



COMITÉ DE PILOTAGE

09/12/2025

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTELLIER-PERPIGNAN.COM

—



Ordre du jour

Actualités et financement

- Autorisation environnementale et Issanka
- Appel d'Offre
- Concertation Ph 2
- Financements
- Foncier

Modifications de programme

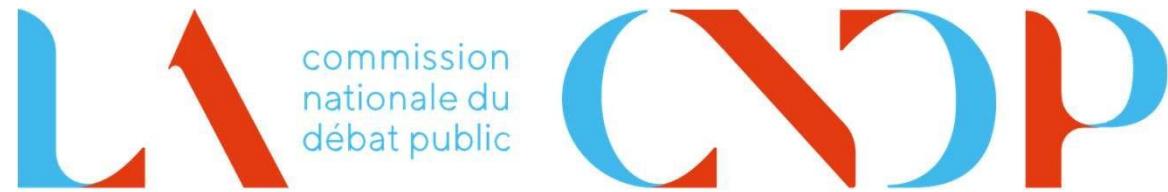
- L'enveloppe financière prévisionnelle
- Modifications à valider
- Modifications à instruire

Intégration des propositions de l'Atelier citoyen

- Les propositions de l'Atelier citoyen
- Le cadrage

Etude « attractivité et desserte GV »

- Objectifs
- Calendrier



MA PAROLE A DU POUVOIR

**Anne-Isabelle Pardineille
Philippe Quévremont**

Garants de la concertation

Les valeurs de la Commission nationale du débat public



INDÉPENDANCE
Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITÉ
Par rapport au projet



TRANSPARENCE
Sur son travail



ARGUMENTATION
Approche qualitative des contributions, et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT
Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



INCLUSION
Aller à la rencontre de tous les publics



LIGNE NOUVELLE
Montpellier
Perpignan

1. Actualités

Phase 1 : actualités et financement

Autorisation environnementale

- Clôture de l'Enquête Publique DAE 1 (22 déc 25)
- Au 8 décembre : 854 visites, 679 téléchargements, 77 contributions (75% défavorables), mais aucune portant sur les IP
- Arrêté d'autorisation environnementale (mai/juin 26)

Interventions préparatoires

- Premiers travaux de libération d'emprise (1er sem 26)
- Sondages et Archéologie préventive (2nd sem 26)

Ressource en eau d'Issanka

- Des investigations complémentaires nécessaires pour s'assurer de l'absence d'impact sur le champ captant (DAE n°1)
- Une dérogation temporaire aux dispositions de la DUP en cours d'instruction par la Préfecture de l'Hérault (fév 26)
- Un Groupe Technique Ressource en Eau (GRTE) mis en place par SNCF Réseau pour garantir la transparence de la démarche et sa rigueur scientifique (SAM, SMBT, ARS, DDTM, etc.)

Phase 1 : actualités et financement

Préparation de l'Appel d'offre CoRéa

- Finalisation du dossier de consultation (en cours)
- Forum Fournisseurs (février 26)
- AAPC CoRéa (mai/juin 26)
- Validation des modifications de programme (juin 2026)
- Réactualisation de l'Enveloppe Financière Prévisionnelle intégrant les modifications de programme (juin 2026)
- Lancement de l'AO CoRéa (sept 26)
- Association des partenaires pendant le dialogue compétitif selon des modalités à définir et à intégrer au DCE (juin 26)

Phase 1 : actualités et financement

Ligne nouvelle

Génie Civil et Equipements ferroviaires (voie, caténaires)

Ligne classique

Jonction A voie unique - Mpl
Jonction B double voie - VLB
Signalisation et télécom
(étendus à l'ensemble du périmètre LNMP)

Jonction CNM

APS

CFi 6 - 12M€ 50/50

signée janv 2023

Etudes techniques et environnementales,
Soldée fin 2025

CFi 8 - 25,5M€

SLNMP

signée avril 2025

DCE CoRéa, Autorisation environnementale,
mesures compensatoires,
archéologie préventive ...

APD

Accord fev 2026

CFi 9 ± 68,6M€

Appel d'Offre CoRéa, mesures compensatoires, autorisation environnementale, 1ères fouilles, défrichement, etc.

