocratique, et on l'est aujourd'hui. Pour moi, on le démontre, en tout cas, puisque vous avez la parole. Dans ce système démocratique, l'Europe fonctionne aussi comme ça : il y a des lobbys routiers qui font du *forcing* pour que des lois soient faites pour les méga-trucks. Nous, entreprise ferroviaire, on fait plutôt du lobbying pour le contraire, pour développer le ferroviaire.

Aujourd'hui, l'Europe porte le projet LNMP. Dans les grands projets d'infrastructures ferroviaires en France, le projet LNMP est celui qui est le plus porté par l'Union Européenne. L'Union Européenne donne des subventions pour le construire. Généralement, sur la partie travaux, c'est 30% d'une assiette éligible, c'est pour cela que dans les plans de financement on est plutôt à 20%. Dans le dernier règlement RTET, l'Union Européenne a jugé cette section tellement importante qu'elle l'a intégrée dans ce qu'on appelle une section transfrontalière, ouvrant des droits jusqu'à 50% de subventions. C'est la seule ligne en France sur laquelle on a ce taux de subvention. Donc oui : l'Europe porte cette ligne.

### **Intervention du public - Agent SNCF en ILD (*Indisponibilité de Longue Durée*) & représentante Sud Rail**

Bonjour. Moi, je suis agent SNCF, et je suis venue parce que j'ai vu sur les réseaux sociaux qu'il y avait cette réunion. Pour moi, le projet n'était pas complètement bouclé. Mais ce que vous dites, pour moi, montre qu'il est bouclé : ça va se faire.

A la SNCF, on est éclaté en cinq sociétés aujourd'hui. Le fret n'appartient pas à la SNCF. Moi, je suis dans un groupement d'intérêt économique. Donc là, je vois votre fonctionnement, je le connais très bien.

Qui finance tout ça ? Vous avez parlé de 34 millions pour indemniser : donc qui finance ce projet ? Qui finance les indemnisations ? Le fret : qui va récupérer l'argent, les bénéficiaires du fret ? Ce n'est pas la SNCF, ce n'est pas le groupe SNCF, c'est Fret. Vous voyez ce que je veux dire ? Moi, je connais le système. Et là, en fait, ce que vous êtes en train de proposer montre que le projet est déjà ficelé.

Je vois le trajet entre Bages et Peyriac, j'ai bientôt 50 ans, ça fait 50 ans que je viens ici. Je suis en ILD (*Indisponibilité de Longue Durée*), donc c'est pour ça que je suis là.

Vous faites des tracés qui sont complètement fous pour moi. Vous détruisez les paysages. On vous parle d'eau, et vous répondez : "ah ben on va l'étudier demain". Mais je connais ces techniques, à la SNCF : "on verra ça demain".

Excusez-moi : c'est tout. Et je suis militante Sud-Rail. Voilà, merci.

(applaudissements)

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Aujourd'hui, les clés de financement du projet, c'est 40% État, 40% collectivités – dans les collectivités, il y a la Région Occitanie, les trois départements traversés et sept agglomérations –, et 20% Union européenne. Les clés de financement sont celles-ci, en espérant qu'on ira au-delà des 20% de la part de l'Union Européenne pour diminuer la pression sur le financement des collectivités et de l'État. Et ces 34 millions sont apportés par ces cofinanceurs, pour les mesures compensatoires.

### **Intervention du public**

«Ce ne sera jamais suffisant on le sait!»

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Encore une fois, on applique la loi dans le calcul des indemnités. Comme je vous le disais, on a un impact il n'y a pas de sujet. Toute grande infrastructure a un impact.

Maintenant, c'est aussi un choix de société et vous êtes là pour le faire aussi, entre une ligne nouvelle, ou peut-être un doublement, un triplement, ou un quadruplement des voies de l'autoroute. Parce que, de toute façon, le trafic de marchandises continuera à se développer, le trafic de voyageurs aussi. On est dans des sociétés de plus en plus en mouvement.

Donc ce sont des choix qui peuvent être compliqués à faire.

### **Intervention du public - Viticulteur à Roquefort-des-Corbières / Leucate**

Oui, bonsoir à toutes et à tous. Je suis viticulteur à Roquefort-des-Corbières et Leucate. Je suis également vice-président de la coopérative de Leucate. Nous avons été touchés, depuis 2023-2024, par de fortes sécheresses sur le territoire et une climatologie tout à fait particulière.

Aujourd'hui, ma question s'oriente surtout sur les mesures compensatoires. Au-delà des indemnités individuelles – chacun défendra son bout de gras –, il y a un enjeu fort sur notre territoire, parce qu'il y a eu beaucoup d'arrachages définitifs.

Il y a également une génération qui s'en va, une génération qui voudrait sûrement reprendre des terres, mais malheureusement sans accès à l'eau.

Un enjeu économique important, pour nous, qui peut à la fois maintenir un peu de viticulture, mais également envisager des projets de diversification.

Nous travaillons en ce moment sur un projet de six forages, qui part de Portel jusqu'aux portes de Fitou. C'est un moyen de substitution, en attendant des projets plus ambitieux, notamment le projet Aqua Domitia.

J'aimerais que vous nous expliquiez concrètement comment les mesures compensatoires, du sud de Narbonne aux portes de Rivesaltes, vont se mettre en place. La relocalisation de vignobles n'est pas pour nous, aujourd'hui, un enjeu vraiment majeur, même si, individuellement, elle peut représenter un intérêt sur quelques exploitations. Sur le territoire, ce qui compte, c'est de préserver déjà le potentiel existant, pour nos structures et pour celles et ceux qui sont sur le territoire.

Voilà, merci.

*(Applaudissements)*

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Les mesures compensatoires pour l'économie agricole, notamment en phase 1, aujourd'hui, sont lancées : on a fait un appel à projets sur l'eau et sur l'irrigation. Ce sont des projets que ces fonds peuvent financer, pour compenser l'impact économique du projet sur l'agriculture et la viticulture.

### **Sylvie Martin (responsable foncier et urbanisme)**

L'enjeu d'irrigation pour le territoire, c'est surtout d'anticiper cette problématique, et justement de bénéficier de cette manne financière, qui est quand même non négligeable (de 30 à 35 millions), même si ça n'est jamais suffisant. C'est déjà une manne financière importante, et l'enjeu, c'est d'anticiper. C'est ce qu'on fera. C'est ce qu'on fait déjà avec la profession agricole, et notamment avec la Région, avec BRL (*Concessionnaire du grand*

Réseau Hydraulique de la Région Occitanie / Pyrénées-Orientales, qui assure la maîtrise d'ouvrage des travaux de modernisation et d'extension de ce Réseau via le programme Aqua Domitia). Mais il faut que le territoire soit prêt aussi.

## **Renaud Lachenal - Chambre d'agriculture de l'Hérault**

Nous pouvons parler des projets de la phase 1

### **Sylvie Martin (responsable foncier et urbanisme)**

Sur la phase 1, on a déposé un premier appel à projets. La thématique était l'accès à l'eau. On a eu trois projets qui ont candidaté, parce que le territoire n'est pas tout à fait prêt non plus. Ça s'est lancé vite. On a eu trois appels à projet, dont un projet porté par une ASA (*Association Syndicale de Propriétaires*) pour des ramifications de réseaux d'irrigation. Il y a également un grand projet porté par le Conseil départemental de l'Hérault pour une retenue hivernale. Le troisième projet n'a pas été éligible, parce qu'il n'était pas sur le territoire éligible.

### **Intervention du public - Habitant de L'Armissan**

Bonjour. Désolé : ça va être peut-être un peu confus. Moi, je suis jeune installé à L'Armissan. Déjà, on ne peut pas être contre le fret et le train du quotidien. En tout cas, ce n'est pas ma position. *A priori*, on a plutôt sabordé le fret ces dernières décennies. Là, on tente de le remettre, c'est très bien, tant mieux. Il aurait peut-être fallu ne pas le faire disparaître avant de s'apercevoir que ça pouvait être utile.

Je rejoins un peu ce qui a été dit par le viticulteur avant moi. Je me tourne à gauche, c'est arraché, c'est en friche. Je me tourne à droite, c'est arraché, c'est en friche. Au-dessus, c'est en friche. Au-dessous, c'est en friche.

