

FORUM FOURNISSEUR

JEUDI 5 FEVRIER 2026 - CORUM DE MONTPELLIER - 9H00 / 12H00

COMPTE-RENDU DES ECHANGES DE LA MATINEE

PARTICIPANTES ET PARTICIPANTS A LA TABLE RONDE

- **Mathieu GROSCH**, Coordinateur Européen du corridor Méditerranée, *Union Européenne (en visio)*
- **Marc DEMULSANT**, Directeur de projet lignes à grande vitesse, *Préfecture de Région Occitanie*
- **Marie-Thérèse MERCIER**, Conseillère régionale, *Région Occitanie*
- **Michaël DELAFOSSE**, Président, *Montpellier Méditerranée Métropole*
- **Stéphane LUBRANO**, Directeur, Mission Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan, *SNCF Réseau*

- *Animation* : **Estelle Brasseur-Brisset**, Directrice conseil, *Sennse*

1 INTRODUCTION

Estelle Brasseur-Brisset, animatrice, ouvre la réunion et remercie les participantes et participants de leur présence. Elle introduit la séance en soulignant le caractère inédit de cette volonté de collaboration en amont avec les acteurs économiques et l'étape charnière aujourd'hui atteinte par la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, qui rentre dans sa phase opérationnelle de réalisation avec le lancement à venir de l'appel d'offre du marché de conception-réalisation, et la démarche spécifique adoptée de dialogue compétitif.

Elle précise l'ordre du jour de la réunion : panorama des enjeux, avec la table ronde des partenaires ; présentation technique de la Phase 1 ; présentation de la stratégie d'achat de SNCF Réseau, ainsi que des enjeux de formation liés au projet ; présentation du marché de conception-réalisation (COREA) ainsi que de ses nombreux enjeux techniques et environnementaux.

Elle salue enfin la présence des partenaires co-financeurs, signe de l'ambition et de la volonté politique portées au projet, et présente les intervenants de la table ronde, qui permettra d'exprimer les attentes des acteurs institutionnels quant à la réalisation opérationnelle du projet.

2 TABLE RONDE DES ACTEURS INSTITUTIONNELS

Estelle Brasseur-Brisset : Quels bénéfices apporterait le projet LNMP au territoire montpelliérain, en lien notamment avec le projet de SERM ?

Michaël DELAFOSSE, Président de Montpellier Méditerranée Métropole rappelle qu'en 1988, François Mitterrand et Felipe Gonzales s'étaient engagés à Montpellier à relier Paris et Madrid par la grande vitesse. Il affirme que le chantier qui s'ouvre aujourd'hui honore cette parole donnée et permet de construire l'Europe du rail. Il salue la mobilisation financière conjointe des collectivités, de l'État et de l'Europe. Pour lui, ce projet est stratégique pour l'ex-Languedoc-Roussillon, région métropolitaine la plus pauvre de France, qui accuse un retard majeur en matière d'infrastructures. Il rappelle que le corridor actuel est saturé et vulnérable au climat, citant l'épisode de sécheresse de 2023. À l'échelle locale, il insiste sur l'importance du Service Express Régional Métropolitain (SERM) pour desservir Sète, Frontignan, Mireval et Villeneuve-lès-Maguelone, qui sera en capacité d'offrir un cadencement TER grâce au transfert d'une partie des circulations à grande vitesse de la ligne existante à la ligne nouvelle. Il fait une analogie avec le projet de Contournement Ouest de Montpellier, rocade indispensable pour la seule métropole française qui n'en disposait pas. Enfin, il rappelle l'urgence démographique (gain de 12 000 habitants par an pour l'aire urbaine montpelliéraine) et exige que le chantier soit livré à l'heure, sans souffrir du moindre retard au regard des enjeux de qualité de vie et de décarbonation qui en découlent.

Estelle Brasseur-Brisset : En quoi ce projet est-il structurant en termes de mobilité pour le territoire d'Occitanie ?

Marie Thérèse Mercier, Conseillère régionale de la Région Occitanie, commence par souligner l'alignement historique et politique entre l'État, l'Europe et les collectivités locales, rappelant que ce projet est attendu depuis plus de 30 ans.

Elle place ensuite la mobilité de l'utilisateur au centre de la stratégie régionale, soulignant notamment une explosion de la fréquentation des TER en Occitanie (+68 % en 6 ans). Pour répondre à cette demande et aux difficultés d'exploitation, elle rappelle la mise en œuvre d'un plan d'urgence 2026, fruit d'une collaboration étroite entre la Région et Jean Castex (PDG de la SNCF).

Elle identifie quatre piliers stratégiques justifiant l'investissement massif de la Région dans le ferroviaire en général, comme dans le projet LNMP en particulier :

- Transition écologique et décarbonation : le choix du ferroviaire, soutenu par les ambitions du "Pacte Vert", est présenté comme le levier principal de la transition écologique du territoire.
- Le choix de la ligne mixte (voyageurs et fret) : elle insiste sur le fait que l'enjeu dépasse la simple ligne à grande vitesse. L'objectif est de disposer de lignes mixtes permettant de développer massivement le fret ferroviaire. Cette mixité est jugée essentielle pour rapprocher le Nord et le Sud du corridor méditerranéen et assurer une fluidité économique à l'échelle européenne.

- La résilience face au changement climatique : la création d'une nouvelle ligne est une nécessité technique pour pallier la vulnérabilité de la ligne existante, menacée par sa proximité avec le littoral et la montée des eaux.
- Lutte contre les inégalités territoriales : dans un pays très centralisé, elle rappelle que l'Occitanie est la région la plus éloignée de Paris. Le désenclavement par la grande vitesse et le renforcement du réseau ferroviaire sont des conditions nécessaires à l'égalité entre les territoires.

En conclusion, elle réaffirme que le projet LNMP n'est pas seulement un projet de "grande vitesse", mais le maillon essentiel d'un réseau puissant destiné à améliorer la qualité de vie des habitants et la compétitivité du territoire à l'échelle européenne

Estelle Brasseur-Brisset : De nombreuses réflexions nationales sont en cours, des décisions et arbitrages sont en attente : est-ce que ce contexte national a un impact sur le projet LNMP phase 1 ?

Marc DEMULSANT, Directeur de projet lignes à grande vitesse à la Préfecture de région Occitanie,

Il tient immédiatement à **dissiper toute inquiétude quant à l'engagement de l'État** dans le projet LNMP, malgré le contexte national de réflexion budgétaire. Il précise que les orientations issues de la *Conférence Nationale Ambition France Transport* imposent, certes, un effort collectif sur l'entretien de l'existant, mais que cela ne signifie en aucun cas l'abandon des nouveaux investissements.

Son intervention repose sur la conviction que le projet LNMP fait l'objet d'un **consensus solide**, étayé par des arguments factuels et partagés :

- **La réalité de la saturation** : il rappelle que la saturation de la ligne actuelle n'est plus une hypothèse mais un constat technique posé par la SNCF.
- **L'urgence climatique** : le transport représentant 34 % (en 2024) des émissions de gaz à effet de serre en France, il affirme que la décarbonation ne pourra se faire "magiquement" sans une offre massive de transports collectifs.
- **Le soutien aux projets locaux** : le projet est indissociable du futur Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Montpellier et de la croissance démographique exceptionnelle de la région Occitanie.

Concernant le financement, Marc DEMULSANT se montre **rassurant malgré la rareté de l'argent public**. Il anticipe les conclusions du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI) avec optimisme, affirmant qu'aucune "mauvaise surprise" n'est à attendre pour ce dossier.

En conclusion, il appelle les acteurs à dépasser le stade de la justification pour **entrer pleinement dans la phase de préparation opérationnelle du chantier**, réitérant son message de confiance : l'État est et restera mobilisé.

Estelle Brasseur-Brisset : En quoi le projet LNMP est-il un projet majeur pour l'Europe ? Quel est son rôle face aux enjeux du corridor méditerranéen ?

Mathieu Grosch, Coordinateur Européen du corridor Méditerranée pour l'Union Européenne, présent en visio-conférence, qualifie les voies de transport d'artères de vie de l'Europe, aussi importantes économiquement que sociologiquement.

Il présente la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan comme le seul corridor Est-Ouest du Sud de l'Europe et le chaînon manquant crucial entre l'Espagne et l'Italie. Il souligne l'importance de cette liaison pour la résilience climatique de l'infrastructure européenne.

