



**PRÉFET
DE LA RÉGION
OCCITANIE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*



Projet de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan

**Réunion du Comité de Pilotage
22 mars 2024 à 10 h 15**

COMPTE RENDU

Ordre du jour :

- *Modalités de participation du public à la conception du viaduc de Poussan*
- *Lancement de la concertation sur la phase 2 du projet*

Pièces jointes :

- *Diaporama présenté*
- *liste des participants*

M. Pierre-André DURAND, Préfet de Région, accueille les participants et les remercie de leur présence à cette nouvelle réunion du Comité de Pilotage. Il rappelle que la précédente réunion du COPIL s'est tenue il y a six mois, le 25 septembre 2023, et souligne que depuis, la société LNMP a poursuivi ses démarches d'organisation et de montée en puissance, comme les échanges lors du conseil d'administration de la société qui vient de se réunir sous la présidence de Mme Carole DELGA a permis de le constater.

M. Pierre-André DURAND confirme l'engagement sans faille de l'État sur le projet LNMP, qui se traduit par la mobilisation dès cette année 2024, via l'Agence française de financement des infrastructures de transport de France (AFITF), de 9 M€ pour la poursuite des acquisitions foncières nécessaires à la phase 1 du projet, et par la mobilisation prévue en 2025 des crédits nécessaires à la poursuite des études de cette même phase 1, dans l'objectif de la mise en service à échéance de 2034.

Cet engagement porte aussi sur la phase 2 du projet, pour laquelle, dans le cadre du CPER d'Occitanie, 6 M€ ont été mobilisés pour la poursuite des acquisitions foncières et 12,1 M€ pour la réalisation des études nécessaires au lancement de la concertation préalable à la procédure de déclaration d'utilité publique, concertation qui sera évoquée au point 2 de l'ordre du jour de la réunion.

Enfin, il souligne que l'État soutient fortement la demande de subvention qui a été déposée par SNCF, fin janvier dernier, soutien dont il a eu confirmation ces derniers jours de la part du cabinet du Premier ministre et qui sera matérialisé par un courrier qui sera adressé à la présidente de la Commission européenne.

M. Stéphane LUBRANO, directeur de la mission LNMP à SNCF Réseau présente les propositions de la SNCF sur les modalités de participation du public à la conception du viaduc de Poussan (cf. diaporama).

Il rappelle que le viaduc de Poussan a fait l'objet d'un engagement de la SNCF d'intégrer, lors de la mise en place d'un concours d'architecture pour la réalisation de ce viaduc, des dispositions pour que le public y participe. Cet engagement a été repris dans la déclaration d'utilité publique.

5 scénarios contractuels ont été envisagés par la SNCF et sont présentés, en détaillant leurs avantages et limites.

Au plan juridique, M. Stéphane LUBRANO précise que le vocable « concours d'architecture et d'ingénierie » renvoie au code de la commande publique, qui ne s'impose pas à la SNCF, ce qui autorise à envisager le scénario E (challenge architectural) dans lequel le titulaire du marché disposera d'une grande souplesse pour mettre en œuvre la participation du public.

La SNCF considère, au vu de cette analyse, que les scénarios B (concours d'architecture sur le viaduc dont les résultats sont pris en compte dans le marché global unique de réalisation des travaux de la phase 1) et E (challenge architectural réalisé par le titulaire du marché global) sont ceux qui permettent de répondre au mieux à l'engagement pris par la SNCF.

Au plan des délais, ces deux scénarios ont un impact sensiblement différent. Si le scénario B est retenu, il sera nécessaire d'engager très rapidement le processus de participation, afin de ne pas retarder la mise au point du cahier des charges du marché de conception-réalisation des travaux de la phase 1 qui devra reprendre les conclusions du concours d'architecture. Cette contrainte limitera à trois mois la durée de la démarche de participation du public, afin de ne pas remettre en cause l'échéance de mise en service de la phase 1 (2034). Le scénario B est donc possible, mais impose une mobilisation rapide.

Si le scénario E est retenu, les modalités de participation du public seront définies dans le cahier des charges du futur marché, ce qui permet de disposer d'un délai plus important pour définir ces modalités (jusqu'à juillet 2025).

Au plan financier, la démarche entraînera un coût supplémentaire pour l'ouvrage, que la SNCF envisageait de limiter à 15 %, tout en s'en remettant pleinement à la volonté des partenaires financiers.

La SNCF a échangé avec les élus de la communauté d'agglomération de Sète directement concernée par le viaduc de Poussan. Cette dernière s'étant montrée ouverte au choix du scénario E, la SNCF propose donc au comité de pilotage d'opter pour ce scénario.

