

# COMMISSION CONSULTATIVE PHASE 1

MARDI 14 OCTOBRE - PREFECTURE DE L'HERAULT - 14H30-16H30

## COMPTE-RENDU DES ECHANGES

### INTERVENANTS PRESENTS

- **LUBRANO Stéphane**, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau
- **GALAND Olivier**, Responsable de la phase 1 du projet LNMP, SNCF Réseau
- **GIBBE Anne-Lise**, Responsable de la concertation, SNCF Réseau

### ELUS ET REPRESENTANTS PRESENTS

- **ASSAF Christian**, Conseiller régional, Conseil régional Occitanie
- **BERTES Alain**, Premier adjoint au Maire, commune de Gigan
- **BÖTSCH Imène**, Cabinet, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée
- **COSTE Claude**, Directeur général adjoint Aménagement du territoire, Conseil départemental de l'Hérault
- **D'ARTIGUES Agnès**, Directrice générale adjointe, Syndicat Mixte du Bassin de Thau
- **DALBIGOT Jean-Christophe**, Premier adjoint au Maire, commune de Mèze
- **DEMULSANT Marc**, Directeur de projet lignes à grande vitesse, Préfecture de la région Occitanie
- **DESPLAN Jean-Charles**, Vice-Président délégué Transport&Mobilités, Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée
- **DUVIC Nicolas**, Responsable adjoint service Conduite des stratégies de mobilité, Montpellier Méditerranée Métropole
- **FREDERIKSEN Alex**, Représentant de Marion Bouquin, députée, Assemblée Nationale
- **LAUCH François-Xavier**, Préfet de l'Hérault
- **LINARES Loïc**, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée
- **MARIN Philippe**, Adjoint au Maire, commune de Bessan
- **MARTIN ST LEON Véronique**, Secrétaire générale, Préfecture de l'Hérault
- **ORTI Stéphane**, Adjoint au Maire, commune de Villeneuve-lès-Béziers
- **PINET Pascal**, Directeur général, société de financement LNMP (SLNMP)
- **RAIOHO Gabriel**, Chargé de mission, Direction des mobilités infrastructures et développement, Conseil régional Occitanie / Pyrénées-Méditerranée
- **RAMONDOU Michel**, Chargé de pilotage des grands projets, Communauté d'Agglomération Béziers-Méditerranée
- **RIO François**, Maire, commune de Saint-Jean-de-Védas
- **SABORIT Ghislaine**, Première Adjointe au Maire, commune de Loupian
- **SANCHEZ Florence**, Maire, commune de Poussan
- **SOLANS Fabrice**, Maire, commune de Villeneuve-lès-Béziers
- **STOECKLIN Marcel**, Maire, commune de Gigan
- **VANDEPUTTE Eric**, Directeur Transport&Mobilités, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée

# INTRODUCTION

## **François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault**

Salue les parlementaires, élus régionaux, départementaux et locaux, ainsi que les représentants de SNCF Réseau, de la Société de Financement LNMP et l'ensemble des participants à la commission consultative.

Il rappelle le caractère essentiel du projet LNMP pour la région Occitanie et pour le département de l'Hérault : relier la France et l'Espagne, dédoubler une ligne aujourd'hui saturée et accompagner le développement des mobilités du quotidien, notamment dans la métropole montpelliéraine, avec le projet de SERM (Service Express Régional Métropolitain).

Il souligne que le projet déclaré d'utilité publique constitue désormais le seul cadre de référence, tout en précisant que les attentes du territoire continueront d'être prises en compte dans sa mise en œuvre.

Monsieur le préfet mentionne la concertation spécifique menée sur le viaduc de Poussan, dont les préoccupations locales ont été entendues et intégrées. Il rappelle également la signature de l'accord pour l'adaptation du projet face aux enjeux climatiques dans le cadre du Plan de Protection de l'Atmosphère (PPA) de Sète Agglopôle.

Enfin, il souligne l'importance de ces réunions de concertation, lieu d'échanges avant de préciser l'ordre du jour de la réunion :

- Rappel du projet en bref
- Point sur le programme et le calendrier du marché de conception-réalisation
- Etat d'avancement de la procédure d'Autorisation Environnementale et des interventions préparatoires
- Co-construction des mesures de compensation environnementale et de la démarche paysagère et patrimoniale
- Retour sur la concertation relative au viaduc de Poussan
- Point sur la maîtrise foncière et les compensations agricoles collectives
- Présentation du calendrier de concertation à venir sur la phase 2 du projet

## 1.LE PROJET EN BREF

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Présente les grands principes du projet. Il rappelle que la création d'un doublet de lignes est indispensable pour répondre aux besoins de capacité du réseau ferroviaire, sans se substituer à la ligne classique existante, qui continuera à jouer un rôle clé dans la desserte du territoire.

