



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Projet de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan

**Réunion du Comité de Pilotage
3 juillet 2026 à 10 h 00**

COMPTE RENDU

Ordre du jour :

- actualités du projet
- validation des modifications de programme
- financement (études et acquisitions foncières) des deux phases du projet
- bilan provisoire de la concertation publique sur la phase 2

Pièces jointes :

- Diaporama présenté
- liste des participants

M. Fabrice RIGOULET-ROZE, préfet de la région Occitanie salue l'ensemble des participants, en présentiel et en distanciel, et plus particulièrement sa collègue préfète de l'Hérault. Il rappelle qu'il a pris ses fonctions de préfet de la région Occitanie et de préfet de la Haute-Garonne il y a 72 heures : il aborde donc le comité de pilotage avec humilité, même s'il l'a bien évidemment préparé avec l'ensemble de ses équipes et collaborateurs. Il salue l'action de son prédécesseur et indique s'inscrire dans la continuité de l'action de l'État.

Il exprime sa grande satisfaction de siéger aux côtés du vice-président du conseil régional d'Occitanie au sein de ce COPIL, dont la précédente réunion s'est tenue le 9 décembre 2025, satisfaction pour plusieurs raisons. En premier lieu, ce COPIL traite d'un projet qui constitue un enjeu stratégique pour la région mais aussi à l'échelle du territoire national, en termes de mobilité et de structuration des projets de transport. Ce projet phare au niveau national correspond aussi à un besoin extrêmement important d'accompagnement de l'accroissement démographique, d'accompagnement de la dynamique économique, et en termes d'enjeux aussi de résilience, d'amélioration des dessertes et de développement des transports décarbonés qui sont au cœur de la stratégie nationale.

Un autre sujet de satisfaction est le constat de la publication par la SNCF, le 25 juin dernier, de l'avis d'appel public à candidatures pour le futur marché de conception-réalisation, ce qui constitue une étape majeure, faisant entrer la LNMP dans une phase opérationnelle, ce qui mérite d'être particulièrement souligné. Cette publication a été rendue possible par la mobilisation financière de l'Etat, décidée lors de la réunion du 27 mai 2026 du conseil d'administration de l'AFIT, qui a validé la convention financière nécessaire, engageant l'Etat à hauteur de 54 M€, soit près de 80 % du montant total de la convention financière. Cet engagement financier, très attendu par les acteurs du territoire et par l'ensemble des collectivités partenaires vient finalement solder les antériorités, qui ont constitué un moment difficile. Les besoins de la phase 1 sont désormais couverts jusqu'à la signature du marché de conception-réalisation.

S'agissant de la phase 2, **le préfet Fabrice RIGLOULET-ROZE** ne peut que se féliciter du déroulement de la première étape de concertation publique. Il salue les garants désignés par la CNDP et témoigne, pour avoir suivi d'autres projets dans les Pays de la Loire, de sa surprise du peu de contestations exprimées lors de cette concertation, ce qui est évidemment à mettre au crédit des garants, dont les conclusions sont attendues d'ici le 19 juillet 2026. Cette concertation, qui s'est déroulée du 9 avril au 19 juin, a ainsi confirmé le consensus qui entoure le projet, point sur lequel l'ordre du jour du COPIL permettra de revenir. Il souligne la nécessité de mobiliser les moyens financiers nécessaires à la tenue de la seconde étape de la concertation publique, prévue à compter de 2027. Cette nécessité est un enjeu majeur pour les collectivités partenaires, qui devront mobiliser des ressources financières d'ici avril 2027, pour respecter les échéances de ce projet stratégique.

M. le préfet Fabrice RIGOULET-ROZE conclut son propos liminaire en saluant la mobilisation collective autour du projet, et assure l'ensemble des partenaires de son attention et de sa mobilisation, tant institutionnelle que personnelle, à l'appui du projet et au respect des engagements souscrits. Il passe la parole à Monsieur Jean-Luc GIBELIN.

Monsieur Jean-Luc GIBELIN, vice-président du conseil régional d'Occitanie remercie le préfet et lui souhaite la bienvenue. Il excuse Madame Carole DELGA, présidente de la région et présidente de la société publique LNMP, qui suit de très près cette opération et a d'ailleurs présidé cette semaine une réunion du conseil d'administration de la société de la LNMP.

Il rappelle la dimension européenne de la ligne, qui doit permettre la jonction avec Barcelone, comme cela a été réaffirmé la semaine dernière, à l'occasion d'un déplacement à Bruxelles. Il partage la satisfaction exprimée par le préfet de voir la question du financement des études et des acquisitions foncières de la phase 1 sécurisée jusqu'en 2029 et donc jusqu'à la conclusion de la convention-cadre, qui sera signée par les collectivités, l'État et SNCF et permettra, non seulement le financement des travaux de la phase 1, jusqu'à Béziers, mais aussi celui de la poursuite de la phase 2, jusqu'à Perpignan. Cette convention-cadre sera aussi un moyen de garantir un financement majoré et sécurisé par la Commission européenne, comme évoqué la semaine dernière avec le coordonnateur européen et la DG MOVE.

La signature par l'État de la convention financière évoquée par le préfet est un sujet de satisfaction, après deux années difficiles et a permis de lancer l'appel d'offres.

M. Jean-Luc GIBELIN salue la réactivité de la SNCF, en particulier de Monsieur Stéphane Lubrano, qui a permis de faire entrer le projet dans une phase opérationnelle. Le projet de référence pour le marché de conception-réalisation de la phase 1 sera validé aujourd'hui grâce à l'ensemble des discussions préalables qui ont eu lieu avec SNCF Réseau au sein du comité technique, dont il salue le président. Il confirme la vigilance des collectivités sur le programme et sur son coût, le dialogue compétitif devant permettre des gains. Il rappelle le vœu adopté par Conseil d'administration en novembre 2023, demandant à ce que le dialogue compétitif soit organisé dans le cadre d'une démarche qualité, délai et coût, et que toutes les opportunités et modalités d'une contribution financière de SNCF Réseau soient aussi réalisées, demandes qui ont été exprimées auprès du président-directeur général de SNCF Réseau.