M. Pierre-André DURAND invite les participants à s'exprimer sur cette proposition.

M. Jean-Guy MAJUREL, vice-président de Sète Agglopôle Méditerranée, rappelle que le viaduc de Poussan est un point d'attention majeur de la communauté

d'agglomération de Sète, comme les débats lors du vote sur le contribution 2024 au projet l'ont bien confirmé. Il remercie la SNCF d'avoir participé à une réunion tenue sur place sur ce sujet, et indique que le scénario E pourrait en effet être retenu, sous condition de mise en place d'une pleine participation du public, dont les modalités restent à définir : il faudra notamment préciser dans quel périmètre géographique le public sera convié à participer et quels seront les points sur lesquels le public sera amené à s'exprimer.

Il indique ne pas être favorable à une limitation ex ante du surcoût, qui est un sujet relevant des seuls financeurs. Une clause de réexamen, permettant d'intégrer le coût de l'ouvrage dans l'enveloppe du projet pourrait être envisagée.

Mme Carole DELGA, présidente du conseil régional d'Occitanie, indique partager les conclusions de l'analyse juridique présentée par la SNCF, laquelle n'est effectivement pas tenue d'appliquer les procédures prévues par le code de la commande publique. Elle souligne cependant que le conseil régional est très attaché au respect des engagements souscrits et que le choix du scénario doit, au-delà des seules considérations juridiques prendre également en compte l'effet d'affichage d'une solution qui pourrait apparaître comme non complètement conforme à l'engagement formel souscrit.

S'agissant des modalités de participation du public, il sera nécessaire de préciser à quel moment elle interviendra : en amont des travaux des architectes, ou bien après production des esquisses ?

M. Stéphane LUBRANO confirme que le scénario E, au-delà de son appellation, permet sur le fond une réelle démarche de participation du public : il serait en particulier possible de demander au titulaire du marché de conception-réalisation, de lancer un concours d'architectes.

Mme Carole DELGA considère que le viaduc de Poussan étant absolument nécessaire, il est impératif d'en faire un atout pour le territoire, à l'instar de la démarche suivie pour la réalisation du viaduc de Millau. Par principe, un concours d'architectes vise à demander aux concepteurs de prendre en compte des contraintes techniques, sans que ces dernières ne compromettent ni ne limitent pour autant les ambitions qualitatives, comme le processus suivi pour le projet de la gare nouvelle de Matabiau, pour lequel le choix architectural est intervenu hier, l'a encore démontré.

Le cahier des charges du marché devra donc édicter les contraintes souhaitées par les acteurs du projet, afin d'assurer une qualité architecturale nominale, sans aucune concession technique. Le choix pourrait être validé, en dernière instance, par le COPIL.

M. Philippe VIDAL, vice-président du conseil départemental de l'Hérault, partage l'avis de la présidente Carole DELGA sur le respect de l'engagement. Il souligne que les débats sur le viaduc de Poussan sont également sensibles au sein de l'assemblée départementale. Il exprime enfin des réserves sur la dimension financière, la situation budgétaire du conseil départemental, confronté à une baisse considérable des DMTO, limitant fortement ses marges de manœuvre.

M. Jean-Guy MAJUREL confirme que la volonté de la communauté d'agglomération de Sète est qu'il y ait effectivement une vraie démarche architecturale d'ambition. De ce point de vue, même si la communauté d'agglomération a admis que le scénario E était envisageable, sa préférence reste au scénario B.

M. Stéphane LUBRANO souligne que le délai ouvert par le scénario E pourra être mis à profit pour organiser la participation du public de façon pleinement satisfaisante. Cette participation pourrait intervenir dès l'amont de la démarche, pour connaître les critères de choix privilégiés par le public (bilan carbone, limitation des nuisances sonores, esthétique, etc.). Un marché d'insertion architecturale et paysagère de la future ligne va être prochainement notifié et il pourrait être demandé, dans ce cadre, que ces points soient définis en liaison avec les acteurs du territoire, dans une logique de co-construction. Les conclusions seraient reprises dans le cahier des charges du marché de conception-réalisation, qui sera élaboré à la fin de premier semestre 2025.

En revanche, le délai ouvert par le scénario B serait quant à lui beaucoup plus limité, même si cette solution est également ouverte.

