

COMPTE RENDU

REUNION THEMATIQUE : LES ENJEUX AGRICOLES – ZOOM SUR LES PYRENEES ORIENTALES

MARDI 28 MAI 2026 / 18H - 20H30

RIVESALTES - COMPLEXE DE LA ROUSSILLONNAISE

Les chiffres clés de la réunion

Durée de la réunion : 2h30

Nombre de personnes présentes : 110

Nombre d'interventions du public : 9

Durée des temps d'échanges : 40 minutes
en plénière, et environ 40 minutes en ateliers

1	INTRODUCTION	2
2	PRESENTATION DU PROJET	6
3	TEMPS D'ÉCHANGE	15

1 INTRODUCTION

Animation - Hugo Martin

Bonsoir à toutes et tous, et bienvenue à cette réunion de concertation sur la phase 2 Béziers-Perpignan du projet LNMP, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. Merci d'être présents et de prendre le temps de venir participer à cette concertation. Je suis Hugo Martin et je vais vous accompagner pour cette soirée d'échanges.

Cette concertation publique est organisée par deux maîtres d'ouvrage: SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Elle a débuté le 9 avril et se déroule jusqu'au 19 juin. Elle est organisée sous l'égide de la Commission nationale du débat public, qui a nommé trois garants. Ils accompagnent les deux maîtres d'ouvrage depuis plusieurs mois dans la préparation de cette concertation. Anne-Isabelle Pardineille est avec nous ce soir ; je lui passerai la parole tout à l'heure pour qu'elle puisse présenter le rôle de la CNDP et celui des garants dans cette concertation.

Ce soir, c'est la dixième réunion publique organisée sur le territoire entre Béziers et Perpignan. Plusieurs thématiques ont déjà été abordées, et nous traiterons ce soir plus particulièrement des enjeux agricoles du projet. Bien entendu, vous pourrez aussi vous prononcer sur l'opportunité de cette ligne nouvelle, ses caractéristiques techniques et ses enjeux environnementaux ; mais, en atelier tout à l'heure, le focus portera sur les enjeux agricoles, qui sont eux aussi importants.

À l'issue de cette concertation, les garants de la Commission nationale du débat public rédigeront un bilan, puis, dans un second temps, les deux maîtres d'ouvrage rédigeront une réponse. Les deux documents seront rendus publics.

L'objectif de la réunion de ce soir est, d'abord, de vous présenter le projet, de vous donner les clés de compréhension nécessaires, puis de vous écouter, de répondre aux questions que vous pourriez avoir, et de recueillir toutes vos contributions.

Voici le programme de la soirée.

- Présentation du projet par la maîtrise d'ouvrage ;
- Présentation spécifique sur les enjeux fonciers ;
- Intervention de la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales sur les enjeux spécifiques du territoire, notamment agricoles ;
- Temps d'échange avec la salle pour vos questions ;
- Si le temps le permet, passage en ateliers, avec les tables derrière vous et deux autres tables là-bas, pour échanger directement avec les experts présents, la maîtrise d'ouvrage, et poser vos questions ;
- Enfin, nous nous retrouverons pour une synthèse collective afin de résumer l'ensemble des contributions de la soirée.

Beaucoup de temps d'échange sont prévus, et c'est bien l'objectif de ce type de réunion. Nous vous demanderons aussi de respecter trois règles d'or de la participation : l'écoute, le respect mutuel et le partage de la parole.

Pour l'écoute : levez la main lorsque vous souhaitez parler, écoutez chaque intervention, et nous vous passerons un micro pour intervenir. Je précise que la réunion est enregistrée et qu'un verbatim sera réalisé à l'issue de cette réunion, comme pour toutes les réunions de cette concertation.

Pour le respect mutuel : l'objectif est d'écouter chaque intervention, de respecter la parole et de ne pas s'interrompre. L'objectif de la concertation n'est pas de mettre tout le monde d'accord, mais d'offrir à chacun l'opportunité de s'exprimer.

Pour le partage de la parole : nous limiterons les interventions à deux ou trois minutes afin que tout le monde ait le temps de s'exprimer. Nous serons vigilants sur le temps de prise de parole, ici sur scène, et sur les réponses, notamment de la maîtrise d'ouvrage, afin d'apporter des réponses précises et courtes à vos questions.

Je pense que vous avez tous les éléments pour que nous puissions débiter cette réunion. Je vais maintenant appeler monsieur le Maire, monsieur Julien Potel, pour le mot d'introduction.

Julien Potel - maire de Rivesaltes

Monsieur le sous-préfet, mesdames et messieurs les maires, mesdames et messieurs les élus, monsieur le député européen, cher Julien, mesdames et messieurs, en vos grades et qualités, je vous remercie d'être venus, ce soir, à cette réunion.

Nous sommes aujourd'hui réunis autour d'un sujet qui dépasse largement les questions de transport. Ce qui se joue ici, à travers le projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, c'est l'avenir économique, territorial et stratégique de notre département tout entier.

Depuis trop longtemps, les Pyrénées-Orientales ont le sentiment d'être regardées comme une périphérie : un territoire éloigné des grands centres de décision, un département souvent oublié lorsqu'il s'agit des grandes infrastructures nationales. Pourtant, nous sommes au cœur d'un axe européen majeur reliant Paris à Barcelone, la France à l'Espagne, le nord de l'Europe à la Méditerranée.

Nous ne pouvons plus accepter que les trains passent sans que notre territoire ne bénéficie pleinement des retombées de cette dynamique. À Rivesaltes, nous faisons un choix clair : celui de l'ambition. Nous refusons que notre département soit simplement traversé par le train à grande vitesse. Nous portons donc avec force et détermination l'exigence d'une véritable gare LGV à Rivesaltes, directement connectée à l'aéroport de Perpignan et à la ville de Perpignan.

Mais soyons très clairs : ce projet ne doit pas être subi par notre territoire. Il doit être pensé pour servir le département, renforcer son économie, soutenir ses habitants et préparer son avenir. Car derrière les cartes, les tracés et les infrastructures, il y a des

femmes et des hommes. Il y a des exploitations agricoles, bien souvent fragilisées depuis des années. Il y a des viticulteurs qui traversent une crise profonde. Il y a des familles qui vivent de cette terre depuis plusieurs générations. Et nous savons tous ici que de nombreuses exploitations seront directement impactées par ce projet sur le secteur concerné.

C'est pourquoi nous avons le devoir de porter une parole de vérité et d'équilibre. Notre département a déjà beaucoup perdu : ces dernières années, plus de 4 500 hectares de vignes ont disparu dans les Pyrénées-Orientales. Ce chiffre n'est pas simplement une statistique agricole. C'est une part de notre paysage, de notre économie et de notre identité qui s'efface progressivement. Derrière ces hectares perdus, il y a des exploitations qui ferment, des savoir-faire qui disparaissent et des familles qui doutent de leur avenir. Et pourtant, notre territoire porte une histoire viticole exceptionnelle. Ici, le muscat fait partie de notre patrimoine depuis plus de 700 ans : sept siècles d'histoire, de culture, de tradition et de travail, façonnés par des générations de vignerons. Ce patrimoine vivant ne peut pas être considéré comme une variable d'ajustement dans les grands projets d'aménagement.

Le développement du territoire ne peut pas se faire contre celles et ceux qui le font vivre. C'est pourquoi nous demandons que les études et les aménagements prennent pleinement en compte les enjeux agricoles, environnementaux et humains du Roussillon. Nous voulons un projet équilibré, responsable et concerté : un projet qui respecte les terres agricoles et accompagne réellement les exploitants concernés. Mais, dans le même temps, nous devons regarder l'avenir avec lucidité et ambition : refuser toute évolution reviendrait à condamner notre territoire à l'immobilisme.

Aujourd'hui, l'accessibilité est devenue un objectif pour attirer des entreprises, des investisseurs et de nouvelles activités. Les territoires qui disposent de connexions rapides et performantes sont ceux qui créent de l'emploi et attirent les talents. Nous devons avoir cette lucidité.

Notre département possède un potentiel immense : un cadre de vie exceptionnel, une identité forte, une position stratégique au cœur de l'Europe méditerranéenne. Mais ce potentiel ne pourra pleinement s'exprimer que si nous disposons enfin d'infrastructures à la hauteur de nos ambitions.

Notre département vit en grande partie de son activité touristique et agricole. Faciliter l'accès rapide au littoral, aux stations balnéaires, à nos sites patrimoniaux, à nos vignobles, à notre arrière-pays, c'est offrir un nouvel élan à toute l'économie locale. Nous voulons que les Pyrénées-Orientales cessent d'être considérées comme un territoire périphérique et deviennent un territoire stratégique de l'Europe méditerranéenne. Cela suppose du courage politique, une mobilisation collective et la capacité de parler d'une seule voix. Face aux grands projets nationaux, les territoires qui avancent sont ceux qui savent défendre ensemble leur vision et leurs intérêts.

