Le Président demande s'il y a des questions. Il n'y en a pas. Il soumet la délibération au vote.

Le Bureau communautaire, après avoir délibéré, décide :

D'approuver les termes des conventions pour les années 2025 à 2027 ci-annexées entre Sète agglopôle méditerranée et les communes de Frontignan La Peyrade, Marseillan et Mèze.
Étant précisé que les crédits sont portés au budget déchets M57 de Sète agglopôle méditerranée, section de fonctionnement, chapitre 011, service DÉCHET, nature 62875.
D'autoriser le Président, ou son représentant, à signer la convention ci-annexée ainsi que tous documents s'y rapportant.

Pour : 15
Contre : 0
Abstention : 0

Délibération adoptée à l'unanimité.

III. Point d'information

Arrivée de M. Michel en séance.

Présentation du dossier LNMP : enjeux et perspectives pour le territoire

Le Président indique que ce point s'inscrit dans la poursuite des débats sur la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP). Conformément à son engagement, le sujet a été étudié par les services et les bureaux d'études spécialisés en vue de disposer d'éléments argumentés et incontestables. C'est l'objet de la présentation de ce jour.
Entretemps, une nouvelle gouvernance a été désignée à l'agglomération. Une réunion a eu lieu à la Région en présence du préfet en mars dernier. L'agglomération avait envoyé un courrier en avril pour formuler le principe d'une non-remise en question du tracé mais sous conditions. Depuis, le contexte national a évolué aussi, avec notamment des enjeux financiers. Lors du dernier Comité de pilotage de juillet, en présence du préfet de Région et du vice-président de la Région Occitanie, la remise en question de l'enveloppe financière et du projet n'a pas été évoquée. Au contraire, il a été affirmé la volonté de continuer à travailler sur le projet, ce qui se ressent également dans l'avancée des dossiers des acquisitions foncières et dans le lancement des appels à projets pour les compensations. Ainsi un appel à projets a-t-il été lancé par la Chambre d'agriculture bénéficiant des compensations financières sur les mesures agricoles. L'agglomération s'est positionnée, avec le syndicat mixte, en vue de récolter des retombées financières. Les compensations représentent un sujet stratégique majeur.
Parmi les autres éléments intervenus, il y a la proposition par le Président de la République de nommer Jean Castex à la présidence du groupe SNCF, ce qui est le signe que le calendrier du projet sera maintenu.
La lettre de mission faite aux services et aux bureaux d'étude comportait une première partie sur la raison d'être de ce tracé ; une deuxième sur les éventuelles remises en question du tracé (vitesse, viaduc, courbe, etc.) ; et, enfin, une troisième sur les points sensibles à défendre à court et long terme (gare dans le territoire, etc.).

M. Eric VANDEPUTTE explique que les éléments élaborés dans l'ancienne gouvernance de l'agglomération sont repris aujourd'hui. Cette présentation s'inscrit dans la continuité de la réunion du 18 mars et des courriers de l'agglomération. Il explique que M. Linarès a proposé l'aide d'un bureau d'études pour fournir un accompagnement. François Renard de Dyn'AMO Conseil et Frédéric Tardif de FT Conseils sont spécialistes en mobilité.

M. François RENARD, de Dyn'AMO Conseil, explique travailler avec les collectivités sur des projets de PEM qui lui font croiser SNCF, Région, État, etc. Il se propose aujourd'hui d'examiner le projet de la LNMP de manière rigoureuse par rapport aux enjeux de l'agglomération. Pour cela, il s'est associé à Frédéric Tardif.

M. Frédéric TARDIF, de FT Conseils, ingénieur en exploitation ferroviaire à la retraite, a créé une structure de conseil il y a quelques années. Il a une longue expérience dans l'ingénierie à la

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

SNCF et en bureaux d'études. Il a travaillé avec SNCF Réseau notamment pour réaliser une partie des études d'exploitation de la LNMP.

M. RENARD précise que, dans le cadre des travaux qui concernent la SNCF, il est impossible de refaire les études à la place de la SNCF. Certaines collectivités ont essayé de le faire. La SNCF trouvera toujours les moyens de réfuter les études en question. L'objectif de la réunion de ce jour consiste à soulever les sujets nécessitant une certaine vigilance et susceptibles d'être les motifs de sollicitation à la SNCF en vue de procéder à des études plus précises.
Il propose d'examiner dans un premier temps l'origine du projet. Dans les années 90, la SNCF a dessiné un premier tracé d'une future LGV Languedoc-Roussillon. En 2006, les premières études ont été lancées. Celles-ci consistent à se baser sur un faisceau de 5 kilomètres de large qui est progressivement resserré jusqu'à la réalisation. En 2009, un débat public a été organisé quand la largeur du faisceau était encore de 5 kilomètres. En 2021-2022, l'enquête publique sur la DUP a porté sur un faisceau d'une largeur de 500 mètres.
L'agglomération est partenaire du projet depuis son origine en 2006. À ce titre, elle participe au financement et est intégrée dans les différents comités d'évaluation du projet.
Dès 2006, SNCF a proposé différents tracés. Sur la partie Béziers-Perpignan, a été rapidement abandonnée la partie ouest, la traversée des Corbières étant trop compliquée et coûteuse. Celle-ci s'éloignait en outre de Béziers et Narbonne. De ce fait, un seul faisceau a été retenu par la SNCF côté Narbonne et Espagne.
En revanche, dans l'Hérault, deux scénarios sont apparus. Le premier consiste à se raccorder à la LNMP. Le territoire qui intéresse l'agglomération est coincé entre la Moure et les étangs. C'est ainsi qu'il a été décidé de passer entre les deux. Il a donc été imaginé un tracé qui longe l'autoroute ou un tracé par Pézenas.
Les faisceaux ont ainsi été évalués en fonction de différents critères (environnement, patrimoine, coût, topographie, etc.) afin de déterminer le faisceau le moins impactant, notamment dans l'Hérault. À l'issue de cette réflexion, la SNCF a ainsi retenu le trajet longeant l'autoroute, le plus au sud. Quatre hypothèses ont été émises dans ce débat :
– doubler la ligne actuelle,
– une nouvelle ligne dédiée uniquement au TGV le plus rapide,
– une nouvelle ligne dédiée à un TGV plus lent et à du fret,
– une nouvelle ligne dédiée à un TGV le plus rapide et à du fret.
La dernière solution a été retenue à l'issue du débat public en 2009. Depuis, la SNCF a toujours évoqué de doubler les lignes (ligne historique et nouvelle ligne).
Aujourd'hui, le fret concerne le tronçon entre Béziers et Montpellier. La SNCF s'interroge sur le fret jusqu'en Espagne.
Pour indiquer les bénéfices que met en avant la SNCF sur ce projet, il projette une slide de communication conçue par la SNCF. Un examen rapide de bénéfices présentés pourrait amener à considérer favorablement ce projet : davantage de trains, gain de temps, moins de pollution, moins de poids-lourds sur la route, territoire plus accessible.
Or il s'interroge sur le gain estimé de 40 minutes entre Montpellier et Perpignan. Le gain de temps entre Montpellier et Narbonne est de 24 minutes. La liaison entre Montpellier et Toulouse permet un gain de 27 minutes. En comparant avec les tarifs et la durée des trajets en avion, il constate que les tarifs sont équivalents avec des durées de trajet nettement plus courtes en avion. Cette comparaison ne tient pas compte des impacts environnementaux. Ces éléments montrent que le gain de temps affiché ne peut pas justifier la LNMP.
Pour cette ligne, il est prévu à échéance 2034 la réalisation du premier tronçon jusqu'à Béziers. Le gain de temps annoncé à court terme est de 18 minutes pour un coût de 2 Mds€. À l'échéance 2045, la fin du chantier permet un gain de 39 minutes jusqu'à Perpignan et de quelques minutes supplémentaires entre Béziers et Montpellier pour 4 Mds€ auxquels s'ajoute une option d'environ 2 Mds€ en incluant le fret. Ces chiffres, qui correspondent à des valeurs de 2020, augmentent forcément quand ils sont actualisés.
Au COPIL du 11 juillet 2025, l'État a confirmé la volonté de respecter les délais donnés et, notamment, d'engager les travaux de la phase 1 en 2029.
Il estime important que l'agglomération se fasse entendre car elle représente une des principales agglomérations traversées par la LNMP avec un fort enjeu touristique et le développement du port de Sète. Le territoire a aussi de forts enjeux ferroviaires : 500 trains par an au niveau du port, deux millions de voyageurs annuels dans quatre gares.
Il aborde les inconvénients de la LNMP pour le territoire :
– L'augmentation de la taxe de séjour pose problème en termes touristiques et n'abondera pas les finances du territoire, mais servira à financer la LNMP. Toutefois, elle participera à réduire la participation de l'ensemble des contributeurs.

