

COMMISSION CONSULTATIVE - PHASE 1

MERCREDI 28 FEVRIER 2024 - PARC DES EXPOSITIONS DE BEZIERS - 15H30 / 17H30

COMPTE RENDU DES ECHANGES

INTERVENANTS PRESENTS

- **François-Xavier Lauch**, Préfet de l'Hérault
- **Florence Brutus**, Vice-Présidente de la Région Occitanie, déléguée à l'aménagement, la cohésion des territoires et la ruralité
- **Robert Menard**, Président de la CA Béziers-Méditerranée et Maire de Béziers
- **Catherine Trevet**, Directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau (en visio)
- **Pascal Pinet**, Directeur général de la société de financement LNMP
- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau
- **Olivier Galand**, Responsable phase 1, SNCF Réseau
- **Elena Binet**, Responsable environnement et procédures, SNCF Réseau
- **Sylvie Martin**, Responsable foncier, SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation, SNCF Réseau

ELUS ET REPRESENTANTS PRESENTS

- **Florence Auby**, Conseillère municipale de la ville de Lattes et élue de Montpellier Méditerranée Métropole
- **Nathalie Bastoul**, 1ère Adjointe au maire de Pinet
- **Alain Bertes**, Adjoint au maire de Gigean
- **Gabriel Blasco**, Conseiller Départemental de l'Hérault (canton de Sète)
- **Henry-Paul Bonneau**, Adjoint au maire de Poussan
- **Simone Bujaldon**, Chargée d'aménagement du territoire de la ville de Bessan
- **Véronique Calueba**, Conseillère Départementale de l'Hérault (canton de Sète)
- **Jacques Cantagrill**, Conseiller municipal de la ville de Cers

- **Claude Coste**, chargé de mission au Département de l'Hérault
- **Annie Couderc-Moneron**, Collaboratrice parlementaire de **Christian Bilhac**, sénateur de l'Hérault
- **Julie Cutillas**, Collaboratrice de **Sébastien Rome**, député de l'Hérault
- **Alain D'Amato**, Adjoint au maire de Villeneuve-lès-Béziers
- **Marc Demulsant**, Directeur de projet LNMP, Préfecture de la région Occitanie
- **Jean-Charles Desplan**, Vice-Président délégué aux mobilités et transports de la CA Hérault Méditerranée
- **Sophie Draï**, Directrice Environnement et littoral de la CA Hérault Méditerranée
- **Nicolas Duvic**, Adjoint au Directeur du Service conduite des stratégies de mobilité de la Métropole Montpellier Méditerranée
- **Sami El Herech**, Responsable du Service transports et mobilités de la CA Hérault Méditerranée
- **Nicolas Isern**, Maire de Pinet
- **Jacques Lucbereilh**, Sous-préfet de Béziers
- **Pierre Mariez**, Adjoint au maire de Poussan
- **Philippe Marin**, Adjoint au maire de Bessan
- **Stéphane Orti**, Adjoint au maire de Villeneuve-lès-Béziers
- **Sylvie Pradelle**, Conseillère départementale de l'Hérault (canton de Frontignan)
- **Fabien Pueyo**, Adjoint au maire de Florensac
- **Michel Ramondou**, Chargé du pilotage des grands projets de la CA Béziers-Méditerranée
- **Jean-Louis Respaud**, Conseiller départemental de l'Hérault (canton de Béziers 3)
- **François Rio**, Maire de Saint-Jean-de-Védas
- **Stéphane Roumeau**, Directeur du Syndicat Mixte du Bassin de Thau
- **Rhany Slimane**, Collaborateur de **Sébastien Rome**, député de l'Hérault
- **Fabrice Solans**, Maire de Villeneuve-lès-Béziers
- **Alain Vidal**, Maire de Loupian
- **Nicole Zénon**, Conseillère Départementale de l'Hérault (canton de Béziers 3)