Il introduit un argument supplémentaire : la mobilité militaire, devenue un objectif prioritaire de l'Union Européenne, ce corridor étant l'unique liaison directe vers la Croatie, la Hongrie et l'Ukraine depuis le Sud. Il conclut que ce projet doit dépasser le cadre national pour assurer des connexions efficaces avec les pays voisins, citant le Lyon-Turin en comparaison.

Estelle Brasseur-Brisset : Maintenant que les partenaires co-financeurs se sont exprimés, quelles ambitions en tant que maître d'ouvrage portez-vous pour ce projet, en termes notamment de fonctionnalités et de qualité de service ?

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan chez SNCF Réseau, prend la parole pour exposer l'ambition globale de l'infrastructure.

Il insiste sur un point fondamental : le projet LNMP n'est pas un projet de substitution mais s'inscrit dans une logique de « doublet de lignes ». La coexistence de la ligne existante et de la ligne nouvelle est présentée comme indispensable pour répondre à la diversité des besoins de mobilité, la ligne existante étant arrivée à un point de saturation technique avéré.

Il décline **l'utilité du projet** selon trois échelles de service distinctes.

- **À l'échelle locale et régionale**, la ligne nouvelle est le support indispensable du déploiement du Service Express Régional Métropolitain (SERM) de Montpellier et de l'amélioration des trains du quotidien LIO.
- **À l'échelle nationale et internationale**, elle constitue le « chaînon manquant » vers Barcelone et doit permettre de réduire significativement les temps de parcours depuis l'Aude et les Pyrénées-Orientales vers Lyon, Marseille et Paris.
- Enfin, **à l'échelle économique**, Stéphane Lubrano souligne l'importance du fret. La Phase 1 étant une ligne mixte, elle doit consolider le corridor fret européen en accompagnant le dynamisme logistique de l'Espagne et la montée en puissance des ports de Sète, avec son autoroute ferroviaire, et de Port-la-Nouvelle.

Face à ces enjeux, il engage la Maîtrise d'Ouvrage sur un triptyque coût / délai / performance, visant une mise en service pérenne sous le label « Haute Qualité Environnementale Infrastructure Durable » (HQE-ID).

Il conclut en affirmant que les équipes sont mobilisées pour faire de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan un projet construit « avec et pour le territoire », notamment via l'innovation permise par la procédure du dialogue compétitif.

Estelle Brasseur-Brisset : Quelles sont vos attentes en termes de retombées économiques locales ?

Michaël Delafosse, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, rappelle que l'engagement financier des collectivités locales (Métropole de Montpellier, Région, Départements et Intercommunalités) est massif et s'inscrit dans la durée (jusqu'en 2070 pour la Métropole de Montpellier et de manière encore autrement plus conséquente pour la Région). À ce titre, il affirme des **exigences sociales non négociables** vis-à-vis du projet LNMP.

S'appuyant sur le constat d'un taux de chômage local supérieur de 4 points à la moyenne nationale et d'une précarité marquée (10 Quartiers Prioritaires de la Ville à Montpellier, nombre élevé d'allocataires du RSA dans l'Hérault), il définit le projet LNMP comme un levier du **"New Deal" territorial**.

Ses priorités pour le chantier se structurent autour de trois axes :

1. **Exemplarité sociale et insertion** : le projet doit permettre de sortir durablement des habitants de la fragilité. M. Delafosse fixe un objectif symbolique : faire disparaître l'un des dix QPV de Montpellier grâce à la dynamique d'emploi générée par le chantier.
2. **Recrutement et ressources locales** : il s'oppose fermement à l'importation systématique de main-d'œuvre extérieure. Il exige que les entreprises mobilisent les ressources locales et annonce qu'il sera vigilant sur l'application des clauses d'insertion.
3. **Anticipation par la formation** : profitant du délai de trois ans avant le lancement opérationnel, il appelle à une mobilisation immédiate de l'appareil de formation (en lien avec le Rectorat et France Travail) pour adapter les compétences des jeunes et des personnes éloignées de l'emploi aux métiers du chantier.

En conclusion, Michaël Delafosse rappelle que le soutien des élus est conditionné par des **retombées sociales concrètes**. Pour lui, l'inauguration en 2034 ne sera une réussite que si elle est célébrée par les familles du territoire ayant directement bénéficié de ce projet de développement.

Estelle Brasseur-Brisset : Qu'attendez-vous de ce projet en termes de développement économique régional ?

La représentante de la Région Occitanie, Marie-Thérèse MERCIER, s'aligne totalement sur les exigences de Michaël Delafosse concernant les retombées sociales du chantier. Elle rappelle que le projet LNMP, au-delà des enjeux de mobilités sur le territoire, est avant tout un **projet industriel et économique stratégique**.

Elle articule son argumentation autour de l'efficacité de l'investissement public et de l'anticipation des besoins en compétences :

- **Un effet levier massif pour le territoire** : elle souligne que si les collectivités locales financent 40 % du projet, les 60 % restants (État et Europe) constituent une injection de capital extérieur dont l'Occitanie doit être la première bénéficiaire. Elle rappelle un ratio clé : **1 million d'euros investi génère en moyenne 17 emplois** (et chaque emploi direct créé génère lui aussi 1 emploi indirect et 0,4 d'effet induit sur l'ensemble du territoire). Sur 10 ans, le chantier devrait ainsi créer entre **8 000 et 10 000 emplois**.
- **Exigences envers les « majors »** : à l'approche du lancement des appels d'offres, en septembre 2026, elle envoie un message clair aux grandes entreprises de construction : la Région sera intransigeante sur l'application des **clauses sociales et environnementales**. L'objectif est double : favoriser l'emploi local et intégrer les PME/PMI régionales.
- **Anticipation par la formation professionnelle** : pour répondre aux critiques sur la rareté de la main-d'œuvre locale, elle rappelle que la Région a déjà pris les devants :
 - Lancement de **l'École du Ferroviaire et des mobilités Occitanie (EFMO)** avec un objectif de **800 apprentis d'ici 2030** sur des métiers techniques.
 - Mobilisation des formations de pointe dans les secteurs en tension (soudure, chaudronnerie), en s'appuyant sur la forte culture industrielle de l'Occitanie.
 - Utilisation du **Pacte pour l'Embauche** pour l'insertion des jeunes, notamment ceux issus des Quartiers Prioritaires de la Ville (QPV).

En conclusion, elle invite la Maîtrise d'Ouvrage (SNCF) et les entreprises à exprimer leurs besoins spécifiques en formation professionnelle auprès du Comité de Pilotage, tout en réaffirmant que la Région mettra tous les moyens nécessaires pour que ce chantier soit exemplaire en matière d'insertion et de formation.

Estelle Brasseur-Brisset : Quelles sont les attentes de l'État, à la fois financeur et impulseur de ce projet, en termes de réalisation opérationnelle du projet ?

Le représentant de l'État, Marc DEMULSANT, poursuit les échanges en passant d'une invitation à une **injonction de mobilisation** pour les acteurs économiques locaux. Il récuse fermement le modèle d'un chantier en "autarcie" où la main-d'œuvre et les ressources seraient importées, au profit d'un ancrage territorial profond des 2 milliards d'euros d'investissement.

Sa vision du projet repose sur trois leviers de développement économique :

1. **L'effet multiplicateur du chantier** : au-delà du génie civil pur, il souligne l'importance des **emplois indirects** (commandes de matériaux, sous-traitance) et des **emplois induits** liés à la vie quotidienne des milliers de travailleurs (logement, restauration, services).
2. **La planification par la donnée** : il salue l'initiative de la SNCF d'organiser cette journée d'échanges. Pour lui, l'identification précise des besoins en qualifications est la "matière première" indispensable pour dimensionner l'offre de formation locale et garantir que le territoire soit prêt au moment opportun.
3. **L'économie de l'environnement** : l'État exige une **excellence environnementale** qui, loin d'être une contrainte, doit être vue comme un réservoir d'activité. Il pointe notamment le volume d'affaires significatif généré par les **mesures compensatoires** liées au chantier, sur lesquelles les entreprises locales doivent se positionner dès à présent.

En conclusion de son intervention, le représentant de l'État rappelle que la réussite sociale et économique du projet LNMP est la condition *sine qua non* de son **acceptabilité par les populations**. Le projet doit être perçu non seulement comme une infrastructure nationale traversant la région, mais comme un moteur de croissance conçu par et pour les habitants de l'Occitanie.