Personnellement, quand je vais voir nos agriculteurs, nos ASA (*Associations Syndicales de Propriétaires*), ils ont l'air d'être complètement déstructurés, de ne plus savoir où ils vont, et à juste titre. On est sur un territoire où, au niveau climatologique, ça commence à être une catastrophe. L'accès à l'eau est devenu très compliqué.

En plus, plus personne ne veut s'installer. On n'a plus d'installation sur le littoral, hormis des reprises d'exploitation.

Ce que je ne comprends pas, c'est la position des acteurs du monde agricole par rapport au foncier agricole : "vu que plus personne ne s'installe, perdu pour perdu, on va indemniser du mieux qu'on peut ce qui reste", c'est ça ? "Et, finalement, tant mieux pour ceux qui restent : on va un peu faire de la compensation. Et puis, adviendra ce qu'il adviendra, avec, comme vous le disiez, la société en mouvement : on trouvera bien d'autres activités. Et puis tant pis pour nos paysages et notre agriculture."

Moi, je trouve ça confus. Je ne vois pas très bien, en fait. Ça dépasse un petit peu l'enjeu de SNCF Réseau, mais un petit peu aussi les acteurs agricoles et les ASA, etc. Ils ont énormément de mal à discuter ensemble. Et là, pour un projet un peu externe au monde agricole, d'un coup, on arrive à les solliciter : c'est confus. Je ne comprends pas bien. Désolé : peut-être que le propos lui-même est confus.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Quand vous dites qu'on va reprendre de la surface agricole, dans un secteur qui, sur votre territoire, est peut-être en déperdition sur la vigne, parce qu'il y a beaucoup d'arrachages et beaucoup d'agriculteurs, de viticulteurs, qui cessent leur activité, ou arrachent, oui c'est vrai. On est sur une grande infrastructure ferroviaire, d'une centaine de kilomètres, entre Béziers et Perpignan et on va passer sur des territoires agricoles. On essaie de les éviter.

C'est pour cela qu'aujourd'hui, sur les variantes de tracés, et que les chambres d'agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales ont travaillé sur les zones à enjeu, en les identifiant dans les variantes qu'on proposera l'année prochaine, on essaiera d'éviter les enjeux les plus prégnants et les plus importants.

Mais oui, même si on essaie de les éviter, on aura un impact. C'est avec les chambres qu'on regarde comment minimiser économiquement cet impact, avec les mesures compensatoires sur l'économie agricole, et notamment aider le milieu agricole.

Vous dites que les ASA (*Associations Syndicales de Propriétaires*) sont mal structurées, ou peu actives, ou ont besoin d'être aidées. Sur l'Hérault, pour la phase 1, on finance un poste, pour que la chambre aille aider les agriculteurs porteurs de projets à construire des dossiers éligibles aux subventions. L'objet, c'est bien, derrière, de dépenser ces 14 millions d'euros sur la phase 1, et peut-être 35 millions d'euros sur la phase 2, pour qu'ils servent à l'agriculture et aux agriculteurs du territoire.

Mais oui, on aura une empreinte sur le territoire, sur du foncier, qu'il soit agricole, environnemental ou autre.

## Margaux Lecroq - Chambre d'agriculture de l'Aude

Les chambres d'agriculture ont trois missions.

- Une mission d'intérêt public : on est missionné par le ministère, sous tutelle, et on doit répondre à certaines missions publiques : l'installation, l'accompagnement à la transmission, la réglementation, le respect de la réglementation, etc.
- Une mission d'intérêt général : faire reconnaître le monde agricole pour ce qu'il est, ce qu'il fait, son économie, et être présent dans les instances pour reconnaître le rôle de l'agriculture sur son territoire.
- Une troisième mission concurrentielle : on intervient comme bureau d'études.

Il ne faut pas mélanger ces trois missions.

À ce stade des études, aujourd'hui, ce qu'on a mené, c'est vraiment cette troisième mission. On agit comme un bureau d'études. On fait les études d'impact missionnées par SNCF Réseau, qui pourrait travailler avec d'autres bureaux d'études, mais qui n'ont pas forcément la connaissance et les compétences agricoles comme peuvent les avoir les chambres d'agriculture. On est donc vraiment dans cette position de bureau d'études. On accompagne l'identification de l'impact d'un projet et d'une infrastructure sur l'activité agricole.

Cela ne veut pas pour autant dire que la profession agricole est pour ce projet. Je ne me positionnerai pas là-dessus, ce n'est pas mon rôle. Mais, dans les instances, comme la CDPENAF (*Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers*) et celles où on joue ce rôle d'intérêt public et d'intérêt général, nos élus sauront défendre l'agriculture et le monde agricole, pour ce qu'il représente sur son territoire. C'est là où il ne faut pas mélanger les différentes missions de la chambre d'agriculture. Aujourd'hui, on est vraiment présent en tant que bureau d'études. On étudie les impacts, mais cela ne veut pas dire que nos élus sont pour ce projet.

## Intervention du public - Habitant de Bages

J'ai deux petites questions.

La première : sur le dernier trajet que j'ai vu lors d'une réunion, vous faites passer la ligne LGV entre Lambert (*Centre de tri de Narbonne*), et Bages. Vous la faites passer à cet endroit, où vous avez le bassin de traitement des eaux. Ça passe pile-poïl dessus, à quelques mètres, et à côté du quartier Réveillon. Pourquoi ne pas être passé derrière le Centre plutôt ?

Et la deuxième : à la fin, qui est-ce qui prend la décision ? Est-ce que c'est un vote ? Est-ce que c'est la SNCF, tout simplement ?

## Nathalie Festor (SNCF Réseau)

Pour votre première question, on proposera l'année prochaine plusieurs variantes, et on pourra répondre plus précisément sur les choix de passage possibles.

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Pour répondre à votre deuxième question : le choix, *in fine*, est collectivement, et pas seulement de SNCF Réseau. Nous, on propose des variantes. On se veut impartiaux et on donne les avantages et les inconvénients de chaque solution. C'est ce qu'il y a dans le dossier de concertation.

Il y a des solutions mixtes, pas mixtes, en passage dans les Corbières littorales, ou en tunnel, qui ont des impacts différents sur l'environnement, plus ou moins favorables et des impacts financiers plus ou moins favorables.

Nous, on se doit d'être factuels et ce qu'on vous propose est réalisable. Si on vous le propose là, c'est que c'est difficile de le faire passer ailleurs, avec les contraintes techniques. Une ligne à grande vitesse implique des rayons de courbure, des pentes. La mixité, c'est des pentes plus faibles. On a des contraintes plus importantes que le routier. On reste plus longtemps dans le temps que le routier, mais on se doit de vous apporter tous ces éléments-là.

Après, c'est vous collectivement, et les cofinanceurs du projet, qui déciderez. Si vous voulez vous faire entendre auprès des cofinanceurs qui prendront leur décision en comité de pilotage, c'est le moment. Vous êtes aussi des électeurs : les partenaires cofinanceurs sont des responsables politiques, des présidents de collectivités.

Donc, si vous voulez faire entendre votre voix : faites-la entendre. Sur la mobilisation du territoire, comme au Soler, ou à Fitou, c'est la vie d'un grand projet. Les gens se mobilisent parce qu'ils souhaitent influencer sur les décisions publiques et politiques. C'est normal qu'un territoire se mobilise, surtout dans la phase où on en est aujourd'hui.

Sur la phase 1, c'est un peu différent : le projet a été déclaré d'utilité publique en 2023. Toute la procédure réglementaire a été suivie : concertations sous l'égide de la CNDP (*Commission Nationale du Débat Public*), parole donnée au grand public, décisions prises par les partenaires cofinanceurs, commission d'enquête, Conseil d'État sur la DUP (*Déclaration d'Utilité Publique*). Tout a été fait, autant que l'on peut le faire, dans le respect de la démocratie participative.

Maintenant, il y a toujours des opposants à un projet, et c'est normal qu'ils se fassent entendre. Les moyens de se faire entendre sur la phase 1 sont plus limités que sur la phase 2.

Aujourd'hui, vous êtes en phase de choix : mobilisez-vous pour faire ces choix et faire entendre votre parole.

*Prise de parole du public en dehors du micro, non enregistrée.*

*(applaudissements)*

## **Intervention du public - Vigneron et Président de la cave coopérative à Montredon-des-Corbières**

Bonsoir. Je suis vigneron sur la commune de Montredon et je suis président de la cave coopérative de ce village.