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

– Au prochain mandat, il y aura des expropriations et des travaux. Les nuisances seront portées par la prochaine équipe à la tête de l'agglomération.
– Les risques environnementaux et sanitaires concernent notamment le captage d'Issanka.
– Nuisances visuelles et sonores des travaux.
– Coût de 15 M€ pour la collectivité (conditions économiques de 2020).
– La LNMP supprimera aussi des TGV sur la ligne actuelle. D'où une diminution du nombre de TGV.
Les avantages de la LNMP sont les suivants pour le territoire :
– Fonds de solidarité territoriale, mais dont les montants sont très réduits.
– Diminution de 20 000 poids-lourds.
– Augmentation de l'offre de TER, qui est l'avantage réel pour SAM, la ligne actuelle étant totalement encombrée.

M. MAJOUREL souligne que le vrai gain en TER interviendra après la phase 2, c'est-à-dire quand les deux lignes auront été dissociées, l'ancienne ligne pouvant dès lors faire passer davantage de TER. Dans la phase 1, le raccordement est en amont de Béziers. Les trains arriveront ainsi en gare de Béziers, ce qui provoquera un embouteillage.

M. RENARD indique que les trains partent aujourd'hui d'Avignon, passent par Lunel, Montpellier, Sète et vont à Béziers. À terme, il est prévu des navettes pour faire des allers-retours entre Lunel et Sète.

M. TARDIF précise qu'à l'origine du projet, des études ont été réalisées pour que les trains circulent entre Lunel et Sète. Les deux gares ont été équipées avec des installations de terminus. En revanche, la Région, ne disposant pas des matériels roulants et ne pouvant pas investir dans ceux-ci, a utilisé les matériels à disposition. C'est la raison pour laquelle certains trains arrivant d'Avignon vont jusqu'à Sète ou continuent jusqu'à Narbonne ou Perpignan.

M. RENARD rappelle que le SERM, connu aussi sous le nom de RER métropolitain, a été décidé par l'État. De nombreuses collectivités se sont portées candidates (Montpellier, Toulouse, Avignon, etc.). Le coût de ce projet est très important du fait des investissements sur l'infrastructure ferroviaire, l'équipement, le matériel, etc. L'État devait sélectionner un certain nombre de dossiers. Montpellier et Toulouse sont passées en phase 1 de sélection. Les délais pour connaître les SERM retenus à l'échelle nationale ont été repoussés depuis plusieurs mois. Le contexte actuel n'offre pas de visibilité à cet égard. Le projet de SERM comporte de forts enjeux financiers. Toutefois, même sans SERM, le nombre de trains sera plus important, mais pour une réelle plus-value pour le territoire, cela passe par le SERM.

Mme SANCHEZ indique que, dans les réunions, l'État et la Région expriment leur accord pour ajouter des trains, mais que SNCF Réseau explique que cela ne peut pas être garanti étant donné l'ouverture prochaine à la concurrence. Cette décision dépendra de la fréquentation sur la ligne.

M. TARDIF explique que SNCF Réseau travaille à faire circuler le plus grand nombre possible de trains, mais doit s'adapter aux contraintes qui se retrouvent à Nîmes, Narbonne ou à l'entrée de la ligne à grande vitesse après Perpignan. Par ailleurs, en tant qu'autorité organisatrice, la Région souhaite faire circuler le plus grand nombre de trains, mais rencontre des problèmes pour financer le matériel roulant. En 2026, 18 rames supplémentaires vont circuler en Région Occitanie pour l'ensemble des lignes TER de la Région, ce qui limite les ambitions ailleurs. De ce fait, le SERM permettra de bénéficier d'aides de l'État. Sans le SERM, la situation actuelle perdurera. Les Régions décideront des TER qu'elles pourront mettre en place. Les Régions Occitanie et PACA veulent être propriétaires de leur matériel roulant et gérer les sillons. Cela bénéficiera à la fréquence des trains sur la ligne classique, qu'il y ait un SERM ou non, les TGV et le fret gênant la circulation des autres trains.

M. RENARD confirme que l'augmentation de TER interviendra après les travaux de la ligne LNMP. Or il semble difficile pour l'agglomération de s'engager sur la LNMP sans avoir la certitude que le territoire bénéficiera de transports ferroviaires.
La phase 2 ne concernera pas le territoire de l'agglomération et générera donc moins de nuisances. Toutefois, l'agglomération devra y participer financièrement. Le surcoût lié au fret n'est pas encore abordé. Il est probable qu'il y ait encore une diminution de l'offre de grandes lignes, mais aussi une diminution du nombre de poids-lourds sur le territoire.

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

Mme SANCHEZ s'interroge sur l'intérêt de la phase 2 si elle ne s'intéresse pas au fret.