Estelle Brasseur-Brisset : Quelles sont les attentes de l'Europe pour la réalisation opérationnelle du projet, notamment en termes de calendrier, d'interopérabilité, de qualité d'exploitation ? Quelles sont donc vos attentes vis-à-vis du groupement qui réalisera l'infrastructure et quels critères et référentiels qualité européens doivent intégrer de manière incontournable les entreprises qui auront la charge de sa construction ?

Mathieu Grosch, Coordinateur Européen du corridor Méditerranée, salue l'approche centrée sur l'emploi et la formation du projet, qu'il qualifie de véritable valeur ajoutée pour la Région. Il ajoute que ces leviers essentiels participent directement de l'acceptation sociale du projet par les populations locales immédiatement et très concrètement concernées. Il rappelle que l'intégration de critères sociaux et environnementaux dans les cahiers des charges des appels d'offre fait directement partie des directives européennes.

Il précise que la mobilisation immédiate des compétences sur place doit servir de tremplin à la phase 2, indispensable pour transformer ce projet en une véritable liaison transfrontalière reliant le Sud de la France, la région de Barcelone et le Sud de l'Italie.

Il mentionne également le calendrier budgétaire européen du MIE (mécanisme pour l'interconnexion en Europe), dont les fonds doublent pour la période à venir, et l'importance d'être prêt pour les appels à projets de 2028 notamment dans la perspective de la phase 2, essentielle pour la mobilité européenne.

Enfin, il réaffirme la nécessité d'une mixité totale de la ligne (fret et passagers) pour une efficacité maximale.

Il conclut en exprimant sa confiance dans l'expertise industrielle française, estimant que le pays dispose de toutes les compétences nécessaires pour répondre aux défis techniques et économiques du projet sans recourir à des ressources extérieures.

Estelle Brasseur-Brisset : Pour conclure, en tant qu'organisateur de ce forum fournisseurs, quel est l'objectif de cette journée, avec bien sûr en filigrane les objectifs que vous donnerez au futur co-réiste ?

Stéphane LUBRANO, Directeur de la mission LNMP chez SNCF Réseau, conclut la table ronde en rappelant les objectifs de la journée pour placer le projet LNMP sous le signe de l'exigence et du partenariat.

1. **Répondre aux exigences du territoire** : il rappelle que les attentes exprimées par les élus locaux (emploi, insertion, dynamisme) sont désormais les siennes. La Maîtrise d'Ouvrage se fait le relais de cette exigence territoriale auprès des futurs constructeurs.
2. **Faciliter la constitution de groupements performants** : le but de la journée est d'informer les candidats pour qu'ils puissent construire les meilleurs groupements possibles, adaptés aux spécificités techniques du projet, que ce soit son allotissement, ou

le viaduc de Poussan. L'accent est mis sur **l'anticipation des compétences rares** (soudeurs, chaudronniers) via l'École du Ferroviaire et des mobilités d'Occitanie. Il souligne l'opportunité de créer des synergies avec d'autres grands chantiers locaux (réseau de tramway montpelliérain opéré par la TAM) pour pérenniser l'emploi à haute valeur ajoutée sur le territoire.

3. **Susciter l'envie et l'innovation** : au-delà du cadre juridique et technique du Dossier de Consultation des Entreprises (DCE), il appelle les entreprises à dépasser le "programme de référence". Il invite à utiliser la procédure du **dialogue compétitif** pour proposer des solutions innovantes et optimisées.

Pour conclure, il insiste sur le fait que la LNMP ne doit pas être une simple "relation contractuelle". Malgré les défis colossaux (déplacement de millions de tonnes de matériaux, gestion des coûts et délais), la réussite du projet dépendra de **l'enthousiasme et de l'envie des équipes** de construire un projet qui soit, avant tout, utile et intégré au territoire.

3 PRESENTATION DU PROJET

3.1 UN DOUBLET DE LIGNES COMPLEMENTAIRES

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP chez SNCF Réseau, détaille la consistance du projet.

Il rappelle que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan n'est pas une infrastructure isolée, mais un « doublet de lignes complémentaires » formant un réseau ferroviaire plus performant. Il précise que ce projet s'inscrit dans les grandes démarches nationales (LOM, Stratégie Nationale Bas Carbone, Loi Climat et Résilience) et constitue un projet prioritaire à l'échelle européenne.

Bien que techniquement situé en territoire national, l'Union Européenne considère le projet LNMP dans sa globalité (jusqu'à Perpignan) comme un **projet transfrontalier**. Ce statut permet d'accéder à des taux de financements européens plus élevés que pour un projet strictement intérieur.

Stéphane Lubrano présente ensuite les chiffres clés de cette première phase. Il s'agit de créer **52,3 km de ligne nouvelle** auxquels s'ajoutent **7 km de raccordements**. La ligne est confirmée comme une **ligne mixte** (fret et voyageurs). Le calendrier opérationnel prévoit un démarrage des travaux **avant fin 2029** (conformément à la Loi d'Orientation des Mobilités - LOM) pour une mise en service à l'horizon **2034**. L'investissement est estimé à **2 Mds d'€** (en valeur CE 2020).

3.2 FOCUS SUR LA PHASE 1 : MONTPELLIER - BEZIERS

Le détail technique de la Phase 1, objet du futur marché de conception-réalisation, est ensuite exposé (support de présentation disponible ici : https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/lnmp.com/files/2026-02/Support_PP_LNMP_P1_Panel%20Fournisseurs1_VF_02.02.26.pdf).

La ligne nouvelle sur la phase 1 a la particularité d'être **mixte (voyageurs et fret)**. C'est la première ligne à grande vitesse mixte construite sur le territoire français. La section courante s'étend de la commune de Lattes jusqu'à Villeneuve-lès-Béziers.

Le projet prévoit trois points de connexion majeurs au réseau existant :

- **Jonction A** : au niveau de Montpellier, sur la ligne existante.
- **Jonction B** : au niveau de Villeneuve-lès-Béziers, sur la ligne existante.
- **Jonction CNM** : au niveau de Lattes, assurant le raccordement au Contournement de Nîmes et Montpellier.

Le projet prévoit également :

- la création d'une sous-station électrique pour l'alimentation des trains (Lattes - La Castelle) en circulation ainsi que la partie régulation, avec une commande centralisée (projet connexe porté par SNCF Réseau) ;
- l'installation d'une base travaux et base vie à Bessan - Saint-Thibéry avec une éventuelle remise en service de la ligne Vias-Lodève pour les besoins du chantier.

Il s'agit également d'un projet très ouvragé : 120 ouvrages d'art prévus, 2 franchissements de l'autoroute A9, de nombreux viaducs dont celui de Poussan

Le projet s'inscrit par ailleurs dans une démarche globale de **Haute Qualité Environnementale -Infrastructures Durables**.

3.3 6 MILLIARDS D'EUROS (PHASES 1 & 2) ET 13 PARTENAIRES CO-FINANCEURS

Le protocole de financement a été validé et signé en **2022 par Jean Castex**, alors Premier Ministre.

- **Répartition des coûts :**
 - **20 % Union Européenne** (objectif cible, soutenu par l'engagement européen)
 - **40 % État**
 - **40 % Collectivités territoriales**

Pour la Phase 1, le financement des collectivités est centralisé et porté par la **Société LNMP**, sous la direction générale de **Pascal Pinet**.

3.4 CALENDRIER

Le projet est actuellement dans la période des **études de conception détaillée, mesures compensatoires et interventions préparatoires**, ainsi que dans la préparation de tous les éléments nécessaires à la tenue du dialogue compétitif et à la notification du marché de COREA.

L'objectif d'un démarrage des travaux avant fin 2029 mentionné dans la loi LOM est maintenu pour une mise en service à l'horizon 2034, avec donc un premier service annuel pour 2035.

Stéphane Lubrano fait ensuite une parenthèse sur la phase 2 du projet qui est aujourd'hui réinterrogée par les partenaires et le territoire afin de revoir certaines de ses fonctionnalités (et notamment la mixité entre Béziers et Rivesaltes, initialement prévue en mode "Voyageurs" uniquement, ainsi qu'une étude du nombre de gares nouvelles). Le dossier de concertation a été présenté à la Commission Nationale du Débat Public (CNDP) la veille du Forum fournisseur et une phase de concertation publique est prévue du **9 avril au 19 juin**.

L'objectif fixé pour l'enquête publique est 2030. La date de début des travaux de la phase 2 dépendra de la complexité des études (un projet mixte étant plus lourd qu'un projet uniquement voyageurs, actuellement au stade de l'Avant-Projet Sommaire - APS). La mise en service est projetée à l'horizon **2040**.