Je voudrais revenir sur l'indemnisation, et, par extension, les compensations. Vous avez précisé une indemnisation qui concerne les propriétaires et les exploitants, mais rien qui concerne les unités de vinification, nos coopératives.

Nos coopératives vont avoir une perte économique sèche, une perte du potentiel de production. En ce qui nous concerne, sur la commune de Montredon, comme l'a bien

expliqué Margaux Lecroq, il y a un vrai impact qui va mettre en mal l'équilibre économique de notre structure.

Il n'y a pas de réponse aujourd'hui concernant une indemnisation, ou en tout cas une compensation, pour ces outils de vinification. Qu'en est-il ?

*(applaudissements)*

### **Sylvie Martin (SNCF Réseau)**

Ça peut être l'objet des mesures compensatoires collectives, c'est-à-dire les 30 à 35 millions d'euros. C'est sur cette enveloppe-là qu'il faut compter.

Toutes les structures collectives du territoire peuvent bénéficier de cette enveloppe, via des projets, dans les thématiques qu'on a vues : accès à l'eau, accès au foncier, modernisation des outils de production, de valorisation, de commercialisation.

Quand on passera très rapidement après la DUP (*Déclaration d'Utilité Publique*), on pourra mettre en place ces mesures de compensation collective. C'est le moment d'y réfléchir, de structurer des projets, de vous fédérer, pour faire naître des projets de valorisation et surtout de compensation, tels que les préjudices dont tout le monde parle ce soir : la déprise, la viticulture, l'eau, etc.

Ce fonds est fait pour ça. Donc, les caves coopératives ne sont pas indemnisées au niveau individuel, mais de manière collective.

### **Intervention du public - Vigneron et Président de la cave coopérative à Montredon-des-Corbières**

Vous confirmez qu'il n'y a rien de prévu dans le dispositif, en ce qui concerne une indemnisation de second niveau ?

### **Sylvie Martin (SNCF Réseau)**

Non. En revanche, vous avez la mesure de compensation collective : c'est une mesure d'indemnisation pour ces structures collectives.

### **Intervention du public - Habitant de Cuxac-d'Aude**

Oui, bonsoir. Cuxac-d'Aude. Je ne vais pas débattre de savoir si c'est un simulacre, ou pas, de débat public. Je ne vais pas débattre sur le passage de la LGV, parce qu'elle passera. Ce sont des enjeux internationaux, et ça, on le sait.

Moi, ce que je regrette, c'est qu'on parle du fret, mais le fret, c'est quelque chose qui va encore mettre à mal l'agriculture française. On va encore rentrer des denrées alimentaires

d'origine espagnole, voire plus lointaine, avec toutes les conséquences que ça pourrait avoir.

Mais là où je suis le plus choqué, c'est quand on me parle d'une manne financière de 34 millions d'euros, quand on sait ce que ça va engendrer sur nos structures de vinification, telles que les caves coopératives locales.

Je me sens insulté quand vous parlez de 34 millions d'euros. Ça me semble très largement insuffisant. J'aimerais bien en discuter avec la chambre d'agriculture. Comme arrivez-vous à ces chiffres-là ? Moi, je n'y arrive pas. J'arrive bien au-delà.

Ensuite, ce qui me choque, c'est qu'on parle de compensation agricole. Il serait quand même fondamental que, sur ce projet, l'argent qui sera mis vienne à la viticulture locale et reste local, pas installer un berger au fin fond de la Lozère.

*(applaudissements)*

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Pour le côté local, ça sera le cas. De toute façon, dans ces mesures compensatoires, ces 34 millions, on en prend acte. On a aussi la loi : on a des études d'impact qui sont réalisées. On a un niveau indemnitaire qui est en CDPENAF (*Commission Départementale de Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers*), validé, et notamment par le préfet. Derrière, on applique la loi. Dans cette loi et dans cette indemnisation collective, c'est un territoire qui en bénéficie. Et ce territoire, c'est un territoire local. On ne va pas aller indemniser l'implantation d'un berger dans le Larzac ou dans l'Aubrac sur un projet qui se déroule sur le littoral languedocien. Donc on reste sur du local.

### **Intervention du public - Habitant de Cuxac-d'Aude**

Mais on est bien d'accord que le principal impacté dans ce projet, c'est quand même le monde agricole. Et ça, il ne faut pas l'oublier. Celui qui va fournir les terrains, c'est le monde agricole. Et ce monde agricole, il ne faudrait peut-être pas l'oublier. En plus, il est en situation extrêmement difficile.

C'est un message extrêmement négatif, au regard du contexte actuel, que vous envoyez pour l'avenir de l'agriculture, et particulièrement de la viticulture dans le secteur. Quand il s'agit d'argent, vous comprendrez qu'on est toujours en désaccord entre le vendeur et l'acheteur. On l'a vu par le passé. Souvent, les propositions de France Domaine, dans les premières propositions, sont largement indécentes.

Donc on aimerait un minimum de respect. Je rappelle que ce sont les agriculteurs qui vont vous fournir les terres. Respectez-les, s'il-vous-plaît.

*(applaudissements)*

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Il y a deux types d'indemnisation dont vous parlez. Vous parlez, à l'instant, d'indemnisation sur le propriétaire ou l'exploitant, donc pas des indemnisations collectives. Et, sur ces indemnisations-là, il y a des protocoles qui sont signés aussi, en tout cas sur la phase 1.

Renaud Lachenal a parlé d'un protocole, dans les trois départements, qui donne des niveaux d'indemnisation pour les propriétaires et les exploitants. Ce n'est pas SNCF Réseau : on ne signe même pas ces accords pour les propriétaires et les exploitants.

*Prise de parole du public en dehors du micro, non enregistrée.*

## Intervention du public - Habitante de Narbonne

Bonsoir. J'habite à Narbonne, et je suis une usagère quotidienne du train.

J'ai une question concernant le fret. Je ne suis pas contre le fret. Je pense qu'on en a besoin. On a clairement besoin de faire descendre le nombre de camions qui passent sur nos routes.

Par contre, je pense qu'on a besoin de fret intelligent, qui réponde réellement aux besoins des populations locales, et qui soit le moins impactant possible sur les activités agricoles et sur l'environnement.

Je suis convaincue de la nécessité de développer le fret. Par contre, je suis un peu moins convaincue par la nécessité de développer la grande vitesse.

Vous avez parlé de 300 camions en moins tout à l'heure, en équivalent sur les routes, et ça ne me semble pas très ambitieux. Donc je commence à me demander dans quelle mesure l'argument du fret que vous mettez en avant ne serait pas un peu un vernis pour faire avaler la pilule de la LGV.

Pour bien comprendre le bénéfice qu'on aurait avec ce projet, j'aimerais savoir : actuellement, combien de trains de fret circulent sur la ligne, sur le tronçon Perpignan-Montpellier ? Qu'est-ce que ça représente en équivalent poids lourds ? Combien sont prévus sur le nouveau tracé, et qu'est-ce que ça représente en équivalent poids lourds ? Combien de poids lourds qui circulent actuellement sur l'autoroute ? Quel serait le bénéfice ? Est-ce qu'on peut avoir des chiffres précis ? Qu'est-ce qu'on gagne ? Combien de camions on retire réellement si ce projet, tel qu'il est présenté, aboutit ? Et, en pourcentage : est-ce que le projet est vraiment ambitieux sur le fret ? Ou est-ce que c'est juste un argument supplémentaire pour la ligne en général ?

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Oui, le projet est ambitieux pour le fret. Cela veut dire qu'on se doit de construire les infrastructures les plus fiables possibles, qui vont inciter les chargeurs à faire ce report

modal vers le fret, et permettre aussi à des activités, des ports espagnols, de prendre plutôt le ferroviaire que de transvaser sur la route et d'y rester pour avancer vers l'Europe.

Aujourd'hui, le nombre de circulations varie. Entre Montpellier et Narbonne, on a à peu près 52 allers-retours par jour. Sur le nombre de poids lourds qui seraient évités par an, par exemple avec la phase 1 on est aux environs de 500 000 poids lourds évités par an.

Pour cela, on fait des études de trafic, qui doivent être constamment remises à jour. Ça pourra donc varier, mais on est dans cet ordre d'idée, avec un potentiel supplémentaire avec la phase 2.

