

COMITE DEDIE - VIADUC DE POUSSAN

MERCREDI 14 JANVIER 2026 - SETE AGGLOPOLE - 14H30 / 16H30

COMPTE-RENDU DES ECHANGES

PARTICIPANTES ET PARTICIPANTS

- **Rachel Baurin**, Directrice générale des services, Ville de Poussan
- **Laetitia Bianco**, Responsable du service urbanisme-habitat, Ville de Balaruc-les-Bains
- **David Canato**, Responsable du Pôle Urbanisme et Technique, Ville de Gignan
- **Pierre Cazenove**, Président, Association Pierres et chemins de la Moure
- **Loïc Linares**, Président, Sète Agglopolé Méditerranée, Président du Comité dédié Viaduc de Poussan
- **Carole Lopez**, Présidente, Association ALT
- **Laurence Magne**, Vice-Présidente, Sète Agglopolé Méditerranée
- **Florence Sanchez**, Maire, Ville de Poussan
- **Eric Vandeputte**, Directeur des mobilités et des transports, Sète Agglopolé Méditerranée
- **Marc Demulsant**, Directeur de projet lignes à grande vitesse, Préfecture Occitanie
- **Pascal Pinet**, Directeur, Société de financement de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (SLNMP)
- **Sylvain Bonnefoy**, SLNMP
- **Marion Ferradou**, SLNMP
- **Meryl Rimani**, SLNMP
- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan, SNCF Réseau
- **Olivier Galand**, Responsable LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers, SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation LNMP, SNCF Réseau
- *Animation* : **Estelle Brasseur-Brisset**, Sennse

1.INTRODUCTION

Estelle Brasseur-Brisset ouvre la réunion et remercie les participants de leur présence. Elle indique que le Comité dédié ne s'est pas réuni depuis plusieurs mois, en raison de nombreux changements d'organisation, notamment à la Présidence de Sète Agglopolé, qui ont eu des impacts sur la présidence du Comité dédié. Elle précise que Loïc Linares en assure désormais la présidence.

Elle détaille ensuite le programme de la réunion et précise que le cœur des échanges portera sur la présentation de l'Avis de l'atelier citoyen concernant le viaduc de Poussan, lequel viendra nourrir les travaux du Comité dédié.

L'ordre du jour est le suivant :

- Point sur le fonctionnement du Comité dédié ;
- Point d'actualité sur le projet ;
- Présentation des préconisations issues de l'Avis de l'atelier citoyen ;
- Présentation par SNCF Réseau de la méthodologie de prise en compte de ces recommandations.

Un tour de table est ensuite réalisé afin de permettre à chaque participant de se présenter.

Loïc Linares introduit la réunion en rappelant que l'objectif de toute cette démarche est de favoriser la parole des habitants concernant l'intégration du viaduc sur le territoire. Il exprime le souhait que l'ensemble des parties prenantes puissent s'exprimer.

Il précise qu'il existe plusieurs instances de dialogue, notamment le Comité de Pilotage (COPIL) et le Conseil d'administration de la SLNMP, et indique que des espaces de discussion sont ouverts dans un calendrier de projet qui continue d'avancer. Il souligne ainsi la nécessité pour chacun d'être acteur afin de faire entendre toutes les voix, de permettre la prise en compte des sujets soulevés et de répondre aux enjeux majeurs de cette ligne.

Il indique que le projet comporte des enjeux techniques, financiers et environnementaux. Le viaduc constitue un sujet spécifique, avec des impacts paysagers et environnementaux importants. Il rappelle qu'un premier groupe de travail s'est réuni en début d'année sur la ressource d'Issanka et souligne la nécessité de travailler dans une bonne coordination.

Il précise enfin que l'objectif est de pouvoir entendre le travail des habitants et de l'intégrer dans la partie plus opérationnelle de l'appel d'offre, dont le lancement est prévu en septembre 2026. Pour la session du jour, il indique que volontairement le Comité a été ouvert aux élus afin de favoriser les échanges avec les habitants.