Il revient sur le calendrier de la phase 1, désormais engagée dans sa phase opérationnelle à la suite de la Déclaration d'Utilité Publique obtenue en 2023. L'objectif est de lancer l'appel d'offres en conception-réalisation à l'automne 2026, pour un démarrage des travaux fin 2029 et une mise en service à l'horizon 2034.

Concernant la phase 2, il indique que, à la suite des demandes formulées par les partenaires co-financeurs et les acteurs du territoire, des études complémentaires sont en cours pour questionner certaines fonctionnalités du projet, notamment la mixité du tracé et le nombre de gares nouvelles, avant l'ouverture d'une concertation préalable sous l'égide de la CNDP prévue d'avril à juin 2026.

## 2. LE PROGRAMME ET LE CALENDRIER DU MARCHÉ DE CONCEPTION-REALISATION

### **Olivier Galand, Responsable de la phase 1 du projet LNMP, SNCF Réseau**

Présente le cadre et les modalités du marché de conception-réalisation, qui sera un marché global, visant à minimiser les interfaces, renforcer la cohérence d'ensemble du projet et optimiser les procédures pour en maîtriser les coûts et les délais.

Ce format implique un travail préparatoire conséquent, mais garantit, une fois le marché lancé, une meilleure coordination entre les différentes missions et une continuité entre conception et exécution.

Il précise qu'il ne s'agit pas d'un marché classique : toutes les missions sont intégrées dans un contrat unique, ce qui modifie la logique habituelle d'allers-retours entre maîtrise d'ouvrage et maîtrise d'œuvre. Ce format nécessite un investissement important en amont de la part de SNCF Réseau et de ses assistants à maîtrise d'ouvrage (AMO).

La procédure retenue est celle du dialogue compétitif, permettant de co-construire le dossier de consultation des entreprises (DCE) avec les candidats. Des ateliers de travail seront organisés pour affiner le DCE et le cahier des charges au fil des échanges, de manière à aboutir à un dossier finalisé sur la base duquel les candidats remettront leur offre. Cette méthode permet également de travailler sur les éléments contractuels pour une meilleure gestion et répartition des risques. Environ 400 pièces composant le dossier sont actuellement en préparation.

L'appel d'offres est prévu pour septembre 2026.

Sur les interfaces entre la ligne nouvelle et les réseaux existants, il indique qu'environ 500 réseaux (voiries, concessionnaires, infrastructures diverses) seront concernés. Des conventions d'études sont en cours de signature pour organiser les modalités de rétablissement de ces réseaux. Quelques conventions restant à finaliser pourraient impacter le calendrier à la marge.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Complète en soulignant que cette méthode contractuelle offre davantage de sécurité en matière de coût, de performance et de calendrier, en réduisant les risques à chaque étape du projet.

## ECHANGES

### **Loïc Linarès, Président de la Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle**

Interroge sur la possibilité, dès la phase 1, d'une densification des sillons TER entre Béziers et Montpellier, et sur les besoins fonciers liés aux bases travaux.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Répond que la phase 1 permettra effectivement de libérer de la capacité sur la section Montpellier-Béziers, ouvrant la voie à une augmentation des services TER si l'Autorité Organisatrice de la Mobilité (la Région Occitanie) le décide. Cette section étant aujourd'hui la plus saturée, c'est la priorité du projet. La nouvelle ligne permettra également d'accueillir une soixantaine de sillons fret supplémentaires, impossibles à satisfaire sur la ligne classique actuelle. Concernant la base travaux, elle est envisagée sur le secteur Bessan-Saint-Thibéry. L'attributaire du marché pourra proposer un autre site, mais il lui appartiendra alors d'en assumer les conséquences techniques et financières. Concernant la base maintenance, elle est envisagée sur le secteur Bessan-Saint-Thibéry.

**François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault**

Souligne l'importance du dialogue continu avec les collectivités pendant le dialogue compétitif, et propose que les collectivités puissent faire remonter leurs observations sur les modalités de chantier et les intégrer aux échanges avec les candidats.