On pourrait se dire qu'on est entre 10 et 15% du trafic autoroutier. Ce n'est peut-être pas assez, mais c'est déjà bien de retirer 10 à 15% du trafic autoroutier.

Pour le camion qui vient des ports espagnols, on n'est pas sur des fruits et légumes, on n'est pas sur des produits frais. On est plutôt sur du matériel, des remorques, ou autre. Si on veut éviter des camions, on ne mange pas des fraises en plein hiver. On n'aura pas tout ce flux de camions qui vient de l'Espagne du Sud jusqu'en France pour desservir nos marchés.

Il faut aussi que l'État ait une politique convaincante pour inciter ce report modal. Nous, on se doit de construire une infrastructure qui le permette, et qui le permette dans les meilleures qualités possibles. Parce que ce qui décourage aussi un chargeur fret de venir vers le fer, ce sont les aléas : les lignes coupées, les retards, etc.

Un chargeur travaille généralement en flux tendu. S'il n'a pas de prévisibilité, il se dit que le système ferroviaire a des incidents assez souvent, qu'il ne peut pas vraiment prévoir son activité économique, et donc il passe par la route car c'est plus fiable. On se doit de construire des infrastructures fiables, pour inciter ces entreprises à basculer vers le fer. Et, aujourd'hui, il y a un réel potentiel et une volonté d'aller vers le fret.

Par exemple, on s'aperçoit que sur le port de Sète on a des trafics qui viennent de Turquie : des semi-remorques qui sont mises dans un bateau en Turquie, débarquées au port de Sète, puis chargées sur des trains pour aller jusqu'à Calais ou à Douvres.

On a, dans ce trafic maritime, de plus en plus de chargeurs et d'entreprises qui ont besoin de cette multimodalité. Par ailleurs, les ressources de chauffeurs sont de plus en plus rares et les entreprises routières ont du mal à trouver des chauffeurs. Le fait de placer des semi-remorques sur des trains leur fait gagner des choses, et cela permet aussi aux chauffeurs routiers de rentrer chez eux tous les soirs, au lieu d'être sur des grands trajets transeuropéens.

Donc nous, on se doit de faire en sorte que les infrastructures qu'on propose soient le plus fiables possible, pour que ce report modal existe. Et il y a réellement une demande pour ça.

## Intervention du public - Vigneronne à Fitou

Bonjour. Je suis vigneronne à Fitou. Ce que je ne comprends pas c'est que dans le trajet initial, qui était prévu seulement pour les voyageurs, il se trouve que, maintenant qu'il y a ce besoin soi-disant de fret qui est mis sur le tapis. Le trajet initial est tout à fait possible, même avec le fret, si ce n'est qu'il faut un tunnel. N'empêche que la ligne initiale est quand même bonne pour ça aussi : c'est juste l'aménagement qui est différent. Donc je ne vois pas pourquoi d'autres solutions sont mises sur le marché. Je suppose que c'est juste une histoire de coût.

Deuxième point, par rapport aux indemnités et aux tracés, vous nous dites que rien n'est fait, que vous ne pouvez pas nous donner de tracés très précis parce que rien n'a été décidé. Mais vous êtes quand même capables de nous dire qu'il y a 34 millions de mesures compensatoires qui ont été calculées.

Or, sur Fitou, je ne vois pas comment vous pouvez avoir calculé ça. Sur Fitou, entre le tracé initial et le nouveau tracé que vous proposez, la ligne Est, l'impact n'est pas du tout le même. Donc vos 34 millions d'euros : ça veut dire que votre décision est déjà prise ? Et vos 34 millions d'euros, vous les avez calculés comment ?

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Je suis tout à fait d'accord avec votre discours sur le premier point. Le tracé tel qu'il est aujourd'hui dans vos PLU (*Plans Locaux d'Urbanisme*), est un tracé voyageurs. C'est un tracé compatible avec le fret, si on baisse le profil, donc si on passe en tunnel, au droit de la ligne actuelle.

On pourrait se dire : "on ne vous propose que ça". Non, parce que, derrière, quand on fait une concertation, on se doit de proposer un certain nombre de variantes.

*Prise de parole du public en dehors du micro, non enregistrée.*

Oui, parce qu'il n'existe pas d'autres variantes techniquement faisables.

*Prise de parole du public en dehors du micro, non enregistrée.*

Oui, elles seront potentiellement retoquées.

*Prise de parole du public en dehors du micro, non enregistrée.*

Je n'ai pas d'avis à donner, ce n'est pas moi qui vais choisir. Je me dois simplement d'être transparent sur les arguments et sur les informations qu'on vous donne. L'année

prochaine, on fera la concertation sur les tracés. On vous proposera plusieurs variantes, dans la zone d'étude, en fonction de ce qui aura été choisi.

Si c'est la variante mixte tunnel, on ne va pas vous proposer plusieurs variantes, parce que, dans le massif des Corbières, que le tunnel fasse des zigzags ou pas, vous ne le verrez pas.

En dehors de ce passage, on aura des variantes. Aujourd'hui, on est sur des variantes de fonctionnalités. On se doit de dire : "pour que cette fonctionnalité puisse être portée par le projet, et faisable, il y a des couloirs de passage où l'on sait qu'au regard des reliefs, techniquement, on peut passer ou pas".

Vous dites que c'est une histoire de coûts. Entre la variante voyageurs et la variante fret : oui, c'est une histoire de coûts. Il y a entre 1,4 et 2,1 milliards d'euros de surcoûts.

Mais ce n'est pas nous qui choisissons derrière. C'est le territoire et les partenaires cofinanceurs, parce qu'on ne finance pas. C'est l'État, les collectivités et l'Europe. Donc nous n'aurons pas notre mot à dire sur le choix de la fonctionnalité.

Après, entre la variante tunnel sous les Corbières, ou la variante fret littorale, la différence est de l'ordre de 200 à 300 millions d'euros. Quand on met un projet à 6 milliards d'euros, ce ne sera pas l'élément fondamental de choix pour les partenaires cofinanciers. Par ailleurs, une succession de tunnels et d'ouvrages d'art dans la solution mixte littorale, cela pourrait être plus compliqué qu'un seul tunnel.

On voit que le Grand Narbonne a voté, ou va voter, une motion pour la solution mixte tunnel. Ce n'est pas la seule collectivité. Le Grand Narbonne va choisir : il aura une voix au comité de pilotage. Les décisions se prendront à l'unanimité, sans SNCF Réseau.

## Intervention du public

Comment se fait le calcul des indemnités?

Pour les 34 millions, c'est un ordre de grandeur. On ne les a pas recalculés sur un futur tracé. Donc on vous dit qu'aujourd'hui, sur la phase 2, tel que cela avait été calculé sur le tracé voyageurs, on est à 34 millions d'euros. Mais si c'est un autre tracé, ça peut être plus ou moins. Si c'est un tracé mixte tunnel : on parle de 12 kilomètres de tunnel, donc autant d'impact agricole en moins au-dessus. Peut-être qu'on baissera donc l'indemnisation.

Mais peut-être qu'ailleurs – comme les contraintes techniques du fret font que les pentes sont plus faibles – on aura peut-être des remblais un peu plus hauts, et donc une emprise au sol plus importante.

Peut-être qu'à certains endroits, l'emprise sur le foncier agricole sera plus importante. On le saura à partir du moment où on aura le tracé arrêté : quand on sera au niveau APS (*Avant-Projet Sommaire*), pour construire le dossier DUP (*Déclaration d'Utilité Publique*), et que les chambres d'agriculture pourront faire l'étude d'impact.

## Margaux Lecroq - Chambre d'agriculture de l'Aude

Le montant qui a été énoncé est un montant évalué suite à l'étude qu'on avait faite en 2021, avec le tracé voyageurs que vous connaissez tous, et qui a été arrêté, et qui est effectivement remis en question.

Juste pour vous donner des chiffres : il y avait plus de 654 hectares de SAU (*Surface Agricole Utilisée*) impactés, plus de 160 exploitations agricoles impactées, et sept structures collectives aussi impactées, à l'époque.

Une fois qu'un tracé sera défini, de nouvelles études seront menées pour refaire l'étude d'impact, autant à l'échelle parcellaire qu'à l'échelle de l'exploitation.