1. MOTS D'INTRODUCTION - 15'

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

remercie les participants de leur présence et rappelle l'importance de cette instance pour l'information des élus, notamment sur la gouvernance du projet. Il souligne l'importance de l'infrastructure pour le développement du territoire et réaffirme le caractère prioritaire de la ligne. Il l'estime fondamentale pour la réindustrialisation de l'Ouest du département, pour la décarbonation des transports et pour faciliter les déplacements au quotidien, aussi bien pour les voyageurs que pour le fret. Il attire l'attention sur l'enjeu d'acceptabilité du projet et incite les élus à se mobiliser pour ne pas manquer cette opportunité pour leur territoire. Enfin, il conclut en exprimant son souhait de voir les deux phases du projet avancer conjointement, car indissociables l'une de l'autre.

Florence Brutus, Vice-Présidente de la Région Occitanie déléguée à l'aménagement, la cohésion des territoires et la ruralité

remercie le Préfet et les participants d'assister à cette commission consultative. Elle souligne l'investissement de Carole Delga et de la Région dans le projet depuis 2015 et se réjouit de voir le projet se concrétiser. Elle rappelle les objectifs de désenclavement du territoire, notamment par la finalisation de la liaison à grande vitesse vers l'Espagne, d'augmentation de la capacité des trains du quotidien, de désengorgement de l'A9 par le report des camions et de décarbonation des mobilités. Les impacts de la ligne devront être étudiés avec précaution, afin d'être minimisés, évités ou compensés.

Robert Menard, Président de la CA Béziers-Méditerranée et Maire de Béziers

rappelle le besoin réel de cette ligne, évoquée depuis près de 35 ans maintenant. Il lie cette échéance aux difficultés qu'ont eues les élus à se mettre d'accord par le passé mais estime que le dialogue est désormais constructif et que malgré quelques désaccords restants, le projet peut être discuté et amélioré conjointement. Il souligne néanmoins que ces améliorations ne doivent pas remettre en cause l'ensemble du projet et que des compromis devront être acceptés, afin d'avancer.

Catherine Trevet, Directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau

rappelle les enjeux que SNCF Réseau se doit de relever :

- Améliorer la performance des infrastructures
- Accompagner les nouvelles opportunités de développement du territoire
- Assurer la transition écologique

Elle réaffirme la mobilisation de la SCNF sur ce projet, qui s'inscrit dans la continuité du contournement Nîmes-Montpellier. Elle informe également du renforcement des équipes sur le projet, avec 5 nouvelles embauches en 2024 pour les 2 phases du projet.

2. POINT D'ETAPE SUR LE PROJET - 45'

L'équipe projet présente un diaporama faisant le point sur le projet :

- Pourquoi une nouvelle ligne ?
- Le projet en un coup d'œil
- Où en est le projet aujourd'hui ?
- Zoom sur la phase 1

Cf document en PJ.

3. ECHANGES AVEC LES PARTICIPANTS - 1h

Alain Vidal, Maire de Loupian

évoque un projet d'irrigation de la ville, récemment relancé mais qui rencontre des incompatibilités liées au passage de la ligne nouvelle par le Nord de la commune, ce qui impliquerait la création d'une "baïonnette", engendrant des couts supplémentaires. A ce stade, la ville ne perçoit pas de compensations liées à ce surcout mais espère que ces compensations pourront arriver avant 2034, faute de quoi la viticulture de la ville serait menacée.

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

rappelle qu'à l'occasion du serment d'Assas le 2 février dernier, il a eu l'occasion d'échanger avec les viticulteurs concernés et a noté leurs craintes. Il a demandé au secrétaire général adjoint d'organiser une réunion sur cette problématique et invite le maire à échanger sur ces sujets à cette occasion.