**Olivier Galand, Responsable de la phase 1 du projet LNMP, SNCF Réseau**

Précise que le chantier se déroulera en deux temps :

- une phase de génie civil, mobilisant ponctuellement les voiries existantes pour les accès aux zones de travaux ;
- puis une phase d'équipements ferroviaires, concentrée autour de la base travaux principale. L'objectif est de limiter les impacts sur le territoire en centralisant les opérations sur un seul site principal, complété par des bases vie locales pour les équipes sur le terrain.

**Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Interroge également sur la présence éventuelle d'une base travaux dédiée au viaduc de Poussan et sur la prise en compte du bruit dans le marché global.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Confirme qu'une base vie spécifique pourrait être implantée à proximité du viaduc selon le type d'ouvrage retenu. Les attentes locales pourront être intégrées dans le concours d'architecture et dans la gestion du chantier. Concernant le bruit, il rappelle qu'il s'agit d'une obligation de résultat inscrite dans la loi : des études acoustiques et un dimensionnement spécifique des ouvrages garantiront le respect des seuils réglementaires, y compris en tenant compte du renforcement à venir de la législation.

**Philippe Marin, Adjoint au Maire, commune de Bessan**

Interroge sur le mode d'acheminement des matériaux vers la base travaux : ferroviaire ou routier ?

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Indique que SNCF Réseau souhaite privilégier une desserte ferroviaire, plus vertueuse sur le plan environnemental, sans pouvoir l'imposer formellement à l'attributaire.

Des études environnementales et techniques sont menées pour permettre la remise en état de la ligne Vias-Lodève, avec un accent mis sur la sécurisation des passages à niveau. Le bilan carbone du projet sera un critère déterminant dans le choix final de l'offre, ce qui incitera naturellement les candidats à retenir une solution ferroviaire.

**Alain Bertes, Premier adjoint au Maire, commune de Gigean**

Interroge sur la possible mutualisation des murs antibruit entre l'autoroute et la ligne nouvelle.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Précise que ces dispositifs relèvent en partie de Vinci Autoroutes, la ligne longeant l'A9 à cet endroit et que pour protéger au mieux du bruit il est indispensable d'établir les protections au plus près des nuisances. SNCF Réseau veillera à ce que les panneaux antibruit ferroviaires n'aient pas d'effet de réverbération sonore défavorable sur d'autres zones du territoire.

**François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault**

Invite l' élu à lui transmettre ses observations par écrit afin d'en saisir directement Vinci, en étudiant notamment la localisation la plus efficace pour ces protections acoustiques.

**Florence Sanchez, Maire, commune de Poussan**

Interroge sur le coût du viaduc, estimé à 5 % du marché global lors du COPIL du 22 mars dernier.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Confirme l'ordre de grandeur sur un marché global de 1,4 milliard, mais qu'elle sera actualisée avant le lancement de l'appel d'offres. Les résultats de l'atelier citoyen et les propositions architecturales permettront d'ajuster ce montant avec les partenaires co-financeurs, afin de déterminer le surcoût éventuel lié au geste architectural.

**François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault**

Conclut la séquence en soulignant la nécessité de poursuivre les travaux d'éclairage sur les coûts et les marges de manœuvre du marché dans les prochaines étapes.

### 3.LA PROCEDURE D'AUTORISATION ENVIRONNEMENTALE ET LES INTERVENTIONS PREPARATOIRES

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Présente les objectifs et le calendrier des interventions préparatoires du projet. Ces opérations visent à mieux connaître le territoire et à sécuriser les aspects techniques et environnementaux du projet :

- Etudes sur la nature des sols et le patrimoine archéologique.
- Expérimentations écologiques sur certaines espèces afin d'évaluer leur capacité d'adaptation ou de déplacement.
- Identification des sites de compensation environnementale les plus adaptés.

Ces expérimentations seront conduites sur plusieurs années, jusqu'à la finalisation du Dossier d'Autorisation Environnementale (DAE). SNCF Réseau travaille en lien étroit avec la DREAL, la DDTM, la DRAC, ainsi qu'avec les services spécialisés des collectivités, des entreprises et des bureaux d'études partenaires.