M. TARDIF explique que le fret a été exclu de la LGV entre Béziers et Perpignan pour des raisons d'infrastructures. Plus le parcours de fret est long, plus il y a de TGV à être ralentis et moins il y a de TGV. Techniquement, pour que des trains de fret circulent sur la ligne classique entre Béziers et Perpignan ou entre Narbonne et Perpignan, il est nécessaire d'utiliser un faisceau construit à Rivesaltes pour reformer des trains qui emprunteront la LGV et la ligne Perpignan-Figueras pour aller jusqu'à Barcelone. Si les frets peuvent aussi circuler sur la LGV entre Béziers et Perpignan et entre Béziers et l'Espagne, cela libèrera des capacités pour les TER.

M. RENARD explique que les autres partenaires impliqués dans la LNMP (SNCF, État, Région) réfléchissent au devenir de la ligne historique. L'agglomération a réalisé des simulations sur l'impact de la montée des eaux sur cette ligne. Le discours officiel de la SNCF consiste à affirmer le maintien de la ligne actuelle. Un groupe de travail de la SNCF réfléchit activement sur le sujet à l'échelle locale et nationale. Le maintien de la ligne actuelle pourra avoir lieu avec des travaux (viaduc, par exemple). La question du financement des travaux et de leur temporalité se pose alors.
Deux endroits seront particulièrement touchés par cette immersion inéluctable : le lido sur 15 kilomètres et le secteur entre Frontignan et Vic-Mireval. Pour la SNCF, cette situation ne pose pas problème, même si la question des choix techniques et financiers pour répondre à cette situation se pose. De même, se posent des questions sur l'entretien quotidien des lignes. L'exploitation va représenter un problème de plus en plus important. Or l'importance du port avec le fret et le renforcement des TER entre Sète et Montpellier imposent de ne pas avoir de coupure sur la ligne actuelle, même si cela intervient dans un siècle, ce qui est l'échelle de temps pertinente pour les investissements ferroviaires.
Il exprime un doute sur un raccordement, à long terme, entre Sète et Agde. En tout cas, la liaison avec Vic-Mireval est très importante par rapport à la pérennité du port et de l'offre de TER. Mais, avec cette configuration, les TGV resteront bien sur la ligne LGV. C'est pourquoi il se demande s'il ne faudrait pas imaginer un jour un point d'arrêt sur la ligne LGV. Cette interrogation peut avoir un impact immédiat sur la conception de la ligne. En effet, pour créer une gare, il est nécessaire qu'à cet endroit, le trajet soit droit et pas trop pentu.

M. TARDIF explique avoir participé à de nombreuses études pour la création de gares nouvelles sur les lignes à grande vitesse. Après le lancement de travaux de la LGV, il est quasiment impossible de créer une gare. En revanche, des mesures conservatoires prises à l'avance – ainsi qu'il est proposé dans cette présentation – permettaient d'obtenir éventuellement une gare desservie par les TGV sur la LGV.

M. MAJOUREL explique que cette idée correspond à ce qui a été déjà proposé à la SNCF sur le terrain de l'ancien hinterland de la Région. La présentation correspond à ce qui a été proposé par la collectivité depuis quatre ans.

Le Président explique que cette présentation invite à confronter intuitions et revendications à la réalité technique. Le bureau d'études permet d'évaluer et de vérifier la faisabilité et de réfléchir à la stratégie à mettre en place.
Le projet d'utiliser le doublement de la ligne pour se donner le plus de chances de disposer d'une gare sur le territoire est un point stratégique essentiel. Il s'agit d'affiner par la suite la faisabilité technique. Ce n'est peut-être pas réalisable à l'endroit anticipé, à Poussan, du fait du viaduc et de la courbe. En revanche, il existe peut-être des possibilités au droit de Mèze ou dans une situation plus centrale par rapport au territoire.

M. MAJOUREL indique qu'il a été aussi proposé d'étudier une vitesse à 220-240 km/heure, comme en Italie, ce qui offre une courbure plus adaptée qui permet d'avoir une réserve foncière pour une gare. Ces éléments, discutés depuis quatre ans, réduisent le coût de 30 %.

M. TARDIF indique que le sujet des courbes et des profils sera abordé ultérieurement. Le tracé actuel de l'infrastructure ferroviaire prévoit un point d'évitement situé environ au PK 113. À cet endroit, il est prévu de mettre quatre voies. La proposition qu'il formule est ainsi de garder cet endroit pour y construire une gare. En termes d'exploitation par rapport au CNM et aux phases 1 et 2, cet évitement est nécessaire pour écarter des trains de fret dont la vitesse est plus lente. La SNCF devra étudier la possibilité de déplacer l'évitement et, dans ce cas, son

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

emplacement éventuel. Il s'agira alors de conserver l'emplacement prévu pour l'évitement afin d'y aménager une gare de Sète.

M. CANOVAS ne remet pas en cause les éléments techniques qui sont présentés pour l'installation d'une gare. En revanche, sur le plan économique, cette gare, située à Pomérols-Florensac, se trouve plus proche de Béziers que du territoire de l'agglomération. L'attrait d'une gare pour l'économie de l'agglomération se justifie davantage en amont, au départ de Montpellier. Il appelle à trouver un accord sur l'emplacement d'une gare TGV.

Le Président explique que la présentation vise une stratégie à très long terme, à l'échelle du siècle, dans le cas d'une totale submersion de la ligne historique. Il pointe que le bureau d'étude appelle à anticiper cet élément dès maintenant. L'enjeu plus contemporain consiste bien à assurer les dessertes d'un plus grand nombre de TGV dans les gares actuelles.
Par ailleurs, l'emplacement actuel est prévu. Dans les discussions avec la SNCF, il s'agit de négocier pour déplacer cette gare davantage vers la centralité de l'agglomération.

M. RAJA s'interroge sur la pertinence de projections à cent ans. Le projet initial correspond aux années 80. Il y aura certainement une révolution dans les mobilités à l'échelle des 20 prochaines années. Les projections établies à l'échelle de 100 ans risquent de ne servir à rien. La gare qui est anticipée ne verra jamais le jour, peut-être parce que des drones livreront des containers. Anticiper est certes louable, mais il doute de la pertinence d'une stratégie à 100 ans en se basant sur le mode de vie actuel.

Le Président répond que l'enjeu pour l'agglomération est de ne pas subir les stratégies mises en place par l'État ou la SNCF. C'est pourquoi il est nécessaire que l'agglomération réagisse à ces anticipations et se fasse entendre sur ses préférences en termes d'aménagement, comme l'emplacement de la gare. Certes, l'avenir ne peut pas être maîtrisé, mais il se joue aussi dans les décisions prises aujourd'hui.

