

# COMMISSION CONSULTATIVE - PHASE 1

JEUDI 14 NOVEMBRE 2024 - PREFECTURE DE L'HERAULT - 10H30 / 12H30

## COMPTE RENDU DES ECHANGES

### INTERVENANTS PRESENTS

- **Frédéric Poisot**, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault
- **Jacques Lucbereilh**, sous-préfet de Béziers (en visio)
- **Marc Demulsant**, directeur de projet lignes à grande vitesse, préfecture de région Occitanie
- **Pascal Pinet**, Directeur général de la société de financement LNMP
- **Catherine Trevet**, Directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau
- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau
- **Elena Binet**, Responsable environnement et procédures, SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation, SNCF Réseau

### ELUS ET REPRESENTANTS PRESENTS

- ALMARCHA Jean, Département de l'Hérault, Conseiller Départemental
- ALLINGRI Claude, Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, Vice-Président aux transports
- BRESSON Didier, Mairie de Cers, Maire
- BOURGI Hussein, Sénat, Sénateur de l'Hérault
- BUJALDON Simone, Mairie de Bessan, Conseillère municipale chargée de l'aménagement du territoire
- DALBIGOT Jean-Christophe, Mairie de Mèze, Adjoint à l'urbanisme
- DUVIC Nicolas, Montpellier Méditerranée Métropole, Responsable adjoint service conduite des stratégies de mobilité
- COSTE Claude, Département de l'Hérault, Chargé de mission aménagement du territoire
- FRÊCHE Julie, Communauté d'agglomération de Montpellier Méditerranée Métropole, Vice-Présidente déléguée au transport et aux mobilités actives
- FREDERIKSEN Alex, Assemblée Nationale, Assistant parlementaire de Manon Bouquin, députée de l'Hérault

- FRIOL Caroline, Montpellier Méditerranée Métropole, Directrice adjointe urbanisme et habitat
- HERB Stéphane, Assemblée Nationale, Attaché parlementaire de Jean-Louis Roumégas, député de l'Hérault
- LEONARDELLI Julien, Parlement Européen, Député européen et membre de la commission Transports et Tourisme
- LOPEZ-LIGUORI Aurélien, Assemblée Nationale, Député de la 7ème circonscription de l'Hérault
- LAUX Jean-Louis, Mairie de Pomérols, Conseiller municipal
- MARTINIER Jacques, Mairie de Fabrègues, Maire
- MUSENGER Pascal, Maire de Loupian, Adjoint au maire
- ORTI Stéphane, Mairie de Villeneuve-les-Béziers, Adjoint au maire
- RAMONDOU Michel, Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, Chargé du pilotage des grands projets
- RESPAUD Jean-Louis, Département de l'Hérault, Conseiller départemental
- RICARD Vincent, Mairie de Bessan, Directeur général des services
- RIO François, Mairie de Saint-Jean-de-Védas, Maire
- SANCHEZ Florence, Mairie de Poussan, Maire
- SOLANS Fabrice, Mairie de Villeneuve-lès-Béziers, Maire
- STROOBANTS Olivier, Assemblée nationale, Supplément de Julien Gabarron, député 6e circonscription de l'Hérault

## 1. MOTS D'INTRODUCTION

### **Frédéric Poisot, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault**

excuse le préfet de l'Hérault appelé au ministère de l'intérieur. Il salue les élus présents et rappelle l'ordre du jour de la réunion.

### **Catherine Trevet, Directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau**

remercie les participants d'être présents à cette commission consultative, qui est une réunion essentielle pour partager l'actualité du projet LNMP, échanger sur les sujets majeurs, collecter et comprendre les attentes des élus du territoire et intégrer les échanges dans la gestion du projet. Catherine Trevet rappelle que LNMP est un projet essentiel pour le territoire, avec un doublet de ligne qui permettra de faire le lien de la grande vitesse entre la France et l'Espagne, mais aussi d'augmenter la capacité du réseau ferroviaire pour pouvoir développer les transports du quotidien, et aussi de marchandises. Le projet répond également à des enjeux environnementaux forts, pour réduire les émissions de gare à effet de serre.

Elle rappelle que la phase 1 est entrée en phase opérationnelle depuis que le projet a été déclaré d'utilité publique en 2023 : le tracé est acté et les équipes SNCF Réseau sont mobilisées avec un

objectif de mise en service en 2034. En parallèle, le projet se poursuit sur la phase 2, avec une reprise des études et une ouverture du dialogue territorial sur les fonctionnalités.