Le dossier d'autorisation environnementale des interventions préparatoires (DAE-IP) a été déposé en septembre 2024. Les avis réglementaires ont été rendus, selon le calendrier suivant :

- Avis de la formation d'Autorité Environnementale de l'IGEDD : janvier 2025
- Avis des services (ARS, DDTM, DRAC, OFB, SAGE, SMBT...) : janvier 2025
- Avis du CNPN n° 1 : février 2025
- Avis du CNPN n° 2 : septembre 2025
- Avis de la CDNPS : août 2025

L'enquête publique se tiendra du 19 novembre au 22 décembre 2025, selon l'arrêté signé par le préfet de l'Hérault ce jour. L'arrêté d'autorisation est attendu pour le printemps 2026.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Rappelle la volonté de l'État de respecter le calendrier fixé par le préfet de région, afin d'éviter tout décalage du projet. L'objectif est d'obtenir l'autorisation avant le printemps 2026, condition nécessaire pour lancer les opérations de terrain dès l'hiver 2026. Il insiste sur la nécessité d'une

instruction technique rigoureuse, pilotée par la DREAL, afin de ne pas faire glisser le calendrier, et précise que la décision interviendra entre mars et l'été 2026.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Détaille ensuite les sondages géotechniques : ils permettront de caractériser les sols, de vérifier la faisabilité technique des ouvrages et d'évaluer la qualité des matériaux extraits pour en mesurer le potentiel de réemploi. Ce volet est déterminant pour maîtriser les coûts et l'empreinte carbone du projet, le déplacement des matériaux étant un poste majeur. Environ 300 sondages seront réalisés entre juillet et novembre 2026, à raison de 45 sondages par mois. Chacun dure en moyenne deux jours et nécessite la signature d'une convention d'accès avec les propriétaires fonciers.

**Olivier Galand, Responsable de la phase 1 du projet LNMP, SNCF Réseau**

Précise qu'une première campagne a déjà été menée, en bonne intelligence avec les propriétaires fonciers.

**François-Xavier Lauch, Préfet de l'Hérault**

Confirme que ces premiers sondages, réalisés hors zones d'espèces protégées, ne nécessitent pas d'autorisation environnementale.

## ECHANGES

**Jean-Christophe Dalbigot, Premier adjoint au Maire, commune de Mèze**

Demande si les résultats des sondages géotechniques seront partagés avec les communes.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Précise qu'il n'y a aucun inconvénient à partager ces données, mais pas avant la consultation du marché, afin de garantir l'égalité entre les candidats.

**Olivier Galand, Responsable de la phase 1 du projet LNMP, SNCF Réseau**

Souligne que ces informations seront ensuite mises à disposition des collectivités et rappelle que des démarches similaires ont déjà été menées sur le secteur du piémont sèteois, où les données ont été transmises à Sète Agglopôle. Chaque sondage fera l'objet de relevés précis : profondeur, structure du sol, conditions d'accès et sensibilité environnementale, afin de garantir une transparence complète sur les modalités d'exécution.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Rappelle, concernant les diagnostics archéologiques, qu'il s'agit d'opérations légères, réalisées à la pelle mécanique, sur environ 10 % des terrains. Si des fouilles complémentaires sont nécessaires, la DRAC décidera de leur mise en œuvre. Les expérimentations écologiques visent à mieux comprendre les milieux et à concevoir des mesures compensatoires durables, suivies pendant 50 ans, conformément à l'obligation réglementaire de suivi de la biodiversité sous la responsabilité au maître d'ouvrage.

**François Rio, Maire, commune de Saint-Jean-de-Védas**

Interroge sur les lieux de l'enquête publique.



**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Indique qu'elle se déroulera à la fois en version numérique et physique, et que les détails seront précisés dans l'arrêté signé le matin même, dont la publication est à venir.

**Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Interroge sur les réserves émises par le CNPN.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Répond qu'elles concernent principalement la complétude des inventaires et l'efficacité des mesures compensatoires. Des réunions régulières entre SNCF Réseau et la DREAL permettent d'y répondre. Il précise avoir saisi la Ministre de la Transition écologique pour sécuriser la procédure et garantir la poursuite du projet.

**Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Demande également si les sondages géotechniques réalisés avant le marché serviront de base à de nouvelles campagnes après désignation du titulaire.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Confirme que ces nouvelles campagnes feront l'objet de nouveaux arrêtés environnementaux, successifs et complémentaires.