La maire de Poussan, Florence Sanchez, souligne, qu'au-delà de l'impact environnemental et paysager, le viaduc a également un impact économique en traversant la zone économique des Clachs à Poussan.

2.FONCTIONNEMENT DU COMITE DEDIE

Estelle Brasseur-Brisset rappelle les objectifs de la concertation menée sur le viaduc de Poussan, le rôle du Comité dédié et indique qu'un secrétaire de séance doit être désigné.

Laetitia Bianco se propose pour assurer le secrétariat de séance.

Estelle Brasseur-Brisset revient sur les modifications du règlement intérieur, qui portent sur les articles 1, 3 et 6.

Le règlement intérieur est adopté en séance.

Estelle Brasseur-Brisset, donne la parole à Stéphane Lubrano, de SNCF Réseau, pour faire un point d'actualité sur le projet.

3.POINT D'ACTUALITE SUR LE PROJET

Stéphane Lubrano précise que, pour la **phase 2**, la concertation est en cours de préparation avec la CNDP et se déroulera du 9 avril au 19 juin 2026, sous réserve de validation début février. Il indique que le projet, initialement exclusivement voyageurs, ainsi que la desserte du territoire (nombre et emplacement des gares nouvelles), ont été requestionnés par le territoire et les acteurs du projet. Les fonctionnalités du projet seront ainsi définies cette année, ce qui permettra, en 2027 et 2028, de travailler sur le tracé avec une nouvelle phase de concertation. L'objectif est de réaliser l'enquête publique en 2030.



Concernant la **phase 1**, il précise que le lancement de l'appel d'offres du marché de conception-réalisation approche, avec un appel à candidature prévu en mai-juin 2026 et le lancement de l'appel d'offres en septembre 2026.

Le début des travaux est prévu en 2029, avec une mise en service en 2034. Cet appel d'offres, sous forme de dialogue compétitif, s'étalera sur deux ans. Cette procédure, plus longue, permet toutefois d'optimiser le projet et d'intégrer des solutions innovantes. L'un des sujets abordés sera notamment l'intégration du viaduc de Poussan, ainsi que l'**organisation d'un concours d'architecture** une fois le marché notifié.

Loïc Linares demande de préciser le montage technique et juridique de l'appel d'offre et le lien avec le concours international d'architecture.

Stéphane Lubrano précise que, dans le groupement retenu, il sera demandé d'intégrer plusieurs agences d'architecture, afin qu'un concours interne au groupement puisse être organisé une fois le marché notifié. Il indique que les agences pourront candidater avec plusieurs groupements. Des exigences précises seront intégrées au cahier des charges pour garantir une pluralité de choix et d'esquisses proposées. Le nombre minimum d'agences et d'esquisses devra être défini.

Sur des grands ouvrages ferroviaires les contraintes étant particulières, SNCF Réseau s'assurera que les agences retenues disposent des compétences et des références nécessaires sur ce type d'ouvrages, en France ou à l'étranger.

Laurence Magne rappelle que, pour la phase 2, une concertation est encore prévue, notamment pour définir le nombre et l'implantation des gares. Elle souligne qu'il existe environ 30 km entre Béziers et Narbonne, contre près de 70 km entre Béziers et Montpellier. Elle regrette que le territoire de Sète soit ainsi privé de desserte TGV. Elle indique que, si la concertation devait aboutir à la création d'une seule gare nouvelle pour la phase 2, elle souhaiterait que celle-ci soit située à Béziers Ouest plutôt qu'à Béziers Est, afin de créer une centralité avec le territoire sétois. Elle rappelle que le TGV constitue un levier fort d'attractivité pour les villes et les territoires, et souligne que la ville d'Agde rencontre des enjeux similaires. Elle ajoute que les choix opérés en phase 2 pourraient également avoir des impacts sur les territoires concernés par la phase 1.

Loïc Linares précise que ces sujets sont abordés dans d'autres instances, notamment en COPIL. Il indique que des études sont en cours sur l'attractivité et la desserte des gares historiques, ainsi que sur les trains du quotidien et leur articulation avec la gare Montpellier Sud de France.