M. RAJA entend qu'il s'agit d'arbitrer certaines modalités, mais il craint que ces anticipations n'aboutissent à des échecs à l'échelon d'une durée de 100 ans.

M. MORGO indique que l'Observatoire de Thau et certains élus, dès 2012-2013, étaient mécontents de l'absence de gare sur le territoire de l'agglomération. Il a été alors proposé Saint-Jean-de-Védas, Fabrègues ou Poussan. Il appelle à bien prendre en compte le territoire dans cette proposition d'emplacement.

M. RENARD approuve le propos sur la difficulté à anticiper à l'échelle de 100 ans. La réflexion porte sur le fait qu'à budget équivalent pour la SNCF, l'emplacement proposé représente un coût équivalent et aura peut-être un jour une utilité pour l'agglomération.
Reprenant le fil de sa présentation, il explique que l'agglomération a produit des modélisations pour anticiper les conséquences de la montée des eaux pour le territoire. Ainsi que l'a confirmé le préfet de Région, la SNCF vient de procéder à ce même type de réflexion avec la création d'un groupe de travail qui a remis des premières conclusions au préfet en février dernier. Il souhaite qu'une rencontre ait lieu entre l'agglomération et ce groupe de travail pour envisager un échange des données et trouver un accord sur un état des lieux partagé. Le problème est que l'État, la SNCF et la Région envisagent la problématique de la submersion uniquement pour le projet LNMP. Pour la SNCF, la submersion ne pose aucun problème pour la LNMP et la Région considère la question au travers des actions de l'agglomération sur la problématique. Il souligne l'importance de l'enjeu de la submersion marine dans la réalisation du SERM. En contrepartie de la LNMP, l'agglomération doit pouvoir assurer à ses administrés qu'il y aura bien la création du SERM. Certes, l'État et la Région souhaitent développer les TER, mais ce développement nécessite des financements.

Le Président explique que les territoires voisins n'ont pas été évoqués jusque-là. Des rencontres qu'il a eues avec Mickaël Delafosse ou Sébastien Frey, des enjeux communs ont été identifiés : le SERM et l'augmentation du trafic de TER avec Montpellier ; la desserte TGV avec Agde. Cette présence d'autres territoires dans ces problématiques permet de peser plus fortement dans les discussions. Sébastien Frey met en avant que la ville d'Agde, plus grande station touristique d'Europe, a besoin d'un grand nombre de TGV dans la gare historique.

M. RIBES reproche à Sébastien Frey d'avoir lâché François Commeinhes et préféré, lors de la

réunion du 18 mars dernier, son intérêt personnel en se rapprochant de Robert Ménard étant donné la proximité d'Agde avec la gare à l'est de Béziers.
Par ailleurs, il rappelle que, lors d'une Conférence des maires en janvier ou février 2021, M. Lubrano a expliqué que l'agglomération devait participer au financement, ce que M. Ribes désapprouve.
Enfin, il remarque que des compagnies ferroviaires allemandes proposeront des trajets très rapides pour l'Espagne.

M. RENARD explique que l'agglomération a signé en 2021 un protocole qui fixe, pour les phases 1 et 2, un financement pris en charge à 40 % par l'État, 20 % par l'Europe et 40 % par les collectivités. Parmi ces collectivités, Sète agglopôle méditerranée a en charge 1,26 % des 40 % du financement, soit 33 M€ évalués à l'époque. Un calcul d'indexation à terminaison 2034 pour la phase 1 et 2045 pour la phase 2, en prenant en compte une augmentation de 2 % par an, en ajoutant l'option fret à 16 M€, montre un doublement du coût du projet pour SAM, soit 48 M€ avec l'indexation et 16 M€ pour le fret.
S'agissant du financement, il appelle à actualiser le coût du projet. En effet, de nouveaux coûts sont apparus comme le traitement architectural du viaduc et les compensations. Il appelle à s'assurer que le traitement architectural entre bien dans le coût global afin qu'il soit cofinancé par tous les partenaires.
Il existe aussi des pistes d'économies envisageables, comme la vitesse des trains réduite à 220 km/heure. Cette problématique ne concerne pas seulement SAM, mais tous les financeurs, comme la Région et l'État.
Il appelle aussi à une actualisation du plan de financement pour tenir compte du retrait du Département du financement total (14 % des 40 %, soit 366 M€). Dans l'article 5 du protocole, il est indiqué la participation de l'exploitant, SNCF ou un tiers. Il rappelle ainsi que chaque train qui passe permet à l'exploitant de la ligne de recevoir de l'argent. Quelle est la part de la SNCF dans ce montant ? Ces éléments sont prévus dans le protocole. La SNCF se propose de contribuer au financement à partir de 2026. Il s'interroge sur le montant concerné.
L'actualisation du coût total et du plan de financement doit permettre de déterminer la durée de la participation de SAM au financement. Il est indiqué une durée du financement par SAM de 40 ans. Si le plan de financement s'établit sur 40 ans pour toutes les collectivités, cela entraîne des frais financiers. Il s'interroge sur l'intégration des frais financiers dans le montant global. Il se demande aussi s'il sera demandé des garanties d'emprunt aux collectivités. Ces questions sont importantes car, avec l'évaluation indexée, cela veut dire un financement de 1,5 M€ par an pendant 40 ans.
Par ailleurs, à partir de 2066, il sera nécessaire d'engager des travaux sur la ligne historique par rapport à la submersion marine. C'est la raison pour laquelle il est difficile de séparer les différentes questions, le projet de la SNCF croisant inévitablement d'autres problématiques pour la collectivité. Les coûts indiqués (48 + 16 M€) ne comprennent pas le SERM et les conséquences de la submersion marine.
Il est annoncé dans le projet de la SNCF une aide du Fonds de solidarité territoriale s'élevant à 8 M€ pour 4 EPCI, soit potentiellement 2 M€ par EPCI. Les modalités d'utilisation de ces fonds ne sont pas connues. Le montant est presque anecdotique à l'échelle de l'intervention globale.
Selon un calcul réalisé par M. Tardif, une baisse de la vitesse de 300 à 220 km/heure fait perdre 4 minutes sur la phase 1 et 7 minutes sur la phase 2. Certes, il y a une baisse de performance, mais il appelle à s'interroger sur la baisse du coût global du projet.

M. MAJOUREL répond que l'économie réalisée est de 30 % du total. De plus, cette diminution de la vitesse permet de faire circuler 70 trains de fret au lieu de 50.

M. RENARD explique que le viaduc aura un fort impact visuel. Il a été décidé de lancer un concours d'architecture international. La SNCF a acté cette décision au COPIL de juillet.

Le Président confirme que la décision a été actée, mais le réel enjeu reste l'enveloppe financière pour réaliser le viaduc.