**Marcel Stoecklin, Maire, commune de Gignan**

Interroge enfin sur les sondages au niveau de la source d'Issanka, encore non réalisés.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Reconnaît la complexité du sujet, en raison du périmètre de protection et des contraintes réglementaires. Il annonce son intention de modifier la DUP d'Issanka, en concertation avec le président de Sète Agglopôle, afin d'autoriser les sondages nécessaires sans porter atteinte à la ressource.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Précise que ces sondages sont indispensables pour vérifier que le projet n'aura aucun impact sur la nappe phréatique ni sur le captage, situé sur un champ calcaire. Les études viseront à garantir que les ouvrages prévus ne pénalisent pas le territoire.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Insiste sur la nécessité d'un contrôle local par les élus et d'une transparence totale sur les résultats.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Propose la création d'un groupe de travail dédié au suivi des sondages d'Issanka, associant les élus et les services compétents, afin d'assurer un partage régulier et transparent des données recueillies.

## 4. LA CO-CONSTRUCTION AVEC LE TERRITOIRE DES COMPENSATIONS ENVIRONNEMENTALES ET DE LA DEMARCHE PAYSAGERE ET PATRIMONIALE

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Rappelle que la LNMP est un projet de territoire : les mesures compensatoires doivent être pensées avec les acteurs locaux et non imposées. Les besoins sont estimés à environ 2 000 ha. Dès début 2024, une démarche de co-construction a été lancée avec chaque EPCI, articulée en deux volets :

- Groupes de travail thématiques (foncier, gestion des mesures, agroécologie).
  - Ateliers de co-construction avec chaque collectivité pour identifier le foncier compensatoire.
- Il précise que SNCF Réseau n'a pas vocation à devenir propriétaire : les mesures prises seront adaptées aux stratégies locales pour garantir des mesures efficaces et durables (30 à 50 ans). La démarche associe collectivités, chambres d'agriculture, SAFER, associations, fédérations de chasse, comités de bassin, etc. Un conseil scientifique indépendant a été lancé avec le CNRS pour éclairer les choix de compensation (recommandations, recherches ciblées sur des espèces encore mal connues). Cette co-construction se poursuivra jusqu'à la définition complète des mesures, au moins jusqu'en 2030.

Sur la démarche paysagère et architecturale, l'objectif est une insertion fine de la ligne. Le diagnostic paysager co-construit a été mené en janvier 2025 ; un atelier à l'automne visera à définir l'identité globale de la ligne. Des travaux de détail seront ensuite conduits sur les secteurs sensibles (Gardiole, Issanka, Picpoul de Pinet), afin d'affiner l'insertion et d'intégrer ces exigences au marché (contraintes techniques et paysagères).

### **François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Souligne qu'il n'est pas nécessaire d'être propriétaire pour mettre en œuvre des mesures compensatoires : des conventions avec les propriétaires garantiront leur suivi dans la durée (30 à 50 ans). Il appelle à la cohérence entre grands projets et préservation de l'agriculture, en évitant tout effet de dumping foncier et en sanctuarisant les terres agricoles.

Il annonce la mise en place rapide d'un comité de suivi des mesures compensatoires, associant les collectivités, pour évaluer l'efficacité des actions et évoquer les lieux de compensation. Il rappelle qu'il est possible de concevoir des terrains à vocation mixte (compensation environnementale + préservation/usage agricole).

## ECHANGES

### **Agnès D'Artigues, Directrice générale adjointe, Syndicat Mixte du Bassin de Thau**

Souhaite que le syndicat mixte soit associé à ce comité de suivi, au regard des études stratégiques en cours (diagnostic des cours d'eau, plan stratégique des zones humides).

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Répond que les syndicats de bassin sont invités et leur participation est essentielle. Les mesures qui seront définies pourront s'appuyer sur des plans de gestion existants, notamment sur les coteaux et bassins versants.



**Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Interroge sur la flexibilité des modalités d'application et plaide pour une stratégie de services rendus (renaturation, réorganisation de territoires malmenés), intégrant ces mesures à un projet de territoire au service des terres agricoles (ex. secteurs identifiés dans la révision du SCoT).

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Répond que la démarche vise précisément à articuler contraintes réglementaires et opportunités territoriales, en s'appuyant sur le conseil scientifique pour objectiver les choix.

**François Rio, Maire, commune de Saint-Jean-de-Védas**

Signale un manque de foncier disponible sur la Métropole, notamment sur sa commune qui est concernée également par le projet du COM (Contournement Ouest de Montpellier). Il demande donc si des communes voisines peuvent contribuer et interroge le phasage des chantiers (COM 2026-2029, LNMP 2029-2034).