Je lance donc aujourd'hui un appel à tous les élus et à tous les acteurs économiques : unissons-nous autour de cette ambition. Ce projet doit dépasser les clivages politiques. Il concerne l'emploi, l'attractivité agricole de notre territoire, et la place que nous voulons

occuper dans la France et dans l'Europe de demain. Nous demandons simplement que notre territoire soit enfin reconnu à la hauteur de son potentiel et de sa position stratégique. Je vous remercie.

Garante de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille

Bonjour à toutes et à tous. Les garants et les garantes sont très heureux quand les salles sont pleines ; ce n'est pas toujours le cas lorsqu'on fait des concertations.

Je vais être rapide. Je tiens à ce qu'on puisse se réunir en atelier : en atelier, vous allez pouvoir discuter avec la maîtrise d'ouvrage de points beaucoup plus précis. Et quand on est très nombreux, on passe souvent la partie atelier. Ce serait dommage. Essayez d'être brefs dans vos questions. Et gardez les questions personnelles pour les ateliers : vous pourrez être en face de la personne idoine pour les poser.

Je suis à votre disposition après, pour vous expliquer exactement ce qu'est la Commission nationale du débat public. C'est une entité administrative indépendante, chargée de faire respecter un droit que vous avez tous : le droit à la participation et à l'information sur tous les projets qui touchent l'environnement et votre cadre de vie. Comme Hugo l'a rappelé, nous avons fait beaucoup de réunions publiques suivies d'ateliers. Les garants sont là pour faire des préconisations aux maîtres d'ouvrage et les accompagner dans la préparation. Nous avons voulu que le territoire soit totalement maillé, pour que les gens n'aient pas plus de 20 km à faire pour venir à une réunion. Nous avons aussi choisi de faire des réunions thématiques, au plus près des préoccupations de chaque territoire.

Ensuite, nous ne donnons aucun avis sur le fond du projet. Nous sommes choisis pour notre neutralité et notre indépendance. Nous sommes 200 en France, dont 15 en Occitanie. Nous sommes là pour vous écouter et faire entendre votre parole. La parole de chaque citoyen a autant d'importance que celle d'un élu ou d'un technicien. Vous êtes les experts du territoire : c'est vous que nous allons entendre et écouter.

Et, à la fin, nous faisons un bilan sur la qualité de la concertation, et aussi une synthèse de tout ce que vous avez dit, pour que la maîtrise d'ouvrage s'en serve comme aide à la décision et prenne la meilleure décision. Nous travaillons aujourd'hui sur des fuseaux, mais cela aboutira ensuite à des tracés, pour que la décision soit prise en limitant au maximum les atteintes à l'environnement et au milieu humain.

Je vous remercie, et à tout à l'heure. Je reste avec vous, de toute façon, pour toutes questions.

Animation - Hugo Martin

Merci pour cette présentation.

C'est donc l'heure de vous présenter le projet et on commence par une vidéo qui résume tout sur cette phase 2 et la concertation préalable qui nous réunit.

(Problème de lancement de la vidéo)

Garante de la concertation - Anne-Isabelle Pardineille

En attendant, pour vous faire patienter, on va faire un petit test, parce qu'hier, on nous a reproché qu'il y avait plus d'élus dans l'Assemblée que de citoyens. Donc, je vais demander aux élus de vouloir bien vouloir lever la main.

(note : la salle est en majorité composé du grand public)

Donc, il y a une petite proportion d'élus.

Et des techniciens, des techniciens territoriaux, etc., est-ce que vous pouvez lever la main ? Bon, voilà, un peu moins.

Il y a quand même une bonne proportion de citoyens et de citoyennes "lambda", donc c'est bon.

2 PRESENTATION DU PROJET

Vidéo (voix off)

Faut-il une nouvelle ligne ferroviaire pour notre territoire ? Quel choix faire pour qu'elle réponde aux enjeux de mobilité d'aujourd'hui et de demain ? Donnez votre avis du 9 avril au 19 juin.

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan prévoit la réalisation de 150 km de voies ferrées pour répondre à la demande croissante de mobilité sur le littoral occitan. Il viendra compléter la ligne existante, pas la remplacer, pour créer un doublet de lignes.

Ses objectifs : développer les trains à grande vitesse, les trains du quotidien et les trains de marchandises. Contribuer à la réduction de la pollution en diminuant le nombre de camions et de voitures sur les routes. Et améliorer la régularité et la fiabilité du réseau.

Les maîtres d'ouvrage du projet sont SNCF Réseau et SNCF Gares & Connexions. Il est financé par les collectivités territoriales, l'État et l'Europe.

Ce projet est divisé en deux phases :

- Une première, de Montpellier à Béziers, où le tracé est acté depuis 2023 pour une mise en service à l'horizon 2034.
- Puis la phase 2, entre Béziers et Perpignan, qui est jusqu'ici envisagée uniquement pour les voyageurs, avec deux gares nouvelles et une mise en service prévue à l'horizon 2040.

Une concertation préalable sur la phase 2 Béziers-Perpignan est organisée du 9 avril au 19 juin, sous l'égide de la Commission nationale du débat public, qui a nommé trois garants. Vos contributions permettront d'éclairer plusieurs choix structurants. Faut-il créer une ligne nouvelle, complémentaire de la ligne existante entre Béziers et Perpignan ? Quelle vocation donner à cette ligne nouvelle : exclusivement pour les voyageurs, ou

mixte, c'est-à-dire accueillant aussi des trains de marchandises ? Quelle desserte envisager pour le territoire ? Faut-il créer des gares nouvelles ? Combien et où ?

Une ligne mixte doit répondre à des exigences techniques plus contraignantes : les trains de marchandises, plus lourds, ne pouvant circuler sur les mêmes pentes que les trains de voyageurs. Elle permettrait néanmoins de développer le fret ferroviaire et de réduire ainsi le nombre de camions sur les routes, et donc la pollution.

Trois scénarios sont alors proposés à la concertation :

1. Le projet de référence, uniquement voyageurs, sauf le contournement de Perpignan ;
2. la variante mixte tunnel sous les Corbières, qui traverse le massif avec un long tunnel de 12 km ;
3. et la variante mixte Corbières littorale, qui contourne le massif par l'est et alterne des sections en tunnel et des sections en surface.

Concernant la desserte du territoire, le nombre et l'emplacement des gares nouvelles influencent les temps de parcours, l'accessibilité aux trains, l'organisation de l'ensemble des mobilités locales et régionales (notamment les transports en commun), et la conception de l'infrastructure (avec la réalisation de raccordements ou non à la ligne existante).

Six scénarios sont alors proposés à la concertation :

1. Le projet de référence avec deux gares nouvelles (Béziers-Est et Narbonne-Ouest)
2. une gare nouvelle à Nissan-lez-Ensérune ;
3. une gare nouvelle à Béziers-Est ;
4. une gare nouvelle à Narbonne-Ouest, avec
5. ou sans raccordement à Nissan-lez-Ensérune ;
6. et enfin la variante sans gare nouvelle.

Ces scénarios de mixité et de gares nouvelles dessinent plusieurs futurs possibles pour le territoire. Leurs atouts, leurs contraintes et leurs enjeux environnementaux et agricoles sont présentés dans le dossier de concertation et seront débattus tout au long de cette période de dialogue.

À vous maintenant de vous exprimer. Un large dispositif est mis en place : sur le site internet du projet, vous trouverez le dossier de concertation, sa synthèse, les cartes des enjeux environnementaux et de la zone d'études ; en ligne, grâce au questionnaire, au cahier d'acteurs et au registre de contributions libre, où vous pouvez poser vos questions et donner votre avis ; et dans les mairies des 34 communes concernées, qui accueillent un point d'information et de participation.

Venez échanger lors des 13 réunions ouvertes à toutes et tous et des 10 rencontres de proximité organisées sur l'ensemble du territoire. Du 9 avril au 19 juin, rendez-vous sur le

terrain ou en ligne pour faire entendre votre voix sur la phase 2 de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Animation - Hugo Martin

Voilà pour cette présentation. Nous allons poursuivre avec Sébastien Mis, directeur adjoint du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, sur quelques sujets. Notamment, Sébastien : pourquoi une concertation sur la phase 2 maintenant ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Bonsoir à tous et à toutes, et merci pour cette belle affluence. Nous apprécions les réunions publiques avec beaucoup de monde : cela permet d'avoir des ateliers et des échanges de proximité, et d'aborder un maximum de sujets.

Avant même de répondre à la question « pourquoi une concertation sur la phase 2 aujourd'hui ? », il faut rappeler que beaucoup de choses ont évolué depuis 2016. Le projet était, au départ, un projet voyageurs : c'est ainsi qu'il est inscrit aujourd'hui dans vos documents d'urbanisme, au sein des territoires traversés.