Veronique Calueba, conseillère départementale de l'Hérault (canton de Sète)

fait remonter les inquiétudes de l'agglomération de Sète par rapport aux aménagements de la ligne nouvelle et de leurs impacts sur le bassin de Thau, la source d'Issanka, le Picpoul de Pinet... Elle évoque aussi les craintes autour du viaduc de Poussan. L'agglomération anticipe une dégradation de l'écosystème local, de la qualité de l'eau ainsi qu'un risque d'enclavement de Sète, sortie du circuit de la grande vitesse. L'agglomération craint en effet que les TGV ne passent plus par la ville.

Le territoire estime ainsi être le plus négativement impacté par la réalisation de la ligne mais s'accorde à dire qu'il faut augmenter le trafic fret et anticiper les risques de submerssion de la ligne actuelle.

La conseillère mentionne également une association du territoire qui lutte pour la transformation du projet, bien qu'elle reconnaisse qu'à ce stade, il sera difficile de le modifier.

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

affirme avoir conscience de ces sujets là et confirme qu'ils sont bien pris en compte dans la réalisation du projet. Il rappelle que la phase 1 a reçu sa DUP, que le tracé est ainsi fixé, que des concertations ont eu lieu et qu'il s'agit désormais d'avancer.

Il revient sur le sujet des TGV, que la ville craint de ne plus voir circuler par ses gares. Il s'agit là d'un sujet d'exploitation ferroviaire. Ce sont des discussions qui auront lieu avec SNCF Voyageurs, et d'autres opérateurs ferroviaires, qui militeront certainement aussi pour le passage des TGV par la gare de Sète.

Concernant le viaduc de Poussan, une démarche particulière sera menée, sur le plan paysager notamment, afin d'assurer son insertion visuelle. Les élus y seront associés.

Sur la question de l'eau, il affirme porter une attention particulière au captage des eaux et que beaucoup d'études seront réalisées rapidement, afin de les préserver et de ne pas constituer un point bloquant à l'avancement du projet.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

précise le besoin de mettre en cohérence la DUP du captage des eaux d'Issanka avec la DUP de la ligne nouvelle, aujourd'hui contradictoires. Il faut en identifier les incompatibilités, modifier les infrastructures si besoin et réaliser les traçages pour mesurer les impacts.

Idem pour le viaduc de la Vène où il sera nécessaire de s'assurer que les piles n'impacteront pas le captage des eaux.

Il rappelle toutefois que l'autorisation de l'ARS sera nécessaire pour pouvoir réaliser ces sondages complémentaires. Le dossier est prêt pour pouvoir lancer ces études complémentaires et partager, une fois obtenus, les résultats avec les élus du territoire. En cas d'incidence, il y aura une mise en conformité.

Concernant le viaduc de Poussan, il rappelle que l'ouvrage fera l'objet d'un concours d'architecture et que le dialogue sera maintenu à toutes les étapes de sa réalisation. Les premiers échanges permettront d'enrichir le cahier des charges du viaduc, puis le public sera associé au choix de l'ouvrage.

Pour la desserte TGV de Sète, les projections et études montrent qu'il pourrait rester, par jour, 3 allers-retours en TGV entre Sète-Paris, sur les 6 existants aujourd'hui. Cette étude ne prend pas en compte la saisonnalité, notamment la période estivale, dont le potentiel économique et touristique devrait inciter les entreprises ferroviaires (SNCF, RENFE ou d'autres), à augmenter les dessertes de Sète et d'Agde. L'intérêt de SNCF Réseau reste d'assurer le plus de circulations possible.

Sylvie Pradelle, conseillère départementale de l'Hérault (canton de Frontignan)

souhaite savoir à quel moment interviendra la CNDP dans le projet.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP

affirme qu'une saisine de la CNDP sur la phase 2 aura lieu à l'automne de cette année. Un travail est en cours pour déterminer précisément les éléments qui feront l'objet de cette concertation.