S'agissant de la phase 2, **M. Jean-Luc GIBELIN** s'associe aux remarques exprimées par le préfet. Il sera attentif aux conclusions des garants, mais note que le projet est soutenu par une très large majorité, ce qui est un point très important. La concertation a également fait ressortir l'objectif de constituer un doublet de lignes bien connectées entre elles, stratégique pour le territoire.

La mixité fret semble aussi faire consensus, sous condition d'un passage en tunnel dans le massif des Corbières : c'est très satisfaisant et correspond aux attentes de la présidente, qui l'a rappelé lors de la réunion du conseil d'administration de la semaine dernière. Il souligne également le rendez-vous important d'avril 2027, pour le financement de la suite de la concertation publique, pour laquelle la SLNMP ne peut intervenir, même si elle apporte une aide précieuse aux collectivités pour la réalisation du projet. Il sera impératif de trouver un accord, pour éviter toute rupture du calendrier de la phase 2.

M. Jean-Luc GIBELIN évoque enfin plusieurs actions en cours, annoncées au comité de pilotage. A ce titre, la société de la LNMP a lancé une consultation pour organiser une démarche autour de l'attractivité du territoire, pour les TER et les TGV. Cette démarche a d'ailleurs été évoquée lors de la réunion du comité des maires de l'agglomération du bassin de Thau, notamment sur le sujet des correspondances avec les transports collectifs à Montpellier et à Béziers.

L'État et SNCF Réseau ont créé une instance de pilotage avec les élus pour la résilience de la ligne actuelle dans les trois départements : Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales. Une première réunion s'est tenue le 19 décembre et la prochaine aura lieu à l'automne. Cette démarche est évidemment très importante puisqu'elle doit permettre de concrétiser dans la durée l'objectif du doublet de lignes.

Enfin, le comité de suivi du viaduc de Poussan et la commission du dialogue territorial ont proposé plusieurs avancées significatives qui ont permis de nourrir le cahier des charges.

Tous ces éléments sont évidemment importants pour que le projet avance et soit bien approprié par le territoire.

M. Jean-Luc GIBELIN conclut en soulignant l'importance du respect du calendrier : 2034 pour la phase 1 et 2040 pour la phase 2. Il remercie à ce titre les équipes de SNCF Réseau, le directeur général de la SLNMP et les services de l'État. La phase 1 du projet est désormais entrée dans une phase opérationnelle et ce message doit être porté de façon large, y compris auprès des régions européennes voisines, ce qui sera fait lors des Connecting Days de septembre, à l'occasion desquels une initiative commune des trois sociétés de lignes nouvelles du Sud de la France, mais aussi des autres régions de Catalogne, d'Occitanie, de PACA et de Ligurie sera mise en œuvre pour conforter l'ensemble.

M. Jean-Luc GIBELIN remercie les participants et le préfet de région pour avoir réservé son premier déplacement à l'occasion du COPIL LNMP.

M. le préfet RIGOLET-ROZE remercie le vice-président Jean-Luc GIBELIN et passe la parole à Monsieur Matthieu Grosch, coordinateur européen du corridor Méditerranée, qui participe en distanciel.

M. Matthieu GROSCH, coordonnateur européen du corridor Méditerranée remercie le préfet et salue l'ensemble des participants. Il confirme avoir eu le plaisir de recevoir une délégation bien fournie d'acteurs de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, la semaine dernière à Bruxelles, ce qui a permis d'échanger sur l'avancement du projet et sur les attentes de l'Europe. On traite évidemment d'une ligne Montpellier-Perpignan, mais il importe de prendre en considération la liaison nécessaire avec Barcelone et donc la dimension transfrontalière du projet, qui d'ailleurs est fortement marquée aussi dans le nouvel instrument en discussion pour financer les grands réseaux d'Europe. La cohésion des acteurs importants pour ce projet a été particulièrement relevée ainsi que la confirmation de la continuité entre les phases 1 et 2. La mobilisation annoncée pour les Connecting Days à Bruxelles au mois de septembre, où les deux grands projets du sud de la France sont représentés par quatre régions de l'Espagne à l'Italie, est également très satisfaisante. Elle démontrera que cet axe du sud est bien un axe déterminant pour le corridor méditerranéen, avec une dimension transfrontalière correspondant aussi à l'attente de beaucoup d'acteurs, que ce soit pour le transport du quotidien ou pour le transport de marchandises.

Dans toutes les réunions tenues jusqu'à présent, la Commission européenne insiste sur l'aspect écologique aussi et sur l'évolution climatique partout en Europe, mais aussi en Occitanie. Cet impératif est pris en compte dans le design de la ligne en projet et dans le doublet de lignes qui constitue une réponse économique mais aussi écologique à la situation, ce qui est fortement apprécié au niveau de la Commission.

Dans le cadre des discussions sur les instruments financiers et le budget pluriannuel, la Commission attend de la France qu'elle défende un projet financier bien entendu, mais en gardant en mémoire que si on supprime de l'argent, on supprime des projets. Quoi qu'il en soit, même si l'instrument nouveau est doté de plus de 50 milliards, montant prévu à date, y compris pour la mobilité militaire, on doit se poser des questions sur le financement futur. C'est un point qu'il faudra traiter en prenant en compte les sensibilités, mais aussi les expériences que chaque pays a eues dans le secteur de cofinancement par d'autres instruments. L'objectif est de ne pas se priver des avancées possibles et de formuler des propositions à la Commission pour faciliter les financements futurs qui seront importants, pas seulement en France, mais surtout en France au vu du nombre de dossiers qui se présentent.