Mme Carole DELGA est favorable à un temps d'échange ouvert en amont et en aval de la conception architecturale, afin de contribuer à l'appropriation de l'ouvrage par le territoire. Il faudra, dans la même logique, organiser une vraie concertation populaire sur les maquettes proposées. Dans le cadre du scénario E, il faudrait donc donner toute la puissance du concours d'architecte.

M. Michael DELAFOSSE, président de la métropole de Montpellier Méditerranée, indique avoir échangé avec M. Francois COMMEINHES et partage pleinement les enjeux exprimés sur la démarche de concours d'architecture et de participation du public. La démarche pose une exigence qualitative rassurante, et si elle est menée de façon optimale, permettra de renverser la logique d'opposition actuelle, comme cela a été le cas pour la réalisation d'un ouvrage plus modeste de franchissement du Lez à Montpellier, dont la conception a été confiée à Rudy Ricciotti.

Mme Catherine TREVET, directrice territoriale Occitanie de SNCF Réseau, propose de travailler, dans la perspective d'un prochain COPIL, à une formalisation du scénario E intégrant la dimension de concours d'architecture, dans le sens exprimé par les différents intervenants.

Mme Carole DELGA est favorable à cette proposition, pour laquelle une appellation pourra être trouvée afin de ne pas introduire de confusion avec le cadre juridique prévu par le code de la commande publique, tout en conservant l'objectif de fond. Les contraintes financières ne doivent pas limiter les ambitions, le surcoût de l'ouvrage ne sera pas déterminant à l'échelle de l'ensemble du projet.

La SNCF pourrait participer à une réunion de la communauté d'agglomération de Sète pour échanger sur les modalités de la démarche.

Le choix de l'ouvrage à réaliser doit devenir, au final, un point d'appui fort pour le projet.

Plus largement, la réalisation du projet LNMP s'inscrit dans un choix fondamental de société, entre celui d'une mobilité décarbonée, et celui d'un immobilisme peu réaliste au vu du contexte mondial : le nombre de déplacements aériens en France est de 25 millions par an pour plus d'un milliard aux Etats-Unis et plus de 80 millions sur 40 jours en Chine, à l'occasion du nouvel an).

M. Pierre-André DURAND relève donc que le COPIL s'accorde sur cet objectif d'un travail d'approfondissement du scénario E par la SNCF, dans la perspective du prochain COPIL et propose de passer au point 2 de l'ordre du jour.

M. Stéphane LUBRANO présente le point 2 de l'ordre du jour. Il souligne que l'objectif central est la sécurisation de la future démarche de déclaration d'utilité publique. Dans cet objectif, il faudra en particulier établir qu'il n'existe pas de solution alternative réaliste au projet, plus favorable du point de vue environnemental.

La prise en compte du calendrier électoral futur amène la SNCF à proposer au COPIL une démarche en deux temps :

- à l'automne 2025 : le COPIL sera amené à formuler son choix sur les fonctionnalités à retenir pour la phase 2 du projet ;
- à l'automne 2026, si le choix de la mixité de la ligne est retenu par le COPIL, à l'automne 2025, un choix devra intervenir sur le tracé à retenir.

M. Stéphane LUBRANO précise que le calendrier prévisionnel présenté dans le diaporama reste susceptible d'évolution, dans la mesure où il devra faire l'objet d'une validation par la commission nationale du débat public.

Mme Carole DELGA estime que la proposition de la SNCF est une bonne solution compte tenu des éléments de contexte. Elle rappelle que le conseil régional est favorable au choix de la mixité pour la phase 2 du projet, avec pour objectif de réduire à terme la circulation routière des PL et donc également le risque de pollution pour l'étang de Thau.

M. Hervé BARO rappelle que le sujet est très attendu, et qu'il est donc particulièrement opportun de l'examiner. Il existe une réelle attente sur le fret, compte tenu des questions se posant sur la ligne existante (sensibilité de son environnement, exposition au changement climatique,...). Il partage la position du conseil régional : la mixité de la phase 2 du projet constituerait un facteur de légitimité supplémentaire pour le projet.

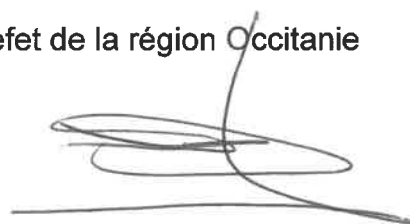
M. Pierre-André DURAND et **Mme Carole DELGA** constatent que le COPIL valide donc cette démarche en deux temps, et conviennent de la tenue du prochain COPIL durant la première quinzaine du mois de juillet.

La Présidente de la région Occitanie



Carole DELGA

Le Préfet de la région Occitanie



Pierre-André DURAND