

Projet de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan

**Réunion du Comité de Pilotage
12 juillet 2024 à 11 h 00**

COMPTE RENDU

Ordre du jour :

- *Modalités détaillées de participation du public à la conception du viaduc de Poussan*
- *poursuite du financement du projet (convention financière à conclure début 2025 pour la phase 1 et financement CPER phase 2)*

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 indique que si la réunion du COPIL se tient dans un contexte qui ne pouvait être anticipé lors de la précédente réunion du 22 mars 2024, il s'inscrit dans la continuité des engagements exprimés lors de cette précédente réunion : confirmation de l'échéance de mise en service de la phase 1 en 2034, et soutien au projet dans le cadre de l'appel à projets lancé par la Commission européenne, dont les résultats, qui devraient être annoncés dans les prochains jours, devraient être particulièrement favorables, puisque selon les indications disponibles, c'est la totalité de l'enveloppe sollicitée (soit 22,55 M€) qui devrait être obtenue.

L'ordre du jour du comité de pilotage portera, après un point d'actualité sur le projet, sur les modalités détaillées d'association du public à la conception du viaduc de Poussan, puisque le précédent COPIL avait conclu à la nécessité de revenir sur ce sujet pour préciser le dispositif proposé, et enfin sur le sujet du financement du projet.

M. Pierre-André DURAND invite M. Stéphane LUBRANO, directeur de la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan de SNCF Réseau, à aborder le premier point de l'ordre du jour, concernant l'actualité du projet.

M. Stéphane LUBRANO, directeur de la mission Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan de SNCF Réseau indique que l'actualité du projet concerne essentiellement la phase 2 pour laquelle le dialogue territorial va être relancé, comme indiqué lors de la précédente réunion du comité de pilotage du 22 mars 2024, avec comme objectif de préparer la concertation prévue à l'automne 2025. Cette concertation se tiendra sous l'égide de la commission nationale du débat public (CNDP), qui sera formellement saisie en janvier 2025.

Le dialogue territorial se déroulera en trois temps, avec en novembre 2024, une réunion de lancement ; puis au premier trimestre 2025, un temps de production collective (format pressenti de 1 à 2 jours, avec trois groupes de travail sur la mixité, sur les gares nouvelles, et sur les enjeux environnementaux et agricoles) et enfin en juin 2025 une réunion de partage et de restitution.

La cible de ce dialogue territorial, qui se déroulera sur invitations, est constituée des représentants techniques des collectivités, des associations, des chambres

consulaires, des acteurs du mode agricole et des acteurs économiques et touristiques du territoire.

Ce dialogue territorial devra permettre de préparer la tenue de la concertation publique, en exposant les évolutions intervenues dans la dossier (aménagement du territoire, environnement, prévisions de trafic,...) et en informant sur le programme d'études ainsi que sur le diagnostic et les enjeux.

Les marchés nécessaires à la préparation de la concertation publique sont notifiés et certaines études ont déjà été engagées.

M. Pierre-André DURAND remercie M. Stéphane LUBRANO et invite les participants qui ne souhaitent à intervenir.

M. Jean-Luc GIBELIN, vice-président du conseil régional d'Occitanie, indique que lors de la réunion du conseil d'administration qui a précédé le COPIL, le représentant du futur coordonnateur européen du couloir Méditerranée a confirmé le soutien et l'intérêt porté par la Commission européenne au projet LNMP, projet qui avance même si les interventions sur le terrain sont encore à venir.

M. Pierre-André DURAND constate l'accord des membres du COPIL sur les modalités et le calendrier du dialogue territorial proposées par la SNCF et invite ensuite M. Stéphane LUBRANO à aborder le point suivant de l'ordre du jour, concernant les modalités détaillées d'association du public à la conception du viaduc de Poussan.

M. Stéphane LUBRANO rappelle que lors de la précédente réunion du COPIL, le 22 mars 2024, deux scénarios ont été privilégiés : un scénario B, consistant à mettre en œuvre un concours d'architecture et d'ingénierie selon les modalités prévues par le code de la commande publique, donc organisé directement par le maître d'ouvrage ; et un scénario E, consistant à mettre en œuvre un concours d'architecture et d'ingénierie dans le cadre du marché de conception-réalisation, donc organisé par le titulaire de ce futur marché.

Le COPIL avait manifesté son intérêt pour le scénario E, mais avait demandé des précisions afin de consolider son choix.

M. Stéphane LUBRANO confirme en premier lieu la possibilité juridique de retenir l'appellation de « concours d'architecture et d'ingénierie » pour la compétition qui

serait organisée par le titulaire du marché de conception-réalisation, dans le cadre du scénario B.

Il précise que le règlement du marché de conception-réalisation pourra imposer des contraintes, en termes de références et de qualification des architectes associés aux groupements candidats, avec en particulier la possibilité d'imposer des références à l'international. Par ailleurs, une même agence d'architecture aura la possibilité d'être présente au sein de plusieurs groupements candidats au marché de conception-réalisation.