M. Matthieu GROSCH remercie l'ensemble des participants au COPIL pour leur engagement et confirme que la LNMP reste une de ses toutes grandes priorités.

M. le préfet RIGOULET-ROZE remercie le coordonnateur européen, et invite Monsieur Luc-André JAXEL-TRUER, président du comité technique, à rendre compte de façon synthétique des travaux qui y ont été menés.

M. Luc-André JAXEL-TRUER, inspecteur général de l'environnement et du développement durable, président du comité technique LNMP rappelle que le comité technique a une composition proche de celle du COPIL, mais réunit les techniciens des différents partenaires. Le comité technique permet d'examiner le projet et ses évolutions, et de préparer le comité de pilotage. A l'issue de la réunion du COPIL de décembre, le comité technique a reçu mandat de travailler à la consolidation du projet technique, dans la perspective du lancement de l'appel d'offres, désormais effectif.

Ce travail a été réalisé, lors de cinq différentes réunions tenues depuis le début de l'année. L'ensemble des représentants des collectivités a pu s'exprimer et être entendus dans leurs suggestions, apports et commentaires, sur la base de propositions de SNCF Réseau, dans sa qualité de maître d'ouvrage et pilote du projet. L'ordre du jour permettra de revenir plus en détail sur les différents éléments abordés.

M. le préfet RIGOULET-ROZE remercie M. Luc-André JAXEL TRUER et invite les participants qui le souhaiteraient à s'exprimer, pour un propos liminaire, avant d'aborder l'ordre du jour du COPIL.

M. Jean-Charles DESPLAN, vice-président de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée souhaite exprimer les inquiétudes de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, déjà formulées dans un courrier et lors des ateliers techniques.

Si la communauté d'agglomération soutient le projet et partage la plus-value qu'il représente pour les échelles régionale, nationale et européenne, elle est préoccupée à court terme, par la question du maintien de la desserte TGV actuelle de l'agglomération. L'agglomération d'Agde est une destination touristique majeure et elle ne sera pas desservie par une gare nouvelle, alors même que des TGV desservent actuellement la gare d'Agde. Des investissements considérables sont d'ailleurs en cours sur le PEM de cette gare, à hauteur de 30 M€, afin d'en améliorer l'accessibilité et l'attrait, au regard de sa fréquentation.

L'intégration du territoire de l'agglomération dans le réseau ferroviaire régional est un autre point d'inquiétude, puisque l'agglomération n'est pas incluse dans le périmètre du SERM de Montpellier. Les augmentations de fréquence des TER sont prévues jusqu'à Sète, mais pas au-delà, en l'état actuel des réflexions.

L'agglomération est également préoccupée des questions d'intégration paysagère et patrimoniale de ce nouveau projet d'infrastructures, qui va cisainer le territoire qui a ses points de sensibilité, comme la vallée de l'Hérault et Les Monts Ramus, sans confirmation particulière de SNCF Réseau quant à la qualité des ouvrages qui seront réalisés. Enfin, les évolutions climatiques, le recul annoncé du trait de côte et l'inondabilité de certains secteurs appellent des réponses de la part des acteurs du projet.

En résumé, les attentes prioritaires de l'agglomération d'Agde portent sur la qualité paysagère des ouvrages de la LNMP, les liaisons privilégiées de la gare d'Agde avec la gare Sud de France et la nouvelle gare TGV que l'agglomération souhaite voire concrétisée à l'Est de Béziers, la maîtrise foncière du site des Roches Bleues, dans une perspective de moyen et long terme d'une polarité économique, la réalisation d'une éventuelle halte ferroviaire mixte TGV-TER et enfin, l'augmentation des cadencements de train TER, idéalement dans le cadre d'une extension du SERM jusqu'à Béziers.

M. Jean-Charles DESPLAN conclut en soulignant qu'au titre de la taxe additionnelle à la taxe de séjour, l'agglomération d'Agde est le premier contributeur au projet LNMP.

M. le préfet RIGOLET-ROZE indique avoir entendu les inquiétudes et questionnements, qui sont bien légitimes, et appellent des réponses. Il propose, avec l'accord de sa collègue préfète de l'Hérault, qu'elle prenne l'initiative d'une réunion dédiée.

M. Jean-Charles DESPLAN remercie le préfet ainsi que M. Pascal Pinet, qui est d'ores et déjà à l'initiative pour une rencontre avec le conseil régional et la SNCF.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE propose que l'ensemble des sujets puisse être traité lors de la réunion qui sera organisée par la préfète de l'Hérault, qui confirme son accord pour la démarche. Il passe la parole à M. Xavier BAUDRY, qui souhaite intervenir.

M. Xavier Baudry, conseiller communautaire de la communauté urbaine de Perpignan Méditerranée salue le préfet et l'ensemble des participants. Même si l'agglomération de Perpignan est plus directement concernée par la phase 2, elle s'intéresse également, comme partenaire et financeur, à la phase 1.

Il indique que l'agglomération de Perpignan aura une attention particulière sur les réponses qui seront apportées aux questionnements des différentes collectivités partenaires sur la phase 1, dans la logique de solidarité qui s'applique au projet.

Il exprime sa satisfaction de voir le projet avancer à grands pas, dans un consensus avec le conseil régional, mais aussi le conseil départemental des Pyrénées-Orientales, sur les grandes options sur la mixité, l'option de passage en tunnel dans la traversée des Corbières et le Grand Saint-Charles à Perpignan.

L'agglomération de Perpignan, qui a contribué à la concertation, sera attentive aux arbitrages à venir et confirme sa collaboration au projet.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE remercie M. Xavier Baudry et passe la parole à M. Jean-Marie MONIE, représentant l'agglomération du Grand Narbonne.