**Marc Demulsant, directeur de projet lignes à grande vitesse, préfecture de région Occitanie**

Se présente auprès des participants et appuie l'importance de ces commissions pour nourrir la suite des travaux.

## 2. POINT D'ETAPE SUR LE PROJET

**Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP, SNCF Réseau**, présente un diaporama faisant le point sur le projet :

- Le projet en bref
- La démarche d'intégration des enjeux patrimoniaux et paysagers à la conception de la ligne
- Focus sur la concertation sur le viaduc de Poussan
- Les interventions préparatoires de la phase 1
- Les mesures compensatoires environnementales
- Les conventions de partenariat et protocoles indemnitaires agricoles

[Cf. document de présentation.](#)

## 3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS

**Frédéric Poisot, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault**

remercie Stéphane Lubrano pour la présentation claire et souligne l'importance de ces réunions de concertation pour échanger sur le projet.

**Claude Allingri, Vice-Président aux transports de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée**

salue également le travail qui est fait et l'ouverture à la concertation qui est effectivement une attente forte du territoire. Il précise que l'agglomération de Béziers n'est pas spécialement impactée par le tracé de la phase 1 du projet.

**Frédéric Poisot, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault**

note que l'agglomération ne souhaite pas s'exprimer sur la phase 2 et le sujet de la gare nouvelle de Béziers. Il précise que la préfecture de l'Hérault se positionne en faveur d'une gare nouvelle à Villeneuve-les-Béziers.

**Florence Sanchez, maire de Poussan**

souhaite revenir sur un passage du diaporama qui indiquait, à la suite de la récente réunion publique organisée à Poussan, que l'opposition était portée par certaines associations, militant contre le tracé ou le projet. Elle souhaite préciser que tous les élus de la ville de Poussan, ainsi que de nombreux élus des communes de l'agglomération, sont contre le projet actuel. S'ils reconnaissent la nécessité d'un projet, ils jugent que le projet actuel ne convient pas au territoire de Sète Agglopolo Méditerranée qui n'aura que des désagréments. Elle cite le viaduc, mais aussi la diminution des TGV en gare de Sète, et à terme la disparition de cette ligne avec le recul du trait de côte d'ici 30 ans. A terme, les différentes communes de l'agglomération ne seraient alors plus desservies avec le projet actuel.

A propos de la réunion publique, et de la concertation sur le viaduc, elle précise qu'elle n'approuve pas les propos tenus et repris dans la presse qualifiant "d'ateliers de coloriage" la démarche de concertation sur le viaduc organisée par SNCF Réseau. Ayant elle-même proposé d'y associer le Conseil de développement de Sète Agglo, dont elle est la vice-présidente, elle regrette qu'ils n'aient pas souhaité y participer. Elle confirme que la réunion publique était assez mouvementée mais qu'elle s'est bien passée, que certains habitants sont très mécontents par rapport au projet et qu'elle ne sait pas ce qu'il se passera sur le projet s'il continue d'avancer.

Sur le sujet du viaduc, elle rappelle qu'elle était contre le fait d'intégrer le concours d'architecte dans le cadre du marché de conception-réalisation. Selon elle, la contrainte financière induite par le marché, en plus des contraintes techniques déjà très importantes, biaisera forcément le concours.

Elle souhaite également revenir sur le sujet de la politique d'achat du foncier, avec la problématique au niveau du quartier d'Issanka où des terrains avec des constructions illégales ont précédemment été acquis au prix du foncier bâti. Elle juge scandaleux que l'argent public soit dépensé de la sorte. Elle indique que les terrains devront maintenant être acquis au prix du terrain agricole suite à une jurisprudence et s'interroge sur la gestion des inégalités créées par cette situation. Elle souhaite également attirer l'attention sur les acquisitions faites par la SNCF sans démolition du bâti, entraînant des squats comme à Issanka, menant à des risques et une dégradation de la qualité de vie pour les riverains.

### **Frédéric Poisot, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault**

souhaite réagir sur le sujet de la réunion publique de Poussan, pour préciser qu'il est normal sur ce type de grand projet que des opinions diffèrent et qu'elles puissent être exprimées, mais que cela doit se faire dans le cadre des instances démocratiques.