Il souligne que les possibilités d'association du public seraient plus contraintes dans le scénario B, les dispositions du code de la commande publique confiant le choix du projet lauréat au seul jury, sans possibilité de le laisser à l'appréciation du public, si tel était le choix du COPIL. Par ailleurs, l'avis du public ne pourrait porter que sur le design architectural du projet, sans possibilité de l'étendre à d'autres critères.

Le calendrier d'association du public serait enfin très contraint pour mettre en œuvre le scénario B, puisque le projet architectural retenu devrait être une donnée du futur marché de conception réalisation. Dans ces conditions, la contrainte de l'échéance de mise en service en 2034 de la phase 1 limiterait à 4 mois maximum le délai disponible pour la mise au point d'un cahier d'acteurs précisant les attentes du public.

Enfin, il souligne les risques inhérents à la réalisation distincte de l'ouvrage et du reste de la ligne : ce découpage induirait en effet des risques sur le délai de mise en service et des risques d'interfaces pouvant avoir des conséquences financières pour les partenaires du projet.

Inversement, le scénario E permettrait de disposer d'une plus grande liberté pour les modalités d'association du public au choix du projet (jusqu'à la possibilité de lui confier le choix du parti architectural retenu). Par ailleurs, il serait possible d'imposer, via le règlement du marché, la présentation de plusieurs esquisses, avec des variantes en termes de solutions techniques (ouvrage béton, métallique ou mixte,...) éventuellement assorties de seuils financiers à l'appréciation des partenaires. La faisabilité technique de chacun de ces esquisses serait par ailleurs garantie par le titulaire du marché, puisque ce dernier serait responsable de son coût comme des délais de mise en œuvre.

M. Pierre-André DURAND invite les représentants de l'agglomération de Sète, directement concernés par l'ouvrage, à réagir à la présentation du maître d'ouvrage.

M. Jean-Guy MAJOUREL, vice-président, confirme le consensus sur la nécessité, partagée lors du précédent COPIL par Carole DELGA ainsi que par Mickaël DELAFOSSE, que l'ouvrage soit une référence architecturale et un élément de fierté pour le territoire, afin de concourir à l'acceptabilité du projet.

Il s'interroge sur la possibilité d'une réelle concurrence entre les architectes qui seront associés au titulaire du marché de conception-réalisation, dans la mesure où ces derniers seront appelés à collaborer sous l'égide de ce titulaire. Même si des réponses ont été apportées sur certains points, avec notamment la possibilité, très satisfaisante, de participation d'une même agence d'architecture à plusieurs groupements de candidatures, il considère que la concurrence pourrait être moins exacerbée que celle qui prévaudrait dans le cadre d'un concours d'architecture et d'ingénierie classique.

M. Stéphane LUBRANO souligne que le choix du scénario E n'est pas un choix facilitant pour le maître d'ouvrage. D'un point de vue strictement technique, le scénario B, dans lequel le projet architectural est défini avant le lancement du marché de conception-réalisation dont il serait une donnée d'entrée complètement définie, aurait la préférence de ses équipes. Cependant, le scénario E apporte des possibilités supplémentaires pour répondre aux engagements souscrits concernant l'association du public.

S'agissant de l'exercice de la concurrence, il précise que des prescriptions pourront être édictées dans le règlement du marché de conception-réalisation, afin de la garantir. En particulier, un nombre minimum d'architectes pourra être imposé, ainsi qu'un nombre minimum d'esquisses, permettant de disposer d'un panel consistant de choix possibles, tous techniquement réalisables, ce point étant garanti par le titulaire du marché de conception-réalisation, possibilité qui a été juridiquement expertisée. A titre comparatif, en fin de procédure, seuls trois projets architecturaux finalistes subsistaient pour la réalisation de la gare SNCF de Sud de France, ouvrage de référence. Sur le principe, les architectes des groupements n'auront au demeurant pas d'intérêt à s'entendre : un seul d'entre eux sera en effet retenu pour la réalisation de son projet.

M. Pierre André DURAND relève l'intérêt du scénario E, du point de vue des garanties sur le délai de réalisation du projet.

Mme Catherine TREVET, directrice territoriale de SNCF Réseau, propose qu'un travail participatif soit organisé entre SNCF Réseau et les élus du territoire pour mettre au point les prescriptions à prévoir, dans le cadre de réunions du comité technique ou de réunions dédiées. Les conclusions de ce travail pourraient être présentées lors d'une prochaine réunion du COPIL.

M. Jean-Guy MAJOUREL rappelle la lourde responsabilité qui incombe aux élus : faire accepter l'ouvrage. Au regard de cette responsabilité, l'affichage d'un concours d'architecture est une nécessité. S'il entend les arguments techniques présentés par la SNCF, le scénario B garde sa préférence.