Depuis, le territoire a re-questionné le projet : en demandant la mixité, en regardant le développement des objectifs du fret, le développement du fret côté Espagne et à l'échelle européenne, et la résilience au changement climatique. Aujourd'hui, quand on traverse, par exemple, certains secteurs entre Perpignan et Narbonne, on est dans une zone où l'on a à peu près 1,50 mètre de hauteur d'eau au niveau de la voie ferrée : il y a donc de gros enjeux de résilience.

L'objectif, cela a été rappelé, c'est de ne pas isoler le département des Pyrénées-Orientales. C'est aussi d'avoir un réseau ferroviaire résilient ; c'est important d'assurer cette résilience des installations.

Aujourd'hui, le projet est re-questionné. On vous questionne non seulement sur les fonctionnalités, mais aussi sur l'opportunité : indépendamment des enjeux de « ligne voyageurs ou mixte », vous avez le droit de vous prononcer sur l'opportunité même de ce projet.

Animation - Hugo Martin

Maintenant : pourquoi faudrait-il réaliser cette ligne nouvelle ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Nous raisonnons à trois échelles.

1. À l'échelle régionale, il y a le maillage du quotidien : les trains du quotidien, les trains liO mis en place par la Région. Créer une ligne ferroviaire nouvelle qui fonctionne en doublet de ligne avec la ligne existante permet de détourner des

trains qui circulent sur la ligne actuelle, de libérer de la capacité, et donc de permettre à la Région de mettre plus de trains, avec une offre plus régulière et plus fiable.

2. À l'échelle nationale, il y a des gains sur les temps de parcours. Cela a été rappelé tout à l'heure par M. le Maire : l'attractivité, c'est aussi le temps de parcours. Phase 1 plus phase 2, de Montpellier à Perpignan, on gagne 40 minutes. C'est significatif. Avec ce projet, demain, il y a un potentiel de développement qui permettrait d'envisager un triplement de l'offre TàGV en gare de Perpignan. C'est important pour développer l'attractivité touristique et économique de Perpignan.
3. Enfin, à l'échelle européenne, quand on regarde la carte du réseau européen, il manque un chaînon, clairement : c'est entre Béziers et Perpignan. On est en train de faire Montpellier-Béziers, et je pense qu'on va réussir dans les calendriers prévus - on a eu de bonnes nouvelles aujourd'hui ; j'espère que cela va continuer. Toujours est-il qu'entre Béziers et Perpignan, il manque ce maillon. À l'échelle européenne, il est important d'assurer la continuité sur le corridor, à la fois pour les transports voyageurs et pour les transports de marchandises. Il est certain aussi que nous allons aller chercher des subventions européennes. Il y a une intention : un objectif minimum de 20 % de subventions européennes. Et si l'on peut aller chercher plus, avec l'appui de l'État, des élus et des collectivités, on ira les chercher. Le fait que le projet soit d'enjeu européen peut nous permettre d'obtenir plus de financement, ce qui ferait moins de financement pour les collectivités et pour l'État.

J'allais l'évoquer : vous voyez, sur cette photo, nous étions cet après-midi autour de l'île de Sainte-Lucie avec une de mes collègues. On a 1,50 mètre de hauteur d'eau ; on voit un TER. Et on sent bien que, lors de coups de mer, de coups de vent, etc., la ligne est en difficulté quand on a de gros aléas. On a connu 2019, notamment avec la rupture du remblai à Villeneuve-lès-Béziers.

Aujourd'hui, la ligne existante est vulnérable. Cette vulnérabilité menace le développement des TER, des TàGV, mais aussi des trains de marchandises. Les trains de marchandises situés au Boulou, ou ailleurs, peuvent être bloqués parce qu'on ne peut pas faire circuler des trains entre Narbonne et Perpignan si, demain, on a un aléa sur cette ligne. Demain, le fait d'avoir une ligne nouvelle qui fonctionne en doublet de ligne nous permettrait, en fonction des trajectoires et des hypothèses fixées à certains hauts niveaux sur l'évolution du changement climatique, de détourner des trains et, derrière, de faire des travaux de confortement de la ligne existante.

Et s'il fallait faire des aménagements plus importants, on aurait la possibilité de le faire, en maintenant à chaque fois ces deux lignes. La ligne existante, c'est celle qui dessert le port de Port-la-Nouvelle, avec les objectifs de triplement du transport de marchandises ciblés sur Port-la-Nouvelle. C'est un enjeu formidable et un outil important pour le territoire. Mais c'est aussi une ligne qui dessert des gares TER. Et, demain, ne pas desservir des gares TER entre Narbonne et Perpignan n'est pas acceptable. Il est donc important d'avoir ce fonctionnement en doublet de lignes.

Animation - Hugo Martin

Merci, Sébastien, pour ces enjeux généraux. Je vais maintenant appeler Sylvie Martin, responsable foncier et urbanisme pour le projet de ligne nouvelle, et nous allons entrer un peu plus dans la thématique du jour en abordant, dans un premier temps, les enjeux fonciers.

Sylvie Martin - Responsable foncier et urbanisme (SNCF Réseau)

Merci. Bonjour à tous.

Ce qu'il faut savoir, c'est que les démarches foncières, sur nos projets, suivent exactement les étapes du projet. Aujourd'hui, on est en études préalables sur la phase 2 : c'est la première étape. À ce stade du projet, on a des réponses de principe sur les questions foncières ; on n'est pas à l'échelle de l'impact à l'exploitation ou à la parcelle. Ce sont des réponses de principe, que l'on aura certainement l'occasion d'aborder tout à l'heure.

À ce stade des études préalables, on peut aussi avoir des interventions sur le terrain, notamment en termes de sondages. On y reviendra tout à l'heure.

Après les études préalables, on passe en APS : avant-projet sommaire. Ce sont des études plus avancées, une fois que l'on a le tracé. À ce stade, en matière foncière et agricole, on est en phase de concertation avec l'ensemble de la profession, pour déminer des situations complexes - dont on a eu tout à l'heure l'écho en réunion préalable -, mais aussi pour signer des conventions de partenariat avec la profession, notamment la Chambre d'agriculture, et commencer à travailler sur les protocoles indemnitaires. Ils vont prévoir les chefs d'indemnités, notamment concernant les sondages, l'archéologie préventive, et aussi les travaux définitifs. On le verra tout à l'heure.

Après l'APS, on est en phase d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique. À ce moment-là, on fait une étude d'impact agricole, qui va être intégrée dans ce dossier d'enquête publique : une étude très précise, à l'échelle de la parcelle et de l'exploitation. Et, parallèlement, une étude préalable agricole, pour se mettre en conformité avec la réglementation, notamment sur les mesures compensatoires agricoles et collectives économiques.

Une fois qu'on a la déclaration d'utilité publique, on va passer à des sondages plus massifs et à l'archéologie préventive : ce seront nos premières interventions sur le terrain. Nous irons voir les agriculteurs, les propriétaires et les exploitants pour signer des conventions d'occupation temporaire, permettant ces travaux.

Vient ensuite l'étape d'avant-projet détaillé : c'est là que l'on va stabiliser une emprise foncière de travaux, nécessaire à la réalisation de la ligne. Ce n'est qu'à partir de ce moment-là que nous viendrons vers l'ensemble des propriétaires et exploitants concernés par ces emprises, pour faire des acquisitions amiables grande masse, mais pas avant. Donc, c'est bien après la déclaration d'utilité publique.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

En termes de calendrier : pour vous donner une perspective sur la phase 2, l'objectif, c'est de pouvoir mener l'enquête publique à l'horizon 2030. Je pense que c'est important de vous donner ce point de situation, en termes de délais.

Sylvie Martin - Responsable foncier et urbanisme (SNCF Réseau)

Concernant les acquisitions massives amiables : le contact viendra quelques années après. Ensuite, la phase travaux : du génie civil, les ouvrages, avec encore une phase d'occupation temporaire pour tout ce qui est zones d'installation temporaire, de stockage, de chemins de maintenance.

Les sondages : ce sont les premières interventions. Qu'est-ce que c'est qu'un sondage ? Ce sont des investigations que l'on fait très ponctuellement sur les parcelles. On essaye, au maximum, de se mettre sur les chemins pour ne pas impacter les cultures. Ils permettent de dimensionner les remblaiements, les déblais, les fondations, selon la nature des sols. Préalablement, on aura signé un protocole d'accord départemental, qui sera décliné à partir du protocole national, que nous avons déjà signé. Des réunions d'information seront organisées : c'est ce que nous avons fait sur la phase 1, trois années de suite, avec plusieurs réunions d'information. C'est très important.

L'intervention sur les lieux se fait après un état des lieux d'entrée et un état des lieux de sortie, à l'issue desquels on calcule les indemnités vis-à-vis des préjudices, et l'on paye les indemnités.

Pour l'archéologie, c'est à peu près la même chose : le même procédé d'occupations temporaires, de protocoles, d'indemnités. Qu'est-ce que l'archéologie préventive ? Elle sert à détecter et sauvegarder le patrimoine. Il sera procédé à des investigations, telles que vous voyez sur la photo au-dessus, sur tout le tracé. Nous organiserons des réunions d'information, avec les archéologues, qui seront présents à nos côtés et vous détailleront toutes les modalités de travaux prévues.