Chaque exploitant, en 2021, nous a rencontrés. On a fait des enquêtes à la parcelle, à l'exploitation, pour identifier quels étaient les impacts parcellaires, mais aussi les impacts à l'échelle de l'exploitation. Une exploitation, c'est une parcelle, mais aussi une multiplicité de parcelles. Et parfois, une parcelle peut avoir un impact très fort à l'échelle de l'exploitation dans son ensemble.

Donc il y a bien un travail qui est mené à l'échelle de l'exploitation impactée, pas que du parcellaire. Ce travail sera remanié une fois qu'un tracé sera défini.

Sur la méthode, je ne serai pas exacte parce que ça remonte à quelques années et je n'ai pas repratiqué la méthode depuis. Elle prend en compte l'impact direct, c'est-à-dire l'occupation du sol, l'irrigation, l'AOC, les modes de valorisation. Il s'agit donc de l'impact direct sur l'espace agricole.

Elle prend aussi en compte toute la valeur économique associée. Il existe, au niveau régional, des indicateurs – notamment sur la valeur d'une vigne – qui intègrent les effets en amont : produits phytosanitaires, engrais, matériel, etc. Ainsi, c'est toute l'économie en amont de l'activité agricole qui peut être impactée, ainsi que l'aval : les structures collectives concernées, mais aussi l'ensemble du marché économique agricole. Ces critères sont pris en compte au niveau régional.

On prend aussi en compte le marché foncier : une valeur est donnée, et on travaille avec la SAFER (*Société d'Aménagement Foncier et d'Etablissement Rural*). C'est une méthode travaillée au niveau national et validée localement par l'État. C'est un travail mené avec l'État, avec la DDTM (*Direction Départementale des Territoire et de la Mer*). Dans les structures et instances, cette méthode sera validée avec les syndicats et les représentants de la profession agricole.

Peut-être qu'il faudra revoir cette méthode, compte tenu de l'évolution économique et agricole actuelle. Peut-être qu'elle sera modifiée, et qu'on prendra d'autres critères en compte. Mais cela se fera une fois qu'on aura un tracé plus précis.

## Intervention du public - Habitant de Bages

Bonsoir. En début de réunion, sur la carte, vous nous aviez positionné les éventuelles gares, les éventuels emplacements qui ne sont pas définis.

Êtes-vous en mesure de nous répondre sur l'impact sonore par rapport aux maisons ?

En partant donc d'une de ces gares, pour descendre partout où on a des maisons sur ce secteur-là : à quelle vitesse passeront les trains ?

Parce qu'on sait que le fret, c'est particulier. Il n'a pas le même impact sonore si le TàGV est en phase d'accélération, s'il a déjà pris sa vitesse.

Comment on sera positionné, sur notre secteur d'habitation ? Merci.

## **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Pour les études, je disais qu'on a des obligations légales : donc on les tiendra.

Comment on les calcule, comment on prend en compte ces nuisances acoustiques, et comment on les traite ?

On les traite en fonction des études théoriques : le nombre de trains qui circulent sur ces voies, la vitesse et le tonnage pour les trains de fret. Un train lourd n'aura pas la même vitesse et le même bruit qu'un train de fret léger, ou qu'un train de voyageurs, tel qu'un TàGV, en phase de décélération ou pas.

Tout cela est pris en compte par des bureaux d'études acoustiques, qui font des calculs de modélisation. Ils définissent ce qu'on appelle des courbes de niveau sonore aux alentours, tout au long de la ligne.

En fonction de cela, on regarde quelles sont les habitations touchées, au-dessus des normes permises. On dimensionne ensuite les protections acoustiques à mettre au plus près de la source, c'est-à-dire au plus près du rail, pour stopper ces nuisances et redescendre sous les niveaux légaux. Si la loi évolue pour intégrer le bruit au passage, on l'intégrera.

Si on ne parvient pas à protéger ces habitations, il y a deux solutions : soit la loi nous permet de proposer des protections du bâti – changer les huisseries pour que, à l'intérieur, on retombe sur des niveaux sonores cohérents –, soit on rachète.

*Prise de parole du public en dehors du micro, non enregistrée.*

Aujourd'hui, le tracé n'est pas connu. On vous proposera des variantes l'année prochaine. Quand on aura les tracés, on fera les études acoustiques sur ces variantes, et sur le tracé retenu. On aura des études plus poussées, et on pourra vous dire exactement ce qu'il en est. Ces études seront disponibles et en libre accès.

## **Intervention du public - Habitant de Bages**

Aujourd'hui, vous avez déjà fait des pré-études, j'imagine bien, au stade où vous en êtes, vu les années antérieures. La question, c'était : la simulation, que ce soit une gare retenue ou l'autre, à quelle vitesse vont passer les trains sur nos secteurs d'habitation ?

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

S'ils ne s'arrêtent pas, ils passeront à grande vitesse sur les voies centrales. Donc ils peuvent passer à 300 km/h. Les trains de fret, c'est 100 ou 120 km/h.

Les trains de voyageurs pourront passer plus vite. En revanche, ce ne sera pas la même vitesse s'ils sont en phase de décélération ou d'accélération, et qu'ils finissent par s'arrêter.

Concernant l'impact, ça dépend de la localisation des maisons par rapport à la ligne. Aujourd'hui, sans savoir où est le bien dont vous parlez, je ne peux pas vous dire ce qu'il en est.

S'il y a une gare, forcément, les trains vont s'arrêter. Donc les vitesses seront différentes que si c'est en pleine ligne.

### **Intervention du public - Viticulteur à La Palme et Président de l'AOC Fitou**

Bonjour, vous me connaissez déjà. Je suis viticulteur à La Palme. Je suis aussi président du syndicat d'Appellation d'Origine Contrôlée Fitou.

D'abord, un petit mot à Margaux Lecroq : tout à l'heure, tu parlais de la zone Fitou. Tu as oublié que, sous cette zone, il y a aussi d'autres appellations qui sont Rivesaltes et Muscat de Rivesaltes. Ce serait bien de les citer. C'est une zone où il y a 4 à 5 appellations, avec les IGP Côte Rêvée.

Je voudrais m'associer à tous les présidents d'appellations d'origine, de signes de qualité, pour la compensation.

Aujourd'hui, puisque le monsieur en a parlé : vous êtes prêts à certifier que ça ne sera pas du greenwashing la compensation ne se fera pas à Dunkerque ou en Ardèche ? Vous êtes bien d'accord avec ça ?

### **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Oui, d'autant plus que le choix du territoire, c'est un élément qui est à la main de SNCF Réseau.

### **Sylvie Martin (SNCF Réseau)**

Dès la phase de l'étude préalable agricole, dans l'étude d'impact qui va se faire avant l'enquête publique préalable à la DUP (*Déclaration d'Utilité Publique*), on intègre cette

étude préalable agricole. C'est pour ça qu'on connaît aujourd'hui le montant de la phase 2, sur le tracé du scénario voyageurs, qui va être actualisé.

Dans les critères qui sont déterminés, il y a le critère de localisation de l'impact économique généré par l'emprise. A partir de cette localisation, on détermine les communes où les projets seront éligibles. C'est comme ça que ça s'est passé sur la phase 1, et ce sera pareil sur la phase 2. On ne va donc pas aller en Isère ou en Lozère. On restera sur la localisation du projet, là où il y a l'impact direct ou indirect.

## **Intervention du public - Viticulteur à La Palme et Président de l'AOC Fitou**

Merci de bien enregistrer cette réponse dans le compte-rendu.

Deuxième sujet : quand on sait que le financement du projet s'élève à 7 milliards d'euros, 35 millions d'euros représente 0,5%. 0,5% d'indemnisation pour des terres agricoles grâce auxquelles vous passez. Quelque part, et je rejoins monsieur, c'est une insulte à la profession.

*(applaudissements, intervention hors micro dans la salle "c'est la viticulture qui va payer le plus lourd tribut »)*

Je comprends que vous ne maîtrisez pas les chiffres, mais il va falloir beaucoup monter le curseur. Il n'est pas question d'abandonner la terre à nos ancêtres pour que les Espagnols passent plus vite pour rejoindre Dunkerque ou Rotterdam.