Sur le sujet de la "cabanisation" (constructions édifiées illégalement), il précise que la politique d'acquisition des propriétés bâties, édifiées dans l'illégalité au regard du Code de l'urbanisme, fait l'objet d'une attention particulière des services de la préfecture et de la direction départementale des finances publiques, avec une prise en considération de l'absence d'autorisation d'urbanisme dans les estimations foncières.

Il indique qu'il est également bien conscient des revendications des élus du bassin de Thau sur le projet.

### **Aurélien Lopez-Liguori, Député de la 7e circonscription de l'Hérault**

Représente 7 villes traversées par la LGV. Il indique que la LNMP est nécessaire pour le territoire. Il souhaite compléter sur le sujet de la desserte. Avec des centaines de milliers de touristes, notamment l'été, il demande que le territoire du bassin de Thau continue d'être desservi par les trains à grande vitesse et que la SNCF s'engage sur ce sujet.

Il fait également état d'une grande crainte des agriculteurs sur le prix du foncier agricole, en lien avec les acquisitions nécessaires à la mise en œuvre des mesures de compensation environnementales du projet, en plus des arrachages de plus en plus fréquents.

Un effet de "couloir de gel" entre l'A9 et la ligne nouvelle est également redouté, avec des effets sur les vignes de l'AOP Picpoul de Pinet. Il s'interroge sur les mesures compensatoires prévues si ce phénomène est effectivement constaté.

Et enfin, il fait part des inquiétudes liées aux impacts du projet, et notamment du viaduc, sur la source d'Issanka, seule source d'eau potable pour la ville de Sète.

### **Frédéric Poisot, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault**

Sur les prix du foncier agricole et l'arrachage des terres, il précise que l'on fait face à une situation nouvelle liée aux effets du changement climatique, que la Préfecture et SNCF Réseau en sont bien conscients, et que des discussions auront lieu dans les instances dédiées, avec la chambre d'agriculture et l'ensemble des acteurs concernés.

### **Hussein Bourgi, sénateur de l'Hérault**

Indique suivre avec intérêt le projet. Il souhaite revenir sur les oppositions et débats suscités. S'il juge normal qu'il puisse y avoir parmi les élus et au sein de la société civile une diversité d'opinion, il indique avoir été particulièrement contrarié des propos tenus dans la presse par différentes personnalités locales proches des institutions publiques, critiquant la démarche participative sur le viaduc en la qualifiant d'"ateliers de coloriage". Cette caricature n'est selon lui pas acceptable s'agissant d'un projet aussi important pour tout le territoire. Ces propos, selon lui, délégitiment le travail de tous ceux qui sont engagés pour le territoire et nuisent à la confiance entre les citoyens, les élus et les services de l'état. Il invite toutes et tous, malgré les divergences, à travailler ensemble, au service de l'intérêt général.

### **Catherine Trevet, Directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau**

souhaite réagir sur les enjeux de résilience de la ligne actuelle face aux impacts du changement climatique et lever une ambiguïté : elle précise que le projet de ligne nouvelle n'est pas là pour remplacer la ligne actuelle. SNCF Réseau travaille en parallèle sur les risques pour la ligne classique et sur les mesures à envisager pour pouvoir continuer à exploiter cette ligne sur le long terme. L'intérêt de la ligne nouvelle, du fait de sa mixité, est de désaturer la ligne actuelle, à la fois pour ouvrir des opportunités pour les SERM et pour les trains de marchandises, et aussi pour offrir de la souplesse en cas d'aléas de production sur la ligne classique, pour assurer une continuité d'exploitation.

### **Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP, SNCF Réseau**

Sur le prix du foncier agricole, il précise que toutes les opportunités d'acquisitions passent par la SAFER dont le rôle est de maintenir les prix pour garantir de bonnes conditions d'installation aux agriculteurs. SNCF Réseau travaille en étroite collaboration avec eux pour faire en sorte que les besoins du projet pour les mesures compensatoires ne concourent pas à une envolée des prix du foncier.

Sur le sujet des "couloirs de gel", ou modification du climat, ce sont effectivement des sujets qui sont connus, avec des précédentes études réalisées en France sur d'autres projets. Pour le Picpoul de Pinet, il faudra attendre fin 2027 dans un premier temps, pour avoir des estimations des effets potentiels, à la suite des études détaillées (modélisations en fonction des hauteurs des remblais et déblais). S'il y a des conséquences prévisibles, alors le maître d'ouvrage essaiera d'adapter le projet pour y remédier. Puis, une fois la ligne en service, les effets réels sur les exploitations seront étudiés, pour voir les mesures ou les indemnités à mettre en place.