Florence Auby, conseillère municipale de la ville de Lattes et élue de Montpellier Méditerranée Métropole

partage l'avis du préfet sur le fait de ne pas retarder le projet dont la DUP a été obtenue. Lattes a connu une urbanisation forte et elle comprend les angoisses de la ville de Sète, notamment sur l'impact négatif que pourrait avoir une baisse de fréquentation des TGV sur le territoire. Elle se dit toutefois rassurée par le dialogue compétitif qui sera mis en place sur ce sujet.

Concernant les compensations environnementales à mettre en place, l'élue s'inquiète du nombre d'hectares prévu, qu'elle juge très important.

Elena Binet, Responsable environnement et procédures, SNCF Réseau

rappelle qu'il s'agit à ce stade d'un chiffre obtenu à l'issue des premières études.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

précise que l'importance du nombre d'hectares à compenser justifie de devoir aborder ce sujet avec les élus du territoire. Il précise aussi qu'il ne s'agit pas que d'hectares à acquérir, mais que des conventions pourront être mises en place avec les propriétaires et exploitants concernés.

Un travail avec la SAFER a été lancé pour identifier les zones favorables à la mise en place de ces compensations. A ce stade, 10 000 hectares ont déjà été identifiés. Il précise aussi qu'une importance particulière est portée aux intérêts de la profession agricole, afin de ne pas opposer les deux enjeux, agricole et environnemental.

Alain Bertes, Adjoint au maire de Gigean

aborde l'impact sonore de la ligne. Gigean est déjà longée par l'autoroute et craint désormais des nuisances supplémentaires liées au passage des TGV. Il se demande alors si, dans le cadre des études d'impact sonores, des murs anti-bruit ne pourraient pas être envisagés le long de l'autoroute.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

se dit conscient de ces enjeux mais précise qu'une telle solution requerra l'accord de Vinci Autoroutes. Cette problématique a déjà été remontée et des solutions ont été étudiées. Dans cette configuration un mur anti-bruit au droit de la Ligne Nouvelle, s'il s'avère très efficace contre les nuisances ferroviaires, pourrait par réflexion renvoyer une partie du bruit de l'autoroute vers la commune. Ainsi, un mur anti bruit à double face à été envisagé comme une autre solution possible.

Elena Binet, Responsable environnement et procédures, SNCF Réseau

précise que, pour que les protection acoustiques soient efficaces, elles doivent être situées à proximité de la source du bruit. En écartant les murs anti-bruit du tracé de la LGV, on s'expose au risque que le bruit se diffuse, or le traitement du bruit de la ligne est une obligation réglementaire.

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

rappelle que l'autorisation environnementale est à venir. Cette dernière englobe une série de législations, notamment celles liées au bruit. Cette autorisation reviendra par la suite dans les mains du Préfet, qui émettra un arrêté d'autorisation, couplé à d'éventuelles préconisations. Il faudra que les mairies consignent ces remarques au moment de l'enquête publique, pour que le préfet puisse faire ces demandes au maître d'ouvrage.

Henry-Paul Bonneau, Adjoint au maire de Poussan

confirme les inquiétudes de la commune vis à vis de l'insertion du viaduc de Poussan dans le paysage, ainsi que son impact sur l'eau. Il revient sur le sujet des acquisitions foncières et évoque des bâtis, qui ont fait l'objet d'acquisitions car situés sur le tracé de la ligne, mais qui sont aujourd'hui devenus des squats et décharges car innocupés. Il souhaiterait qu'une attention soit portée au devenir de ces bâtis.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

précise que l'objectif est de supprimer ces bâtiments à l'abandon le plus rapidement possible, pour éviter les mésusages. Il faut néanmoins que le plus d'acquisitions possibles soient faites en même temps avant de lancer les démolitions, afin de mutualiser les actions.