M. Jean-Marie MONIE, vice-président de l'agglomération du Grand Narbonne, chargé de la transition écologique et du développement durable excuse en premier lieu M. Bertrand Malquier, président de l'agglomération du Grand Narbonne, qui n'a pu se libérer pour participer au COPIL. Il se félicite de la première étape de concertation publique qui a permis une expression forte du territoire, confirmant ainsi que cet aménagement est moteur pour toute la région. Si chacun est impatient de le voir se matérialiser, **M. Jean-Marie MONIE** souligne aussi que le processus engagé sera long, qu'il faudra faire preuve de pédagogie pour apporter les réponses aux attentes des concitoyens et prendre en compte le caractère sensible du territoire. S'agissant plus particulièrement du Grand Narbonne, les 37 communes membres ont approuvé à l'unanimité, par délibération du 26 mai dernier, le projet de ligne à grande vitesse, la mixité, le tunnel sous les Corbières et la desserte autour de la gare nouvelle de Narbonne-Côte du Midi. Cette position est partagée par les chambres consulaires, l'Office de tourisme de la Côte du Midi et l'association ECCLA entre autres.

La vision du Grand Narbonne repose sur l'engagement du territoire de la phase 2 autour du déploiement des deux gares nouvelles de Narbonne et de Béziers, vision pleinement alignée avec les conclusions de 2016. En effet, ces deux gares indispensables aux deux bassins de vie en Occitanie sont au cœur des projets structurants du territoire de l'Aude, du Biterrois et de l'Agathois, en lien avec les pôles d'échange

multimodaux et positionnés à l'épicentre des activités économiques et touristiques. Sans vouloir parler en lieu et place de Béziers Méditerranée, **M. Jean-Marie MONIE** croit pouvoir dire que ces deux gares nouvelles sont d'ores et déjà structurantes pour les projets d'agglomération en articulant la desserte des trains du quotidien, aujourd'hui saturée, la pérennisation de la ligne classique et le développement de nos territoires audois et biterrois au cœur de l'Occitanie.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE remercie le vice-président Jean-Marie MONIE pour son intervention et pour l'information sur la délibération adoptée le 26 mai par l'agglomération. Il note que sur les problématiques de gares, un certain nombre d'élus ont pu exprimer leurs positions directement auprès du ministre des Transports, lors de sa récente visite. Sans mésestimer ces positions, il lui paraît souhaitable, pour un bon ordonnancement de travaux, d'attendre le rapport de la CNDP et l'ensemble de ses recommandations qui seront évidemment partagées avec l'ensemble des partenaires, pour poursuivre ensuite le travail sur des bases consolidées.

Il relève que les différents échanges attestent bien de la convergence des positions des partenaires du projet. L'ambition de faire, dans le respect des contraintes de délais et de coût dont on sait que ce sont des enjeux majeurs sur ce type de projet, est manifeste, et la dynamique autour de la phase 1 en témoigne.

Il passe la parole à M. Olivier PALANQUE, représentant l'agglomération de Béziers.

M. Olivier PALANQUE, maire de Cers et vice-président de l'agglomération de Béziers, indique rejoindre le point de vue de l'agglomération de Narbonne, mais aussi du Pays Agathois. Il soutient le projet de gare nouvelle à Béziers, qui impactera aussi, dans le bon sens du terme, le village de Cers, comme il soutient le projet de gare nouvelle à Narbonne.

Il partage les préoccupations du pays agathois, ville fortement touristique, dont il est nécessaire d'optimiser la desserte.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE prend note de l'intervention de M. Olivier PALANQUE et invite la SNCF à aborder les points de l'ordre du jour.

M. Thomas ALLARY, directeur général adjoint "Grands projets" de SNCF Réseau souhaite intervenir avant de laisser la parole à Stéphane LUBRANO, premier interlocuteur sur le projet, pour des propos de remerciements.

Il souligne que le lancement de la procédure de passation d'un marché de cette importance reste exceptionnel et constitue donc un moment important pour SNCF Réseau. Cela n'aurait pas été possible sans le soutien de tous les partenaires, dans un consensus déjà souligné par plusieurs intervenants et particulièrement précieux pour le maître d'ouvrage, SNCF Réseau. Avoir une volonté unique et une direction claire est extrêmement appréciable et **M. Thomas ALLARY** souhaite remercier l'ensemble des partenaires pour cela.

Il remercie également Mme la préfète de l'Hérault pour la signature, le 1^{er} juillet 2026, de l'autorisation environnementale qui va permettre d'engager les sondages géotechniques et les investigations archéologiques. C'est là aussi une étape importante sur le calendrier du projet, intervenant au terme d'un travail considérable des services instructeurs, comme des équipes de la SNCF. Le délai a été collectivement respecté et c'est très positif.

Il remercie l'ensemble des élus qui se sont mobilisés et qui ont mobilisé leurs concitoyens pour la concertation publique, ainsi que les garants de la CNDP pour leur exigence constructive.

Enfin, il lui revient de remercier les équipes de SNCF Réseau et la direction du projet pour le travail réalisé et l'énergie mobilisée qui a permis de respecter les délais.

Monsieur Stéphane LUBRANO, directeur de la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan de SNCF Réseau, aborde le point d'actualité du projet.

Dans le cadre de l'avis d'appel public à candidatures, lancé le 25 juin 2026, la remise des candidatures est attendue au plus tard le 22 septembre. Cette échéance sera suivie d'un peu plus d'un mois d'analyse, et SNCF Réseau sera donc en mesure, fin octobre/début novembre, de lancer l'appel d'offres. La première étape importante de cet appel d'offres sera la remise de la première proposition des candidats, proposition initiale, en mars-avril 2027.