Pour lancer l'Appel d'Offre en sept 26

PRO

CFi 11

signature T1 2029

Contrat de CoRéa (finalisation des études PROjet, Travaux Génie Civil et Equipements Ferroviaires, essais et mise en service)

09/2026

2027

2029

AVP

CFi 7 - 13,8M€ SLNMP

signée sept 2024

Etudes techniques et environnementales

CFi 8 - 25,5M€ SLNMP

signée avril 2025

Compléments au DAe 2 pour anticiper les travaux des raccordements
Etudes techniques et environnementales

signature T4 2026 - T1 2027

CFi 10

Etudes techniques,
préparation des pièces marchés

Pour lancer les travaux avant fin 2029

PRO DCE/ACT

REA

**Demande de subv. UE
sur « Reflow » 2026**

Phase 2 : actualités et financement

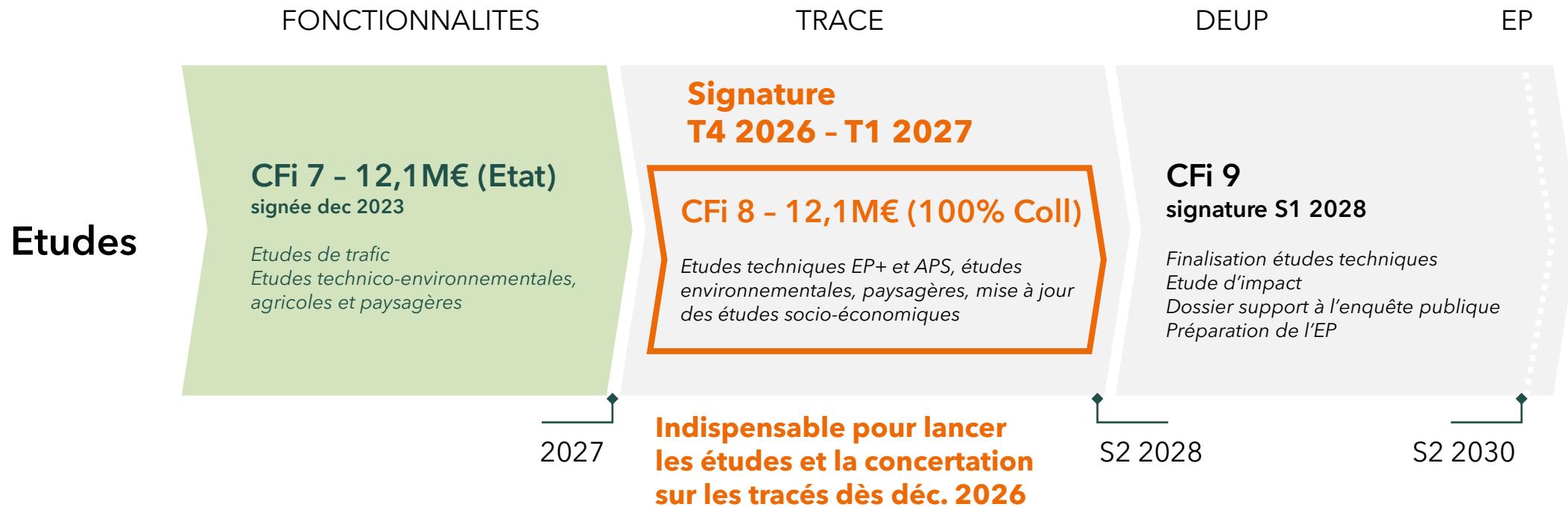
**Une première phase
de Dialogue territorial
qui s'achève**

**Concertations sur les
Fonctionnalités**

**un calendrier et des
modalités en cours
de consolidation**

- Réunion de clôture des premiers ateliers (23 sept)
- Organisation des deux ateliers supplémentaires sur les gares nouvelles et les tunnels en milieu Karstique (11 déc 25)
- Des scénarios stabilisés (référence et variantes, cf. annexes), des études et analyses multicritères en cours de finalisation.
- Un dossier de concertation transmis formellement à la CNDP le 20 janv 26 pour un passage en commission le 4 fev 26
- Une concertation préalable organisée du 8 avril au 19 juin 26 avec 9 réunions, 4 ateliers et une 10aine de rencontre de proximité
 - 1 réunion publique d'ouverture à Narbonne
 - 7 réunions thématiques (desserte, fonctionnalités, agriculture, environnement / paysage, etc.)
 - 4 ateliers focus (contournement de Perpignan, gestion de l'eau, passage des Corbières, réalisation d'un tunnel)
 - 1 réunion de clôture à Narbonne
- Choix des fonctionnalités par les partenaires (COPIL oct 26)
- Décision Ministérielle (déc 26)

Phase 2 : actualités et financement



Focus foncier : actualités et financement

Avancement des acquisitions foncières phase 1

- 69 acquisitions pour un montant de 25,4M€ (52 bâtis dont 9 professionnels, 16 parcelles agricole ou terre nue)
- 104ha au total dont 86ha dans les ER

Besoin de Financement phase 2

Cfi 8 - 6M€ (100% Coll) à signer au **T2 2026**

Couverture des Mises en demeures d'Acquérir (MDA) et des actes authentiques, réserves foncières et frais de MOA

Mesures Compensatoires Agricole (MCA)