On en vient à la définition d'emprise des travaux. Une fois que nous aurons stabilisé, je tiens à ce mot, les emprises foncières du projet, nous irons à la rencontre des propriétaires et des exploitants. Cette emprise du projet prend en compte les caractéristiques techniques du projet : le nombre de voies, la hauteur des déblais et des remblais, les équipements, les sous-stations - ce que vous voyez sur la photo -, les bases-travaux, les bases-maintenance. Et puis l'environnement : mesures acoustiques et paysagères, mesures de protection du biotope, passages de la faune, compensations écologiques. Et enfin, les aménagements connexes : bassins, chemins de maintenance, rétablissements des voiries et des réseaux.

Pour faire un focus sur les acquisitions, on a deux modalités : les acquisitions amiables ; et, puisque le projet bénéficiera d'une déclaration d'utilité publique - on ne peut pas faire de projet sans -, nous aurons aussi la possibilité de solliciter la procédure d'expropriation.

Bien sûr, notre intérêt, et l'intérêt de tous, c'est d'aller au maximum vers des accords amiables. C'est l'objectif que l'on poursuit. C'est pour cela aussi que l'on crée des partenariats avec la profession agricole, et que l'on travaille dans la fluidité des interactions, avec le territoire, à tout moment.

La voie amiable, c'est de rechercher un accord individuel : on signe une promesse de vente avec le propriétaire, une convention d'éviction s'il y a un occupant, qu'il soit commercial ou agricole. Le prix est versé le jour de l'acte d'acquisition, qu'il soit notarié ou administratif. Parallèlement, en cas de désaccord, c'est le juge qui va estimer l'indemnité. Le transfert de propriété est prononcé par l'ordonnance d'expropriation, qui fait suite à un arrêté de cessibilité du préfet.

L'objectif d'un accord amiable, cela veut dire aussi une indemnisation juste. Qui est concerné ? Les propriétaires agricoles. Ils percevront la valeur vénale de leurs terres, avec une indemnité de emploi. Les exploitants agricoles, ce sera plutôt l'éviction, donc la perte de revenus. Et cela fait partie des protocoles qui seront signés, puisqu'on a déjà un accord interdépartemental signé en 2024, qui sera déployé aussi ici, dans les Pyrénées-Orientales.

Les propriétés bâties : c'est la valeur du bien, le emploi, parfois des transferts d'habitation, donc des indemnités de déménagement.

Pour les activités commerciales : c'est la valeur du bâti pour le propriétaire, et le fonds de commerce, ou la réinstallation, pour l'occupant.

Toutes ces indemnisations sont évaluées par le pôle d'évaluation domaniale des finances publiques, qui se réfère à un marché local, à des protocoles et à la jurisprudence.

Parallèlement à nos démarches foncières, propres au maître d'ouvrage, nous avons une procédure d'aménagement foncier, régie par le Code rural, qui est conduite par le Conseil départemental, via des commissions locales d'aménagement foncier. Vous en entendrez pas mal parler, je pense, sur ce territoire, dans ce département. SNCF Réseau participe financièrement à toutes les opérations, à toutes les phases de cette procédure.

À quoi sert un aménagement foncier ? Il sert à réduire les impacts de coupure de la ligne, et la restructuration parcellaire de chaque côté de la ligne, pour recréer des entités exploitables et viables.

Et on a une dernière procédure, plus récente, qui date de 2016 : celle de la compensation économique collective agricole, qui oblige le maître d'ouvrage à maintenir ou rétablir le potentiel économique impacté par la ligne. Je vous en parlerai juste après. La gouvernance de cette procédure, c'est un COTECH : un comité technique représenté, par exemple, sur la phase 1, puisqu'on est en plein dedans, par la DDTM, par la Chambre d'agriculture et par SNCF Réseau. Ensuite, les décisions de ce COTECH sont partagées en information, lors de réunions bien plus larges, avec l'ensemble de la profession agricole et les collectivités. Enfin, on a un comité de sélection et d'engagement, qui va se charger d'instruire et de choisir les projets qui seront financés via ce fonds de compensation.

L'enveloppe de cette compensation est déterminée au moment de l'étude préalable agricole, je vous en ai parlé tout à l'heure. Au moment du dossier d'enquête publique, on mandate le plus souvent la Chambre d'agriculture pour réaliser cette étude préalable agricole : elle déterminera l'enveloppe financière, le territoire sur lequel les projets seront éligibles, et les axes thématiques proposés. Par exemple, sur la phase 1, on a l'accès au foncier, l'accès à l'eau, et la modernisation des outils de production et de valorisation, voire de commercialisation des produits.

Pardon, j'ai oublié de vous dire une chose très importante : la présentation de cette étude préalable agricole passe en Commission départementale de préservation des espaces naturels, agricoles et forestiers, qui valide l'ensemble du contenu, et qui est préalable à l'avis préfectoral, pour valider la feuille de route de toute cette procédure.

Ensuite, il y a des appels à projets, par thématique, chaque année, que l'on instruit, et une sélection des projets, qui sont financés ensuite selon plusieurs étapes. Cela serait un peu compliqué de rentrer dans le détail, mais voilà comment cela se passe globalement.

Le montant est de 14,5 millions d'euros sur la phase 1. Dans le dossier d'enquête publique de la phase 1, on a aussi fait réaliser cette évaluation, cette étude préalable agricole sur la phase 2, sur les bases du tracé actuel. On est dans une fourchette entre 30 et 35 millions d'euros sur le tracé actuel.

Animation - Hugo Martin

Nous allons maintenant passer aux enjeux sur les Pyrénées-Orientales. Je vais appeler Manoelle Chailloux, de la Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales, côté bureau d'études.

Manoelle Chaillou - Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales

Bonsoir à tous. Chambre d'agriculture, mais cette fois-ci plutôt sur un volet bureau d'études. Cela fait depuis 2012 qu'on travaille avec la SNCF sur ce projet-là, avec les autres chambres d'agriculture, l'Aude et l'Hérault, puisque ce sont des projets interdépartementaux.

Je suis au service Territoire, et on a travaillé sur le cadre de cette étude préalable. On n'est pas au stade, et vous l'avez compris aujourd'hui, de savoir où est ma parcelle et comment elle est touchée. On a travaillé sur une bande d'études, pour avoir les enjeux agricoles basés sur quatre critères, qui ont été partagés avec les collègues des autres chambres et le maître d'ouvrage.

- Le premier, vous pensez bien que c'est l'eau, et l'accès à l'eau dans ces territoires concernés par le tracé.
- Le deuxième : le potentiel agronomique, la qualité des sols et les possibilités de culture.

- Le troisième : l'occupation des sols, qui est importante, mais fluctuante, suivant si l'on arrache, si l'on replante, etc.
- Le quatrième : la présence, ou non, de zones d'appellation d'origine contrôlée. Avec l'Aude et l'Hérault, il y a Picpoul de Pinet, qui a quand même une certaine valorisation économique.

Pour ces critères, on a décidé qu'il y avait des poids plus ou moins importants. L'eau, ainsi que le potentiel agronomique des sols, ont été mis en exergue par rapport aux deux autres critères.

Nous, dans les Pyrénées-Orientales, on ne fait pas comme tout le monde : on ne part pas de Montpellier vers Perpignan, on part de Perpignan vers Montpellier, parce qu'on avait déjà fait Barcelone-Perpignan. Donc, si on part du Soler, avec le raccordement qui est plus bas, vers Perpignan : là, on est dans une bande qu'on avait à l'époque, en 2012, qui s'appelait la zone de passage préférentielle. Normalement, c'est là où devait se trouver le tracé. Et si on remonte, on traverse la première zone, qui est une zone de plaine alluvionnaire, avec des sols riches et fertiles, qui est aussi en position périurbaine. On est à côté du Soler, Baho, pas très loin de Perpignan.

Tous ces critères que je vous ai présentés ont été mélangés dans une cartographie. Plus c'est rose foncé on est dans des enjeux très forts, puis forts, modérés, faibles. Inévitablement, dès qu'on parle de plaine alluvionnaire, on a l'accès à l'eau, la plupart du temps : soit par des réseaux collectifs, soit par des forages, parce qu'on est dans la nappe Quaternaire. On se retrouve donc avec des enjeux très forts sur tout ce périmètre-là.

Ensuite, on passe sur la terrasse viticole (Baixas, Peyrestortes, etc.), où on a des enjeux aussi importants, mais un peu différents : là, on est plutôt sur du vignoble, avec du caillou, et des cultures un peu différentes. On rebascule avec la vallée de l'Agly, où, si l'on tient compte, et vous l'avez compris, on n'a pas parlé d'exploitation, on retrouve ici des îlots assez bien structurés, même très bien structurés, notamment des gros îlots arboricoles irrigués. Là, on est sur du très fort. Ensuite, il y a le basculement vers Rivesaltes, puis on remonte. On arrive sur le plateau du Crest. On n'est pas très loin du camp militaire Joffre, etc.