3.5 ORGANISATION DE L'ÉQUIPE PROJET

Stéphane Lubrano clôture son intervention en présentant l'équipe dédiée qui pilote les différents volets du projet et invite les participants à saisir l'occasion du forum pour rencontrer ceux qui sont aujourd'hui présent :

- **Directeur adjoint** : Sébastien MIS.
- **Coordination générale** : Valérie BARTHELEMY.
- **Responsable Concertation et Communication** : Anne-Lise GIBBE.
- **Responsable Phase 1 (Montpellier-Béziers)** : Olivier GALAND.
- **Responsable Foncier (Phases 1 et 2)** : Sylvie MARTIN.
- **Responsable Environnement, Procédures et Éco-conception (Phases 1 et 2)** : Eléna BINET.
- **Responsable Phase 2 (Béziers-Perpignan)** : Nathalie FESTOR.

4 LES ACHATS DU GROUPE SNCF & SNCF RESEAU

4.1 LES ACHATS GROUPE SNCF & SNCF RESEAU

Raphaël Perret, Directeur territorial Achat Sud Est Méditerranée chez SNCF Réseau, explique que sur les 15,6 milliards d'euros d'achats globaux de la SNCF, **6,3 milliards** concernent spécifiquement SNCF Réseau, chiffre à mettre en relation avec le poids financier du projet LNMP.

SNCF Réseau collabore avec environ **10 000 fournisseurs** (sur 49 000 pour le groupe) dont **60 % sont des PME** qui pèsent environ **20 % du montant total des achats** (1,2 milliard d'euros). Cette part est en croissance pour 2025. Sur le territoire Sud-Est, l'activité des PME est encore plus marquée.

Raphaël Perret rappelle ensuite les enjeux de SNCF Réseau en matière d'achat :

- performance économique
- performance industrielle
- innovation (qui renforce encore l'intérêt du dialogue compétitif)
- ancrage territorial et engagement territorial

- sécurité (à travers la démarche “nos vies = nos priorités”)
- **décarbonation** : les achats représentent **80 % de l'impact carbone** de SNCF Réseau. La réduction de cette empreinte est un objectif majeur.

Il précise que 48 millions d'euros sont dédiés spécifiquement aux achats solidaires, illustrant l'ancrage territorial, et ajoute que **94 % des achats** sont couverts par une évaluation incluant des indicateurs sociaux, environnementaux et sociétaux.

Les achats de SNCF Réseau soutiennent directement ou indirectement **112 000 emplois** en France.

4.2 LES OBJECTIFS DE PERFORMANCE DES PROJETS DE SNCF RESEAU

La performance environnementale constitue un pilier des projets de SNCF Réseau : à ce titre, les appels d'offres intègrent désormais systématiquement des exigences sur la gestion de l'eau, l'adaptation au changement climatique et la préservation de la biodiversité.

4.3 SNCF ET SES FOURNISSEURS

Devenir fournisseur SNCF est facilité par différents outils simplement accessibles depuis le site sncf.fr.

- **Plateforme EASI** : outil central pour l'actualisation des données fournisseurs.
- **Préviweb** : Site en Open Data (via sncf.com) permettant d'identifier les consultations par typologie et segmentation de familles avec un effort de simplification sur le nommage des consultations.

Raphaël Perret précise également que le groupe SNCF a un encours de facturation inférieur à **4 %**, garantissant des délais de paiement réduits à leurs stricts minimums.

4.4 LES STANDARDS DE HAUT NIVEAU EN MATIERE DE DEVELOPPEMENT DURABLE ET D'ETHIQUE DES AFFAIRES

Le cadre juridique et déontologique de collaboration avec SNCF Réseau est ensuite présenté comme une garantie de confiance.

- **Tolérance Zéro Corruption** : une vigilance absolue est de mise sur l'éthique des relations d'affaires.
- **Code de la Commande Publique** : application rigoureuse des trois principes fondamentaux :
 1. Liberté d'accès à la commande publique.
 2. Égalité de traitement des candidats.
 3. Transparence des procédures.
- **Protection des données** : les échanges sont protégés par le secret des affaires et le secret professionnel.

- **Contrôle et Sanction** : SNCF Réseau se réserve le droit d'exclure tout fournisseur en cas d'anomalie. Un système d'**alerte éthique** est mis à disposition pour signaler toute suspicion de pratique illicite.

En conclusion, Raphaël Perret réaffirme que l'innovation (via le dialogue compétitif) et la performance industrielle doivent impérativement s'accompagner **d'un engagement territorial et sociétal exemplaire**.

5 ECOLE DU FERROVIAIRE ET DES MOBILITES OCCITANIE (EFMO)

Dominique Crayssac (Directeur Général de Purple Campus) et **Eric Calvayrac** (Vice-Président de l'EFMO) introduisent leur intervention en soulignant que la création de cette école est une réponse directe aux **exigences d'engagement citoyen et de proximité** exprimées plus tôt par la Région Occitanie et la Métropole de Montpellier. Le projet, en préparation depuis 4 ans, repose sur une synergie forte entre les acteurs institutionnels et économiques.

L'école est portée par **Purple Campus** (l'outil de formation des CCI d'Occitanie). Elle bénéficie du parrainage de Carole Delga, du soutien opérationnel de Jean-Luc Gibelin (Vice-Président de la Région aux mobilités) et d'un accompagnement étroit de l'État (Préfecture) et d'un soutien de la BPI et de la Banque des territoires.

Pour rompre avec le cloisonnement traditionnel des offres de formation, l'EFMO a été constituée sous forme d'**association Loi 1901 en novembre 2023**. Ce modèle original a été choisi pour sa souplesse et sa capacité à s'adapter rapidement aux besoins réels de formation liés aux grands chantiers d'infrastructure (LNMP, SERM, TaM).

L'objectif est de centraliser l'expertise et les ressources sur un lieu unique afin de faciliter les démarches des entrepreneurs répondant aux appels d'offres.

En conclusion, l'EFMO se positionne comme l'outil opérationnel indispensable pour transformer l'investissement massif de la ligne nouvelle en opportunités concrètes de formation et de recrutement local, assurant ainsi la réussite sociale du projet.

5.1 L'EFMO

L'EFMO est née d'une volonté politique et citoyenne forte, portée par la Région Occitanie et la Métropole de Montpellier, pour répondre aux enjeux d'emploi et de formation liés aux grands chantiers d'infrastructure (LNMP, SERM).

Le Bureau est composé d'un Président, d'un Directeur Général (Dominique Crayssac), d'un Secrétaire Général et d'un Trésorier (Éric Calvayrac).

L'originalité de l'EFMO repose sur trois collèges décisionnaires :

- **Le Collège des Entreprises** (présidé par Éric Calvayrac) : SNCF, NGE, TSO, Colas Rail, Equans, Oc'Via, etc.
- **Le Collège des Institutions** : Région, CCI, Société du Grand Projet Sud-Ouest, etc.
- **Le Collège des Organismes de Formation** : Afpa, Purple Campus, GTIF, Omnifer, etc.

Chaque président de collège est membre de droit du bureau, assurant une dynamique de co-construction permanente entre les besoins du terrain et l'offre pédagogique.

Pour favoriser l'appropriation du projet par les populations locales, l'EFMO refuse le modèle d'un centre de formation unique et éloigné.

L'EFMO se définit ainsi comme un pôle de **formation multisite** s'appuyant sur les acteurs publics et privés de formation spécialisés, en lien avec les écoles d'ingénieurs et les écoles des mines (Alès, Albi) et équipé de **plateaux techniques** répartis dans différents bassins d'emplois d'Occitanie pour répondre au mieux aux besoins locaux, la Présidente de la Région Occitanie ayant exigé des unités de formation tous les **150 à 200 km**.

Des réflexions sont en cours pour des implantations vers Narbonne et Perpignan afin de couvrir l'ensemble du tracé LNMP.

5.2 PUBLICS CIBLES ET FORMATIONS OUVERTES

Apprentissage, contrats de professionnalisation, insertion sociale, demandeurs d'emploi et reconversion professionnelle, l'EFMO vise un **public large** pour pallier la pénurie de main-d'œuvre et favoriser l'insertion locale.