*(applaudissements)*

Et après : quelle est la compensation ? Aujourd'hui, on a une carte postale, et puis un trait au milieu. Qui va payer la dégradation de l'image, auprès des communes ? J'ai compris que pour les coopératives, il n'y aura rien. Ca me touche aussi.

Qui va payer la dépréciation foncière des habitants ? Et j'espère qu'on pourra coller les coopératives avec un cas particulier aussi.

## **Sylvie Martin (SNCF Réseau )**

J'ai envie de vous dire : réjouissez-vous.

*(protestations dans la salle)*

Avant 2016, il n'y avait pas de mesure compensatoire collective. Les projets linéaires étaient faits sans cette mesure compensatoire. Réjouissez-vous : elle existe aujourd'hui.

*(protestations dans la salle)*

Vous pouvez être contre mais elle existe !

*(protestations dans la salle)*

Ces mesures compensatoires sont récentes. Elles sont applicables sur la LNMP, pas sur d'autres projets.

Je vous informe aussi que sur le contournement de Nîmes-Montpellier, mis en service en 2017, cette mesure de compensation n'existait pas. Donc profitez de cette enveloppe financière pour vous structurer, pour vous fédérer, pour trouver des projets de valorisation.

*(protestations dans la salle et applaudissements associés. Intervention hors micro dans la salle : «jamais vous ne toucherez à la terre de nos ancêtres si les indemnisations des projets ne sont pas à la hauteur.... vous allez exproprier des dizaines et des dizaines d'exploitations ! »)*

### **Intervention du public - Habitant de Cuxac-d'Aude**

Il faut vous rendre compte que tous ces gens ont des terres de nos ancêtres, qui nous ont été transmises, et qui nous ont permis de faire notre vie et d'assurer l'avenir de nos enfants.

Vous nous parlez d'une somme qui est une aiguille dans une botte de foin, et vous pensez que, sur les générations à venir, ça va compenser la perte qu'il y aura.

Vous (*chambres d'agriculteurs*) travaillez grâce aux agriculteurs : sinon vous ne seriez pas là. Et je parle de nos amis de la cave coopérative : vous dites qu'il n'y aura pas d'indemnisation pour eux. S'il n'y a pas de cave coopérative, il n'y a pas d'agriculteurs. Et s'il n'y a pas d'agriculteurs, vous pouvez aller pointer à Pôle emploi. Vous êtes là grâce aux agriculteurs.

Voilà, c'est mon point de vue. Il faut y penser, aux caves coopératives. Marquez-le : il faut penser à eux. Ils sont très importants.

*(applaudissements)*

### **Sylvie Martin (responsable foncier et urbanisme)**

J'ai l'impression que le message n'est pas passé.

*(protestations dans la salle)*

Mais vous ne voulez pas écouter en fait.

Le message n'est pas entendu dans le sens où ce qu'on a dit, c'est que les caves coopératives ne sont pas indemnisées à titre individuel, mais qu'elles peuvent bénéficier de ces mesures compensatoires – ces 30 ou 35 millions. Ça peut être plus, ça peut être moins, selon le nouveau tracé.

*(protestations dans la salle)*

Montez des projets qui soient finançables. Soyez constructifs : montez des projets finançables.

*(protestations dans la salle)*

## Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)

Derrière, on a un impact : on ne le nie pas.

*(protestations dans la salle, intervention hors micro "vous allez couper Fitou en deux")*

Non, on ne coupe pas le village en deux.

*(protestations dans la salle)*

Aujourd'hui, on vous propose un choix, et le territoire pourra le refuser.

*(protestations dans la salle)*

Dans les réunions, on voit bien que cette variante-là (*Corbières Littorales*) n'est pas acceptée : donc elle ne sera pas mise en place si elle n'est pas acceptée par le territoire.

Donc ne dites pas qu'on coupe votre village : ce n'est pas le cas aujourd'hui.

Vous êtes là pour dire que vous n'en voulez pas de cette variante : vous êtes entendus.

*(protestations dans la salle)*

Vos propos seront reportés dans le bilan des garants et dans le rapport que l'on fera, et les partenaires cofinanceurs décideront en fonction de cela.

Il y a une très très très forte probabilité que cette variante-là (*Corbières Littorales*) ne soit pas retenue. Elle n'est pas retenue par l'agglomération du Grand Narbonne.

*(protestations dans la salle)*

On est en phase de concertation : on se doit de proposer et d'ouvrir les possibles.

Il y a de très fortes chances que cette variante-là (*Corbières Littorales*) ne soit jamais reconduite. Donc on retombe sur un tracé en tunnel dans les Corbières, ce qui a été voté par le Grand Narbonne. Ce sont des solutions aussi portées par Perpignan, et par des départements.

Sur les indemnités : oui, elles seront insuffisantes.

Individuellement, les protocoles d'indemnisation individuelle (foncier et manque à gagner) sont calculés sur des protocoles avec la profession agricole. Quand on prend du foncier, quel que soit le prix : je conçois que vous jugiez ça insuffisant. C'est votre outil de travail. Souvent, comme vous le disiez, c'est hérité de trois ou quatre générations. C'est pour cela qu'on ne conteste pas quand la profession agricole se réunit pour définir les prix de la terre nue, et les indemnités. On sait que ça a un coût et qu'il faut indemniser au juste prix. Est-ce qu'il y a un juste prix ? Je ne sais pas. Mais, en tout cas, de manière la plus honnête et concevable possible. Ça, c'est l'individuel.

Après, il y a les mesures collectives. Il faut proposer des projets, et on vous aidera. Pour la phase 1, dans le premier appel à projets, il y a eu trois projets pour 700 000 euros sur les 2,9 millions qu'on avait fléchi. Pas d'autre projet. Donc on s'est dit que c'était dommage. On ne souhaite pas laisser la profession agricole passer à côté. C'est pour cela qu'on a financé un poste à la chambre d'agriculture, pour aider les agriculteurs et les collectifs – GIE (*Groupe d'Intérêt Economique*), caves coopératives – à déposer des

dossiers bien construits, pour qu'on puisse les financer. Et on vous aidera à le faire. Est-ce que vous jugerez ça suffisant, *in fine* ? Peut-être que non.

L'utilité publique et l'intérêt général viennent se confronter à des intérêts particuliers. Parfois, l'intérêt général vient rencontrer de manière brutale l'intérêt particulier d'un agriculteur, ou d'un propriétaire d'une maison, qui a aussi une maison personnelle qu'il a héritée de ses parents ou de ses grands-parents.

Notre objectif, c'est que les compensations soient justes. Elles pourront toujours être ressenties comme pas à la hauteur. Mais on espère faire en sorte d'être le plus juste possible.

### **Animation - Hugo Martin**

Ça fait presque deux heures qu'on est ensemble. On va continuer à prendre quelques questions.

Comme je l'ai dit en introduction, l'équipe projet et les experts seront disponibles à l'issue de ce temps d'échanges, pour répondre à des sujets plus individuels ou continuer les échanges.

Je demanderai juste à tout le monde d'essayer de faire court et concis dans chacune de vos interventions. Pareil, pour l'équipe SNCF, essayez d'apporter des réponses concises. Attendez aussi bien le micro, pour que vos interventions puissent figurer dans le compte-rendu.

### **Intervention du public - Elu à la Région Occitanie**

Bonsoir. Ça me va bien de parler un peu en dernier puisque je représente la Région Occitanie. Je suis élu à la Région. Je suis de ce territoire.

Ce n'est pas le moment le plus simple pour intervenir. Mais c'est important pour nous d'exprimer un certain nombre de choses, à la fois sur la concertation et sur l'avis que votera la Région, puisqu'on ne l'a pas encore fait. L'idée de la présidente Carole Delga, c'était de laisser au territoire les grands choix sur l'aménagement de la ligne.

On comprend, au fil de la concertation, puisque nous assistons à l'ensemble des réunions, que le fait d'avoir rouvert plusieurs alternatives, qui relevaient selon moi surtout de la procédure, a suscité beaucoup de troubles.

Ce que nous pouvons vous dire, c'est qu'aujourd'hui, la Région est l'autorité organisatrice, et donc la "gestionnaire", des trains du quotidien. C'est particulièrement vrai ici, en pays narbonnais, où la hausse du trafic voyageurs est quatre fois supérieure à la moyenne nationale.

Donc ça veut dire que nous tous, habitants, avons besoin d'un service de train du quotidien plus performant, plus régulier, plus fort, avec davantage de rames, davantage de services.