La délivrance de l'autorisation environnementale, pour laquelle **M. Stéphane LUBRANO** renouvelle les remerciements de SNCF Réseau, va permettre aux équipes de lancer les sondages géotechniques dès cet été ainsi que les premières opérations de défrichement (septembre). Dans le secteur d'Issanka qui présente des enjeux particuliers, les sondages géotechniques interviendront plutôt à l'automne, comme les opérations d'archéologie préventives.

SNCF Réseau a effectivement participé au forum du corridor Méditerranée du 25 juin, évoqué par M. Matthieu Grosch pour porter le projet. Par ailleurs, la SNCF prépare actuellement un nouveau dossier de demande de subvention, c'est dans le cadre de l'appel à projet « reflow », lancé cette année. Ce dossier sera déposé avant le 6 octobre. Les équipes travaillent sur le périmètre de cet appel à projet pour essayer d'obtenir le maximum, que ce soit sur la phase 1 et la phase 2, ce qui attestera de l'avancée parallèle des deux phases du projet.

S'agissant du comité dédié au viaduc de Poussan, **M. Stéphane LUBRANO** invite M. Loïc LINARES à s'exprimer, notamment sur la remise du rapport du comité dédié.

M. Loïc LINARES, président de Sète Agglomération Méditerranée remercie M. Stéphane LUBRANO et souligne que les travaux du comité dédié illustrent la volonté de dialogue évoquée par plusieurs intervenants. Sur le bassin de Thau comme sur d'autres secteurs de la région, la ligne traverse des espaces sensibles avec des enjeux paysagers, mais aussi de biodiversité et des champs captants.

C'est le cas sur la plaine de Poussan et sur la ressource d'Issanka, avec un viaduc important de 1,4 km et d'une hauteur maximale de 30 m, qu'il est nécessaire de traiter à la juste mesure de son importance. C'est une attente de beaucoup d'habitants du territoire, et **M. Loïc LINARES** souhaite témoigner de la qualité de réunions de travail, des échanges avec SNCF Réseau et la société de la LNMP, la Région et les services de l'État.

Le travail réalisé a mobilisé des habitants volontaires, afin de réfléchir à des propositions travaillées pour s'assurer de leur opérationnalité et permettre leur prise en compte dans l'appel d'offres. Ce travail sera prolongé par l'association de ces mêmes habitants à la décision finale, afin de s'assurer que le rendu corresponde bien l'état d'esprit d'origine.

Cette méthodologie et les conclusions sont rapportées dans le rapport. Les expressions étaient de deux ordres : d'une part, la qualité de l'intégration paysagère et d'autre part, les services additionnels attendus

de l'ouvrage, par exemple avec une passerelle pour traverser la plaine de Poussan et faire le lien entre différents espaces.

M. Loïc LINARES conclut en remerciant les équipes, les habitants même s'ils ne sont pas là aujourd'hui, ainsi que l'ensemble des élus qui se sont mobilisés pour la démarche.

M. Jean-Luc GIBELIN souligne que le rapport met bien en évidence la sensibilité du sujet qu'il importe de partager. La démarche illustre la méthode proposée par la SLNMP et plus globalement celle de l'État et de la Région.

M. Stéphane LUBRANO aborde la phase 2 du projet et la concertation qui s'est déroulée du 9 avril au 19 juin. Il présente une approche purement quantitative, laissant le soin aux garants de s'exprimer sur les autres aspects. Près de 8000 visites uniques sur la plateforme participative du site ont été comptabilisées, volume important pour une concertation sur deux mois. Plus de 1300 contributions dans 65 cahiers d'acteurs, ce qui sont des chiffres assez importants, 1000 questionnaires remplis, 236 avis, le tout au cours de 13 réunions publiques dont une réunion d'ouverture, une de clôture, et 11 réunions plutôt thématiques organisées sur le territoire qui ont réuni à peu près 1600 personnes pendant ces deux mois. Les réunions ont ménagé un temps d'échange très important, comme le souhaitait la CNDP. Il ne s'agissait donc pas d'information descendante, mais d'échanges et de concertation.

Au final, et au regard d'autres concertations, la SNCF considère que cette première étape de concertation s'est déroulée de façon satisfaisante.

Le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE invite M. Philippe QUEVREMONT, garant de la CNDP, à intervenir.

M. Philippe QUEVREMONT, garant de la CNDP remercie le préfet, et rappelle en préambule que trois garants ont été désignés par la CNDP : il a donc deux autres collègues, Anne-Isabelle Pardineille et Vincent Delcroix, qui s'excusent de ne pas être là aujourd'hui.

Il rappelle que le rôle des garants est de veiller sur les droits du public, les droits à l'information, et les droits à la participation, sans prise de position sur le fond des dossiers mais uniquement sur la concertation elle-même.

M. Philippe QUEVREMONT confirme que la veille sur les droits du public a été exercée avec vigilance, puisque c'est la mission assignée par la CNDP. Il considère que globalement, les droits du public ont été respectés, indépendamment des observations de détail qui pourront être faites.

Les garants sont intervenus à la fin de la réunion de clôture, afin de donner au public l'essentiel du retour de la démarche. Il reprend ces éléments de conclusions, avec une large expression favorable à l'opportunité du projet. Les garants rendront cependant compte de l'ensemble des expressions du public : si le nombre est un élément important pour les partenaires du projet, les argumentaires présentés sont également importants pour la CNDP, même sur des opinions minoritaires. Ces éléments seront présentés dans le rapport que les garants doivent produire avant le 19 juillet.

S'agissant de la mixité, les garants relèvent une expression relativement forte en faveur de la mixité, à condition que la traversée du massif des Corbières soit réalisée par un tunnel. Cette conclusion est très claire et l'argument qui a le plus marqué le public, c'est davantage la continuité du service ferroviaire et la vulnérabilité de la ligne actuelle, en particulier entre Narbonne et Perpignan, que la réduction du trafic sur l'autoroute A9 en particulier.