L'EFMO s'est appuyée sur un cabinet extérieur pour réaliser un **audit des besoins** auprès de la profession qui a permis d'identifier les métiers en tension afin de définir les contenus des premières formations (monteurs signalisation, monteurs caténares, poseurs de voie etc.). Ainsi, une première formation « conducteur de travaux ferroviaire » va démarrer en avril 2026.

Dominique Crayssac précise ensuite que si l'EFMO dispense déjà des parcours de formations réglementaires incontournables, d'autres formations étudiées pour répondre spécifiquement aux besoins des entreprises des PME-ITE ou aux besoins de transports urbains sont aujourd'hui en projet.

5.3 UNE REPONSE AUX BESOINS PAR LA CO-CONSTRUCTION

L'école ne se contente pas de proposer des catalogues existants. Elle développe avec les centres de formation membres du collège des organismes de formation des parcours sur-mesure selon les besoins remontés par le collège des entreprises de sorte à financer et former **800 apprentis** sur les métiers techniques du ferroviaire d'ici 2030.

Dominique Crayssac souligne une mutation sociologique du travail et de la formation, la reconversion professionnelle ayant radicalement changé : elle intervient désormais dès 28-30 ans, contre 40 ans auparavant. Il a analysé ce phénomène en expliquant que les publics actuels « consomment » la formation comme un produit et changent rapidement de voie. L'EFMO doit donc s'adapter à cette population mobile et exigeante pour éviter le modèle d'un chantier en autarcie qui importerait sa main-d'œuvre.

Pour exemple, l'une des premières formations qui sera mise en œuvre est un **Bachelor (Bac+3) de « Conducteur de Travaux Ferroviaires »**, délivré par l'AFPA.

5.4 RENTREE SEPTEMBRE 2026

Eric Calvayrac présente ensuite le programme de formation pressenti pour la rentrée de Septembre 2026 sur les sites de Purple campus à Béziers ou Nîmes et sur le site d'Oc'Via à Nîmes pour la formation technique pour le geste métier :

- **Bac Pro en alternance en 2 ans** : Monteurs de caténaires (MSPC) et Signalisation ferroviaire (MELEC).
- **Titres Professionnels en 1 an** : Monteur qualifié d'équipement industriel en apprentissage (alternance avec les entreprises en 2 ans) ou en contrat de professionnalisation.

5.5 CONCLUSION ET APPEL AUX ACTEURS

Dominique Crayssac et Éric Calvayrac concluent en invitant les entreprises à ne pas travailler isolément, à faire remonter leurs besoins et à s'abonner à la page LinkedIn de l'école pour suivre son actualité et les actions menées en attendant le lancement prochain d'un site internet complet.

6 ELEMENTS CLES DU MARCHE DE COREA

6.1 LES FONCTIONNALITES DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE

Olivier Galand, Directeur de la phase 1 du projet LNMP chez SNCF Réseau, introduit la séquence en qualifiant la Phase 1 de « **cœur du réacteur** » de l'ensemble d'un projet qui traduit de manière ferroviaire les ambitions de l'Europe, de l'Etat, de la Région et du territoire, en s'appuyant sur un existant (réseau, contraintes et opportunités du territoire, règles de conceptions). Il précise que ces ambitions ont amené à conduire des études socio-économiques puis des études de trafic et d'exploitation qui ont permis de définir **un schéma ferroviaire simplifié présenté en séance qui se veut réaliste et fonctionnel et que SNCF Réseau peut mettre en œuvre**. Il rappelle que **l'enjeu de la collaboration** à venir sera **d'améliorer, d'optimiser autant que possible le projet d'un point de vue technique, environnemental, financier** pendant les 2 ans que durera le dialogue compétitif

Olivier Galand détaille ensuite techniquement le projet qui se compose d'une **section courante en site propre**, qui sera réalisée par le titulaire du marché de COREA, d'un peu **plus de 50 kilomètres**, conçue pour être la **première ligne à grande vitesse véritablement mixte de France**. Elle permettra la circulation des trains de voyageurs à 300 km/h et des trains de marchandises jusqu'à 120 km/h. Il souligne ainsi une différence majeure avec le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) : alors que le CNM a été conçu en génie civil avec des règles de grande vitesse, il est aujourd'hui exploité à 220 km/h.

Pour raccorder cette nouvelle ligne aux infrastructures existante, **2 types de raccordement sont envisagés à l'Est** (un raccordement A au réseau historique et un raccordement au CNM, LNMP étant la continuité logique du CNM) et **un raccordement à l'Ouest**, vers Béziers, dans la perspective de la phase 2, dénivelé pour ne pas péjorer l'exploitation.

D'autres mesures ont également été mises en place pour absorber l'évolution du trafic et les ambitions du territoire.

Base travaux, base maintenance, tiroir de maintenance, points de changement de voie au sein même de la section courante font partie des autres fonctionnalités du projet pour bénéficier de souplesse opérationnelle.

6.2 ORGANISATION DU MARCHÉ COREA

Olivier Galand poursuit en précisant qu'il va maintenant présenter l'organisation de la mise en œuvre de l'ensemble de la phase 1.

Par exemple, pour aller se **raccorder au CNM** qui est régi par un contrat de partenariat avec **Oc'Via, gestionnaire de l'infrastructure et maître d'ouvrage jusqu'en 2037**, une collaboration pour déterminer les modalités de raccordement et de jonction s'impose.

De même, sur la partie réseau exploité et pour les raccordements à l'Ouest et à l'Est, il rappelle que les interfaces sont nombreuses et restent **des objets conservés en propre par SNCF Réseau** : la télécommande des installations d'alimentation électrique, la télécommande des installations de signalisation, le renforcement de la sous-station à La Castelle.

Pour la réalisation de la partie en site propre, si plusieurs options avaient été envisagées c'est celle **d'un marché global, sous forme de « Conception-Réalisation » en COREA** qui a été retenue.

Cette organisation vise **à transférer au futur titulaire la responsabilité de la conception, de la réalisation, des travaux, des essais et de la mise en service, afin de le responsabiliser sur la fiabilité de l'infrastructure et la maîtrise des futurs coûts d'exploitation et de maintenance**. SNCF Réseau a à cœur de lancer ce marché global dans les meilleures conditions pour qu'à terme l'actif livré soit une réussite et une fierté. Ce marché de COREA comportera tous les lots de génie civil, les équipements ferroviaires, hors équipements de signalisation et de télécommunication et alimentations électriques correspondantes qui resteront sous le pilotage SNCF Réseau.

6.3 MISSIONS PRINCIPALES ENVISAGEES

Le titulaire du marché COREA aura ainsi pour mission de réaliser les 52 km de la section courante en site propre, de la jonction A à la jonction B, sur un territoire qui comporte de nombreux franchissements d'ouvrages déjà existants. Près de 500 interceptions de toutes natures (chemins vicinaux, autoroutes, fleuves) nécessitant le rétablissement systématique des continuités routières, hydrauliques et écologiques ont été identifiées.

Olivier Galand précise ensuite les principales missions qui seront confiées au titulaire du marché de COREA : études de conceptions, travaux, essais, mise en service mais aussi interfaces réglementaires, autorisations (co construction des dossiers de sécurité et d'autorisations, etc.). L'idée étant bien **de définir les missions au plus juste** pour que **le titulaire** à la manœuvre soit aussi **mis en responsabilité sur des sujets qui engagent la maîtrise d'ouvrage SNCF Réseau**.

Il précise également les métiers concernés : toute la partie génie civil, tous les métiers ferroviaires hormis la signalisation et les télécommunications.

Le fort enjeu sera de **maîtriser ce qui se passe à la frontière des périmètres d'action de chacun des nombreux intervenants**, au niveau des interfaces : avec un réseau ferroviaire exploité, avec un réseau routier (deux franchissements de l'autoroute A9 par-dessus comme par-dessous), tous les réseaux que la ligne croise à plusieurs reprises, etc.

6.4 CADRE NORMATIF

Olivier Galand précise enfin que le projet LNMP phase 1 s'inscrit dans un **cadre normatif**, réglementaire environnemental, ferroviaire et technique (STI, Eurocodes, etc.) et **des référentiels SNCF Réseau** qu'il conviendra de respecter, pour conduire à une démonstration de sécurité, commune à la maîtrise d'ouvrage et au titulaire du marché en COREA.

Le dialogue compétitif sera également un moment privilégié pour exprimer toute nouvelle idée qui respecterait ce cadre normatif.

7 ENJEUX TECHNIQUES ET ENVIRONNEMENTAUX

Eléna BINET, Responsable Environnement, Procédures et Éco-conception et Samuel VARLET, consultant dans l'ingénierie ferroviaire présentent à présent les enjeux techniques et environnementaux du projet LNMP Phase 1, secteur par secteur.

