

Projet de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan

**Réunion du Comité de Pilotage
9 décembre 2025 à 16 h 30**

COMPTE RENDU

Ordre du jour :

- actualités du projet (convention financière, procédure réglementaire, concertation, préparation de la procédure de passation du marché de conception-réalisation)
- demandes de modification de programme
- prise en compte des demandes de l'atelier citoyen concernant le viaduc de Poussan
- lancement de l'étude de desserte et d'attractivité

Pièces jointes :

- Diaporama présenté
- liste des participants

M. Pierre-André Durand, Préfet de Région, accueille les participants et les remercie de leur présence à cette nouvelle réunion du Comité de Pilotage. Il salue en particulier la participation de M. Jean-Luc Gibelin, qui représente la présidente Carole Delga, de M. Mathieu Grosch, coordonnateur européen du corridor Méditerranée, et celle de M. Thomas Allary, directeur général adjoint « Grands projets » de SNCF Réseau.

Il indique que l'ordre du jour permettra, comme habituellement, de partager l'actualité du projet, qui approche désormais d'une étape importante, avec l'enquête publique actuellement en cours sur la première demande d'autorisation environnementale et la préparation du dossier de consultation des entreprises, sur laquelle la SNCF est évidemment mobilisée. Il souligne que la phase 2 du projet n'est pas en reste, puisque l'on approche également du lancement de la concertation publique, dont le calendrier a été ajusté lors de la précédente réunion du COPIL, le 12 juillet 2025, et qui devrait être engagée à compter du 8 avril. Cette étape sera importante et fondatrice de la demande de DUP qui suivra. Il salue la participation au COPIL, sur ce sujet de la concertation, de M. Philippe Quèvremont, qui est l'un des deux garants de la concertation désigné par la commission nationale du débat public.

Il invite M. Jean-Luc Gibelin à intervenir.

M. Jean-Luc Gibelin, vice-président du conseil régional d'Occitanie, rappelle la tenue, avant la réunion du COPIL, d'une réunion du conseil d'administration de la SLNMP, qui a permis d'acter un certain nombre d'étapes.

M. Mathieu Grosch n'ayant pas encore rejoint la visioconférence, M. le Préfet Pierre-André Durand invite M. Jaxel-Truer à rapporter la synthèse des échanges, lors de la réunion du comité technique préparatoire.

M. Luc-André Jaxel-Truer, président du comité technique, rappelle que le comité technique s'est réuni à Montpellier, le 26 novembre 2025, et qu'il a été suivi, dans l'après-midi, d'un séminaire de travail sur l'identification des principaux risques du projet, avec à peu près les mêmes participants.

Le comité technique, organe de préparation associant les techniciens et représentants des différentes collectivités, permet d'échanger sur les sujets prévus à l'ordre du jour du COPIL, de s'exprimer sur son contenu et de dialoguer avec la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau. Il est le lieu pour interroger la maîtrise d'ouvrage en amont et échanger sur les aspects techniques du projet. Les échanges se sont déroulés dans de très

bonnes conditions. Le comité technique a évoqué l'actualité du projet et les questions relatives au financement de la phase 1, ainsi que de la phase 2.

L'année 2026 sera une année importante, marquée pour la phase 1 par la préparation du marché de conception-réalisation, et pour la phase 2, par la concertation, notamment sur les grandes options fonctionnelles, sous le contrôle des garants nommés par la commission nationale du débat public (CNDP).

Le comité technique a également traité des demandes de modification de programme proposées par la maîtrise d'ouvrage, à débattre au regard de leurs conséquences financières, conformément à la méthode validée lors de la précédente réunion du COPIL.

Le comité technique est également revenu sur le sujet du viaduc de Poussan et sur le projet d'étude proposée par la SLNMP sur l'attractivité et la desserte du territoire.

M. le Préfet Pierre-André Durand propose à M. Philippe Quèvremont d'intervenir.

M. Philippe Quèvremont, garant désigné par la CNDP, rappelle qu'il est un des deux garants désignés par la CNDP et excuse sa collègue (*Mme Anne-Isabelle Pardineille*).