Et après, vous voyez qu'on passe dans du très clair : c'est la variante Corbières littorale, où on a quand même des îlots culturels au milieu de cette zone calcaire, où il y a peu de sol. Là, on a un îlot très fort de verger irrigué, qui mérite une attention forte. Et après, on a aussi des îlots viticoles au milieu du massif des Corbières.

Et il y a la version tunnel : si on prenait la version tunnel, là, on n'aurait rien, puisqu'on ne passe pas sur les sols.

Pour vous dire, au niveau des enjeux agricoles, au stade où on en est dans le travail, sans identifier à la parcelle ce qui se passe exactement : il y a des enjeux agricoles forts et très forts sur les trois quarts du tracé, dès lors qu'on va être sur des terroirs, des exploitants, ou même sur des parcelles en friche, mais qui ont l'eau et qui sont des bons sols, qui pourront être un jour repris. Et on est, sur la partie Corbières, dès qu'on va monter après Salses, vers Opoul-Perillos ou Fitou : là, il y a plus d'enjeux, puisque je vous l'ai montré, il

Il y a des îlots importants, mais là, je suis chez les Audois. Et ensuite, cette partie très forte au niveau environnemental, mais nous, on est sur l'agricole, où il y a des enjeux beaucoup moins importants.

3 TEMPS D'ÉCHANGE

Animation - Hugo Martin

On va passer maintenant au premier temps d'échange. La réunion est enregistrée. Un micro va circuler : merci de parler dans le micro, car c'est cet enregistrement qui permettra ensuite de produire le verbatim, pièce obligatoire de cette concertation.

Avant chaque prise de parole, merci d'indiquer où vous habitez, ainsi que votre nom et prénom, pour que nous puissions bien vous identifier.

Intervention du public - (France insoumise)

Bonjour, j'ai trois questions. Je vais prendre les questions de manière inverse par rapport aux deux premiers débats auxquels j'avais assisté.

Premièrement, je trouve étrange qu'on engage un projet sans connaître précisément l'enveloppe. Je considère que si la ligne n'est pas mixte avec le fret, cela devient un « grand projet inutile, imposé », qui n'a plus sa légitimité. Il faudrait donc dire dès maintenant que cette nouvelle ligne sera mixte avec le fret ferroviaire, car on n'est pas là pour payer quelque chose qui ne nous satisferait pas ensuite.

Deuxièmement, je m'interroge sur la position de Perpignan et des Pyrénées-Orientales. Je crains une « stratégie du dentiste » : on dit, comme un arracheur de dents, que cela ne fera pas mal, mais à la fin, ça fait toujours mal. Dans de grands projets, on a souvent annoncé « plein de dessertes » et, au final, on a été déçu. Je crains que la logique de métropolisation ne crée un angle mort pour des territoires comme les Pyrénées-Orientales, dans un triangle métropolitain Barcelone-Montpellier-Toulouse.

Troisièmement, sur les terres agricoles, le projet doit être davantage économe. Il faut éviter des gares « excentrées » qui consomment des terres agricoles ou viticoles. Visiblement, dans les Pyrénées-Orientales, il n'y en aurait pas : je m'en satisfais pour le moment, mais ce n'est pas assuré.

Le contournement de Salses-le-Château ne serait pas pertinent ; les hypothèses actuelles n'économisent pas toujours les terres agricoles. Merci.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Sur la mixité, nous devons re-questionner le projet dans toutes ses composantes, y compris son opportunité. J'entends votre prise de position et je la comprends. Les arguments que vous avez évoqués sur la mixité, je pense que beaucoup de personnes les partagent. Et, pour être transparent avec vous, plusieurs acteurs et collectivités ont déjà délibéré en ce sens. C'est factuel : cela figure sur les sites internet des collectivités concernées.

Concernant la desserte de Perpignan, je peux vous en parler clairement. Au regard des investissements collectifs qui ont été faits par les collectivités et par l'État sur la gare de Perpignan, l'objectif est d'avoir une gare à la hauteur du volume de trafic attendu.

Aujourd'hui, on ne peut pas vous garantir les prises de position des entreprises ferroviaires, qui vont faire leurs études de marché. Quand on fait nos études de trafic et nos études de marché, passer Perpignan me paraît délicat. Je pense qu'une desserte systématique est quand même plutôt en bonne voie. Aujourd'hui, on a 8 TàGV par jour à Perpignan. Les perspectives que nous avons dans les études de marché, c'est jusqu'à 25 trains par jour : c'est un triplement, et c'est quelque chose d'important.

Les investissements qui ont été faits par la Région, les collectivités et l'État sur le pôle d'échange de Perpignan sont à la hauteur de la vision attendue sur la desserte de Perpignan. Je pense que les entreprises ferroviaires, j'en connais quelques-unes, y compris étrangères, auront envie de desservir Perpignan.

Maintenant, ce qui est important, c'est de créer l'attractivité. Derrière, il y a aussi les enjeux de comment on organise les rabattements : le pôle d'échange a évolué à Perpignan en ce sens-là favorablement ; et comment on dessert le territoire grâce au TER. La Région travaille beaucoup sur le renforcement de l'offre TER : aujourd'hui, je pense clairement que c'est plutôt en bonne voie.

Sur les terres agricoles, pour l'instant, il n'y a pas de projet de gare nouvelle à Perpignan. Cela a fait l'objet de longues concertations par le passé, et le sujet a été re-questionné. Ça a été débattu en 2009, et réévoqué jusqu'à 2016. Aujourd'hui, il n'y a pas de projet de gare nouvelle à Perpignan comme celle qui était potentiellement historiquement envisagée, par exemple sur Rivesaltes.

On a six scénarios de gares nouvelles. Parmi eux, il y a un scénario « zéro gare nouvelle ». C'est un scénario qui nous a été demandé par les garants, je me permets de les citer. Donc, l'idée est de re-questionner les enjeux de desserte : au-delà du projet de gare nouvelle en lui-même, il y a l'impact que cela peut avoir, ainsi que les raccordements nécessaires. Sur les gares nouvelles, il y a donc plusieurs scénarios. Aujourd'hui, il y a : le scénario avec deux gares nouvelles (Narbonne-Ouest et Béziers-Est), un scénario avec une gare nouvelle à Nissan-lez-Enserune, un scénario avec une seule gare à Narbonne, un scénario avec une seule gare à Béziers, et le scénario « zéro gare ». Tout cela est mis en discussion et soumis à l'avis de la population ; les projets de gares nouvelles dépendront aussi des projets de territoire construits autour. C'est clairement cela qui créera l'attractivité de ces gares nouvelles.

Intervention du public - maire d'Opoul-Périllos

Bonsoir tout le monde. Je suis le maire d'Opoul-Périllos. Je suis, entre autres, aussi viticulteur. J'ai une question précise sur la dernière variante avec les deux passages. On voit que, sur la variante, ça empiète un peu sur le territoire de ma commune, et ce territoire a déjà été ciblé par les mesures compensatoires de la prison de Rivesaltes. Est-ce qu'on peut faire cohabiter ? Est-ce que ça va être possible de faire cohabiter ? Autrement, si on offre des mesures compensatoires pour un projet d'intérêt national, est-ce qu'il faut ensuite les faire disparaître ?

Et ensuite, on parle aussi des mesures compensatoires au niveau agricole. C'est un peu l'enjeu. Est-ce qu'il y a aussi des mesures compensatoires environnementales ? Quel volume cela va représenter ? Parce que je pense que ce seront deux questions intéressantes.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Aujourd'hui, sur le secteur d'Opoul-Périllos, on a ces enjeux. On a aussi, quand on avance un peu plus loin, des enjeux PPRT.

Les zones ont été identifiées. Et, quand on est sur ces faisceaux-là, on est très large. On va chercher les meilleurs tracés à vous proposer, en concertation, entre 2027 et 2028. On essaye donc de les identifier au fur et à mesure des rencontres qu'on a avec le territoire, avec le dialogue continu qu'on fait avec le territoire, parce que l'enjeu, ce n'est pas de venir impacter des mesures compensatoires environnementales.

Pour donner un ordre de grandeur des mesures compensatoires qu'on devrait mettre en place sur le projet tel qu'il est jusqu'à aujourd'hui, voyageurs : il y aurait 4 000 hectares de mesures compensatoires à mettre en œuvre. C'est assez important. Sur les mesures compensatoires, la démarche qui sera mise en œuvre, reprendra celle entreprise entre Montpellier et Béziers: c'est un dialogue de co-construction des mesures avec les territoires : échanger avec les communes et les collectivités, avec les PNR, avec le monde associatif. On l'a mis en place entre Montpellier et Béziers pour justement faire en sorte de trouver des mesures pertinentes et utiles pour tous les territoires.