7.1 LE PROJET DE REFERENCE

Le projet de référence, **fruit de 30 années d'études** (premier APS en 1995 et début des études environnementales au début des années 2000) et de 2 actualisations des évaluations environnementales, repose sur une **masse de données colossale** (8 000 hectares régulièrement inventoriés). Les enjeux environnementaux du projet sont donc connus et documentés.

Ce projet de référence fonctionne et répond aux exigences qui ont pu être formulées par le territoire dans son programme d'opération, notamment en matières environnementales et techniques.

A noter que le projet a évolué en termes de bilan matériaux puisque le **projet de référence présente un équilibre entre déblais et remblais**, dont les volumes sont conséquents, et nécessitent une vigilance réglementaire collective.

7.2 RACCORDEMENTS RFN ET CNM, ZAC DE LA LAUZE ET MOSSON

Le projet LNMP débute à cette jonction du CNM et traverse très rapidement des enjeux écologiques et hydrauliques : **le Rieu Coulon puis le Bois de Maurin**, et dès cette étape le premier **franchissement de la Mosson** avec des enjeux techniques forts, ainsi que celui de **la ZAC de La Lauze** où il est nécessaire de pérenniser l'activité du territoire pendant les travaux. A l'approche de Villeneuve-lès-Maguelone, d'autres **enjeux acoustiques** seront également présents du fait de la proximité de la commune.

Il s'agit d'autant d'interfaces structurantes et d'exigences pour lesquelles le dialogue compétitif permettra à chacun des répondants d'exprimer des solutions en matière de mise en accessibilité, de rétablissements, tout comme pour les différents franchissements de l'autoroute A9 et d'autres interfaces, le territoire disposant d'infrastructures de type AEP, électriques, gaz.

7.3 FRANCHISSEMENT DE LA MOSSON

Le quartier du pont de Villeneuve à Villeneuve-lès-Maguelone est à proximité immédiate du projet LNMP qui devra donc répondre à des **enjeux acoustiques**. Le pont de Villeneuve est par ailleurs un **monument historique classé** : les **enjeux seront également patrimoniaux** et le projet devra s'insérer dans le territoire en matière de visibilité. Les structures topographiques, architecturales et urbaines devront ainsi dialoguer avec le projet de ligne nouvelle.

Le franchissement d'un cours d'eau implique également des **enjeux majeurs en termes de zone humide, de biodiversité et de fonctionnalités écologiques et hydrauliques**.

Le projet se situe par ailleurs **en entrée de ville** ce qui implique directement des conflits d'usage, et une co-visibilité qui constituent des enjeux importants.

7.4 MASSIF DE LA GARDIOLE, FRANCHISSEMENT VENE/ISSANKA ET VIADUC DE POUSSAN

A ce niveau, le projet LNMP entre dans le secteur **du massif de la Gardiole, site classé au titre de la protection du paysage** (qui ne concerne que 2% du territoire), ce qui en fait un autre enjeu majeur, sans compter que le massif, boisé, est fortement soumis au **risque incendie** (il en a connu un en 2025) et dispose d'un **grand patrimoine historique et archéologique** avec des traces, rares, d'occupation dès le néolithique.

La Gardiole est également riche **en site d'alimentation en énergie** pour le territoire : RTE est très présent, tout comme des infrastructures de gaz, or c'est ici que se situera le tunnel de la Gardiole, premier ouvrage souterrain pour LNMP, sous la colline du Mont Royal.

Le projet LNMP est **en jumelage le plus près possible de l'autoroute A9** sur ce secteur pour ensuite déboucher sur le **franchissement de la Vène dans le parc d'Issanka**, site inscrit qui comporte de nombreux **enjeux en matière de biodiversité, de zone humide**, mais qui contient également une **résurgence karstique stratégique** pour l'alimentation en eau potable de la ville

de Sète. La **sécurisation absolue du chantier face aux pollutions accidentelles est une priorité non négociable et un travail est mené conjointement avec l'ARS.**

La Vène fait partie des cours d'eau permanents concernés par la phase 1 du projet LNMP mais se démarque, au titre paysager puisqu'elle dispose **d'alignements d'arbres remarquables.**

Au nord du projet LNMP, la **ville de Gigan, aussi exposée au risque acoustique** induit par la présence également de l'A9, devra être considérée.

7.5 LES COLLINES DU BASSIN DE THAU, PICPOUL DE PINET

Les **collines du bassin de Thau, et tout le terroir du Picpoul de Pinet**, sont situés entre terre et mer, sur un **micro-terroir viticole** très contraint. Les enjeux portent ici sur la **pérennité des accès agricoles et la sensibilité des vignobles aux poussières** pendant le chantier comme durant l'exploitation.

A ce niveau, **les corridors écologique et hydrauliques** sont importants dans la mesure où le projet passe sur le bassin versant qui alimente l'étang de Thau.

Le projet ne crée pas de nouveau passage mais s'inscrit dans une trame déjà existante, à l'intérieur du jumelage entre l'autoroute A9 et la Via Domitia.

Intercalées entre les terrains agricoles se trouvent **des zones boisées avec des fonctionnements écologiques remarquables.**

A ce niveau se trouve également le passage inférieur de la LNMP sous l'A9.

7.6 VALLEE DE L'HERAULT ET VALLEE DU LIBRON

Ici, des **enjeux de transparence hydraulique** seront donc à vigiler. A ce niveau se trouvent des fonctionnalités hydrauliques assez complexes en termes de **zones inondables et des zonages protégés en amont et en aval, ainsi qu'un fonctionnement hydraulique et écologique** à prendre en compte.

C'est au niveau de la zone inondable de la vallée de l'Hérault que se trouvent notamment la base travaux LNMP, la voie ferrée Vias / Lodève et **une centrale d'enrobés** dont l'activité devra être préservée, tout comme la **zone d'activité** qui exploite la ressource en matériaux donc des enjeux de pérennisation et de **mise en compatibilité avec les activités économiques** déjà présentes sur le territoire.

Cette zone comporte également le **passage supérieur du projet LNMP au-dessus de l'A9**, sur la commune de Montblanc.

Le **Bois de Montblanc** constitue également un enjeu écologique à part entière puisqu'il comporte des **espèces exceptionnelles et une mosaïque d'habitats** (faune comme flore) que le projet doit respecter.

7.7 BEZIERS

Le bois de Bourbaki présente quant à lui, en plus des enjeux naturels, un autre enjeu d'usage puisqu'on y trouve des promenades, des lieux de chasse, etc., activités de loisirs que la Ligne Nouvelle ne devra pas entraver.

Arrive enfin le **raccordement sur le secteur de la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée**, jusqu'à la jonction sur la ville de Villeneuve-les-Béziers. Plusieurs réseaux hydrauliques et hydrographiques doivent être ici pérennisés.

Le **retour en zone urbaine présente également des enjeux techniques et acoustiques importants.**

Ce secteur est le **point de jonction entre les phases 1 et 2 du projet LNMP**. Il va vivre **2 périodes denses de travaux à 10/15 ans d'intervalles**, ce qui représente également un enjeu sensible.

7.8 INTERFACES AVEC L'A9

Le tracé compte environ **5 km de zones en interface où le projet LNMP et l'A9 sont à moins de 50 m** de distance l'un de l'autre. Ce secteur inclut notamment deux franchissements sur Loupian et sur Montblanc. Dans ce cadre, **l'Etat concédant comme la société concessionnaire d'autoroute** devront être considérés comme d'autres partenaires avec lesquels s'entretenir tout au long du dialogue compétitif du marché de COREA.

7.9 DECOUPAGE DES AUTORISATIONS ENVIRONNEMENTALES (DAE) ET SEQUENÇAGE DES OPERATIONS

L'environnement n'est pas une contrainte, mais une condition de faisabilité et un paramètre d'ingénierie à considérer dans le cadre du projet LNMP. La séquence ERC (Éviter, Réduire, Compenser) structure l'ensemble de la démarche, sur différents objets et en continu.

Pour traiter et arbitrer de tous ces points, il faut rappeler que le **projet brigue la certification HQE Infrastructure Durable** et bénéficie d'un **partenariat scientifique avec le CNRS** : plus de 200 personnes sont mobilisées pour analyser les problématiques environnementales et sociétales du projet LNMP. **Les mesures compensatoires sont coconstruites, le changement climatique est anticipé, la biodiversité est abordée avec des perspectives de très long terme.**

Sur ce projet **un séquençage des autorisations environnementales**, et donc des opérations, a été mis en place pour maîtriser le risque et pouvoir commencer par les enjeux les plus facilement maîtrisables.