Mme SANCHEZ explique que des explications ont été données lors de réunions avec la SNCF. S'il s'agit d'un concours d'architecture international, ce point est traité à part et fait perdre du temps sur la réalisation des travaux. Si le concours est intégré dans le marché des travaux, ce sont les architectes déjà sélectionnés qui vont y travailler. Il ne s'agit donc pas d'un vrai concours d'architecture ouvert à tous. Les citoyens qui participent à des ateliers sur le viaduc

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

expriment leur désir d'un viaduc ajouré, avec peu de piles, etc., mais les contraintes techniques rendent impossible de réaliser ce type de projet.

Le Président indique que les enveloppes financières envisagées laissent présager un ouvrage traditionnel. Un réel travail architectural nécessiterait de doubler ce montant prévisionnel. Au-delà de la question du concours, il appelle à discuter en vue d'obtenir un doublement de l'enveloppe pour bénéficier d'un réel travail architectural et non d'un édifice traditionnel.

Mme SANCHEZ illustre le propos en citant le viaduc près d'Aix-en-Provence.

M. RENARD explique que, hormis l'aspect architectural, il n'y a pas de possibilités d'optimiser le viaduc à l'endroit où il est prévu.

Mme SANCHEZ précise que la limitation de la vitesse peut amener à diminuer un peu la hauteur, voire la longueur, du viaduc.

M. RENARD explique que cela dépend de l'endroit où il est connecté au réseau.

M. MAJOUREL explique qu'un abaissement du viaduc nécessiterait de creuser, ce qui pose évidemment un problème avec Issanka.

M. RENARD indique que, s'agissant du fret, l'équivalence en poids-lourds (20 000 poids-lourds) représente environ deux jours de circulation de poids-lourds sur l'A9. C'est négligeable.
À la question de savoir si le fret sera présent dans le cadre de la phase 2, les modélisations de submersion ne permettent pas le maintien de la ligne historique du côté de Port-la-Nouvelle, où la Région investit massivement.
Il s'interroge sur l'offre de grandes lignes à partir de 2034 selon plusieurs hypothèses :
– Avec la ligne LGV et la ligne historique, les trains directs (TGV ou Intercités) passent ou vont à Sète. Il n'y a aucun changement pour l'agglomération.
– Si les trains s'arrêtent seulement à Montpellier Saint-Roch, avec davantage de TER à terme avec le SERM, les voyageurs empruntent le TER, qui va moins vite qu'un TGV jusqu'à Montpellier. La perte de temps est de 4 minutes. Arrivés à Montpellier, ils changent de quai. C'est moins pratique, mais il n'y a rien de dramatique.
– Si les trains s'arrêtent à Montpellier Sud-de-France, cela nécessite de prendre le TER (perte de 4 minutes), sortir de la gare, emprunter le tramway (20 minutes) et arriver suffisamment en avance. Dans ce cas, l'impact est évalué à 1 heure 10 minutes pour un voyageur qui connaît Montpellier. Pour un voyageur qui ne connaît pas Montpellier, le changement de gare en tramway est compliqué.
Dans cette dernière hypothèse, il se demande s'il n'est finalement pas plus simple de s'arrêter à la gare TGV de Nîmes pour prendre un des TER qui desservent Sète. Le coût et les durées sont comparables.

M. MAJOUREL explique que le maire de Montpellier peut devenir un allié dans ce dossier. Celui-ci a remarqué qu'après la réalisation de la phase 2, 75 % des TGV passeront à Sud-de-France, qui se trouve à 35-40 minutes du Corum avec le tram bientôt mis en service. Cela rajoute une heure et demie supplémentaire pour un aller-retour dans la journée (congrès au Corum, etc.). Le maire de Montpellier milite donc pour que le plus grand nombre de trains passent plutôt à Saint-Roch. Il s'inscrit dans la même problématique du fait que ces nouvelles gares sont éloignées des cœurs de ville.

M. RENARD souligne qu'Agde rencontre la même problématique.
Il présente les chiffres, donnés par la SNCF, d'évaluation du nombre de TGV et de trains grandes lignes. Ces chiffres vont changer, mais donnent une tendance. La Région a annoncé qu'une étude d'attractivité de la desserte vient d'être lancée afin de calculer le nombre exact de trains et de réfléchir à l'offre commerciale. Selon les données de la SNCF, il s'agit de renforcer Sud-de-France. Un voyageur qui vient de Toulouse, Narbonne ou d'Espagne a des dessertes directes à Sète. En 2034 et 2045, il est annoncé un renforcement du nombre de trains, mais seulement depuis Sud-de-France au détriment de Sète et de Saint-Roch. Pour 2034, il était annoncé un maintien de certaines dessertes depuis Sète, des départs complémentaires à Saint-Roch et Sud-de-France. En 2045, la liaison avec Paris n'est pas la plus impactée. La liaison avec Marseille se fera aussi par Sud-de-France qui prend un poids certain dans l'organisation future. L'étude d'attractivité de la desserte lancée par la Région est importante. Il s'agit de

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

mettre en avant l'importance du territoire de l'agglomération, d'Agde et de Montpellier Saint-Roch. Il souligne l'importance pour ces collectivités de parler d'une seule voix.
La question s'est posée de créer des TER qui assureraient la liaison Agde/Sète/Sud-de-France. Il faut retenir que la gare Sud-de-France peut assurer les terminus. Il est possible de créer des lignes de TER pour Sud-de-France depuis la ligne historique.

M. TARDIF précise qu'en termes de voies et d'aiguillages, il n'y a pas de contraintes, autres que des problèmes d'exploitation, pour qu'un train qui part de Sète aille jusqu'à Sud-de-France. Ce qui pose problème aujourd'hui, c'est la traction électrique et le système d'exploitation. La ligne nouvelle fonctionne avec du 25 000 volts (comme pour toutes les grandes lignes) alors que la ligne classique utilise du 1 500 volts. Il existe des installations, appelées section de séparation, qui permettent aux engins de traction, en baissant les pantographes, de passer d'une section à l'autre sans aucun problème. C'est ce qui a cours aujourd'hui avec les TGV qui circulent sur la ligne classique. La Région dispose de matériels « bicourants » (1 500 et 25 000 volts).
En revanche, les systèmes d'exploitation peuvent poser problème. Sur le CNM et la LNMP, il s'agit du système d'exploitation ERTMS, système européen qui permet l'interopérabilité entre les différents réseaux. Toutes les informations de circulation et de signalisation sont ainsi données au mécanicien. Ce système calcule les espacements avec les trains suivants. En revanche, la ligne classique fonctionne avec la signalisation latérale que doit appliquer le mécanicien. Pour ERTMS, les engins moteurs doivent être équipés d'un système « ERTMS bord » qui, aujourd'hui, n'équipe pas les TER (hormis les derniers Regio 2N prééquipés). Si la Région confirme que les 18 rames qui vont arriver début 2026 sont bien équipés ERTMS, il n'y aura aucune contrainte pour que ce matériel « bi-courants » qui assure le trajet entre Sud-de-France et Sète.