Il expose que le rôle d'un garant est de veiller sur les droits à l'information et à la participation du public, issus de la charte de l'environnement, et souligne que les garants sont tenus à une obligation de neutralité. Au-delà du respect de l'information du public, il s'agit aussi de faire en sorte que la concertation et les procédures de débat public permettent, comme le prévoit la loi, de contribuer à l'amélioration des projets. Il indique qu'il pourra intervenir à nouveau, en tant que de besoin, sur la préparation de la concertation sur la phase 2, qui est particulièrement active. Il rappelle enfin que les garants ne sont concernés que par cette seule phase 2.

M. le Préfet Pierre-André Durand remercie M. Quèvremont et invite M. Mathieu Grosch, qui a rejoint la visioconférence, à intervenir.

M. Mathieu Grosch, coordonnateur européen du corridor Méditerranée, souligne la dimension internationale du projet LNMP, qu'il souhaite désormais renommer Montpellier-Barcelone, ce qui est la vision de la Commission européenne, pour ce qui concerne le côté espagnol. Mais la LNMP constitue également un élément de l'itinéraire vers Marseille, Nice et Gênes.

Les enjeux de la LNMP portent évidemment sur la mobilité, avec le dédoublement de la ligne existante, le fret, mais aussi sur les aspects socio-économiques, c'est-à-dire l'emploi, l'économie, le développement et la cohésion territoriale.

M. Mathieu Grosch indique avoir rencontré M. Philippe Tabarot, ministre chargé des Transports, et avoir souligné à cette occasion l'importance de cette liaison, pour la Commission européenne, et l'attente, de part et d'autre des frontières, de son achèvement, et des demandes de financement de la France.

Il évoque les possibilités offertes par le cadre financier pluriannuel, avec une enveloppe du mécanisme d'interconnexion pour l'Europe (MIE) portée à 55 Mds€. Il considère que le contexte est favorable avec le soutien du ministre des Transports, mais aussi de l'Europe, comme cela a déjà été démontré lors des appels à projets antérieurs.

Il invite les partenaires du projet à préparer les premiers appels à projets de la nouvelle période de programmation, au mieux des intérêts de la LNMP, afin d'assurer les liaisons internationales.

M. le Préfet Pierre-André Durand remercie M. Mathieu Grosch. Il partage la portée fondamentale de la dimension européenne du projet, comme cela a d'ailleurs été exprimé lors de la visite de chantier au Nord de Toulouse, du 2 octobre 2025, où l'importance des deux corridors Atlantique et Méditerranée ont été soulignées.

Il invite ensuite M. Stéphane Lubrano à présenter le premier point de l'ordre du jour.

M. Stéphane Lubrano, directeur de la mission LNMP de SNCF Réseau, présente le point d'actualité du projet.

S'agissant de la phase 1, l'enquête publique relative à l'autorisation environnementale des interventions préparatoires est en cours depuis le 19 novembre, et d'achèvera le 22 décembre. Au 8 décembre, on comptabilise 854 visites, 680 téléchargements de documents et 77 contributions déposées, avec 75 % de contributions défavorables au projet, étant précisé qu'aucune de ces contributions défavorables ne porte sur l'objet précis de la demande d'autorisation environnementale, mais exprime une contestation sur le projet dans sa globalité.

L'autorisation environnementale est attendue en mai/juin, conformément au calendrier prévisionnel.

M. Stéphane Lubrano détaille le sujet du périmètre de protection du captage d'Issanka, ressource en eau importante pour la ville de Sète. Des investigations complémentaires sont prévues dans le périmètre de protection rapprochée de ce captage, afin de s'assurer de l'absence d'impact du projet sur le champ captant. Sur ce sujet, une modification temporaire de la DUP du captage est en cours d'instruction par la préfecture de l'Hérault. Cette démarche est coordonnée avec celle de l'autorisation environnementale concernant les interventions préparatoires à la réalisation de la LNMP, et les calendriers sont en cohérence.