Un point a fait l'objet d'une quasi-unanimité exprimée : le contournement de Perpignan. Cette partie du projet vise à permettre aux trains de fret d'aller directement de l'Espagne vers la ligne nouvelle sans transiter par la ville-centre. Parmi les communes traversées, des points de discussion forts ressortent, mais là encore, les garants ont noté une expression du public, rejoignant la position du maître d'ouvrage, favorable au contournement, même si elle est très minoritaire.

Sur les gares, six scénarios étaient proposés au public. Dans les faits, le public ne s'est exprimé que sur quatre : personne n'a défendu les scénarios ne prévoyant qu'une seule gare, à Narbonne ou à Béziers. Les scénarios restants étaient donc la réalisation de deux gares, comme évoqué par certains intervenants précédents, et puis une gare intermédiaire à Nissan, et le scénario zéro gare nouvelle que les garants avaient demandé d'inscrire, pour lesquelles le public s'est aussi exprimé. Aucune solution déterminante ne ressort de la concertation, il y a simplement le rappel des différents arguments qui ont été exposés par le public.

Sur l'environnement, on peut constater une confiance globale du public sur les mécanismes de protection de l'environnement. On peut rappeler à cet égard d'une part la vigilance des services de l'État, en particulier pour les questions de gestion des inondations, et d'autre part, les dispositifs de protection de la biodiversité. Sur ce point, les expressions des grandes associations, d'ECCLA citée tout à l'heure, FNE, mais aussi du Parc de la Narbonnaise en Méditerranée, ont été importantes.

Les garants travaillent actuellement sur une soixantaine de cahiers d'acteurs, les 230 contributions écrites, et les heures de 30 verbatims qui ressortent sur ce sujet.

Les garants envisagent de nuancer la conclusion exposée en réunion de clôture de la concertation concernant l'agriculture, thématique pour laquelle ils avaient demandé un complément de dossier au maître d'ouvrage. Les deux réunions thématiques consacrées à ce sujet ont montré que la lecture institutionnelle devrait être complétée d'une approche plus directe, avec des expressions très dures, parmi les contributions écrites ou orales.

Les thématiques de défense des paysages et du cadre de vie, notamment pour la traversée de la commune de LE SOLER par le contournement de Perpignan sont également prégnantes, avec une importance particulière accordée aux questions de bruit. Là également, des expressions ont pu être rudes, avec une certaine difficulté à trouver un terrain de dialogue entre le maître d'ouvrage et le public. Le maître d'ouvrage s'appuie sur la réglementation, ce qui s'entend, alors que le public s'appuie sur le ressenti, qui ne relève pas de la même logique. Sur ce point, une vigilance sera nécessaire pour la poursuite du projet, en tout cas en ce qui concerne le dialogue avec le public.

Pour terminer sur l'environnement, des demandes ont été formulées pour une implication, dans le suivi du projet, des associations, du parc dans l'élaboration fine du projet et dans la détermination des espaces de compensation.

Le bilan des garants doit être produit pour le 19 juillet, qui se trouve être un dimanche. Le maître d'ouvrage aura ensuite deux mois pour formuler les enseignements qu'il tire de la concertation, et ensuite, ces enseignements seront examinés par la Commission nationale du débat public, qui met en parallèle les enseignements du maître d'ouvrage et les expressions du public. Cette phase de travail relève de la Commission du débat public, mais pour la préparer, la CNDP demande aux garants d'assortir leur bilan de recommandations.

Sans préjudice du futur rapport qui fera foi, **M. Philippe QUEVREMONT** esquisse les recommandations à venir :

- une grande attention aux relations de proximité, au-delà des échanges institutionnels, que ce soit pour la thématique agricole ou la thématique des nuisances ;

- une attention à apporter sur la commune de LE SOLER qui a annoncé qu'elle ferait réaliser une expertise indépendante, sur les points justifiant le contournement de Perpignan. Deux arguments sont plus particulièrement mis en doute : le développement explosif du trafic de fret entre l'Espagne et la France, et la saturation de l'itinéraire actuel qui traverse la gare de Perpignan. Les garants recommanderont une collaboration la plus large avec les personnes qui seront chargées de cette expertise ;

- enfin, les garants recommanderont d'étudier les variantes suggérées par le public ou, à défaut, d'expliquer pour quelles raisons elles ne seront pas étudiées. Si le choix est fait de les étudier, leur présentation, dans une logique de proximité, mérite d'être prévue.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE remercie M. Philippe QUEVREMONT, et indique partager les recommandations à venir sur la prise en compte des ressentis et des relations de proximité, notamment concernant le monde agricole. Il invite le maître d'ouvrage à profiter de cette phase de concertation pour mettre en œuvre une logique de pédagogie pro-active vis à vis de l'ensemble des acteurs, pour diffuser et partager au maximum les informations.

Il invite la SNCF à aborder le point sur les modifications de programme.

M. Stéphane LUBRANO liste les modifications de programme examinées par le comité technique.

Une première modification de programme, plutôt technique, vise à garantir une meilleure qualité de service, de performance et de régularité de fonctionnement de la ligne nouvelle. A ce titre, il est proposé une réduction des pentes de cette ligne nouvelle à 10 pour 1000, là, nécessaire pour assurer un meilleur report des circulations de fret de la ligne classique vers la ligne nouvelle.

La deuxième modification de programme technique concerne la limitation des remblais de grande hauteur. Elle est proposée au vu de retours d'expériences de SNCF Réseau, pour améliorer la résilience au changement climatique de la ligne nouvelle, notamment face aux épisodes de précipitations importantes. L'objectif est de réduire au maximum les interruptions de circulation, et d'avoir une continuité de service, une qualité de service, une régularité et une robustesse, qui sont aussi des facteurs essentiels pour le bon report du fret sur le ferroviaire.