- 1er appel à projet lancé en avril 2025 (3M€) : seulement 3 candidatures (2/3 dont la recevabilité est en cours d'instruction)
- 1 Appel à Manifestation d'Intérêt (AMI) lancé le 1^{er} nov pour favoriser l'émergence des projets : objectif augmenter le nombre de candidature lors du 2nd appel à projet en 2026
- 27 bâtis illicites sur la commune de Poussan dont 11 déjà acquis (1 bâti démolis en 2025 et **9 démolitions prévues en janvier 2026**)
- Liste des bâtis illicites sur Lattes, Fabrègues et Mèze en cours

Bâtis illicites

Décision attendue

Validation du besoin de la CFI 9 « Dialogue compétitif » d'un montant de 68,6M€ courants

Accord au plus tard en février 2026 indispensable au respect du calendrier du projet (lancement de l'appel d'offre CoRéa en septembre 2026).

Engager, avec les collectivités, le travail sur la CFI 8 « acquisitions Foncières phase 2 » d'un montant de 6M€ courants

Signature au plus tard en juin 2026

2. Phase 1 Modifications de programme

Modifications de Programme et évolution de l'Enveloppe Financière Prévisionnelle

Un **processus d'instruction** des modifications de programme validé en COPIL (juil 25)

Une première **Enveloppe Financière Prévisionnelle** de **2,047M€_{CE01/20}** (protocole)

→ Bâtie sur de études niveau APS (avant projet sommaire) de 2016, un corpus règlementaire janvier 2020 et une Provision pour Risque (PR) dimensionnée en conséquence



- Réactualisation des études techniques et environnementales
- Identification des modifications de programme
- Actualisation des risques et de la provision pour risque

Réévaluation de l'EFP préalablement au lancement de l'AO → **validation COPIL** (Juin 26)



- Consolidation des études à un niveau AVP
- Optimisations de programme
- Allocation des risques entre le CoRéiste, la MOA et les partenaires

Proposition financière du titulaire pressenti en fin d'appel d'offre (études niveau AVP)



Validation COPIL, CA SNCF, ART

Coût Prévisionnel Provisoire de Réalisation sur lequel **SNCF Réseau s'engagera**

Modifications de programme à valider

	Conception du Génie Civil (GC) à V300	Limiter le Profil en Long de la ligne 10mm/m
Projet de référence (DUP)	Voyageurs à V300 (GC V350 uniquement en mesure conservatoire)	Déclivité de 12,5mm/m sur près de 15km
Objectifs / Enjeux	Réduire les coûts (OT et OA) Marge de manœuvre pour l'adaptation du tracé	Accepter les trains lourds type Autoroute Ferroviaire Améliorer la robustesse et la qualité de service
Impacts coûts	- 28 M€	+ 31M€ à + 36 M€ (selon l'impact sur le tunnel de la Gardiole)
Eléments complémentaires d'analyse	V350 en exploitation : Gain inférieur à 1min Surcoût de maintenance	L'itinéraire complet de Béziers à Nîmes sera apte à la circulation des AF → Optimisation recherchée pendant le dialogue compétitif

Modifications en cours d'instruction 1/2

	Suivi des Mesures Compensatoires environnementales sur 50 ans	Evitements FRET en service dès la phase 1	Limitation des remblais dans la plaine de l'Hérault
Projet de référence (DUP)	30 ans de suivi	Non nécessaires en ph 1 <i>(uniquement Génie Civil en mesure conservatoire)</i>	Linéaire important de remblais et d'ouvrages de décharge
Objectifs / Enjeux	Sécuriser les dossiers d'Ae en intégrant les demandes de l'Autorité environnementale, des services de l'Etat et du CNPN	Améliorer la capacité de la LN et la qualité de service	Réduire les impacts hydrauliques, hydrogéologiques et environnementaux
Impacts coûts	+ 31M€	<i>(consolidation en cours)</i>	<i>(consolidation en cours)</i>
Eléments complémentaires d'analyse	<ul style="list-style-type: none"> → Une optimisation sera recherchée selon les espèces en se conformant à la loi qui impose que ces MCE soient « <i>effectives pendant toute la durée des atteintes</i> » 	<ul style="list-style-type: none"> → Évitement V1 nécessaire au 3^{ème} sillon Fret en HP sur LN → Evitement V2 nécessaire lors des situations perturbées 	