3 grandes phases d'autorisations ont ainsi été mises en place :

- **L'Autorisation Environnementale des interventions préparatoires** (sondages géotechniques, diagnostics archéologiques, expérimentations écologiques) sur les secteurs compensés en termes d'impact (DAE 1).
- **La DAE 2 pour la suite des diagnostics et les éventuelles prescriptions de fouilles** et autres interventions préparatoires.

- **La DAE 3 qui autorisera les travaux de génie civil** sur la base des productions du dialogue compétitif.

Ainsi **le dialogue dans la COREA n'est pas un espace de négociation ni une remise à plat mais c'est la meilleure manière de sécuriser une solution globale** qui optimise la performance du projet LNMP sans fragiliser des équilibres, notamment environnementaux. Pour la phase 1 se sont presque 2 000 hectares de compensation à trouver, sécuriser et à faire vivre sur le long terme.

7.10 VIADUC DE POUSSAN

Le **viaduc de Poussan est l'ouvrage majeur du projet**. Des **engagements très forts** ont été pris à l'occasion d'une concertation dans la foulée de l'enquête publique et il fait l'objet d'une comitologie spécifique.

Ouvrage exceptionnel de **1 400 m de long et 30 m de haut**, il génère des inquiétudes auprès de la population, et des oppositions locales se sont exprimées.

Un **atelier citoyen** a alors été mis en place pour coconstruire le projet avec le territoire. Ce dernier a exprimé des attentes exigeantes en termes **d'esthétique, d'insertions paysagère et architecturale, de fonctionnalités**, que les candidats du marché devront considérer dans leur réponse, puisque l'Avis de cet Atelier Citoyen, présentant l'ensemble des préconisations des participantes et participants, sera intégré au DCE du marché de COREA

Sa conception fera l'objet **d'un concours international d'architecture organisé par le titulaire du marché COREA**.

8 LES ENJEUX ET OBJECTIFS DE LA CONSULTATION

Les **critères de notation font encore l'objet de discussions** entre les différents financeurs du projet mais celui de l'insertion sociale a été largement abordé à l'occasion de la table ronde et sera important.

Le **dialogue compétitif a pour objectif d'améliorer la conception globale du projet pour attribuer l'offre la plus performante au niveau technique, environnemental, foncier, en termes de coûts et de plannings**. Le dialogue compétitif permet d'encourager l'innovation, la créativité en regard du projet de référence.

Le calendrier de la consultation est le suivant :

- D'ici mai 2026 : **lancement de l'AAPC** et du règlement de la consultation.
- Septembre : **lancement de l'appel d'offres**.
- 2027-2028 : **ouverture du dialogue compétitif** (les ateliers et les sujets sont en cours de définition et seront publiés dans le cadre de l'AAPC)
- S2 2028 : **choix de l'attributaire**.
- S1 2029 : **notification du contrat**.
- Fin 2034 : **mise en service**.

Des éléments de programme sont encore en cours de stabilisation avec les partenaires co-financeurs mais le lancement de l'AAPC au S1 2026 sera rendu possible avec l'engagement de l'Etat, de la SLNMP et des financeurs européens.

Au sein du **DCE, une attention particulière est attendue sur le programme d'opération et le programme performanciel** qui précise des exigences, chiffrées, en matière de fonctionnalités et de métiers sur lesquelles il est attendu des pistes d'optimisation, d'innovation, au-delà de la bonne prise en compte des exigences environnementales et normatives.

9 QUESTIONS / REPONSES

Qu'entendez-vous par réalisation des essais pour le titulaire du COREA alors que les périmètres signalisation et télécommunications sont exclus ?

Jusqu'où le COREA pourra aller, jusqu'où il est souhaité qu'il aille et comment cela s'orchestre dans la calendrier global de validation de la ligne : tout cela est en cours de définition mais 100% des essais ne resteront pas chez le titulaire puisqu'il ne sera pas responsable de 100% des métiers et sous-systèmes ferroviaires.

Dans le cadre des travaux de voie, est-il prévu des marchés à bons de commande pluriannuels et si oui, qu'en est il de la fourniture ?

Concernant l'insertion sociale, faut-il s'attendre à des demandes qui sortent de l'ordinaire, par rapport aux marchés habituels ?

Le focus du jour était porté sur le marché de COREA mais d'autres marchés sur la partie raccordement, jonction et en particulier sur la partie système sont en cours d'étude d'avant-projet, qui seront terminées courant 2026.

Seront alors engagées avec l'Etat et la SLNMP les conventions de financement Pro DCE dont ACT des travaux des jonctions au réseau ferroviaire.

Selon la stratégie qui sera adoptée en termes d'organisation de chantier, elle aussi définie courant 2026, un travail sur l'allotissement marché sera alors mené :

- soit standard : un mix entre la voie, le génie civil et la caténaire
- soit avec différents éléments séparés

Au sujet de l'insertion, les standards seront dépassés au regard de l'objectif fixé. Les clauses d'insertions seront coconstruites avec les partenaires financiers du projet.

Des besoins nécessitant de solliciter de la maîtrise d'œuvre travaux externe ont-ils déjà été identifiés et si oui, sur quelles spécialités et à quelles périodes du projet ?

La maîtrise d'œuvre travaux de la COREA est dans le contrat de COREA. Pour la maîtrise d'œuvre liée aux éventuels besoins sur le réseau exploité, ce sera organisé en interne mais le recours à de l'externalisation n'est pas exclu sur les opérations de jonction A, B, etc. Cela sera décidé après la finalisation des études d'avant-projet. La décision sera officielle au cours de l'année 2026.

L'organisation globale des essais, l'organisation de l'exploitation durant la période d'essai, les essais performanciels seront-ils inclus dans le périmètre du titulaire du marché de COREA ou cela sera-t-il externalisé ?

Le « de bout en bout » et les essais globaux seront extérieurs au marché de COREA par nature puisque la signalisation est allotie par ailleurs. L'assemblage et le pilotage global des essais ne seront, a priori, pas dans le marché de COREA mais l'exploitation provisoire, la sécurisation et le gardiennage de la ligne avant sa commercialisation, le règlement temporaire d'exploitation et de sécurité pourront faire partie du périmètre du COREA.

Quel est le périmètre attendu du COREA sur la DAE 3 ?

Si cela avait été possible, une seule Autorisation Environnementale aurait été demandée mais la nature du projet impose un séquençage des DAE. Aujourd'hui, SNCF Réseau n'est pas en mesure d'expliquer de manière fine ce qui sera fait en AVP. Le dialogue compétitif s'accompagnera d'une finalisation de la conception et de la finalisation du dossier en vue d'autoriser et de permettre au titulaire de la COREA d'effectuer ses travaux dans un délai compatible avec la réalisation globale pour une mise en service en 2034.

L'articulation fine doit être orchestrée de sorte qu'une fois la conception détaillée arrêtée, l'autorisation de travaux soit rapidement promulguée.

Le rôle du titulaire dans l'établissement des DAE est en cours d'arbitrage. Dans la loi, la responsabilité de l'impact environnemental s'impose au maître d'ouvrage.

Une partie de la responsabilité de l'impact environnemental du projet sera-t-elle transférée au titulaire du marché de COREA ?

C'est également en arbitrage : la responsabilité de l'impact environnemental s'impose au maître d'ouvrage sur un temps long (toute la durée des mesures compensatoires). La question de savoir s'il est possible pour SNCF Réseau de transférer / déléguer / partager une partie de la responsabilité et donc de la rédaction et du dépôt du dossier est en cours d'arbitrage. A l'issue de ces travaux, le périmètre de chacun sera défini. Aujourd'hui le maître d'ouvrage est responsable de la mise en œuvre et de l'atteinte des objectifs.

SNCF Réseau conservera-t-elle des marchés de prestations intellectuelles, d'AMO en tant que maîtrise d'ouvrage en parallèle du marché de COREA ?

Oui, il y aura d'autres marchés d'AMO, notamment de contrôles extérieurs, de "second regard" : la stratégie d'achat est en cours de définition.

La DAE 3 sera donc déposée en T4 2027 soit pendant le dialogue compétitif ?