Une première réunion d'un groupe technique concernant la ressource en eau d'Issanka est programmée le 5 janvier 2026 en préfecture de l'Hérault.

M. le Préfet Pierre-André Durand souligne la nécessité de garantir la qualité du dossier d'autorisation environnementale.

M. Stéphane Lubrano confirme que ses équipes travaillent en relation étroite avec les services de l'État, notamment la DREAL Occitanie, pour la finalisation du dossier et la consolidation de la levée de l'ensemble des réserves formulées par le conseil national de protection de la nature (CNPN), pour laquelle les perspectives sont favorables.

Il aborde ensuite le sujet de la préparation de l'appel d'offres pour le marché de conception-réalisation. Une première version du dossier de consultation des entreprises est en cours de mise au point, et sera disponible en fin d'année. Le travail sera poursuivi au premier semestre 2026. Début février 2026, un forum ou une convention fournisseurs permettra de réunir la plupart des entreprises susceptibles de répondre à l'appel d'offres et leurs sous-traitants, pour présenter le projet, répondre aux questions et permettre à chacun d'anticiper la démarche, par exemple pour mieux préparer la constitution de groupements, permettre une mobilisation aussi large que possible des entreprises et de la main d'œuvre locale ou organiser des formations.

Le lancement de l'appel à candidatures est prévu en mai/juin 2026. Avant le lancement de l'appel d'offres, auprès des candidats qui seront retenus, il sera nécessaire de valider l'ensemble des modifications de programme, afin de réactualiser l'enveloppe financière prévisionnelle, qui est un élément structurant du dialogue compétitif.

Le dialogue compétitif devrait s'engager à compter de septembre, et se déroulera sur un temps assez long de deux années, pour un choix du titulaire du marché de conception-réalisation à horizon de l'été ou l'automne 2028.

La SNCF souhaite que les partenaires financeurs et les services soient associés à ce dialogue compétitif. Il faudra donc déterminer les conditions de cette association, en respectant les enjeux de confidentialité qui s'attachent à la procédure.

M. Stéphane Lubrano rappelle l'impératif de disposer, sinon d'une signature, au moins d'un accord de la part du CA de l'AFIT, sur la convention financière (CFI) n°9, qui porte sur un montant de 68,6 M€, indispensables au lancement de la consultation. Par ailleurs, une CFI 10 sera également nécessaires, au 1^{er} trimestre 2027, pour la préparation du dossier de consultation des entreprises pour les voies de raccordement à la ligne actuelle. Cette CFI 10 conditionnera le respect de l'échéance d'engagement des travaux de la phase 1 en 2029, comme le prévoit la loi d'orientation des mobilités. Le montant de cette CFI 10 est encore en cours de consolidation.

Ces deux conventions pourront faire l'objet d'une demande de subvention auprès de la Commission européenne, dans le cadre de l'appel à projets « reflow » qui sera lancé en 2026.

S'agissant de la phase 2, des réunions ont été organisées avec les services des collectivités, les services de l'État, les associations et les acteurs socio-économiques pour redonner de l'information sur la phase 2 et mieux comprendre les sensibilités du territoire, de façon à améliorer le dossier support de la concertation. Cette première étape d'échanges s'est achevée avec une réunion de clôture des premiers ateliers, le 23 septembre 2025.

A cette occasion, deux thématiques ont été retenues avec les participants à cette réunion de clôture : une thématique « gares nouvelles » et une thématique sur les tunnels en milieu karstique, sujet important pour la traversée des Corbières.

Les scénarios qui seront présentés à la concertation sont aujourd'hui stabilisés, et seront naturellement tous présentés dans le dossier de concertation, qui sera transmis formellement le 20 janvier à la CNDP, qui l'examinera lors de sa commission du 4 février, pour valider les modalités et le calendrier de la concertation. Le calendrier proposé prévoit une concertation du 8 avril au 19 juin 2026, avec neuf réunions, quatre ateliers et une dizaine de rencontres de proximité.