Mme Régine BREHIER, présidente du comité technique, expose que pour le viaduc de Millau, de nombreuses étapes préparatoires ont permis d'affiner le projet en amont du concours d'architecture qui a abouti au projet final. Ce travail préalable a été déterminant pour la réussite du projet. Ce constat va dans le sens du scénario E proposé par la SNCF, dans la mesure où le scénario B ne permettra pas de disposer du temps nécessaire à cette maturation. Le risque serait alors d'avoir un « concours sec » sans préparation technique, ni architecturale, avec des résultats décevants.

M. Jean-Luc GIBELIN comprend la préoccupation exprimée par les élus de l'agglomération de Sète, que la présidente du conseil régional ainsi que le président de l'agglomération de Montpellier ont partagé lors de la précédente réunion du COPIL. Il indique cependant qu'il convient d'être attentif à la concrétisation du projet, particulièrement attendue par le territoire et ses habitants. Cette concrétisation est un facteur clef pour le soutien au projet, ainsi par ailleurs que pour l'appui de la Commission européenne.

Il serait certainement utile de préciser les contraintes à imposer au titulaire du futur marché de conception-réalisation, contraintes qui constitueront des garanties pour les collectivités partenaires du projet. Le travail ultérieur avec le territoire, pour la conception de l'ouvrage, pourrait être facilité par la présentation de ces propositions de prescriptions.

M. Pierre-André DURAND propose en synthèse que l'on retienne le principe d'un travail participatif avec les élus de l'agglomération de Sète, à mener dans le cadre du

comité technique ou lors de réunions dédiées. La concrétisation de la phase 1 est prévue en 2034, donc dans dix ans, ce qui est déjà lointain pour les habitants : il importe donc de veiller à ne pas faire déraiper ce calendrier.

M. Jean-Guy MAJOUREL accepte le principe de ce travail préparatoire, qui devra permettre d'aboutir à un dispositif acceptable, plus précis que ce qui a été présenté à ce stade.

M. Stéphane LUBRANO indique que les propositions de la SNCF Réseau, pour les modalités pratiques d'association du public, pourront être présentées à l'occasion de ce travail. Il est en particulier proposé qu'un comité territorial dédié soit constitué pour acter les positions qui seront prises : pour cela, il devra se doter d'un règlement intérieur

M. Pierre-André DURAND relève en conclusion l'accord du comité de pilotage sur le choix du scénario E, assorti des garanties demandées par les élus de l'agglomération de Sète, à produire par le travail préparatoire convenu, à réaliser sous l'égide de la commission du dialogue territorial de la société de la LNMP, qui travaillera à la composition du comité dédié et de son règlement intérieur. Les modalités pratiques détaillées d'association du public seront présentées lors de la prochaine réunion du COPIL.

Il propose d'aborder le point suivant de l'ordre du jour, concernant le financement du projet.

M. Stéphane LUBRANO expose, pour chacune des deux phases, les dépenses d'ores et déjà couvertes par les engagements des partenaires du projet et celles qui restent à couvrir, ainsi que les échéances s'y attachent. (cf présentation jointe).

S'agissant de la contribution de l'Union européenne, 6,5 M€ ont d'ores et déjà été obtenus au titre de l'appel à projets de 2022, couvrant la période 2023-2025. Sur un appel à projet précédent (2014), couvrant initialement la période 2014-2017 et qui a fait l'objet d'une suspension puis d'une reprise en 2020, la décision finale est attendue en fin 2024 : 7,2 M€ ont déjà été sociés, avec une possibilité d'atteindre le montant de subvention attendu de 9,2 M€.

Pour l'appel à projets 2023, couvrant la période 2024-2026, la subvention demandée est de 22,5 M€ et les résultats devraient faire l'objet d'une annonce officielle dans les

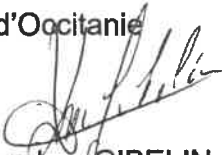
tous prochains jours, avec un projet de décision particulièrement positif, puisque la totalité de l'enveloppe devrait être retenue.

M. Jean-Luc GIBELIN rappelle le vœu adopté par le conseil d'administration de la SLNMP, qui s'est réuni avant la réunion du COPIL. Ce vœu adopté à l'unanimité des membres de la SLNMP, demande à l'État de veiller à sa mobilisation financière continue pour la réalisation de la LNMP. Il est prévu de l'adresser au président de l'AFIT ainsi qu'aux parlementaires concernés.

M. Pierre-André DURAND indique en prendre note et précise qu'il portera bien évidemment ce sujet auprès du futur Gouvernement.

Il est convenu que le prochain COPIL se tienne à l'automne, à la même échéance que la prochaine réunion du conseil d'administration de la SLNMP.

Le vice-président du conseil régional
d'Occitanie



Jean-Luc GIBELIN

Le préfet de la région Occitanie



Pierre-André DURAND