Simone Bujaldon, chargée de l'aménagement du territoire de la ville de Bessan

déclare avoir une faible visibilité sur la base travaux qui sera positionnée sur la commune de Bessan, notamment la façon dont sera exploitée la voie existante sur la commune. Elle souhaiterait savoir quel trafic sera engendré pendant les travaux et comment sera impacté le quotidien des habitants et des usagers du territoire. Elle met l'accent sur les impacts environnementaux et patrimoniaux du projet et précise que cette base technique se trouvera sur une zone bleue du PPRI. Elle se demande également ce qu'il adviendra de cette base de travaux une fois le chantier terminé.

Philippe Marin, Adjoint au maire de Bessan

complète les propos de sa collaboratrice. Concernant la traversée de Bessan du Nord au Sud, il précise qu'il n'y a pas que la sécurité à considérer avec le passage de la ligne, mais aussi les nuisances liées : 4 trains par jour ou plus auront forcément un impact non négligeable.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

affirme que des études sont lancées pour savoir comment réhabiliter cette voie. Les équipes de SNCF Réseau sont à disposition pour échanger sur ces sujets. Il est clair que l'objectif est de réduire au maximum les nuisances et de limiter les impacts pour la ville. Plusieurs phases du chantier alimenteront cette base travaux, sur une estimation de 3 ou 4 ans d'utilisation. Les premiers travaux de génie civil auront lieu en 2029, laissant 6 ans pour organiser cela plus en détail. L'autorisation de l'Etablissement de sécurité ferroviaire sera nécessaire. Aujourd'hui, et suite au diagnostic, des scénarios seront réalisés et partagés avec les élus.

Il déclare avoir conscience de la gêne occasionnée et surtout du risque lié à la réalisation de la ligne. Ces problèmes de sécurité toutefois peuvent être résolus avec des modes d'exploitation différents (ralentissements des trains notamment).

Quant au devenir de cette base travaux, elle est à l'étude. Les résultats seront partagés avec le territoire.

Gabriel Blasco, conseiller départemental de l'Hérault (canton de Sète)

appuie les propos de ses collègues concernant le bassin de Thau. Il fait part de l'inquiétude, voire de l'opposition des habitants concernant le passage de la ligne sur ce secteur. Il se demande pourquoi le scénario du passage à 220km/h n'est plus à l'étude, sachant qu'il pourrait, selon lui, permettre d'adapter le tracé de manière harmonieuse sur ce secteur.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

rappelle qu'il ne s'agit pas d'un scénario à proprement parler mais bien d'une adaptation de la ligne actuelle pour permettre la grande vitesse. Ces solutions ont été proposées lors du débat public, au cours duquel le choix d'une ligne à grande vitesse a été décidé. Il affirme qu'il est aujourd'hui impossible de modifier le tracé arrêté, au vu de la configuration des territoires. En effet, ce tracé s'inscrit dans un contexte d'urbanisation forte, qui s'est aménagée depuis des années en fonction de ce tracé. En sortir impliquerait plus d'impacts, en passant par des zones encore plus sensibles.

Robert Menard, Président de la CA Béziers-Méditerranée et Maire de Béziers

souligne l'attachement du biterrois à la création d'une gare nouvelle, en dehors d'une remise en état de la gare actuelle de Béziers. Il souhaite que soit réaffirmée la volonté de créer cette gare nouvelle à Béziers, qui était normalement actée depuis des années. Il ne comprend pas pourquoi cette gare fait aujourd'hui l'objet de nouveaux débats.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

confirme que les études relancées sur l'opportunité d'une gare à Béziers prennent en compte les données actualisées du territoire, qui ont changé depuis les dernières années. Ces études visent à démontrer si cette solution est bien la meilleure, pour le territoire dans son ensemble comme pour le biterrois. Ces études seront guidées par des scénarios mis en place par l'Etat. Elles seront rapidement lancées maintenant que les financements ont été reçus. La décision sera stabilisée définitivement avec la DUP, qui devrait arriver en 2030-2031.