Les neuf réunions prévues sont une réunion de lancement à Narbonne, plusieurs réunions thématiques (une sur les dessertes, une sur les fonctionnalités, une sur « les enjeux économiques et touristiques », une sur le thème « environnement et

paysage », deux réunions – une par département – sur l'agriculture et deux sur les gares nouvelles).

Les quatre ateliers thématiques devraient avoir une dominante plus technique, permettant une co-construction et un travail ciblé sur certains objets de cette phase 2 (contournement de Perpignan, gestion de l'eau, traversée des Corbières, réalisation de tunnels).

Une réunion de clôture est prévue à Narbonne.

Ce dispositif sera détaillé dans le dossier de concertation, accompagné de l'ensemble des études nécessaires pour l'information de tous.

A la suite de cette première étape de concertation, la SNCF indique qu'il sera nécessaire que les partenaires puissent se prononcer à échéance d'octobre/novembre, de manière à permettre la préparation d'une décision ministérielle, attendue en décembre 2026 pour autoriser le lancement des études de tracé, qui feront l'objet de la deuxième étape de concertation publique.

M. Philippe Quèvremont intervient pour préciser le plan de travail entre garants et maîtrise d'ouvrage. L'objectif recherché est d'aboutir à une présentation consensuelle entre le maître d'ouvrage et les garants, qui devrait amener la CNDP à suivre les propositions communes ainsi produites et en tant que de besoin, arbitrer les points de divergence qui demeureront.

Il souligne ensuite une règle de principe : la concertation ne portera pas seulement sur les fonctionnalités que le COPIL a souhaité voir réinterrogées (la mixité du tracé et le positionnement des gares de desserte), mais aussi d'aborder l'opportunité du projet en termes d'objectifs, d'enjeux socio-économiques, d'impacts sur l'environnement et d'aménagement du territoire, ainsi que les solutions alternatives.

C'est sur l'ensemble de ce champ que le public sera amené à s'exprimer.

M. Stéphane Lubrano précise que les démarches concernant la phase 2 sont actuellement financés dans le cadre de la CFI de 12,1 M€, conclue avec l'État en décembre 2023, dans le cadre du CPER, et que ce financement couvrira les dépenses à venir jusqu'en fin d'année 2026. Pour la mise en œuvre de la deuxième étape de

concertation sur le tracé, une nouvelle CFI devra être conclue, à échéance de fin 2026/début 2027, avec les collectivités partenaires.

M. Stéphane Lubrano évoque ensuite le sujet des acquisitions foncières. Pour la phase 1, 69 acquisitions (dont 52 bâtis, 9 bâtis professionnels, 16 parcelles agricoles), pour un total de 104 ha (dont 86 ha dans les emprises du projet, soit environ 10 % du total nécessaire au projet) ont été réalisées pour un montant de 25 M€. Les besoins financiers pour les acquisitions foncières de la phase 1 sont couverts jusqu'à fin 2026 : les besoins nouveaux ne concerneront donc que des autorisations d'engagement 2027.

Les constructions irrégulières acquises sur le territoire de la commune de Poussan seront démolies à partir de la première quinzaine de janvier, afin de mettre un terme au risque de squat.

En revanche, pour la phase 2, une nouvelle CFI sera nécessaire à échéance de l'été 2026, pour pouvoir poursuivre les acquisitions foncières, d'autant qu'un important dossier est en cours de traitement à Béziers (3 M€ pour une activité industrielle), à conclure l'année prochaine et pour lequel un financement est nécessaire.

Concernant les compensations collectives agricoles, un montant de 14,5 M€ a été acté l'année dernière par le préfet de l'Hérault, après consultation de la CDPENAF. Les dépenses correspondantes seront échelonnées sur 5 ans, avec 5 appels à projets. Le premier appel à projet a été lancé en avril 2025, pour 3 M€. Seules 3 candidatures ont été présentées, pour des montants assez faibles. Un appel à manifestation d'intérêts a été lancé avec la Chambre d'agriculture, et prendra fin en janvier 2026, de manière à pouvoir mieux définir le thème du second appel à projets à lancer l'année prochaine.