On a des parcs naturels dans le secteur. On traverse notamment le vôtre, mais il y en a plusieurs. Derrière, l'idée, ce sera aussi d'aller chercher de la compensation environnementale directement dans les parcs, pour continuer à créer de la valeur écologique.

Manoelle Chailloux (Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales)

Par rapport aux mesures de compensation écologique, il s'avère que parfois cela va se mettre sur des zones agricoles, qui sont aussi productives.

Je voulais juste vous donner un petit point d'actualité. Il y a une loi actuellement en cours de discussion : la loi UPSA (loi d'urgence pour la Protection et la Souveraineté Agricoles).

Il y a un des points qui dit que, pour faire des compensations écologiques, on va éviter d'aller sur des espaces agricoles productifs, et aller plutôt sur des espaces en friches et incultes. Parce qu'il s'est avéré que, dans d'autres départements, on a parfois dû arracher des vergers pour mettre des compensations écologiques. Je pense qu'il y a des choses intéressantes à voir, une complémentarité à faire, et à ne pas les mettre en opposition. Parce que maintenant, on a aussi des compensations collectives agricoles. Mais cette loi est actuellement en fin de discussion à l'Assemblée nationale. C'était important que le législateur le précise.

Intervention du public - habitant de Rivesaltes

En fait, le sujet du moment, c'est les enjeux agricoles. Mais toutefois, le premier intervenant a parlé de la mixité de la ligne. Je suis propriétaire sur Rivesaltes, mais j'ai longtemps exercé comme directeur commercial et gérant d'une société à Madrid, pour un groupe français situé à Charleville-Mézières.

J'ai exploré à peu près tous les moyens pour me rendre à Charleville-Mézières : en avion, en train. J'ai fini par le train, parce que ça permet de travailler. Par contre, mon expérience, c'est que c'est vraiment une verrue. Cette portion-là entre Perpignan et Montpellier, c'est épouvantable. C'est éprouvant parce que ça modifie un temps de trajet, par exemple sur Charleville-Mézières ou sur Paris : ça pourrait être très rapide entre Montpellier et Paris. Et là, c'est un tortillard, que ce soit dans un sens ou dans l'autre. Et, au niveau des utilisateurs, j'ai constaté que les trains sont quasiment vides en montant sur Figueras, de la même manière qu'ils sont quasiment vides le soir quand on rentre sur Perpignan depuis Montpellier. Par contre, il est bondé jusqu'à Montpellier.

Donc je ne partage pas du tout le point de vue du premier intervenant, qui consiste à avoir une mixité : on reste dans l'à-peu-près. Et s'il y a un petit défaut dans notre territoire, qui est vraiment très agréable, c'est l'à-peu-près. Je pense qu'il faut aller à l'efficacité. Perpignan mérite, au niveau industriel, au niveau commercial, et bien sûr au niveau qualité de vie, de se développer. On est vraiment relégué. Dali disait que c'était le centre du monde parce qu'il arrivait dans sa maison pour profiter de ses vacances. Mais, quand on travaille, c'est quand même assez embêtant.

Je trouve que ce serait vraiment très, très bien d'avoir la vitesse maximum, c'est-à-dire ne pas partager avec des trains de marchandises qui vont forcément modifier les temps de trajet, qui vont nécessiter des choix d'horaires, etc. Donc, je pense qu'il faut avoir deux voies différentes, et essayer de faire en sorte qu'enfin, que ce soit dans un sens vers l'Espagne ou dans l'autre sens vers Paris, on ait vraiment une optimisation parfaite de cette ligne.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Une réponse sur la vitesse, pour vous rassurer. La mixité, c'est faire cohabiter les trains rapides et les trains de marchandises. Les trains rapides, c'est 300 km/h : il n'y a pas d'ambiguïté sur la vitesse. L'objectif de temps de parcours, c'est un gain de 40 minutes.

Donc, derrière la cohabitation : si demain le choix retenu est celui de la mixité, on réalise en parallèle les aménagements qui permettent le dépassement des trains de fret. C'est quelque chose qui n'existe pas sur certaines lignes. Le fait d'avoir des zones où les trains de marchandises peuvent stationner permet aux trains à grande vitesse de maintenir la vitesse à 300 km/h : c'est comme ça qu'on conçoit le projet.

Mais on ne cherche pas à opposer les deux. On cherche à rendre les deux complémentaires, parce que la vitesse est importante pour créer l'attractivité liée au développement économique que vous évoquez, à juste titre.

Intervention du public - élue d'opposition, mairie de Rivesaltes

Bonjour. Elue d'opposition à la mairie de Rivesaltes. Ma première question, ce serait de savoir si vous saviez combien d'exploitations seront impactées par le nouveau tracé.

Manoelle Chaillou (Chambre d'agriculture des Pyrénées-Orientales)

Je suis désolée, mais, comme je vous l'ai dit, on n'avait pas travaillé à ce niveau-là. En revanche, on avait fait ce type d'études en 2020-2021 : on était à peu près à 110 exploitations.

À cette époque-là, et je pense que ce seront des études qu'on refera si on est retenu... On estime que les chambres d'agriculture, pour analyser les impacts d'un tel projet sur les exploitations et sur l'agriculture, on est parmi les plus compétentes, entre guillemets, parce qu'on travaille avec la profession agricole, au sens large du terme.

Oui, à cette époque-là, on avait identifié plus d'une centaine d'exploitants. Ils ont tous été enquêtés pour deux choses : d'abord, voir comment cela se passait par rapport à leurs fonciers dans leur ensemble, et particulièrement sous l'emprise ; ensuite, quels étaient leurs ressentis et leurs besoins, pas pour les indemnités, pour réparer, pour qu'ils puissent continuer à travailler. C'était individuel. Après, il y a un travail collectif qui se crée. Je me souviens que, parfois, on disait : « Tiens, ce chemin d'exploitation, ils vont le rétablir. » Et puis, on se rendait compte qu'il n'y avait personne qui passait par là : donc là, c'est par rapport aux exploitations.

Après, il y a ces compensations collectives, qui vont permettre de compenser la perte économique sur le territoire dans son ensemble. Mais il y a des compensations individuelles. Et, comme le disait Sylvie Martin, cela va se faire dans un cadre de protocole pour que tout le monde soit à la même enseigne : parce que, des fois, vous avez un avocat, il vous défendra mieux que si vous n'avez personne.

Pour la première ligne, il y a longtemps, entre Barcelone, la frontière espagnole et Perpignan, tous les agriculteurs... Enfin, nous, il faut vraiment qu'il y ait l'utilité publique, etc. On ne va pas revenir sur le principe du tracé. Quand on doit remédier aux dommages subis par les exploitations, avec ce système collectif et de prise en compte de chacun mis dans un protocole, on ne paye pas que la terre et le capital végétal : on rembourse les pertes de culture, les allongements de parcours, etc. Tout mis au bout : les indemnités

accessoires. De manière globale, tout le monde a été satisfait de ce qu'il a touché, et ça leur permet aussi de réinvestir sur les parcelles qu'ils ont perdues, sur le foncier qu'ils ont perdu. Et, avec un aménagement foncier tel qu'il a été proposé en AFAFE (*L'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental*), ça permettra aussi de permettre de remédier et de restructurer le foncier. Parce que, pour y avoir travaillé, on n'est pas très réputés pour avoir des beaux îlots d'exploitation. Ce qui est dommage, c'est qu'il y a des agriculteurs qui ont travaillé là-dessus et qu'il y a le TàGV qui leur passe au milieu et qui leur coupe en deux.

Sur les 110, je vous dis de mémoire, on avait une vingtaine qui avait des impacts forts à très forts sur leur exploitation, mais pas forcément un déséquilibre complet.

Intervention du public - élue d'opposition, mairie de Rivesaltes

Et ma deuxième question : on a une gare qui va être impactée, qu'on le veuille ou non, par ce nouveau tracé, cette nouvelle ligne. Et on a une passerelle qui n'est pas accessible PMR pour le moment : c'est quand même un gros désavantage. On a un territoire qui est très peu maillé. Par exemple, un pôle multimodal serait intéressant. Est-ce que ça peut rentrer dans l'idée du projet de la nouvelle ligne ?

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

À date et en l'état, ce n'est pas prévu en tant que tel. Je ne vais pas vous faire de fausses promesses. Par contre, l'expression du besoin, en tout cas, est à remonter.

Sur les gares existantes, c'est plutôt SNCF Gares & Connexions qui travaille avec la Région et les acteurs territoriaux pour travailler sur les aménagements de pôles d'échange. Je me permettrais aussi de relayer cela aux collègues de SNCF Gares & Connexions. Toujours est-il que ce n'est pas parce que demain on ferait un raccordement au droit de Rivesaltes pour accéder à une nouvelle ligne que cela rendrait incompatible le fait de continuer à desservir la gare de Rivesaltes. Sur ce point-là, je veux absolument vous rassurer.