*Prise de parole du public en dehors du micro, « Quel rapport entre le TER et une ligne TGV ? »*

Vous voyez, moi, je vous ai écoutés. Ce serait bien que vous m'écoutez également jusqu'au bout. Je serai bref.

Aujourd'hui, ce que je peux vous dire, c'est que, dans l'état actuel de la ligne, qui est saturée, il est impossible, pour le gestionnaire que nous sommes des trains du quotidien, de rajouter des trains.

Donc ça veut dire que, pour nous tous, au quotidien, habitants on n'aura pas de perspective, ni d'opportunité, d'un meilleur service ferroviaire. Or, on en a besoin, et on voit qu'il y a une demande de plus en plus forte.

Dans beaucoup de réunions, d'ailleurs, il y avait des interpellations auprès de la Région sur les trains liO : pourquoi il n'y en a pas davantage ? pourquoi il n'y a pas de meilleur cadencement ? Tout simplement parce qu'il n'y a plus de disponibilité. La ligne est saturée.

On a une ligne qui a quand même les pieds dans l'eau, sur une grande partie de son linéaire. On a beaucoup parlé des conditions climatiques qui impactent énormément l'agriculture. Ça impacte aussi énormément les infrastructures qui ont les pieds dans l'eau, et les prévisions ne sont pas favorables à court terme.

Donc on n'est même pas sûrs que la ligne actuelle – et on ne parle pas à trois, quatre, cinq générations, on parle de la génération de nos enfants et petits-enfants – pourra encore être utilisée.

C'est pour ça que, depuis le départ, la Région Occitanie a toujours été favorable, évidemment, à un doublet de ligne.

Après, pas dans n'importe quelles conditions. La concertation telle qu'elle se passe permet d'avoir un certain nombre de retours.

Aujourd'hui, le sujet, c'est quand même l'agriculture. Je trouve dommage qu'on ne se soit pas davantage concentrés sur tous les impacts sur l'agriculture. Il y a des sujets qu'on a pu écouter ailleurs et qui ont été, je pense, pris en compte. En tout cas, nous, Région Occitanie, on les a bien pris en compte.

Il nous semble que, de ce qui a été dit depuis le début de cette concertation, la solution qui a le moins d'impact – et je le dis en termes de financeurs, parce qu'à un moment donné, dans le débat, on dira "est-ce que les financeurs seront prêts à financer davantage si le projet est plus coûteux, parce qu'il aurait moins d'impact ?" Oui –, c'est évidemment la traversée du massif des Corbières en tunnel. C'est le projet qui a le moins d'impact sur l'agriculture et la biodiversité. C'est aussi le projet qui a le moins d'impact sur le paysage. Or, il est beaucoup plus coûteux.

Est-ce que la Région Occitanie dit : "ah non, surtout pas parce que ça va être plus coûteux", alors qu'elle fait partie des financeurs les plus importants ? Je vous réponds non. Les choix ne seront pas faits là-dessus.

Parce qu'on parle d'infrastructures pour beaucoup de générations devant nous. On est le territoire de la Via Domitia, la première route structurée qui s'est faite sur le territoire français passait déjà là.

Parce qu'on est un corridor, depuis des milliers d'années, qui a besoin de passages, qui est étroit entre la mer et un massif, qui rejoint la péninsule ibérique et qui fait communiquer le reste de l'Europe.

Les infrastructures, on les a. Maintenant, la question, c'est : "est-ce qu'on est capables de trouver les solutions pour que les impacts soient les moins forts possibles et surtout, qu'on puisse voir toutes les opportunités ?"

Évidemment, sur les enjeux agricoles, et la profession agricole le sait, la Région Occitanie sera particulièrement sensible.

Il peut y avoir des opportunités aussi sur les questions d'infrastructures d'eau. On a la chance d'avoir une compagnie régionale d'irrigation, qui a des problématiques d'infrastructures sur exactement le même linéaire. Donc on peut le voir aussi comme une opportunité.

Je le dis puisque vous l'avez vous-même évoqué : des échanges peuvent déjà avoir lieu entre la Région, BRL (*concessionnaire du grand Réseau Hydraulique Occitanie / Pyrénées-Méditerranée*), et la SNCF. Il y a beaucoup d'opportunités.

On ne dit pas que ça n'a pas d'impact. Évidemment que les projets d'infrastructures inquiètent, et particulièrement quand on est riverain, ou propriétaire foncier.

Mais notre territoire a beaucoup d'opportunités à avoir là-dessus, sur cette ligne, et en particulier sur la mixité avec le fret. 14 000 camions par jour : est-ce qu'on continue cette folie-là ? Merci.

## **Intervention du public - Habitant de Peyriac-de-Mer**

J'habite à Peyriac. On va probablement être impactés, parce qu'on vient d'aménager dans une maison neuve, qui est sur le tracé.

Je voulais juste apporter une réponse à quelque chose qui m'a un peu choqué. Il ressortirait de cette réunion que l'immense majorité de la population de la région serait opposée à la ligne.

Moi, j'ai vécu à Perpignan 25 ans. A Perpignan, les gens disent que, pour aller à Paris, on prend l'avion, parce que pour arriver au TàGV, on met autant de temps que pour aller d'Avignon à Paris.

Je pense qu'il y a quand même beaucoup de gens, sur le coin, qui seront bien contents de pouvoir circuler rapidement vers le nord de la France. Il ne faudrait pas le perdre de vue.

D'autre part, je travaille dans la Région d'Avignon. Lorsque le TàGV est arrivé à Avignon, c'était une opportunité, au niveau économique, pour la Région : beaucoup de gens se sont installés, beaucoup d'entreprises se sont installées, beaucoup de choses se sont

développées, et notamment l'agritourisme. Il y a aussi des opportunités qui sont liées, je pense, à la création de la ligne à grande vitesse.

C'était juste pour donner un peu de nuance, bien qu'on soit très inquiets, individuellement, par les conséquences que ça va avoir pour nous.

## **Intervention du public - Commune non précisée**

Deux réflexions :

- La première : quand on sait ce que coûte un kilomètre de ligne ferroviaire LGV, l'acquisition et l'indemnisation correcte de l'agriculture, ça ne représente rien. Alors soyez justes : ça, c'est la première des choses.
- Ensuite : ne nous demandez pas d'aller payer pour enrichir l'Espagne. Parce que cette ligne LGV, moi, je ne me fais pas d'illusion : quand un Parisien descendra, il ne s'arrêtera pas à Narbonne, il ira jusqu'à Barcelone. On n'est pas une fin de ligne.

Par contre, cette LGV peut être un outil de communication. Moi, je n'ai entendu personne dire : "Ce train, il y aura des grappes de raisin dessus. Il y aura marqué Rivesaltes, Fitou, Corbières". Et ça, ce n'est pas de la publicité pour l'alcool. C'est de la publicité pour un terroir, pour une vie, pour de l'activité locale.

Je n'ai pas entendu parler de projets visant à soutenir la viticulture locale, à mettre en avant notre savoir-faire, notre culture. Et ça aussi, je trouve que c'est vraiment dommage. C'est une réunion sur l'agriculture, et, désolé, mais on n'est quand même pas encore au niveau.

Je pense qu'on se reverra, et j'espère qu'on pourra se serrer la main en disant : "Le TàGV nous a apporté quelque chose", et pas : "Le TàGV nous a coûté quelque chose".

## **Stéphane Lubrano (SNCF Réseau)**

Les gens ne prendront pas tous le TàGV pour aller à Barcelone. Ils seront peu nombreux, parce que, de toute façon, on ne sera jamais suffisamment concurrentiels par rapport à l'avion vis-à-vis de Barcelone.

Quand vous prenez les territoires du Grand Narbonne ou de Perpignan, quand vous discutez avec le milieu économique, ils attendent ce projet-là parce qu'il y a aussi un potentiel commercial et de développement pour ces territoires. C'est important.

Et ça ne va pas que dans un sens. Aujourd'hui, quand on prend les Grands Buffets de Narbonne, des gens viennent en bus depuis l'Espagne. Ils y viendront peut-être en train, pour découvrir, en plus des Grands Buffets, le territoire du Grand Narbonnais. Il y a des opportunités à avoir, on n'est pas que sur du passage.