M. le Préfet Pierre-André Durand invite les participants qui le souhaitent à intervenir sur les différents sujets abordés dans le premier point de l'ordre du jour.

Mme Hermeline Malherbe, présidente du conseil départemental des Pyrénées-Orientales, souhaite que les partenaires financiers puissent disposer dans les meilleurs délais possibles du dossier de concertation, afin de pouvoir apporter leurs avis et compléments.

M. Stéphane Lubrano indique que ce dossier ne pourra être communiqué qu'après sa validation par la CNDP, donc début février. Par ailleurs, sous le contrôle de M.

Philippe Quèvremont, il indique que si ce dossier est communiqué, il devra l'être plus largement à l'ensemble du territoire.

M. Philippe Quèvremont confirme que c'est en effet le principe à appliquer.

Mme Hermeline Malherbe s'étonne de cette situation, dans laquelle les partenaires financiers seraient informés en même temps que l'ensemble des concitoyens. Elle demande si une démarche de co-construction des éléments du dossier peut être envisagée.

M. Stéphane Lubrano confirme que la préparation est un sujet différent de celui de la communication du dossier, et qu'une telle démarche de co-construction est donc envisageable.

Mme Hermeline Malherbe demande des précisions sur le déroulement de cette co-construction, qui de façon générale suppose de s'appuyer sur un document.

M. Philippe Quèvremont revient sur les valeurs de la CNDP, affichées dans la présentation, mais qu'il n'a pas encore commentées. Une de ces valeurs concerne l'égalité de traitement, qui implique que si le dossier est rendu disponible pour une partie des personnes, il doit être public. Dès lors, le maître d'ouvrage peut faire le choix, après validation du dossier par la CNDP, de rendre public le dossier, ce qui permettra à chacun d'en prendre connaissance en amont de la concertation. A défaut d'un tel choix, le dossier doit être rendu public au moins 15 jours avant le début de la concertation, donc vers le 20 mars 2026. Rien n'interdit au maître d'ouvrage, indépendamment de ce point de forme, d'échanger avec les élus plus en amont sur les sujets de la concertation.

M. Stéphane Lubrano confirme qu'il prévoit de préparer la concertation avec les différentes collectivités, à partir de l'année prochaine, et de retenir la méthode de travail la plus adaptée.

Mme Hermeline Malherbe souligne le contexte des élections municipales programmées en mars 2026, et qui vont mobiliser les élus des agglomérations, dont plusieurs sont partenaires financiers du projet. Ce contexte pourrait rendre difficile leur association effective à la préparation du dossier de concertation.

M. Stéphane Lubrano rappelle que le dossier de concertation a pour finalité d'éclairer l'ensemble des participants sur les différents scénarios, et qu'il sera construit sur des études techniques ou socio-économiques et environnementales. Ce sont les résultats de ces études, qui ne se prêtent pas à interprétation, qui seront présentés. La manière dont les différents résultats sont portés par le territoire est un autre sujet, et peut bien évidemment faire l'objet d'un échange et d'une construction collective, sur la base du dossier de concertation.

M. Loïc Linarès, président de l'agglomération de Sète, indique ne pas avoir d'observations sur le sujet de l'enveloppe proposée pour la CFI n°9, et souhaite intervenir pour faire deux remarques, avant de quitter la réunion en raison de ses contraintes d'agenda. Il indique partager pleinement les observations formulées par la présidente du conseil départemental des Pyrénées-Orientales, à la lumière de ses expériences sur les concertations. Un déroulement inadéquat exige ensuite des efforts considérables pour en rattraper les conséquences. Il appelle donc particulièrement l'attention sur la nécessaire écoute des acteurs du territoire pour bien cadrer la démarche de concertation et se donner les moyens qualitatifs requis.