Rhany Slimane, collaborateur et représentant de Sébastien Rome, député de l'Hérault

revient sur les remarques de Véronique Calueba et Gabriel Blasco. Il juge également qu'il n'est pas pertinent de remettre en cause l'opportunité du projet, mais estime qu'il est possible de faire des économies et d'éviter davantage d'impacts sur l'environnement, notamment en étudiant la possibilité d'un passage au Nord de l'A9, qui ne nécessiterait pas la construction d'un viaduc, comme actuellement.

Il aborde également le recours déposé contre la DUP de la phase 1 du projet et demande s'il est toujours à l'étude ou non.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

confirme que le recours a été rejeté.

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

rappelle que la DUP de la phase 1 du projet a été déclarée à la suite de très longues phases de concertation et qu'il est désormais impossible de revenir en arrière. La prochaine étape est l'Autorisation Environnementale, mais elle ne modifiera pas le tracé. La DUP affirme l'intérêt général du projet et l'Etat est garant de cet intérêt public.

Jean-Louis Respaud, conseiller départemental de l'Hérault (canton de Béziers-3)

souhaite des précisions sur les compensations environnementales et agricoles prévues dans le cadre du projet.

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

rappelle que tout projet de cette taille est soumis à 2 réglementations :

- ERC : éviter ou réduire l'impact sur l'environnement dans la mesure du possible. En cas de dégradation, il faut compenser les hectares impactés, selon un coefficient multiplicateur défini pour chaque territoire. C'est une obligation pour le maître d'ouvrage. Il doit prouver à l'Etat qu'il a tout mis en oeuvre pour éviter et réduire les nuisances, et compenser à hauteur de la réglementation en vigueur. Ces compensations doivent être définies en dialogue avec les acteurs du territoire.
- Compensation auprès des agriculteurs : des fonds de compensations agricoles seront mis en place pour pouvoir développer un certain nombre de projets autour de l'agriculture et maintenir ainsi l'activité agricole sur le territoire.

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau

précise que ces fonds agricoles permettront le développement de projets collectifs et non individuels. L'enveloppe budgétaire et les critères d'attributions seront statués par le Préfet prochainement. Actuellement, cette somme est d'environ 14 millions d'euros, elle sera consignée à la Caisse de Dépôts. Les fonds seront ensuite débloqués fonction des projets retenus. L'information sera diffusée par la SAFER et les chambres consulaires auprès des agriculteurs du territoire. L'objectif est de dépenser l'ensemble de ces fonds, pas d'en garder.

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

informe qu'un travail avec la Chambre d'Agriculture est déjà en cours. Le maître d'ouvrage va faire une proposition pour les mesures compensatoires, mais ce sont les services de l'Etat qui vont contrôler.

Stéphane Roumeau, Directeur du syndicat mixte du Bassin de Thau

se demande dans quelle mesure ces fonds agricoles ou écologiques pourront pérenniser les actions locales de préservation du territoire et de son activité.

Elena Binet, Responsable environnement et procédures, SNCF Réseau

confirme qu'il s'agit de l'un des objectifs de la démarche de coconstruction. Elle cite l'exemple du maintien des zones humides du bassin de la Thongue, pour lesquelles le syndicat mixte a des projets de compensation. SNCF Réseau va chercher à s'associer à ces mesures, afin de créer des synergies.

Elle apporte des précisions sur les compensations. Aujourd'hui, on parle de 1.700 hectares de compensation, mais l'objectif premier reste la préservation du fonctionnement de l'environnement. Ce chiffre a été obtenu en évaluant l'impact des travaux. Sur ces 1.700 hectares, 1.000 concernent des besoins de plaines agricoles, à la biodiversité similaire à celle rencontrée sur le territoire. Les autres hectares concernent forêts, zones humides, cours d'eau...

4. CLOTURE

François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault

remercie une fois de plus les participants de leur présence et les invite à participer aux prochaines étapes de dialogue sur le projet.