Intervention du public - Exploitant à Rivesaltes

Bonsoir, je suis exploitant à Rivesaltes, triplement impacté malheureusement. Ma question porte sur l'eau. Parce qu'en fait, on a des problèmes de sécheresse et d'eau sur le département. Et justement, je sais que la Région, avec Mme Delga, soutient le projet TàGV, mais également le projet Aqua Domitia 2 qui devrait amener, logiquement, de l'eau sur les Pyrénées-Orientales à terme.

Est-ce qu'il a été étudié la possibilité de profiter de ces travaux pour tirer une canalisation pour amener l'eau jusque dans les Pyrénées-Orientales, dans le cadre des compensations agricoles ? Je vous remercie.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Alors là, on est sur un sujet de coordination de projet auquel on croit. On travaille avec la Région, avec l'équipe d'Aqua Domitia, avec la société de projet de la Société Ligne Nouvelle. On essaye de voir comment on peut coordonner les projets. Parce que, si nous faisons le projet, je mets toujours le si, parce qu'aujourd'hui, on requestionne le projet, il y a des possibilités de mise en cohérence, de coordination. Demain, on vient avec des agents de chantier, il y a moyen de coordonner les choses. Derrière il y a un sujet d'alignement des procédures administratives, d'alignement des calendriers, d'alignement des financements, des autorisations associées. Mais toujours est-il qu'il y a un enjeu fort sur la ressource en eau : on en est tous conscients. Et, aujourd'hui, à plusieurs reprises, on a été sollicités par les agriculteurs en direct, par les acteurs du territoire, par les élus. Donc, effectivement, on a cette idée en tête. En tout cas, on va essayer de le co-construire.

Et c'est aussi pour cela que, quand on vient à votre rencontre, on cherche à entendre et comprendre certains projets du territoire. Parce que, derrière, on peut trouver des synergies avec les projets du territoire. Et là, en l'occurrence, on pourrait trouver une synergie. On ne l'exclut pas du tout à ce stade-là.

Intervention du public - FDSEA

Bonsoir. J'habite à Rivesaltes. Je représente aussi la FDSEA, depuis quelques années, dans le suivi du tracé TàGV. Je rebondis un peu sur l'accès à l'eau, mais sur un angle différent, parce que mon inquiétude, c'est la durée.

Le projet du TGV est en mise en œuvre potentielle en 2040. C'est un peu loin, à mon avis. Par contre, on a un projet, aujourd'hui, plutôt avancé, qui s'appelle le maillage de l'Agly, notamment, et qui est en recherche de financement pour deux postes : c'est la création et, potentiellement, l'accompagnement du coût de l'eau résiduel.

Est-ce que ces compensations agricoles ne pourraient pas permettre un accompagnement de projets d'extension de réseaux et de sécurisation d'accès à l'eau ? C'est un point essentiel, à mon avis, pour la partie agricole.

Autre point : en étant habitant de Rivesaltes, exploitant, on a un tracé qui est assez large, sur Rivesaltes en particulier, avec des raccordements. L'histoire de la mixité m'intéresse particulièrement, parce qu'en ayant suivi les réunions, le fret, si la ligne est mixte, le raccordement pourrait potentiellement disparaître. Cela veut dire qu'au niveau de l'impact agricole, on est sur quelque chose de beaucoup moins lourd.

Juste pour rappel : un kilomètre de ligne, c'est 10 hectares de surface consommés. Je crois que, juste sur la commune de Rivesaltes, on a à peu près 15 kilomètres de ligne : donc 150 hectares, sans compter les délaissés, sans compter le problème des reconnections et d'un certain nombre de territoires qui seront plus compliqués à atteindre.

C'est vrai que le public agricole se restreint, mais, quand même : si on veut garder un territoire un peu attrayant, il faut penser à cet accès et à la ressource potentielle.

La question première, c'est l'accès à l'eau. Aujourd'hui, on a des projets. Ces projets sont compliqués, mais peut-être que les compensations, qui peuvent être utilisables et mobilisables plus rapidement, peuvent accompagner ce genre de projet.

Juste un point de détail : à titre personnel, j'ai construit un bâtiment qui fait partie, on va dire, de la reconnexion de la partie passagers, donc au sud du plan présenté. Je suis à la limite de l'emprise, mais je souhaitais agrandir ce bâtiment. J'ai dû trouver une autre solution : acheter une parcelle en zone artisanale et construire autre chose. Cela fait maintenant à peu près 6 ou 7 ans que j'ai dû prendre cette option. Le tracé du TàGV n'a toujours pas avancé. Il faut penser aussi qu'un tel projet congèle le territoire, et que ce pas de temps où, entre guillemets, on impose une patience et une adaptation au territoire, je ne sais pas comment cela sera pris en compte. Mais c'est, dans des périodes déjà difficiles, un complément de complexification et de difficultés.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

C'est très clair, merci. Je vais répondre d'abord sur la mixité : vous avez tout à fait raison. Si la ligne est mixte, le raccordement ici, le raccordement I, n'aura pas de nécessité. Ce que ça veut dire, c'est que les trains de marchandises poursuivraient sur la traversée des Corbières : derrière, on n'aurait pas à réaliser ce raccordement.

Sur le pas de temps, je vous rejoins : on est sur un pas de temps horriblement long. Et je ne vous cache pas que le maître d'ouvrage que je suis aimerait, des fois, que ça aille plus vite.

Sur la mise en cohérence avec les projets du territoire, on regardera tout à l'heure, comment on peut rentrer dans le détail de vos projets respectifs, pour ne pas que ces grandes bandes gèlent tout et bloquent des projets dont le besoin est potentiellement immédiat pour vous, dans le développement économique immédiat. On cherche donc, autant que faire se peut, à avoir ce dialogue de vérité avec vous.

La difficulté, bien sûr, c'est celle du planning. D'abord, on attend d'ici la fin de l'année une décision ministérielle, pour nous dire quel projet on retient. Est-ce qu'il est mixte ou pas mixte ? Cela permettra de resserrer l'entonnoir. Ensuite, cela nous permettra de faire des variantes de tracés. Et, en discutant avec vous, le dialogue nous permet d'identifier les enjeux forts, les points sensibles, pour essayer au maximum de les éviter, de les réduire, et, à défaut, de les compenser.

Par contre, sur l'anticipation des mesures collectives, je te laisse Sylvie le soin de répondre.

Sylvie Martin - Responsable foncier et urbanisme (SNCF Réseau)

Votre projet de maillage hydraulique rentre complètement dans les projets légitimes sur la phase 1, et qui seraient légitimes sur la phase 2. Là où le bât blesse, c'est en termes de planning, puisque vous l'avez compris, nous aurons une Déclaration d'Utilité Publique à l'horizon 2030-2032. Il faut voir quel est le planning de ce projet. J'ai cru comprendre qu'un des porteurs de projet, c'était la Chambre d'agriculture. C'est ce qu'on disait tout à l'heure à d'autres exploitants qui nous parlaient de ce projet-là.

Par expérience, on a lancé un appel à projets sur la phase 1, un premier appel à projets sur l'eau. On a eu trois candidatures : trois projets, dont seulement deux étaient éligibles. Ce sont des procédures qui prennent du temps en amont. Il faut y réfléchir dès maintenant avec les porteurs de projet pour voir comment monter le dossier : quel est le planning, est-ce que c'est cohérent avec le nôtre, avec la Déclaration d'Utilité Publique, et comment on peut monter des dossiers financiers pour que la candidature soit la plus précise possible, et que, dès qu'on a l'appel à projets, vous ayez un projet mature.

Intervention du public - Maire de Peyrestortes

Bonsoir, messieurs-dames. Merci à la municipalité de Rivesaltes de nous accueillir. Il n'y a pas M. Lubrano : c'est dommage, parce que je le taquine tout le temps, et je crois qu'il n'est pas venu pour ne pas me voir. Simplement pour vous dire qu'on avait, avec mes collègues du Soler, de Baho, de Villeneuve-la-Rivière, demandé que, dans ce qu'on va rédiger à la Métropole, il y ait, dans notre motion, la possibilité d'avoir une étude indépendante sur le trajet que vous nous proposez.

Moi, évidemment, je ne peux qu'être pour la ligne à grande vitesse, mais le contournement pose d'énormes problèmes pour mon village. Parce que, d'un côté, on voit les avions qui tournent sur nos lotissements ; et, de l'autre, on va voir le TàGV. Ce qui n'a pas été dit, c'est que le TàGV, quand il passera chez nous, il sera à 8 mètres de hauteur, à peu près, puisqu'il ne faut pas qu'il y ait de déclinaison. Il sera à 8 mètres de hauteur, avec un ballast de 150 mètres environ, au moins.