S'agissant de la question des modifications de programme, il souligne le sujet des voies d'évitement fret, qu'il est prévu de réaliser dès la mise en service de la phase 1. Il s'agit de zones de doublement et au regard des enjeux du territoire de l'agglomération de Sète, il demande une attention particulière sur la zone d'implantation de ces voies d'évitement pour qu'elles puissent potentiellement, dans le futur, être utilisées pour le raccordement du bassin de vie de Sète au nouveau tracé.

Sur le viaduc de Poussan, il rappelle la sensibilité du sujet et se déclare gêné par le cadrage proposé, limitant à 30 % le surcoût architectural, dans la mesure où il manque d'éléments pour identifier à quoi correspond cette enveloppe. Il craint que ce cadrage, à ce stade de la démarche, ne remette en question les attentes exprimées, notamment par rapport à la qualité architecturale.

Concernant l'étude d'attractivité, il formule des remerciements pour la proposition, en soulignant la nécessité de l'articuler avec les réflexions sur le SERM de Montpellier.

M. le Préfet Pierre-André Durand remercie M. Loïc Linarès pour son intervention et indique prendre note de ses remarques sur les différents points.

M. Jean-Luc Gibelin soutient et confirme les propos de la présidente Hermeline Malherbe. Il ne s'agit pas de s'écarter des règles qui s'appliquent à la démarche, mais de faire en sorte que les collectivités, dont le conseil régional, aient connaissance des éléments qui seront affichés, et pouvoir les compléter, en tant que de besoin. Les partenaires financiers ne peuvent être placés dans la même situation que le public.

M. le Préfet Pierre-André Durand demande à M. Quèvremont s'il est en phase avec les remarques formulées.

M. Philippe Quèvremont indique qu'il ne peut naturellement que confirmer la nécessité de respecter les règles, mais comprend parfaitement les responsabilités exercées par les élus. Il faudra donc trouver une solution permettant le dialogue entre le maître d'ouvrage et les élus, avant même la concertation.

M. le Préfet Pierre-André Durand constate qu'il n'y a pas d'observations ou de réserves sur les points présentés à la validation du COPIL, au titre du premier point de l'ordre du jour et invite M. Stéphane Lubrano à passer au point suivant.

M. Stéphane Lubrano rappelle que les modalités de traitement des demandes de modification de programme ont été validées, lors de la précédente réunion du COPIL, le 12 juillet 2025.

Il explique que dans la perspective du lancement de l'appel d'offres en septembre 2026, il est indispensable de disposer du coût d'objectif consolidé, en prenant en compte les modifications que le COPIL décidera de retenir, ainsi que des risques, qui ont fait l'objet d'un séminaire de travail, le 26 novembre, et pour lesquels une provision devra être dimensionnée.

Au terme de la démarche de dialogue compétitif, on disposera de la proposition financière du titulaire pressenti, dont on espère qu'elle sera meilleure en performance, en délais, ainsi qu'en coût prévisionnel provisoire de réalisation sur lequel la SNCF s'engagera avant de signer les conventions.

M. Stéphane Lubrano explique les deux propositions de modification de programme qui sont présentés à la validation du COPIL, et balaye rapidement ensuite les autres demandes, qui sont en cours d'instruction.

La première proposition propose une économie, en adoptant une vitesse de 300 km/h comme vitesse de conception du génie civil, plutôt que 350 km/h. En effet, la

déclaration d'utilité publique portait sur une vitesse des trains de 300 km/H pour les TGV, et de 100 à 120 km/h pour le fret. Il n'est pas indispensable d'aller au-delà. Cette proposition, déjà validée techniquement en interne par la SNCF, est donc proposée aux partenaires financiers.