Concernant le sujet d'Issanka, le projet traverse effectivement un périmètre de protection rapproché du captage, qui est un champ captant calcaire. La DUP d'Issanka interdit toute construction sur les calcaires affleurants. Aujourd'hui, tel que le projet est construit, les études montrent que le viaduc n'a pas d'impact sur le « toit » calcaire qui est à plus de 20 m de profondeur. Les fondations des piles du viaduc sont prévues à 12,5 m. L'hydrogéologue agréé a demandé que des études complémentaires soient réalisées pour vérifier ces données sur toute la longueur du viaduc. La ligne passe sur des calcaires affleurants au nord-est du périmètre rapproché, en remblais. Des études (traçages) seront également réalisées pour voir si l'eau qui tombe sur ce calcaire affleurant alimente le champ captant.

SNCF Réseau travaille avec Sète Agglopôle Méditerranée, le Syndicat Mixte du Bassin de Thau, l'ARS et un cabinet spécialisé en hydrogéologie, pour mettre en place ces diagnostics complémentaires. Une modification temporaire de la Déclaration d'Utilité Publique d'Issanka est nécessaire pour permettre la réalisation des études. Le dossier est prêt, il doit être voté et délibéré par l'agglomération qui est propriétaire de la DUP.

En fonction des résultats, SNCF Réseau modifiera les techniques constructives pour rendre le projet compatible avec le champ captant. Cette démonstration de l'absence d'impact sur la source sera un point crucial du dossier de demande d'autorisation environnementale (autorisation nécessaire à la réalisation des travaux).

### **Julien Léonardelli, Parlement Européen, Député européen et membre de la commission Transports et Tourisme**

Rappelle les enjeux fort du projet à l'échelle européenne, pour la finalisation du corridor méditerranéen, afin d'offrir une connexion entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Il indique que la commission européenne est très attentive à ce projet qui rentre pleinement dans le RTE-T et se dit très intéressé d'entendre l'ensemble des élus locaux sur le sujet.

### **Simone Bujaldon, conseillère municipale de Bessan, chargée de l'aménagement du territoire**

exprime les différents sujets de préoccupations pour sa commune. Premièrement, celui de la base travaux qui doit être implantée à Bessan et de l'acheminement des matériaux via la ligne Vias-Lodève qui doit être remise en état. La mairie s'interroge sur le fonctionnement de cette base travaux, dont une partie est située dans le périmètre de protection rapproché d'un champ captant, et sur le devenir de la ligne et de la base travaux après la réalisation des travaux. En effet, la commune porte un projet de voie verte en lieu et place de cette ancienne voie ferrée.

Et deuxièmement, elle alerte SNCF Réseau sur les impacts environnementaux et paysagers de la ligne sur les Monts Ramus.

Elle indique qu'une réunion d'information des élus est demandée sur le territoire de Bessan.

### **Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP, SNCF Réseau**

Précise qu'une réunion est fixée en mairie le 18 décembre pour évoquer tous ces points.

Sur le sujet de la base travaux, qui serait implantée sur une ancienne carrière, la DRAC et l'INRA ont considéré qu'il n'était pas nécessaire de réaliser des diagnostics archéologiques sur ce secteur-là. En revanche, elle est située sur un périmètre de protection rapproché du captage de Florensac. Le traitement de ce sujet est en cours avec la DDTM et le Syndicat du Bas Languedoc pour étudier avec eux comment mieux traiter cette traversée du champ captant par la ligne. L'ensemble des dispositions nécessaires sera mis en œuvre pour éviter toute pollution.

Sur l'alimentation de la base travaux, des études sont effectivement menées actuellement pour une alimentation par des circulations ferroviaires, plutôt que par du routier. La remise en service

de la ligne ne pourrait se faire que pour le temps d'alimentation de la base travaux (3/4 ans), et si elle est ensuite inutile pour le territoire, elle pourrait rentrer dans le projet de voie verte.

### **Jean-Louis Respaud, Conseiller départemental de l'Hérault**

Constate que deux gares nouvelles sont prévues actuellement, à Béziers et à Narbonne, distantes de seulement 30 km environ. Il demande à SNCF Réseau quelle garantie à Béziers de continuer à être desservie au niveau de fréquence actuel par les trains à grande vitesse.