Une troisième modification technique concerne la vitesse retenue pour la conception de la ligne, qu'il est proposé de ramener de 350 km/h à 300 km/h, ce qui respecte la promesse de la DUP qui affiche une vitesse de circulation de 300 km/h pour les TGV et de 100 km/h pour les trains de fret, tout en permettant une économie sur le projet.

Une autre modification de programme a pour objectif de donner de la capacité à la ligne classique, et notamment de garantir cette capacité en heure de pointe, dans la perspective du SERM de Montpellier. A ce titre il est proposé d'anticiper, dès la phase 1, les évitements fret qui étaient initialement prévus seulement au moment de la réalisation de la phase 2, avec de simples mesures conservatoires lors de la réalisation des travaux de génie civil de la phase 1. Cette modification de programme ne constitue donc pas un surcoût pour le projet global, phase 1, mais un surcoût pour la phase 1.

Une cinquième modification de programme vise à prendre en compte le respect des engagements pris suite à l'enquête publique préalable à la DUP. Les commissaires enquêteurs ont formulé des réserves, notamment sur le viaduc de Poussan, demandant au maître d'ouvrage, qui s'est engagé à le faire, d'organiser un concours international d'architectes, en faisant participer le public à la définition de l'ouvrage et au choix.

La SNCF a organisé l'atelier citoyen et a pris en compte ses conclusions dans le dossier de consultation des entreprises.

Enfin, deux demandes de modification de programme sont présentées par les collectivités aux financeurs du projet. La première sur Montpellier-Méditerranée-Métropole, sur le secteur de la zone d'activité de la Lauze, avec le remplacement du remblai prévu dans le projet technique de référence par un viaduc plus long, permettant une ouverture plus importante du paysage et une meilleure insertion dans le territoire, en améliorant aussi le fonctionnement de cette zone d'activité.

La seconde demande est présentée par l'agglomération de Béziers-Méditerranée, dans le secteur de Villeneuve-les-Béziers, concernant le raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique, avec l'ajout d'une traversée mode doux et l'élargissement d'un ouvrage déjà prévu, en circulation alternée, pour permettre une circulation à une double voie plus piste cyclable.

L'ensemble des modifications ont été travaillées dans les différentes réunions du comité technique, depuis la précédente réunion du COPIL, pour arriver à un consensus sur cette présentation. Ce consensus doit permettre, au-delà de leur financement, avec une position de l'État qui peut être différente sur les deux dernières, de prendre en compte des modifications de programme pour les intégrer au dialogue compétitif qui sera engagé en octobre prochain, une fois les candidats sélectionnés.

M. Jean-Luc GIBELIN souligne que ces modifications montrent que le projet vit, répond à des attentes exprimées et s'adapte. Le cadre financier est utile, mais a le défaut de figer le projet. En prenant en compte les modifications proposées, on démontre au contraire la capacité d'adaptation du projet et à être en phase avec les attentes. Il est donc important de les intégrer dans la discussion avec les candidats, avec l'idée que ces derniers vont devoir aussi formuler les propositions les plus adaptées à la fois techniquement et financièrement et que, le moment venu, nous aurons à discuter des clés de financement.

M. Luc-André JAXEL TRUER note que le comité technique devra donc discuter des clés de financement.

Il rappelle que dans tous les projets d'infrastructures, il est très rare qu'une solution technique unique s'impose. Elles ont pu être débattues au sein du comité technique, et il remercie les équipes de SNCF Réseau pour le travail patient réalisé. La position présentée aujourd'hui est vraiment celle qui ressort des travaux du comité technique en adaptant la solution de base.

Il partage l'analyse de M. Jean-Luc GIBELIN : le projet vit et continuera à vivre, notamment lors de la phase d'optimisation prévue dans le cadre de la procédure de passation du marché de conception-réalisation, ou au vu des résultats des prochains sondages géotechniques.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE rappelle, sous le contrôle de coprésident que ces modifications de programme sont soumises à la validation du COPIL, avec l'idée de les prendre en compte dans le dialogue compétitif, sans pour autant préempter une décision d'un point de vue financier, notamment s'agissant des clefs de financement. Il précise que pour l'État, il ne s'agit pas d'un engagement de cofinancement.

M. Stéphane LUBRANO précise que les modifications de programme traitées en comité technique et présentées au COPIL de ce jour représentent un coût supplémentaire évalué à ce jour à 150 M€. Il confirme que toutes ces modifications de programme seront soumises au dialogue compétitif, et font donc partie du projet technique de référence. In fine, après optimisations, les partenaires disposeront de la réalité des chiffres. En toute hypothèse, SNCF Réseau s'engage sur un objectif de réduction des coûts de 100 M€, non pas sur l'appel d'offres lui-même, mais sur le projet dans sa globalité.

M. François LAILHEUGUE indique que pour la question du financement, il y a un accord de la DGITM, sur le financement, dans le cadre des clefs de répartition prévues pour la phase 1, sur l'ensemble des modifications de programme présentées, y compris celles concernant le viaduc de Poussan, à l'exception des demandes des deux modifications de programmes présentées par les collectivités.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE prend note de ces précisions et ***soumet formellement à l'approbation du COPIL le portage technique dans le dialogue compétitif de l'ensemble des modifications de programme, en prenant en compte l'objectif affiché par la SNCF de réduction de coûts d'un minimum de 100 millions d'euros. Il constate que les membres du COPIL s'accordent sur cette décision,*** et invite la SNCF à poursuivre sa présentation.

M. Stéphane LUBRANO aborde le point de l'ordre du jour relatif aux financements.

Concernant la phase 1, les premiers travaux qui seront réalisés, à échéance de 2029, concernent les voies de raccordement de la ligne nouvelle au réseau ferroviaire national. Ces travaux seront à réaliser sur le domaine public exploité, avec la nécessité de réserver, trois ans avant et donc dès l'automne 2026, des capacités de travaux et des interruptions de circulation programmées.