M. MAJOUREL explique que, dans la phase 1, dans le meilleur des cas, la mise en service aura lieu en 2034, soit une dizaine d'années pour adapter les rames TER au système d'exploitation. Le problème doit donc être posé maintenant.

M. RENARD remarque que les questions de matériels se résoudront dans le temps. Le risque est que la Région abandonne la ligne faute d'une fréquentation suffisante dans chaque TER partant de Sud-de-France.

M. MAJOUREL souligne que la gare Sud-de-France s'inscrit dans le nouveau quartier d'affaires Cambacérès. Étant donné le développement de l'habitat du quartier Est de Sète, il est possible que des personnes habitant Sète utilisent ce TER pour aller travailler à Cambacérès. Sud-de-France peut se comparer à Lyon Part-Dieu en ce qu'il devient un quartier d'affaires attractif pour les habitants des villes alentour.

M. RENARD explique que l'étude d'attractivité en cours de réalisation pourra mettre en avant ce type d'argument.

M. TARDIF explique que la Région Occitanie est aujourd'hui très concernée par la desserte de Montpellier Sud-de-France. Les trains d'équipement du territoire (TET), sous la responsabilité de l'État, vont en effet passer, à terme, sous la responsabilité de la Région pour la liaison Bordeaux-Marseille assurée par des TGV ou des Intercités de nouvelle génération (Regio 2N). Les 12 allers-retours par jour prévus passeront par Sud-de-France. Des Sétois qui voudront se rendre à Bordeaux ou Marseille prendront le train à Montpellier/Sud-de-France.

Mme Karine WAWRYNOW explique que les impacts de la LNMP sur les milieux agricoles et naturels vont engendrer deux types de compensation.
D'une part, la compensation agricole a déjà été évaluée surfaciquement et financièrement. Sur les 1 000 hectares impactés par la phase 1, il y a presque 450 hectares de surfaces agricoles utiles dont certaines sont déjà irriguées ou irrigables. La viticulture est la filière la plus impactée. Dans ce cadre, SNCF Réseau doit prévoir une enveloppe financière de 14,5 M€ pour assurer les compensations agricoles. Celles-ci seront gérées, sous la forme d'appels à projets pour des projets collectifs agricoles, par la Chambre d'agriculture de l'Hérault. Ces appels à projets annuels et successifs courront jusqu'en 2029. Jusqu'à maintenant, SNCF a plutôt établi une relation directe avec la Chambre d'agriculture et les syndicats professionnels.
Trois axes régissent les appels à projets : irrigation, accès au foncier, modernisation des outils de production.

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

Le premier appel à projets sur l'irrigation, lancé le 14 avril et clos le 30 septembre, était ouvert aux exploitants agricoles. Pour les questions agricoles, les EPCI peuvent candidater, mais ne sont pas prioritaires. Le territoire s'est donc positionné au travers du SMBT en vue de réaliser une étude sur la faisabilité d'un réseau d'eau brute à vocation agricole, potentiellement multi-usage, à Frontignan et dans les communes voisines. Ce projet, issu d'une étude stratégique menée par le Département de l'Hérault pour sécuriser la filière agricole, permettrait d'irriguer quasiment 80 % de la surface agricole utile de Frontignan. Dans le cadre de l'appel d'offres, il est donc proposé une étude de faisabilité d'avant-projet (conception et réalisation du réseau d'eau brute).
Avec SNCF Réseau et la SLNMP, il a été proposé d'ouvrir les projets en vue à des filières non recensées, mais indirectement pénalisées, comme la filière conchylicole. Cette filière est la seule dans le territoire à être engagée dans un contrat de filière, qui est le premier de ce type au niveau national. La profession poursuit ainsi des objectifs et une stratégie à l'horizon 2030.
Par ailleurs, le territoire est pilote sur l'expérimentation PSE dont la fin est programmée en 2026. Cette expérimentation, menée à Loupian, Villeveyrac et Mèze, concerne la biodiversité et la qualité de l'eau. D'autres appels à projets PSE auront lieu en 2025 pour une ouverture en 2027. Jusque-là, l'Agence de l'eau, qui proposait un financement à 100 % pour les agriculteurs, va revoir sa participation à hauteur de 80 %, ce qui nécessitera de trouver des partenariats pour financer ces opérations sur l'évolution des pratiques agricoles en lien avec le changement climatique.
D'autre part, la compensation environnementale est le sujet embarrassant pour SNCF Réseau. En effet, aucun projet de travaux ne peut commencer sans les autorisations environnementales idoines.

M. RENARD remarque qu'un problème de ce type existe aujourd'hui avec la ligne Bordeaux-Toulouse.

Mme WAWRYNOW explique qu'il est prévu des demandes de dérogation au titre de l'environnement pour le projet. Trois dossiers successifs correspondent aux différentes phases de travaux, dès la phase d'archéologie préventive dont les opérations ne peuvent pas démarrer tant que le premier dossier n'a pas été accepté. Pour la phase 1, le dossier porte sur 221 hectares de dette écologique. Le dossier a déjà été déposé. Un pré-fléchage de foncier a été réalisé. Un premier avis défavorable a été donné par le CNPN sur ce dossier de demande de dérogation. SNCF Réseau y a répondu. Sans que ce soit officiel pour l'instant, elle informe que le CNPN vient de remettre un second avis défavorable sur le dossier. Quand la question des 221 hectares aura été résolue, la dette écologique relative au second dossier s'élèvera à 589 hectares (phase 1 totale), et celle relative au troisième dossier à 1 165 hectares. La totalité de la dette écologique atteint ainsi plus de 1 900 hectares à trouver sur l'ensemble du tracé de la phase 1. La part du territoire de SAM est d'environ 500 hectares.
En termes financiers, le coût de la compensation n'a pas été entièrement chiffré par SNCF Réseau. SNCF Réseau a estimé le volet foncier et études à 18 M€. Les coûts de gestion et de suivi des mesures, chiffrés sur 30 ans seulement, ce qui est insuffisant, ont été évalués à 1,5 M€ par an, soit 45 M€ sur 30 ans et 75 M€ sur 50 ans, ce qui est la durée plus probable. Il manque encore le chiffrage de la mise en œuvre des mesures compensatoires.
La compensation environnementale a donné lieu à des discussions avec chaque maire quand il s'est agi de présenter la compétence ERC. L'intérêt de travailler à une stratégie est d'être force de proposition pour que la compensation ne soit pas forcément vécue comme une « prise d'otage » du territoire, mais bien comme un levier d'aménagement et un levier financier de gestion de certains espaces fortement dégradés. Ces financements doivent profiter au territoire de SAM, ce qui nécessite des partenariats avec les opérateurs incontournables : CEN Occitanie, Conservatoire du littoral, Site naturel de compensation (SNC, opérateur privé à Valmagne).
Des difficultés existent dans la relation avec SNCF Réseau. Certes, SNCF Réseau a fait des efforts en créant des ateliers territoriaux de discussion et de concertation sur la compensation, mais il demeure une certaine opacité dans les relations. Il s'agit donc, dans ce cadre, de repositionner l'agglomération comme cheffe de file sur les sites proposés et retenus et sur la veille et l'animation foncières. En effet, le point de la fixation des prix est très important. En plus des acquisitions, il peut exister des conventionnements avec les agriculteurs et les propriétaires de terrain qui vont vouloir rester propriétaires. Cette négociation est aussi importante que la question des prix des fonciers acquis par SNCF Réseau pour le compte des collectivités.