T4 2027 correspond à l'avancement et à la maîtrise foncière et contractuelle des mesures compensatoires. La DAE 3 sera déposée à l'issue de l'avant-projet définitif.

En matière de responsabilité, vous aurez surtout le E (évitement) et le R (réduction) dans le contrat des titulaires.

L'EFMO va-t-elle utiliser le matériel d'Occ'Via ? En effet, le matériel ferroviaire LGV étant très sensible, une organisation idoine doit être mise en place pour former le personnel dans l'atteinte des objectifs de sécurité attendus.

Dans une période d'argent public rare, la réponse est oui.

Quand et comment le concours sur le viaduc de Poussan sera-t-il lancé et quel sera le périmètre des missions de l'équipe lauréate ?

Le règlement de la consultation à venir au printemps précisera les choses de manière formelle mais le concours devra être lancé dès la notification du marché : c'est à ce moment que le lauréat devra organiser ce concours international, après avoir proposé des références dignes des attentes du territoire dans l'offre remise.

Le rapport du COI, attendu de longue date, est essentiellement consultatif et ne sortira qu'après les élections municipales. Mais on entend parler de PPP... Sachant que le CNM a été réalisé en PPP, pourquoi ce n'est pas le cas de LNMP, au regard des finances de l'Etat ?

Aujourd'hui, le projet est monté avec une procédure de COREA portée par SNCF Réseau, les partenaires co-financeurs du projet (dont l'Etat et collectivités). Si le rapport du COI est attendu, les financements de la phase des lots mis en compétition sont bien dans les budgets de l'AFIT, votés en décembre 2025 : la COREA est donc bien lancée, et non un PPP auquel les collectivités ne sont pas favorables dans un souci de respect du calendrier.

Le calendrier est stabilisé depuis la signature du protocole de 2021 et il n'est pas souhaité qu'il évolue. Le budget de l'Etat doit être validé mais la convention de financement est validée par le CA de la SLNMP depuis décembre.

La déviation provisoire de l'autoroute A9 est-elle incluse dans la COREA pour le franchissement sous l'A9 (tranchée couverte) ?

Il est fait mention d'une déviation provisoire pour la tranchée couverte dans les études antérieures. L'actualisation des études dans le cadre du projet technique de référence projette toujours cette déviation provisoire mais d'autres partenaires devront être sollicités : Sociétés Concessionnaires d'autoroutes, ASF Vinci Autoroutes sur l'A9. Dans le cadre du dialogue compétitif et de l'expression du programme performanciel et du programme d'opération du maître d'ouvrage, les groupements pourront proposer des offres différenciantes permettant de s'abstenir d'une déviation provisoire ou d'étudier d'autres formes de solutions techniques pour le franchissement de l'A9. Dans le PTR cette hypothèse est exprimée mais le dialogue compétitif laissera 2 ans pour aborder le sujet et peut-être proposer une innovation.

Quel sera le niveau attendu des études de la phase d'offre ?

L'objectif est clair : le projet doit être au niveau de l'APD à l'issue du dialogue compétitif pour que SNCF Réseau puisse derrière engager auprès de ses partenaires financiers un programme coût / délais / performance sachant que le travail effectué aujourd'hui par SETEC (AMO technique de la phase 1) est très largement au-dessus d'un APS.

Même si la signalisation ne fait pas partie du marché de COREA, peut-on savoir quelle technologie d'enclenchement est envisagée, ce qui a un impact sur les travaux de génie civil inclus dans la COREA ?

Dans les accords-cadres SNCF Réseau, pluri-attributaires, un partenariat d'innovation a été mis en place visant à avoir une homogénéité des actifs « signalisation » sur l'ensemble du territoire. Le marché de COREA s'inscrit dans cette logique : les équipements de signalisation et les accords-cadres qui vont être utilisés dépendront du titulaire de l'accord cadre « signalisation », dont « enclenchement », qui va être notifié. Pour ce titulaire, le projet LNMP imposera des exigences et des contraintes, de génie civil notamment, exportées vers le titulaire de la COREA et qui seront précisées dans le DCE et dans les autres pièces contractuelles.

Au niveau des procédures réglementaires coté sécurité, DPS et DS sont chez la COREA alors que l'instruction des dossiers EPSF est naturellement portée par le maître d'ouvrage. Dans la mesure où le périmètre n'est pas complet, avec la SIG, comment la COREA pourra-t-elle réaliser l'ensemble des dossiers ?

Dans les comptes-rendus des derniers COPILS du projet LNMP, des discussions existent sur le programme fonctionnel, comme les hauteurs de remblais, par exemple. Les chiffres présentés sur les équilibres correspondent-ils à cette modification du programme fonctionnel ou ces chiffres correspondent-ils aux anciennes études ? Toutes ces modifications de programmes seront-elles intégrées au DCE ?

La présentation projetée ne tient pas compte des modifications de programme en respect des procédures établies avec les partenaires financiers du projet LNMP : toute modification non validée par les co-financeurs n'est pas intégrée au programme.

Un dialogue renforcé a été mis en place depuis le dernier trimestre 2025 pour aborder mensuellement toute modification du programme de sorte qu'à l'été, au plus tard, après le Comité de Pilotage de juin ou juillet, les quantités dimensionnantes qui sortiront soient cohérentes avec le budget du projet et les fonctionnalités attendues par les partenaires.

Les critères de notations ne peuvent pas encore être révélés mais l'innovation, l'inventivité seront valorisées.

Relativement à la sécurité, SNCF Réseau reste maître d'ouvrage de pleine responsabilité et portera les dossiers auprès de l'EPSF : ingénieurs sécurité et direction de la sécurité sont actuellement pleinement mobilisés pour définir répartition des rôles et responsabilités entre la MOA, le COREA et le lot Systèmes. Dans certains cas, le COREA pourrait par exemple être davantage contributeur que responsable. D'ici mars, la stratégie sécurité sera clairement définie et figurera aussi au titre du DCE. Pendant le dialogue compétitif, il n'est pas exclu qu'un autre DCE intégrant toutes les bonnes remarques du collectif soit publié pour garantir le succès du projet.

Le titulaire aura des responsabilités dans l'ensemble des procédures auprès des entités instructrices ; néanmoins SNCF Réseau reste en charge de la maîtrise d'ouvrage, non déléguable dans le cadre d'un marché de COREA, même si SNCF Réseau souhaite aller au plus loin de l'exercice : un dossier de sécurité comporte des éléments sur la conception détaillée susceptibles de bouger en permanence. Si SNCF Réseau a la responsabilité d'un DAE, d'une procédure foncière, de sécurité, elle souhaite préparer ses dossiers avec le titulaire du marché de COREA.

Quel sera le degré de liberté laissé aux soumissionnaires ?

Le programme d'opération est la clef de voute du dialogue compétitif. Mais si un cadre et des hypothèses existent, SNCF Réseau souhaite prendre le temps de l'optimisation.

Pendant le dialogue compétitif, la clef de voute sera le programme performanciel, avec toutefois divers indicateurs sur lesquels il sera indiqué un niveau de flexibilité. Certains critères seront incontournables et d'autres seront libres. Il y aura 3 niveaux de flexibilité : indispensable, flexible et optionnelle.

Quels sont les invariants du projet à ce stade ?

- Aller du point A au point B, c'est-à-dire respecter l'itinéraire à construire
- La démarche ERC
- Avoir les autorisations environnementales et de sécurité pour pouvoir réaliser les travaux
- Assurer l'exploitabilité et la maintenabilité de la ligne

Le projet de référence comporte un programme d'opérations avec des hypothèses et le dialogue compétitif sera le temps de l'innovation et de l'optimisation. Mais il ne faut pas que l'innovation nuise à l'obtention de l'autorisation de travaux. Il faudra se confronter au corpus documentaire connu du GAME, aux méthodes de démonstrations explicites.

Le dialogue compétitif est donc justement là pour jouer ensemble dans un périmètre éprouvé.

Quel sera le niveau de confidentialité des échanges durant le dialogue compétitif ?

Il sera absolu. SNCF Réseau travaille à le mettre en place de manière opérationnelle : il y aura plusieurs tours et certains comporteront des ateliers pour encourager l'innovation. Les solutions proposées resteront dans le strict respect du secret des affaires et de la relation entre la maîtrise d'ouvrage et les soumissionnaires. Les règles de confidentialités seront aussi très strictes au sein de SNCF Réseau. Des clauses de confidentialités strictes seront signées pour encourager les candidats à aller au bout de l'exercice.