Pour permettre cette démarche, il est demandé à SNCF Réseau de préparer une convention de financement d'études PRO-DCE sur la phase 1, visant à couvrir tous ces besoins de financement de cette phase et les travaux préparatoires nécessaires à la réalisation des jonctions au réseau ferré national. Cette convention financière sera signée par l'État et la SLNMP avant fin 2026 afin de pouvoir réserver les capacités de travaux ainsi que, les ressources internes d'études.

M. Pascal PINET, directeur général de la société de la LNMP précise que la convention évoquée pour la phase 1 par la SNCF sera signée, pour le compte des collectivités, par la SLNMP et qu'aucun engagement financier complémentaire ne sera nécessaire de leur part, pour cette partie-là.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE prend note de cette précision.

M. Stéphane LUBRANO aborde le point suivant qui concerne les besoins de financement en acquisitions foncières et en études pour la phase 2.

Sur la partie études, les besoins de financement doivent permettre de couvrir les études des différentes phases de la concertation jusqu'à la décision ministérielle sur le tracé. La fin de la première phase de concertation publique est financée, mais il est nécessaire de financer la seconde. A l'origine, le besoin de financement pour la totalité de la concertation a été estimé à 24,2 millions d'euros. Une première convention financière a été signée par l'État, à hauteur de 12,1 M€, ce qui a permis de lancer toutes les études pour mettre en place la première étape de concertation publique. Cette convention financière couvre les besoins de la SNCF jusqu'à mars 2027 : au-delà, un financement complémentaire sera nécessaire pour assurer la poursuite de la démarche.

Cette nouvelle convention financière phase 2 devra mobiliser 12,1 M€ et est attendue de la part des collectivités en avril 2027. L'objectif est de financer les études préliminaires sur les tracés, le positionnement des gares nouvelles, préparer et organiser la concertation continue, rédiger le dossier ministériel et enfin engager les études d'APS, afin de préparer le dossier support enquête publique.

A ce stade, une dernière convention financière phase 2 n°8, 50% Etat - 50% collectivités, sera nécessaire pour assurer les dépenses relatives au dossier et à l'enquête publique de DUP. Ce besoin se présentera à partir de fin 2028 et n'est pas encore précisément calibré en raison des modifications législatives qui sont susceptibles d'avoir un impact sur le montant.

Des besoins en dépenses d'acquisitions foncières phase 2 sont également à couvrir. On a un tracé historique voyageur qui fait l'objet d'emplacements réservés, inscrits dans tous les documents d'urbanisme, et générant régulièrement des mises en demeure d'acquiescer de la part des propriétaires concernés. SNCF Réseau est tenue de répondre et la concertation qui s'est déroulée entre avril et juin a réactivé aussi de nouvelles demandes d'acquisition.

Comme sur la partie études, SNCF Réseau disposait jusqu'à présent d'une convention financière « acquisitions foncières phase 2 » de 6 millions d'euros signée par l'État en 2024. Cette ressource s'épuise et il est impératif de disposer, dès l'automne 2026, d'un nouveau financement afin de couvrir les mises en demeure en cours. 6 M€ sont donc attendus de la part des collectivités : néanmoins, une solution a été trouvée pour faire en sorte que l'échéance impérative de signature de cette convention financière soit reportée à la même date (avril 2027) que la convention financière études. Cette solution consiste à puiser dans les excédents de trésorerie des subventions européennes déjà versées, notamment au titre d'un appel à projets 2014.

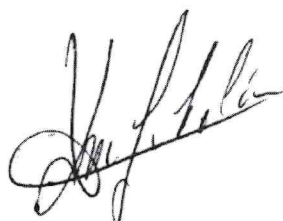
M. Jean-Luc GIBELIN confirme que ces conventions seront évidemment travaillées par le comité technique. Il est prévu de conclure une convention par collectivités, plutôt qu'une convention multi-collectivités, dans un objectif de facilitation et d'accélération, après partage d'une vision d'ensemble au sein du comité technique.

M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE partage cet objectif pragmatique d'une maquette globale, travaillée d'ici l'automne, suivi de conventions bilatérales entre la SNCF et chacune des collectivités contributrices. Cette démarche permettra d'être plus agile et de gagner du temps, après partage d'un cadre global.

M. Stéphane LUBRANO souligne qu'il a besoin de l'autorisation des collectivités, pour la mobilisation du reliquat des subventions européennes qui sont actuellement dans la trésorerie de la SNCF mais ne lui appartiennent pas. Il a également besoin d'une autorisation du COPIL, pour présenter la convention financière relative aux voies de raccordement (phase 1) et un projet de convention financière pour les études et acquisitions foncières de la phase 2, qui sera présenté au COPIL d'octobre et devra être concrétisé par des conventions bilatérales, à signer par les collectivités en avril 2027.

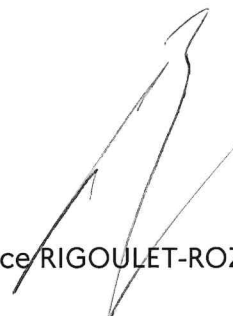
M. le préfet Fabrice RIGOLET-ROZE *soumet ces trois points à l'approbation des membres du COPIL, ainsi que le principe des conventions bilatérales, et constate qu'ils sont tous adoptés.* Il souligne qu'octobre, c'est vraiment demain, et qu'il est donc nécessaire d'engager sans tarder les échanges et contacts dans le cadre du comité technique. Il clôt la réunion en remerciant l'ensemble des acteurs qui ont contribué à sa préparation.

Le vice-président du conseil régional
d'Occitanie

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Jean-Luc GIBELIN', with a stylized, cursive script.

Jean-Luc GIBELIN

Le préfet de la région Occitanie

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Fabrice RIGOLET-ROZE', with a stylized, cursive script.

Fabrice RIGOLET-ROZE