M. RENARD explique que les compensations dont il est question forment de fortes contraintes

sur SNCF Réseau. Ainsi, le projet de la SNCF sur la section Bordeaux-Toulouse est aujourd'hui bloqué pour ces raisons.
Un point important concerne le captage d'Issanka. Le territoire de SAM fait partie des huit secteurs fortement impactés par les questions hydrauliques dans l'aire d'étude. Pour cela, la SNCF indique avoir évité de faire du déblai, fait des préconisations classiques pour les travaux (réduire les circulations, etc.) et, en termes d'exploitation, prévoit des ouvrages étanches.
Pour étudier et réussir leur projet, d'une part, la SNCF doit obligatoirement réaliser des sondages. Il s'agit aujourd'hui d'un point de blocage étant donné que ces sondages impliquent de lever provisoirement la DUP. D'autre part, il se demande si l'agglomération ne devrait pas faire appel à un hydrogéologue de son côté afin de disposer d'un autre avis que celui de la SNCF.

Le Président explique que, vis-à-vis du bureau d'étude, l'agglomération a lancé un marché indiquant un montant maximum, ce qui permettra, au fur et à mesure de l'avancée du dossier et des besoins d'accompagnement, de solliciter le bureau d'étude.
Il souligne la nécessité de s'organiser, politiquement et techniquement, pour être prêt à confronter, discuter et négocier avec la SNCF qui, elle, ne manque pas de progresser dans ce dossier.
D'un point de vue technique, un chargé de mission a été recruté auprès de Mme Wawrynow sur les mesures compensatoires.
La stratégie proposée ne consiste pas à mettre en place des revendications concernant le Fonds de solidarité territorial dont le montant maximum pourrait être de 8 M€. Une revendication à ce sujet pourrait même entraîner de mauvaises relations avec les voisins de l'agglomération alors que la solidarité de tous les partenaires est nécessaire dans le cadre des négociations à engager. Il propose donc une stratégie consistant à se donner les moyens d'élaborer un vrai projet pour le territoire autour des mesures de compensation agricoles et environnementales afin d'obtenir davantage que les 18 M€ de l'enveloppe actuelle. Cette négociation nécessite de clarifier le portefeuille de compensations et leur utilisation.
Il rappelle que l'agglomération n'obtiendra pas gain de cause sur tout. D'où la nécessité de prioriser les sujets majeurs. Le premier concerne la réduction de la vitesse des trains. À partir du travail présenté aujourd'hui, il propose d'inviter la SNCF, l'État et la Région dans un format de Bureau communautaire pour présenter ces éléments d'analyse et les confronter à leurs positions. Cela permettra d'aborder franchement ces sujets.
Les autres sujets prioritaires concernent le territoire de SAM, comme la desserte de la gare en nombre de TGV, le lien avec Sud-de-France, le maintien de la ligne historique. Il s'agit, sur ces questions, de trouver des effets positifs, ou le moins négatif possible, pour le territoire par rapport à la baisse inévitable du nombre de TGV.
Enfin, s'agissant du viaduc, la hauteur ne bougera que marginalement. En revanche, l'intégration paysagère et, donc, des moyens financiers qui sont consacrés, sont de réels enjeux.

M. ESCARGUEL comprend que le tracé actuel ne sera pas modifié. Or le changement de la vitesse aurait pu entraîner une modification du tracé. Alors que le tracé est déterminé, il se demande si la hauteur du viaduc pourrait être modifiée. Si ce tracé ne peut pas être modifié, il s'interroge sur les effets d'un changement de vitesse et sur l'intérêt de discuter ce point.

Le Président répond que c'est précisément le point qu'il faut vérifier dans le débat contradictoire. Il s'agit de savoir si les courbes du tracé indiqué dans la DUP peuvent être modifiées.

M. MAJOUREL indique qu'un argument avancé contre la vitesse de 220-240 km/heure est que l'Europe refusera de financer une telle ligne étant donné qu'il ne s'agit pas d'une ligne à grande vitesse. Or, en Italie, l'Europe a bien financé des lignes avec une vitesse de 240 ou 250 km/heure.

M. TARDIF explique qu'une vitesse de 220 km/heure n'empêche pas un financement européen, ce qui est la vitesse actuelle du CNM. Même si le tracé n'était pas modifié, il serait possible de faire circuler des trains à des vitesses inférieures, rendant possible d'ajouter un ou deux sillons supplémentaires susceptibles de libérer de la capacité sur la ligne classique.

M. MAJOUREL explique que la vitesse de 220 km/heure comporte trois avantages :
– gain de 30 % sur les coûts des infrastructures,
– accroissement du nombre de trains de fret,

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

– réserve foncière possible pour créer une éventuelle gare.

Le Président se demande si cette modification de vitesse est possible sans modifier la DUP. La SNCF a clairement indiqué qu'il n'y aurait pas de modification de la DUP.

M. MAJOUREL répond qu'un passage à la vitesse de 220 km/heure nécessite en effet une modification de la DUP, ce qui nécessite au maximum une durée de cinq ans. Or cette durée de cinq ans correspond à la durée de la phase 2.

M. MORGO rappelle que M. le Préfet Durand a indiqué qu'une révision de la DUP demande dix ou quinze ans.

M. TARDIF précise que la DUP ayant été acceptée et déposée, une modification du tracé imposerait de relancer la DUP avec tout ce que cela entraîne. En revanche, il se demande si le passage de certaines zones du tracé à 220 km/heure pour les trains et à 100 km/heure pour le fret modifie la DUP.

M. MAJOUREL répond affirmativement. M. Lubrano, de la SNCF, a expliqué que la DUP intègre la vitesse et la conception de l'ouvrage. Par d'autres canaux, il a appris que la modification de la vitesse étant assez légère, elle nécessiterait seulement quatre ou cinq ans (au lieu de dix à quinze ans). Ces éléments doivent être vérifiés.