Après, sur les développements et la valorisation du territoire, quand on parlait des mesures compensatoires de l'économie agricole : ces mesures de communication, de valorisation du territoire, ce sont des projets qui peuvent être portés par le fonds de compensation agricole, pour mieux faire connaître le territoire, et donc l'activité et votre

activité viticole. C'est aussi une possibilité de financement offerte par ces fonds. Ces dossiers sont acceptés dans ce cadre-là.

## **Garant de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille**

Écoutez : c'était vraiment très bien de laisser la parole à tous, mais peut-être qu'il faut laisser un petit peu de temps à celles et ceux qui veulent discuter directement autour des cartes avec l'équipe.

Donc on va vraiment prendre qui n'a pas parlé encore : vous, et monsieur le maire, vraiment très brièvement, pour laisser un petit peu de place aussi aux échanges en *one to one*.

## **Intervention du public - Le Grand Narbonne**

Je suis chargé des grands travaux à l'agglomération, au Grand Narbonne.

Pour vous donner une précision sur la position de nos élus : les 37 communes du Grand Narbonne ont voté à l'unanimité, lors du dernier conseil communautaire, l'approbation du projet, la notion de mixité, qui est capitale pour structurer les voyageurs, le fret, avec la nécessité du tunnel sous les Corbières. Vous l'avez compris, vous le savez : on a un territoire sensible. On demande donc une intégration paysagère maximum. On a des territoires et des espaces naturels à traverser. Et, *in fine*, bien sûr, la gare de Narbonne Ouest Côte du Midi car c'est un projet structurant du Grand Narbonne. Ça fait 25 ans que le territoire attend ce projet.

Donc, ce que les élus ont retenu, c'est une forte impatience des locaux pour ce projet, avec une attention à accorder à la transparence hydraulique et à vos problématiques de terre agricole, dans le sens le plus large possible.

Mais donc : gare nouvelle, mixité, tunnel sous les Corbières, et oui à la ligne. Cela a été voté par vos élus à l'unanimité lors du dernier conseil communautaire, il y a huit jours.

Vous avez la position du Grand Narbonne, vous avez la position de la Région. Le Département, et les onze collectivités du territoire, qui financent déjà ce projet, sont dans la même optique.

Vous avez vu que le projet serait mis en service en 2040 : c'est encore très long. Mais on a besoin de ce projet. Nos enfants, nos petits-enfants ont besoin de ce projet. Il faut le construire ensemble.

Je l'avais noté sur ces dernières réunions : le territoire de la phase 1 n'a mobilisé que trois projets sur 14 millions d'euros de compensation. Et ça, c'est intéressant à retenir. Au-delà du montant, s'il n'y a pas de structuration, si personne ne monte des projets, rien ne fonctionnera.

Donc il faut maintenant se structurer, travailler avec les chambres. Les partenaires économiques sont parties prenantes et à fond sur ce projet. Ils étaient en concertation il y a un mois à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Narbonne.

Maintenant, c'est à nous. C'est le territoire qui doit se structurer et fonctionner en termes de projet de territoire. C'est la position du Grand Narbonne.

## 4 CLOTURE

### Henri Bastide - 1er adjoint de la mairie de Bages

Merci. Je ne vais pas reprendre ce que vous avez dit, Monsieur Rambaud, ni ce qu'a dit Monsieur l'élu de la Région.

Je veux simplement rappeler que le débat a été vif, mais qu'on voit que des choses ont été engagées par les élus, qui ont pris position, comme vous l'avez dit, Monsieur Rambaud. C'est ce que j'avais évoqué en préambule, au départ.

Il y a eu, je pense, un petit agacement au sujet d'un chiffre, 35 millions d'euros, qui a pu créer une confusion. Certains ont pu penser qu'il s'agissait de l'indemnisation liée aux expropriations. Ce n'est pas du tout le cas.

Les expropriations, c'est une chose et il y aura des compensations par rapport à cela.

Les 35 millions d'euros, c'est en plus et c'est destiné à des projets collectifs. Comme vous l'avez dit, Monsieur Rambaud, on va essayer de trouver des opportunités pour monter des projets collectifs intéressants, utiles au territoire, notamment en lien avec l'irrigation.

Je ne vous prends pas plus de temps. Je vous remercie pour ce débat. Et Madame la rapporteuse de la Commission Nationale du Débat Public, je vous laisse le mot de clôture.

### Animation - Hugo Martin

Comme je l'ai précisé en introduction et je l'ai rappelé au milieu de la réunion : l'équipe projet se tient à votre disposition si vous avez des questions, pour échanger avec eux directement. Je laisse donc la parole à Anne-Isabelle Pardineille pour clôturer cette réunion.

### Garant de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille

J'avais prévu une clôture un peu plus longue, mais je vais être très brève, parce que je pense que c'est important que celles et ceux qui le souhaitent puissent discuter avec l'équipe projet.

Merci à toutes et à tous. Merci pour votre courtoisie : d'avoir écouté, et d'avoir aussi réagi. C'était intéressant de voir ce qui est applaudi et ce qui l'est moins.

Merci aussi à la Région de s'être exprimée, et au Grand Narbonne.

Je ne vais pas répondre sur la qualité de la concertation, parce que j'ai déjà répondu à Monsieur, l'autre jour : vous pourrez vous reporter au verbatim de la réunion précédente, sur les défauts qu'il a identifiés. Cela fait aussi partie du débat.

Pouvoir critiquer le mode de concertation, c'est aussi à entendre. On peut l'entendre.

Évidemment, on a toujours envie qu'il y ait plus de participants. Mais le fait qu'il y ait ce soir des personnes de différents territoires, que nous ayons pu tout entendre, et qu'il y ait eu beaucoup de réponses techniques apportées, me semble important.

Je voudrais répondre sur deux points, parce qu'ils relèvent du cadre légal :

- Premier point : j'ai bien compris que le fait d'avoir présenté plusieurs solutions a énervé certaines personnes, parce qu'elles avaient été refusées par le passé. Mais c'est la loi : la concertation oblige à présenter plusieurs solutions. On repart un peu à zéro. On est repartis sur l'opportunité du projet, alors qu'à l'origine, la question ne portait pas sur l'opportunité. C'était "est-ce qu'on passe, est-ce qu'on ne passe pas?". Nous, les garants, avons demandé de repartir à zéro, et de rouvrir la question de l'opportunité. On repart aussi sur l'hypothèse qu'il puisse n'y avoir aucune gare nouvelle. C'est nous qui l'avons demandée, alors qu'à l'origine, la question portait seulement sur l'emplacement d'une gare nouvelle, à Narbonne ou à Béziers. Donc on repart à l'origine. Je comprends que cela puisse être agaçant. Mais peut-être que le projet sera meilleur si on est repartis un peu en arrière.
- Deuxième point : les documents ont été mis en ligne quinze jours avant le début de la concertation, et non pas trois jours avant, huit jours avant. D'abord, parce que c'est la règle, ils doivent être mis en ligne quinze jours avant. Ensuite, même s'ils étaient prêts, et même si on a envisagé de les mettre plus tôt, on ne l'a pas fait en raison de la réserve électorale. Nous avons donc dû attendre le lendemain du second tour pour pouvoir les mettre en ligne.

Enfin, nous n'avons pas fait de boîtage dans les boîtes aux lettres, pour une question de développement durable. Mes collègues y étaient favorables. Moi, je ne l'ai pas souhaité, parce que nous avons l'expérience que tout ce papier finit souvent à la poubelle.

*(protestations dans la salle)*

Peut-être que la concertation dira si c'était une bonne décision, ou pas. Nous n'avons pas la réponse, mais nous avons essayé de limiter le papier au maximum. C'est tout ce que je peux vous dire. Je vous ai déjà répondu la dernière fois, et c'est aussi un peu ennuyeux que les mêmes critiques reviennent à chaque réunion, cela empêche d'autres personnes de s'exprimer. Nous les avons bien entendues, et elles seront reportées dans le bilan.

Je vous remercie, en tout cas, toutes et tous. Nous étions heureux de vous voir aussi nombreux. Au revoir.

### **Animation - Hugo Martin**

Merci. Juste pour préciser qu'il reste deux réunions publiques demain à Roquefort, le 3 juin, et une réunion de clôture. La concertation reste ouverte jusqu'au 19 juin. Vous pouvez encore participer !