Il s'inquiète que dans le cadre d'un tel projet personne ne puisse assurer qu'il n'y aura pas une baisse du trafic, que ce soit à Béziers, Sète ou Agde, avec les risques associés sur l'activité économique de ces territoires.

### **Catherine Trevet, Directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau**

Rappelle que le niveau de desserte est du ressort des autorités organisatrices des mobilités pour les trains du quotidien et des entreprises ferroviaires pour les trains à grande vitesse (service librement organisé). SNCF Réseau ne décide pas de la politique de desserte des futures entreprises qui exploiteront la ligne nouvelle. Elle explique que le rôle de SNCF Réseau, en tant que gestionnaire d'infrastructure, est de construire des plans d'exploitation pour permettre aux entreprises ferroviaires de faire des demandes de sillons pour desservir ces différents arrêts.

### **Stéphane Lubrano, directeur du projet LNMP, SNCF Réseau**

Explique que, sur la phase 2, les partenaires financeurs et le territoire ont demandé de requestionner le nombre de gares nouvelles et leur positionnement. Pour cela, SNCF Réseau réalise des études de trafic pour définir quel est la meilleure solution de desserte pour le projet fonction du nombre et de la position des gares nouvelles. Les études réalisées entre 2010 et 2015 avaient montré que le scénario avec 2 gares nouvelles était celui qui permettait la meilleure induction de trafic. Ces études vont être mise à jour et leur résultat sera reproposé au territoire lors d'une concertation fin 2025.

Les arrêts en gare nouvelle qui seront effectivement réalisés par les entreprises ferroviaires dépendront du potentiel commercial. Pour Sète et Agde, les études avaient démontré qu'il y avait un potentiel commercial qui inciterait les entreprises ferroviaires à garder à minima 2 ou 3 A/R vers Paris par jour, sans prise en compte de la saisonnalité. L'activité économique sur le territoire étant beaucoup plus importante en période estivale, ce sera une incitation supplémentaire pour les entreprises ferroviaires.

### **Frédéric Poisot, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault**

Précise que les entreprises ne décident pas seules, que le sujet est porté par les partenaires co-finaceurs (Etat et collectivité territoriales) qui décideront des caractéristiques de la phase 2 du projet et qu'il ne s'agira pas d'une simple décision économique, mais de regards croisés.

### **Stéphane Orti, adjoint au maire de Villeneuve-les-Béziers**

Souhaite attirer l'attention sur l'ouvrage "saute-mouton" prévu sur la commune de Villeneuve-les-Béziers, pour connaître les détails de l'aménagement (bassins de rétention) afin d'éviter les effets de ravinements, comme ceux qui sont aujourd'hui subis par la commune depuis l'aménagement en 2006 du nœud de raccordement autoroutier.

Il souhaite également appuyer les propos de Catherine Trevet sur l'intérêt d'un doublet de ligne, pour éviter les interruptions totales de trafic en cas d'intempéries. Il rappelle que c'est ce qui est arrivé à Villeneuve-les-Béziers, il y a 5 ans, où la ligne actuelle a été emportée sur 800 mètres, entraînant une interruption totale des circulations pendant 4 semaines. La construction de la ligne

nouvelle, en permettant de faire circuler des trains sur une autre ligne que l'actuelle, permettra selon lui de juguler ces problèmes liés au changement climatique.

### **Hussein Bourgi, sénateur de l'Hérault**

S'adresse aux représentants de SNCF Réseau pour prolonger et reprendre à son compte les attentes très fortes qui ont été exprimées en matière d'offre. Il regrette l'actuelle baisse d'offre de service de la SNCF, qui n'est jamais revenue au niveau d'avant la période Covid. Il juge que le département de l'Hérault et la Région Occitanie ne bénéficient pas d'une aussi bonne desserte que d'autres régions en France, comme Lille, Bordeaux, Nantes, Strasbourg. Si cette ligne à grande vitesse se fait demain, il souhaite que la SNCF se donne les moyens d'une ligne à vocation internationale, avec un niveau de desserte qui soit au niveau de attentes des usagers.

Il précise que le territoire est constitué d'un chapelet de villes moyennes (Béziers, Sète, Agde...) et que pour favoriser le développement de toutes ces villes de manière équilibrée il faut selon lui que l'offre soit au rendez-vous.

## **4. CLOTURE**

### **Frédéric Poisot, Secrétaire général de la préfecture de l'Hérault**

remercie les participants de leur contribution et clôture la réunion.