Donc, on peut dire que la plaine du Roussillon, qu'on vient de mettre à l'irrigation, qui est l'une des meilleures terres du département, et je crois que la Chambre d'agriculture ne va pas me contredire là-dessus, va disparaître. La cave de Rivesaltes, la cave de Baixas : ce sont des caves qui, bien sûr, ne sont peut-être pas très florissantes aujourd'hui, mais c'est un patrimoine de notre économie viticole. Et le voir disparaître à cause de tout ça me chagrine beaucoup. Et, quand la Chambre d'agriculture parle de compensation : madame, aujourd'hui, sur mon territoire, il y a 35 hectares de compensation pour la prison de Rivesaltes. Après, je n'en ai plus. Ces 35 hectares, ce sont des cailloux en haut. Je ne sais pas comment vous allez compenser des terres de plaine par des cailloux sur des collines. Mais, ça, c'est encore un autre débat.

Vous savez, pour la petite histoire : quand on a agrandi le terrain d'aviation - Perpignan, Rivesaltes, Peyrestortes -, on nous a dit qu'il fallait faire des réserves d'hectares pour faire des cônes de bruit, parce qu'il y allait y avoir, je ne sais plus, 40 avions par semaine... Il y en a 4 par jour. On a investi des millions, on a bloqué des terres pour tout ça.

Nous, notre demande, en tant qu'élus, c'est de revoir un peu ce tracé, de voir comment il peut le moins impacter notre économie et nos paysages aussi. Il ne faut pas l'oublier : on y vit, on n'est pas que de passage. Nous, on n'est pas à grande vitesse : on est là tous les jours, ancrés sur notre terre.

L'autre souci, c'est qu'on est en train de créer un corridor européen avec l'Espagne et l'Italie. Il y a de grosses entreprises de transport en Espagne et en Italie. Je ne sais pas comment, tout d'un coup, ce pan de l'économie espagnole et italienne va disparaître au profit du fret, même si je suis conscient que c'est l'avenir.

Intervention du public - Confédération paysanne, Baho

Bonjour. J'ai une double casquette : je suis arboriculteur à Baho, et je représente la Confédération paysanne. Je suis impacté directement : ça me coupe mon exploitation en deux. C'est un impact énorme. Et, effectivement, ça bloque des choses, comme le disait Brice tout à l'heure : des terrains sont bloqués.

C'est un impact énorme aussi en termes environnementaux sur les écoulements d'eau, puisque ça va beaucoup changer avec ces histoires de remblais, d'excavation. Donc, ça va modifier les écoulements d'eau : l'eau va s'accumuler quelque part où elle n'était pas à l'origine, etc.

Nous, à la Confédération paysanne, on est contre l'utilisation des fonciers agricoles : tous les jours, de la surface agricole nutritive qui peut produire de la nourriture disparaît. Il y a la LGV Lyon-Turin, la LGV Toulouse-Bordeaux, l'A69 : il y en a partout. Les zones commerciales, les autoroutes qui se dédoublent. Ici, dans le département, on a trouvé les moyens de faire une troisième voie à l'autoroute : il y a une 2x2 voies qui s'est construite à côté. On pourrait très bien y faire passer des trains, et ne pas faire le contournement de Perpignan, qui utilise énormément de terres agricoles et de terres fertiles, où on produit des fruits, des légumes, de la vigne, bien sûr. Il y a vraiment quelque chose à faire là-dessus.

Intervention du public - Rivesaltes

Bonjour à tout le monde. Je suis cheminot retraité. Je suis membre du Parti communiste à Rivesaltes. Je voudrais simplement poser une question sur le tracé. Je suis bien heureux, en tant que cheminot, que ce soit une LGV, et que ce soit en même temps un tracé mixte. Quand on voit tous les camions qu'il y a sur nos autoroutes : il y a 18 000 camions par jour qui traversent la frontière. Je crois que ça suffit comme ça. Donc, il vaut mieux que le fret passe par le rail. Il y a quelque chose qui manque sur cette carte : l'Espace Méditerranée, à Rivesaltes. Vous savez que nous avons des propositions pour le développement. Avant, la ligne existante était raccordée à l'Espace Méditerranée. La SNCF l'a retirée. Les gens, maintenant, là-bas, prennent des camions au lieu de prendre le train.

Il serait peut-être judicieux, avec la construction de cette ligne, de faire un raccordement sur l'Espace Méditerranée, et de demander à l'autoroute ferroviaire du Boulou de s'installer à Rivesaltes. Cela permettrait aussi d'ouvrir cette ligne aux voyageurs.

Et vous disiez tout à l'heure de remailler un peu tout ce coin-là. Nous avons une ligne, Rivesaltes jusqu'à Axat, qui pourrait, si on développait ça, permettre du fret et des voyageurs, et pas qu'un train touristique.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Il y a un enjeu de regarder, en termes de projet de territoire, avec tous les acteurs, parce que le projet ferroviaire, tel qu'aujourd'hui on l'imagine, ne peut pas répondre à tout. Mais il y a un enjeu de mise en cohérence avec le projet de territoire. Et, aujourd'hui, par exemple, les trains « Pays Cathare et Fenouillèdes », TPCF, pour le nommer, on cherche à ne pas l'impacter. Tout comme, aujourd'hui, on ne l'impacte pas par exemple.

Intervention du public - agriculteur et notaire

Bonjour à tous. D'abord, merci d'avoir organisé cette concertation. J'interviens en qualité de particulier, avec une double casquette, néanmoins : agriculteur et notaire.

Ce n'est pas une question, mais un témoignage. J'ai participé, avec un de mes confrères, aux emprises de la ligne Perpignan-Le Perthus. Ça s'est passé sans aller véritablement aux expropriations. Le concessionnaire était TP Ferro, une entreprise entre la SNCF et Renfe. Nous avons âprement discuté, et j'ai participé, aux côtés de nombreux agriculteurs, à une défense très active vis-à-vis de TP Ferro, en ma qualité de professionnel, mais aussi en qualité d'agriculteur.

J'étais concerné sur la commune de Canohès, et je le suis aussi, très certainement, sur la commune de Rivesaltes. Soyez rassurés : il y avait à peu près 40 points de négociation, d'indemnisation, qui allaient de la haie de haute taille, de la vigne en grenache, de la vigne en muscat, du puits, du chemin, etc.

Et, comme je pense qu'inexorablement la ligne passera, il me semble que la concertation, même dure, est mieux que la rébellion.

Animation - Hugo Martin

Merci, monsieur.

Je crois qu'on a épuisé toutes les questions : on en a pris un peu plus d'une dizaine. On va pouvoir passer maintenant aux ateliers. Quelques précisions : l'objectif, c'est de travailler sur les entités géographiques définies par SNCF Réseau. Il y en a deux, pour les Pyrénées-Orientales : la Plaine du Roussillon, que vous connaissez bien, et le Massif des Corbières.

Le Massif des Corbières, ce seront les deux tables derrière vous. La Plaine du Roussillon, ce sera dans la salle juste à côté. L'objectif, c'est que vous puissiez échanger directement avec les experts qui ont parlé, et d'autres qui sont derrière vous ce soir.

Je précise qu'il y a une autre réunion sur les enjeux agricoles. Comme ce sont des réunions sectorisées, ce sera le 2 juin, à Bages. Et là, on travaillera sur les enjeux de l'Aude et de l'Hérault, donc sur les trois autres entités géographiques qu'on ne va pas traiter ce soir. On aura les Chambres d'agriculture de l'Aude et de l'Hérault parmi nous le 2 juin à Bages pour présenter ces éléments.

Je vous laisse vous répartir par table le plus équitablement possible, et puis on lance les ateliers. Merci à vous.

Sébastien Mis - Directeur adjoint de la mission LNMP (SNCF Réseau)

Je me permets un petit complément. Toute l'équipe, telle qu'elle est ici aujourd'hui, va être autour des tables. On va essayer de tenir l'objectif de prendre un maximum de questions, de sujets, de cas particuliers.

L'objectif aussi, c'est la prise de contact, pour regarder avec vous comment, derrière, on arrive à apporter les éléments de réponse les plus précis. On a essayé de le faire avant la réunion avec certains acteurs, et on pourra le poursuivre après également. Donc, la concertation est continue, et ça ne s'arrêtera pas ce soir.

À la différence des autres réunions thématiques organisées dans le cadre de la concertation préalable, les échanges lors des ateliers de cette rencontre n'ont pas donné lieu à une restitution collective ni à une séquence de clôture en plénière.

Une quarantaine de personnes a jugé utile de participer à ces échanges.

Cette organisation particulière s'explique par la nature des échanges après la plénière, qui se sont principalement déroulés sous la forme de **discussions sur des enjeux individuels, entre les participants, l'équipe projet et les experts mobilisés.**

Ces échanges ont majoritairement porté sur des situations, préoccupations et questionnements propres à chaque participant, rendant moins pertinente une synthèse collective des contributions en fin de séance. L'objectif de la réunion était avant tout de permettre un dialogue direct et personnalisé sur les enjeux agricoles du projet afin d'apporter des réponses adaptées aux situations spécifiques soulevées.