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Indique que la compensation doit être justifiée lors de la signature de chaque autorisation environnementale. Il précise qu'il n'y a pas d'obligation de proximité stricte, mais une équivalence fonctionnelle des milieux compensés. L'État portera une vision globale pour garantir la cohérence (corridors écologiques, zones humides, etc.).

Il précise également qu'il n'y a pas de quota par commune : l'enjeu est un équilibre global, en mobilisant tous les leviers (collectivités, foncier disponible, services nationaux, expérimentations).

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Précise qu'un travail est réalisé par collectivité avec des volumes indicatifs selon l'impact local, sans frontière rigide : on peut dépasser la bande de 5 km si un foncier équivalent est disponible ailleurs. Il rappelle le besoin total de la phase 1 de près de 2000 ha.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Invite à renverser la logique : articuler GEMAPI et besoins agricoles (amélioration des sols, évolution des espaces), pour maximiser les co-bénéfices.

Il demande une estimation financière de ces mesures compensatoires.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Indique un ordre de grandeur pour la phase 1 entre 85 et 90 M€ destinées aux mesures compensatoires..

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Conclut : ces 85-90 M€ représentent un investissement environnemental significatif au bénéfice du territoire ; bien mobilisé, il peut produire une dynamique gagnant-gagnant.

## 5. LA POURSUITE DE LA CONCERTATION SUR LE VIADUC DE POUSSAN

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Souligne que le viaduc de Poussan constitue un ouvrage emblématique de la ligne nouvelle, et le plus important de la phase 1 : long de 1,4 km et haut de 30 mètres, il représente un enjeu majeur d'intégration paysagère et territoriale. L'objectif de la concertation engagée a été d'associer largement les acteurs locaux, et notamment les habitants, afin d'enrichir le cahier des charges du futur concours architectural par une expression directe du territoire. Cette concertation s'est appuyée sur :

- Un atelier citoyen composé d'une vingtaine d'habitants issus des cinq communes ayant une covisibilité sur l'ouvrage.
- Une consultation numérique ouverte à tous sur le site internet du projet.
- Une réunion publique permettant d'élargir le débat et de nourrir les échanges.

L'atelier citoyen, organisé de janvier à mai 2025, s'est articulé autour de plusieurs thématiques, et notamment :

- Les caractéristiques architecturales et matériaux
- L'intégration paysagère
- La gestion des nuisances sonores et vibratoires ;
- Les modalités du chantier et les bénéfices locaux possibles.

Ses conclusions ont été présentées en comité de pilotage le 11 juillet dernier, Par ailleurs, un comité dédié, rattaché à la commission du dialogue territorial de la SLNMP, rassemblant les services des collectivités territoriales concernées, ainsi que des associations environnementales et patrimoniales, a été chargé de suivre l'ensemble de la démarche de concertation autour du viaduc.

SNCF Réseau s'est engagé à intégrer les recommandations de l'atelier dans le cahier des charges du concours international d'architecture et d'ingénierie. Parmi les propositions citoyennes :

- Faire du viaduc une œuvre d'art, un totem du territoire.
- Aménager une voie verte aérienne sur l'ouvrage, connectée aux itinéraires existants et offrant des vues sur l'étang de Thau.
- Explorer des usages partagés, comme des espaces d'observation ou d'animation (plateformes point de vue sur le territoire, jardins partagés arrosés par des piles chateau d'eau du viaduc, murs d'escalade, etc.).

Toutes ces idées seront étudiées et intégrées au cahier des charges du futur marché de conception-réalisation.

## ECHANGES

### **Florence Sanchez, Maire, commune de Poussan**

Salue la démarche participative et indique que l'idée de la passerelle est intéressante, tout en s'interrogeant sur la prise en compte financière des propositions de l'atelier citoyen (passerelle suspendue, mur d'escalade, chateau d'eau pour jardins partagés, etc.), rappelant que le coût du viaduc aujourd'hui représente 5 % du montant global du projet phase 1.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Estime nécessaire de présenter ces propositions au prochain COPIL, afin qu'elles soient examinées.

Il insiste sur le fait que lancer un atelier citoyen n'a de sens que si ses recommandations sont prises en compte, surtout que plusieurs d'entre elles sont techniquement et financièrement réalistes.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Confirme que les propositions sont faisables et qu'il faudra construire une enveloppe complémentaire pour les intégrer.

**Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Souligne l'importance de renforcer la relation avec les habitants et de mieux informer sur les différentes étapes du projet. Il propose la mise en place d'une communication régulière, claire et accessible. Il relève également la complexité de la gouvernance du projet, avec la multiplicité des instances (COPIL, comités consultatifs, commission de dialogue territorial, etc.) et souhaite une clarification pour faciliter la participation des élus.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Partage ce constat : les dispositifs institutionnels (enquêtes publiques, commissions) ne suffisent plus à garantir l'appropriation citoyenne. Il souligne la nécessité d'innover dans les formes d'association du public et d'ouvrir davantage le dialogue en continu.

**Pascal Pinet, Directeur général, Société de financement LNMP**

Indique que les trois commissions thématiques de la SLNMP pourraient être prochainement réactivées, et qu'une consultation est en cours pour la création de nouveaux outils de communication, en coordination avec SNCF Réseau, afin de mieux répondre aux attentes du territoire.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Approuve cette démarche de développement de la communication sur le projet.

**Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Ajoute qu'il serait utile de mieux faire comprendre la portée européenne du projet, souvent méconnue du grand public.

**Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Conclut sur ce point : un travail conjoint avec la SLNMP sera mené pour clarifier la comitologie et schématiser les instances de gouvernance, afin de rendre la structure du projet plus lisible et accessible.

## 6. LA MAITRISE FONCIERE ET LES COMPENSATIONS AGRICOLES COLLECTIVES

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Présente la stratégie foncière mise en œuvre dans le cadre de la phase 1. Celle-ci repose sur une approche proactive et privilégiant l'acquisition amiable.

Deux étapes principales sont distinguées:

- Première étape : l'acquisition des biens bâtis, privés ou commerciaux, considérés comme les plus complexes. L'objectif est d'acquérir la totalité de ces biens avant l'attribution du marché de Conception Réalisation début 2029. Une enquête parcellaire est prévue à l'automne 2026, pour une phase d'expropriation éventuelle en 2027 si les démarches amiables n'aboutissent pas. En moyenne, 90 à 95 % des acquisitions sont conclues à l'amiable. Les premières négociations se déroulent sans difficulté majeure, à l'exception de quelques points sensibles identifiés à Poussan.
- Seconde étape : les terres agricoles et terrains nus. Leur acquisition par SNCF Réseau sera progressive, notamment dans le cadre des diagnostics archéologiques à venir, puis elles seront confiées au titulaire du marché de conception-réalisation dès signature du contrat début 2029.

### **François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Rappelle que cette stratégie découle directement de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). L'expropriation constitue une mesure de dernier recours, l'essentiel des transactions devant se faire à l'amiable, selon des procédures encadrées et en concertation avec les chambres d'agriculture.

Concernant les terrains cabanisés, il précise que les pratiques passées sont désormais révolues suite à l'évolution de la jurisprudence de la Cour de Cassation de février 2024 : les terrains illégalement construits seront rachetés au prix du terrain nu, ce qui dissuadera de futures constructions non autorisées.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Détaille ensuite les mesures compensatoires agricoles collectives. En lien avec la Chambre d'agriculture et les services de l'État, un cadre d'appels à projets a été élaboré pour soutenir des initiatives locales.

Un montant de 14,5 millions d'euros est dévolu pour la compensation agricole de la phase 1, à investir au bénéfice du monde agricole, notamment pour des projets collectifs portés par des groupements d'agriculteurs ou des collectivités.

### **François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Souligne que le principal défi est de faire émerger des projets concrets pour mobiliser ces financements, rappelant que les priorités concernent les ressources en eau et l'irrigation, et que toutes les filières agricoles doivent pouvoir en bénéficier.

## ECHANGES

### **Florence Sanchez, Maire, commune de Poussan**

Revient sur la situation des terrains cabanisés et sur les promesses de rachat passées au prix du bâti.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Précise que deux cas anciens sont en cours de traitement et devront être réglés au prix du marché, mais que désormais toutes les acquisitions se feront au prix du terrain nu. Quatre à cinq démolitions sont programmées à court terme.

### **François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Confirme qu'il veillera à la sécurisation de ces procédures.

### **Florence Sanchez, Maire, commune de Poussan**

Interroge ensuite sur la nécessité d'un permis de démolir pour les démolitions envisagées.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Répond que lorsqu'un bâtiment n'a pas fait l'objet d'un permis de construire, aucun permis de démolir n'est requis. Les marchés sont en préparation, et les communes seront informées en amont des interventions. Les travaux de démolition nécessiteront environ deux semaines, selon les modalités de tri et de traitement des matériaux.