Modifications en cours d'instruction 2/2

	Limiter les remblais de grande hauteur à 18m	Viaduc ZAC de la Lauze (demande 3M)
Projet de référence (DUP)	Hauteur des remblais jusqu'à 23m	Remblais + pont rail
Objectifs / Enjeux	Qualité et maintenabilité des ouvrages en terre	Améliorer l'insertion paysagère, réduire l'impact environnemental et les contraintes sur les rétablissements routiers
Impacts coûts	<i>(consolidation en cours)</i>	<i>(consolidation en cours)</i>
Eléments complémentaires d'analyse	<ul style="list-style-type: none">→ Intégration des REX « lignes nouvelles » dans les référentiels + résultats des sondages 24/25→ Optimisation recherchée pendant le dialogue compétitif	<ul style="list-style-type: none">→ Réduction des impacts sur le développement de la ZAC à intégrer→ Coût des études pris en charge par 3M

Décision attendue

Validation des premières modifications de programme portant sur :

- L'abaissement de la vitesse de conception du Génie Civil à 300km/h
- L'abaissement des pentes à 10mm/m

3. Phase 1

Viaduc de Poussan : demandes de l'atelier citoyen

Viaduc de Poussan : Solution « Protocole »



Solution de type Béton Précontraint

- 1,4km de long et 28m de hauteur
- Des solutions évolutives en matière d'épaisseur de tablier selon le nombre de travées envisagées et donc de piles

Coûts Génie Civil du Viaduc de Poussan

Coût strict des travaux « Travaux Génie Civil »	75 M€
Coût Total (y compris PR/MOE/MC/MOA)	95 M€

Viaduc de Poussan : demandes de l'atelier citoyen

Une cinquantaine de propositions émises dans l'avis Citoyen classées en 2 groupes

- Celles déjà prises en compte dans le projet de base ;
- Celles relevant d'une modification de programme ;

voie verte aérienne

- **Hauteur à définir:** 6m au dessus des voiries principales vs sous le tablier ferroviaire (soit 20 à 25m de haut), ascenseurs ?, etc.
- **Longueur à définir:** sur les deux travées singulières ou sur l'intégralité du viaduc ?

**Belvédère sur
l'étang de Thau**

- **Surface, nombre de personnes et moyen d'accès à définir**
- Possibilité de mutualisation avec une pile

**Recherche de
transparence**

- **Tablier ajouré sur une demi-longueur ou longueur complète ?**
- Type de tablier: treillis métal ?
- Épaisseur de tablier vs nombre de piles
- Mise en œuvre de piles « ajourées » ?

Viaduc de Poussan

Ne pas de faire le concours avant l'heure en validant les fonctionnalités retenues

Mais **appréhender l'ordre de grandeur des impacts cumulés** des différentes demandes pour évaluer le complément financier à envisager

CE 01/20	Base Protocole	Proposition de cadrage pour le Comité dédié
Coût strict des travaux « Travaux Génie Civil »	75 M€	+30% du coût initial
Coût Total (yc PR/MOE/MC/MOA)	95 M€	+30% du coût initial

Calendrier de travail jusqu'au lancement de l'Appel d'Offre CoRéa

Janvier à mai 2026 : **priorisation des demandes** (Comité dédié + membres de l'atelier)

Juin 2026 : **validation de l'enveloppe** supplémentaire en Comité de PIlotage

Décision attendue

Validation du cadrage de l'enveloppe supplémentaire à hauteur de **+30%*** pour l'intégration des propositions de l'atelier citoyen au concours international d'architecture et d'ingénierie du viaduc de Poussan

Le travail se poursuivra au sein du Comité dédié viaduc de Poussan

*surcoût par rapport à la solution de base chiffrée au protocole de financement

4. Phase 1

Etude

attractivité et

desserte GV

Etude attractivité et desserte grande vitesse 1/2

- Demande des collectivités (courrier au Préfet du 17 avril 2025)
- Favoriser l'accroche à la grande vitesse des territoires de agglomérations de Sète et Agde alors que le desserte par trains grande vitesse est ouverte à la concurrence.
- Desserte grande vitesse
- Correspondances entre les gares
- Articulation avec les autres réseaux de transports
- Cohérence avec le SERM
- Crédit d'un club TGV et Territoires qui associe les décideurs économiques et acteurs du territoire
- Construction argumentée de scénarios de desserte et appui à la négociation
- Résultats fin 2028
- Service ferroviaire 2035

Etude attractivité et desserte grande vitesse 2/2

- Intercommission du 20 octobre
- Réunion technique 19 novembre
- Commission du dialogue territorial du 27 novembre
- Consultation début 2026
- Démarrage mi 2026
- Un Comité de Pilotage dédié sera mis en place
- Portage SLNMP pour le compte du COPIL
- Financée au titre de l'opération LNMP
- Demande de subvention BDT/CDC (25% plafonnée à 50000€)
- CAO à créer par SLNMP car seuil européen

Décision attendue

Lancement de l'étude d'attractivité et de desserte Grande Vitesse



LIGNE NOUVELLE
Montpellier
Perpignan

MERCI