L'autre proposition présentée conduit à un surcoût, mais elle découle d'une évolution des référentiels techniques internes de la SNCF, entre le moment de la conception de la ligne et aujourd'hui. Les déclivités maxima possibles lors de la conception étaient de 12,5 pour mille. Les référentiels ont depuis évolué, pour prendre en compte les retours d'expérience, et prévoient aujourd'hui un maximum de 10 pour mille. Cette modification vise à permettre la circulation des convois des autoroutes ferroviaires, donc des trains longs et lourds : 850 m et 2 400 tonnes. Le site du Boulou est appelé à se développer, et les ports espagnols de Tarragone, Valence et Murcia ont aussi, à terme, des projets d'autoroute ferroviaire. Il est donc effectivement nécessaire, en termes de performance et pour répondre aux engagements de la DUP, de modifier les pentes prévues qui atteignaient 12,5 pour mille sur un linéaire de 15 km, pour les rendre inférieures à 10 pour mille. Ceci suppose de modifier certains ouvrages d'art et le génie civil de la ligne, et occasionne une augmentation de coût évaluée entre 31 et 36 M€. La différence s'explique par l'existence de deux options possibles au niveau de la Gardiole : abaissement du profil du tunnel ou augmentation des remblais en entrée de tunnel côté Montpellier. Le choix entre ces deux options doit être différé : des échanges avec les services de l'État sont nécessaires, en raison d'une question d'hydrogéologie dans le massif de la Gardiole.

Les autres demandes de modification, à l'instruction, portent sur :

- un allongement de 30 ans à 50 ans de la période de suivi des mesures compensatoires ;
- les évitements fret, qui ne devaient pas initialement être mis en œuvre en même temps que la phase 1 : or, les études d'exploitation réalisées depuis montrent que la mise en service est à anticiper dès la phase 1, pour répondre aux besoins des entreprises ferroviaires, afin d'augmenter la capacité de convois fret aux heures de pointe, et dégager les capacités nécessaires au SERM de Montpellier ;
- une économie proposée dans la traversée de la plaine de l'Hérault, en réduisant les impacts des ouvrages d'art prévus, en matière d'hydraulique, d'hydrogéologie et d'environnement ;
- une limitation des hauteurs de remblai à 18 mètres, alors que le projet de référence va actuellement jusqu'à 23 mètres, au vu de retour d'expérience sur des remblais de

grande hauteur déjà réalisés. Cette modification conduira à des ouvrages plus importants, d'où un surcoût à prévoir, en dépit des économies qui seront réalisées sur les remblais ;

- enfin, une modification présentée à la demande de la métropole de Montpellier, qui souhaite remplacer les remblais et le pont cadre prévus à l'entrée de la ZAC de la Lauze, par un viaduc. L'étude technique est en cours, et induira des surcoûts avec cependant des gains liés au moindre impact environnemental et foncier du projet pour le territoire traversé, ainsi que des gains pour la métropole de Montpellier avec un meilleur aménagement ou souplesse d'aménagement pour la ZAC.

M. le Préfet Pierre-André Durand invite chacun à s'exprimer sur les demandes de modification présentées.

M. Jean-Luc Gibelin remercie pour l'exposé, et relève la forte quantité de données présentées. Il était important que cela soit partagé à ce stade, mais indique souhaiter que le comité technique puisse, lors de réunions à venir, analyser plus en détail les demandes, dans la perspective d'une décision finale par le COPIL en juin prochain, sur la base de ce travail préparatoire.

M. le Préfet Pierre-André Durand demande si les dispositions ainsi proposées auraient un impact sur le calendrier ou si elles seraient neutres ?

M. Stéphane Lubrano indique que la SNCF aurait besoin d'une décision sur les deux premières demandes de modification, lors de ce COPIL, de façon à pouvoir poursuivre le travail sur le projet de référence, les autres demandes pouvant en effet faire l'objet de décisions en juin, après des séances de travail intermédiaires du comité technique.

M. Jean-Luc Gibelin comprend la demande de la SNCF, mais souhaite avoir la certitude que toutes les données techniques ont bien été prises en compte. Il suggère une réunion rapide du comité technique, qui pourrait permettre de confirmer la décision de retenir ces deux demandes de modification, s'il n'y a pas d'opposition exprimée. Cela permettrait de prendre en compte les contraintes de SNCF Réseau, tout en ayant l'assurance d'avoir bien intégré l'ensemble des précautions nécessaires.