### **Alain Bertes, Premier adjoint au Maire, commune de Gigan**

Demande des précisions sur les parcelles concernées par les acquisitions à venir.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Indique que toutes les emprises réservées sont connues et qu'un plan détaillé pourra être transmis aux communes pour identifier les bâtis concernés.

### **Alain Bertes, Premier adjoint au Maire, commune de Gigan**

Interroge sur le calendrier des enquêtes parcellaires.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Précise :

- Enquête parcellaire n°1 (bâtis) : automne 2026.
- Enquête parcellaire n°2 (terres agricoles et terrains nus) : 2029, après désignation du titulaire du marché sur la base des études détaillées permettant d'affiner les divisions.
- Une troisième enquête pourrait être organisée selon les besoins.

### **Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Insiste sur l'importance de travailler en lien avec la Chambre d'Agriculture, notamment sur la gestion de l'eau, et indique que la collectivité a recruté une chargée de mission dédiée pour accélérer la mise en œuvre des projets.

## 7. LA CONCERTATION PREALABLE SUR LA PHASE 2 DU PROJET LNMP

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Annonce la poursuite de la concertation sur les fonctionnalités de la phase 2.

Les modalités sont en cours de finalisation avec les garants de la CNDP, pour une concertation préalable prévue du 8 avril au 19 juin 2026. Le dossier de concertation sera soumis à la commission plénière de la CNDP en février 2026.

Cette concertation préalable visera non seulement à questionner les fonctionnalités, en termes de mixité et de gares nouvelles, à la demande des partenaires co-financeurs et des acteurs du territoire, mais également à réexaminer l'opportunité du projet dans son ensemble, conformément au cadre réglementaire défini par la CNDP.

Les études complémentaires actuellement menées permettront d'informer pleinement le territoire avant les choix à venir.

Une Décision ministérielle permettra, fin 2026, de valider les fonctionnalités à l'issue de cette concertation préalable, puis une concertation complémentaire sur les tracés sera organisée en 2027/2028.

Une décision ministérielle est attendue fin 2028, suivie d'une enquête publique à l'horizon 2030.

## CONCLUSION

### **Loïc Linarès, Président, Communauté d'Agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Remercie l'ensemble des intervenants pour la qualité des échanges et interroge sur la vitesse de circulation inscrite dans la DUP, ce qui pourrait avoir un impact sur la conception du viaduc de Poussan.

### **François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Confirme que la vitesse est fixée par la DUP : toute remise en question impliquerait une procédure de reprise complète, entraînant l'abandon du projet. Il rappelle que les choix de tracé et de performance ont été validés à l'issue d'un long processus de concertation, depuis de nombreuses années, et qu'il faut désormais sécuriser la mise en œuvre.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Précise que le viaduc n'est pas concerné par ces considérations de vitesse et propose des échanges techniques entre le bureau d'études de la collectivité et SNCF Réseau.

### **François Rio, Maire, commune de Saint-Jean-de-Védas**

S'interroge sur le calendrier entre la phase 1 (2029-2034) et la phase 2.

### **Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP, SNCF Réseau**

Rappelle que la loi LOM prévoit un décalage d'environ dix ans entre les deux phases, afin de garantir la soutenabilité financière du projet. Si la solution voyageurs est confirmée, la mise en service de la phase 2 est prévue à l'horizon 2040 ; une solution mixte impliquerait un calendrier plus long.



**Marcel Stoecklin**, Maire, commune de Gigan

Exprime ses doutes quant aux bénéfices directs du projet pour sa commune.

**François-Xavier Lauch, préfet de l'Hérault**

Répond que le projet génèrera des retombées économiques et touristiques significatives, et qu'un document de communication sur les bénéfices territoriaux (emplois, attractivité, gains de temps) pourrait être élaboré.

Il conclut la réunion en reconnaissant le besoin de renforcer le lien direct avec les élus, malgré la densité de la comitologie. Il propose que la commission consultative se réunisse désormais chaque trimestre, proposition appuyée par Loïc Linarès et Florence Sanchez. Il confirme sa disponibilité et suggère d'associer de nouveaux acteurs, notamment la Chambre d'Agriculture, aux prochaines séances.

La prochaine réunion se tiendra entre fin janvier et fin février 2026.

**Le préfet clôt la séance en remerciant l'ensemble des participants.**