M. CHAPLIN a entendu dire que les caténaires de la ligne ne pouvaient pas être utilisées avec une vitesse de 300 km/heure.

M. TARDIF répond que c'est effectivement le cas sur la ligne classique, mais que ce n'est pas le cas sur la ligne nouvelle. Une ligne circulable à 320 km/heure doit être homologuée au moins à 350 km/heure, ce qui sera le cas de la ligne nouvelle.

M. MAJOUREL indique que la remarque de M. Chaplin concerne peut-être la ligne Nîmes-Montpellier avec une infrastructure en béton adaptée à une vitesse de 300 km/heure et un système de signalétique et d'exploitation adapté à une vitesse de 200 km/heure.

M. TARDIF nuance le propose en expliquant que le CNM entre Nîmes et Montpellier est exploité avec un système ERTMS 1. Pour la LNMP, il est prévu un système ERTMS 2, plus évolué, qui permet de modifier les espacements des trains. Le système ERTMS 3 permettra de faire circuler des trains à une minute les uns derrière les autres, comme dans le cas des métros.

Le Président remarque que les enjeux de ce dossier sont différenciés selon les interlocuteurs. La Région peut avoir des intérêts à défendre différents de ceux de la SNCF ou de l'État, et vice-versa. D'où la difficulté pour l'EPCI de se situer dans ces rapports de forces.
Par ailleurs, le préfet de la Région a clairement exprimé qu'il ne souhaitait pas remettre en question la DUP, celui-ci ne voulant pas fragiliser un projet qui a été très difficile à financer, sans que ce soit finalisé pour le moment. Cela ne doit pas empêcher l'agglomération de négocier sur les enjeux intéressant le territoire.
C'est pourquoi, sur la base de la présentation et des échanges qui viennent d'avoir lieu, il propose de préparer une réunion avec l'État, la SNCF et la Région afin de débattre de ces sujets. Les élus présents approuvent cette proposition par consensus. Il propose de réaliser cette réunion avant la fin de l'année.

Mme SANCHEZ explique avoir reçu une convocation pour une réunion sur le foncier le 14 octobre en Préfecture, en présence du préfet et du préfet de Région. Certains maires semblent ne pas avoir reçu cette information, comme M. Vidal à qui elle a transmis le document.

Le Président explique que cette réunion ne concerne que les maires des communes impactées par les enjeux fonciers.

Mme SANCHEZ rappelle que, le 30 janvier 2025, l'Autorité environnementale a souligné qu'il y aurait des difficultés à fournir le nombre d'hectares nécessaires pour la mise en place des mesures compensatoires.
Par ailleurs, il a été rapidement question dans la présentation de la base de vie des travaux.

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle

Étant donné la construction du viaduc sur sa commune, elle exprime ses craintes sur la taille et l'impact des bases de vie dans les communes. SNCF Réseau n'évoque pas le sujet. Il semble qu'une base de vie sera installée près de Poussan pour le viaduc.

M. RIBES s'interroge sur l'origine des matériaux nécessaires à fabriquer le béton des infrastructures. Il rappelle que les carrières du territoire ne sont pas exploitables.

Le Président appelle MM. Renard et Tardif à se pencher sur le sujet.

M. MORGO indique avoir reçu l'ordre du jour de la Commission consultative du 14 octobre :
– calendrier du projet et phase en cours,
– préparation de l'appel d'offres et du marché de COREA,
– dossier d'autorisation environnementale,
– coconstruction avec le territoire des compensations environnementales,
– retour sur la démarche de concertation mise en place sur le viaduc de Poussan,
– avancement de la maîtrise foncière,
– compensations agricoles collectives,
– concertation préalable sur la phase 2 du projet.

M. MAJOUREL exprime un sentiment assez positif à l'issue de cette présentation. Le bureau d'étude pose clairement les données du projet. Cette étude reprend les arguments qu'il a développés depuis qu'il s'occupe de ce dossier. Depuis quatre ans, malgré la volonté de dialogue de l'agglomération, la réponse apportée par la SNCF a consisté à opposer l'intérêt particulier et l'intérêt général, le petit territoire qui refuse le grand projet international. Il s'agit dorénavant de créer les conditions du débat de façon à sortir de cette logique négative de la SNCF consistant à vouloir avancer rapidement sur le projet en proposant de revoir plus tard les questions propres au territoire. La présentation a montré que le territoire est porteur d'enjeux majeurs (bassin de vie de 200 000 habitants, etc.).
Il remarque que le courrier du 18 mars, dont il a été question pour dire que le tracé a été acté, comprend une demi-page pour constater les éléments non pris en compte par la SNCF. Il a fallu faire preuve de responsabilité en tant qu'élus pour accepter le tracé.
Dans ce cadre, le Président actuel de SAM doit faire en sorte que l'État et la Région prennent en compte les éléments factuels confirmés par les experts.

Le Président rappelle avoir parlé des enjeux techniques et politiques de la stratégie à mettre en œuvre. Les éléments techniques doivent donner les moyens d'élaborer un projet pour le territoire en vue d'intégrer les mesures compensatoires et le projet. Les éléments politiques doivent permettre cette réalisation. C'est dans cette optique qu'il propose de discuter avec les acteurs, ainsi que cela a été validé aujourd'hui, et de construire, dans un partenariat avec les territoires voisins, un pacte plus étoffé et plus solide visant la même trajectoire pour peser davantage dans les négociations.
Il mesure pleinement la difficulté à mettre en place une revoyure par rapport à la vitesse. Il fait preuve d'un certain scepticisme à cet égard. Sur les autres points, il a bon espoir dans les effets d'une meilleure organisation politique, faite de cohérence et de solidarité, pour mener les discussions à venir. Il remarque que M. Majourel, qui s'est occupé de ce dossier dans une certaine solitude, souligne la qualité du travail du bureau d'étude. Cela montre aussi que son action en tant que Président est indépendante et vise à travailler pour le bien du territoire.
Il informe enfin que les dates du dialogue territorial ont été validées. Dans les rencontres en plus petit comité, l'esprit du dialogue territorial consiste à parler d'un projet comme celui de la LNMP, du SCOT, mais aussi du fonctionnement et du lien entre l'agglomération et les villes. Il appelle les maires à préparer ces réunions qui auront lieu en octobre.

*

Plus aucune décision n'étant à l'ordre du jour, la séance est levée à 18 heures 05.

Le prochain Bureau communautaire aura lieu le 16 octobre.

Vu pour être affiché conformément aux dispositions de l'article L.2121-25 du CGCT,

Frontignan, le 13 NOV. 2025

Acte publié et certifié exécutoire le 14/11/2025
Loïc LINARES, Président de Sète Agglopôle