M. le Préfet Pierre-André Durand constate que les participants s'accordent sur cette solution et prend donc acte de l'accord du COPIL sur ces modalités. Il invite M. Stéphane Lubrano à aborder le point suivant de l'ordre du jour, concernant le viaduc de Poussan.

M. Stéphane Lubrano rappelle l'historique de la démarche participative menée sur ce viaduc, et les conclusions de l'atelier citoyen, remises le 12 juillet 2025 au COPIL. Plusieurs des recommandations de l'atelier citoyen sont déjà prises en compte dans le projet de référence et n'entraîneront de ce fait pas de surcoût. Mais d'autres constituent des modifications de programme, de trois natures :

- une proposition de voie verte aérienne, accrochée au viaduc ;
- une proposition de belvédère sur l'étang de Thau, qui peut être mutualisée avec la voie verte ;
- une recherche de transparence de l'ouvrage et un travail architectural.

Ces différents éléments feront l'objet d'un concours d'architecture et d'ingénierie, mais il est nécessaire de disposer d'un premier cadrage financier pour pouvoir commencer à travailler sur l'intégration des différentes demandes.

Il est proposé de retenir une enveloppe supplémentaire de 30% du coût initial, sachant que cette enveloppe pourrait être modifiée conjointement, en fonction des travaux du comité dédié qui se dérouleront de janvier à mai. L'enveloppe finale devra être validée en juin 2026.

M. le Préfet Pierre-André Durand comprend que cette proposition peut être validée au regard de l'intervention de M. Loïc Linarès, dans la mesure où le cadrage proposé a un caractère provisoire. Il constate qu'il n'y a pas d'objection et prend donc acte de la validation du COPIL sur ce premier cadrage. Il invite M. Pascal Pinet à aborder le quatrième point de l'ordre du jour.

M. Pascal Pinet, directeur général de la SLNMP, indique que l'étude répond à la demande des collectivités, pour garantir l'accroche du territoire à la grande vitesse, avec ses différents aspects : la desserte des trains à grande vitesse, la correspondance entre les gares, l'articulation avec les autres réseaux de transport et la cohérence avec le SERM de Montpellier. Deux volets sont prévus : une étude des services et la création d'un club TGV Territoire avec l'ensemble des forces vives et des entreprises du territoire. L'objectif visé est de disposer de résultats fin 2028, au moment du traitement du financement des travaux.

Le cahier des charges de l'étude a été travaillé en intercommissions ; il est prévu de lancer la consultation début 2026, pour pouvoir engager les prestations en milieu d'année.

Une subvention de 25 %, plafonnée à 50 000 € a été obtenue de la Banque des Territoires.

L'étude sera portée par la SLNMP, mais il est proposé de la réaliser dans la cadre du projet, au regard des enjeux. Lors du conseil d'administration de la SLNMP qui a précédé le COPIL, une première décision a été prise en vue de doter la SLNMP d'une commission d'appel d'offres, afin de pouvoir mener la procédure de contractualisation pour cette étude importante.

M. le Préfet Pierre-André Durand constate que cette présentation n'appelle pas d'intervention de la part des participants. Il demande à Marc Demulsant quelles sont les échéances prévues pour le prochain COPIL.

M. Marc Demulsant, directeur de projet LGV, indique qu'un COPIL est prévu en juin, sous réserve de la nécessité d'un COPIL intermédiaire, si les travaux du comité technique sur les demandes de modification conduisaient à la nécessité d'un COPIL plus précoce.

M. le Préfet Pierre-André Durand constate qu'il n'y a pas d'autre demande d'intervention et lève la séance, en remerciant les participants.

Le vice-président du conseil régional
d'Occitanie



Jean-Luc GIBELIN

Le préfet de la région Occitanie



Pierre-André DURAND