Laurence Magne souligne qu'il n'est pas certain que le meilleur accès au TGV pour les habitants du territoire sétois soit via Montpellier Sud de France, et que cela dépendra notamment des conclusions de la phase 2.

Pascal Pinet, précise que toutes les hypothèses sont étudiées. Il rappelle que c'est l'approche en « porte-à-porte » qui doit être retenue, intégrant notamment les connexions avec les transports locaux. Il souligne que les gares actuelles continueront à être desservies.

Florence Sanchez indique qu'une réunion de dialogue territorial s'est tenue le matin même et que son objectif était de faire émerger des projets à prendre en compte. Elle précise que, sur le territoire, a notamment été évoquée la possibilité, à long terme, d'adapter la ligne nouvelle et d'implanter une halte afin d'assurer un maillage efficace du territoire.

Carole Lopez souligne qu'il est prévu que 80 % du trafic TGV soit assuré sur la ligne nouvelle, ce qui implique des impacts environnementaux connus de tous. Elle regrette l'enclavement du territoire sur 70 km. Elle précise que la phase 2 est en cours de révision, mais que ce travail n'a pas été réalisé pour la phase 1. Elle estime que prévoir des travaux de consolidation sur la ligne existante, alors que celle-ci sera submergée à terme, constitue une dépense d'argent public pour une ligne qui sera inutilisable dans 20 à 30 ans.

Loïc Linares indique que la ligne ne sera pas submergée dans 20 à 30 ans, mais que les études actuelles évoquent plutôt dans 80 à 100 ans, et qu'il est important d'aborder le sujet avec les éléments appropriés. Il rappelle que le but est de rendre les deux lignes et les deux phases le plus complémentaires possible, afin d'améliorer la mobilité et la desserte, et de faire évoluer les modes de transport sur le territoire.

Estelle Brasseur-Brisset remercie les participantes et participants pour ces premiers échanges et accueille les représentantes et représentants de l'Atelier citoyen du viaduc de Poussan : Elitza Sekiranska Moniot, Viviane Francia, Enzo Catapano et Cedrick Leclerc.

4. PRESENTATION DE L'AVIS CITOYEN

Les représentants de l'Atelier citoyen remercient en introduction Loïc Linares d'avoir respecté son engagement en consacrant ce temps d'échanges à la présentation de l'Avis de l'Atelier citoyen au Comité dédié Viaduc de Poussan.

Ils rappellent l'organisation de la démarche et les différentes réunions de travail qui ont conduit à la rédaction de cet avis. Ils insistent également sur l'objectif qu'ils se sont fixés pour cet atelier : réfléchir à la manière de concevoir un ouvrage utile, intégré, audacieux et respectueux de l'environnement, et imaginer un projet qui ne se limite pas à un horizon immédiat mais invite à penser le territoire à moyen et long terme.

Le résultat de l'atelier citoyen: l'Avis Citoyen

Intégration architecturale et paysagère

- Un **geste architectural fort** pour un « pont signature » du territoire.
- Un viaduc mutualisé avec une **voie verte aérienne** (piétons, vélos, PMR).
- Des **courbes douces**, des couleurs chaudes et un **tablier ajouré** pour une bonne intégration du viaduc dans le paysage, afin de limiter son impact visuel (transparence de la silhouette).
- Des **aménagements qualitatifs au pied des piles** : aménagements paysagers, parcours sportifs, artistiques, pédagogiques.

« Une passerelle piétonne offrant des points de vue sur le bassin de Thau et le Mont Saint-Clair. »

Environnement

- **Limiter au maximum le nombre de piles** et donc les impacts au sol, sur la faune et la flore.
- Réaliser des aménagements pour renforcer la biodiversité : **plantations de végétations locales**, bassins de rétention « naturels », création d'habitats pour les espèces locales...
- Choisir les emplacements des piles en évitant les cours d'eau et les nappes phréatiques.
- **Utiliser les carrières et les centrales à béton locales** et réduire au maximum les déplacements liés au chantier, afin de limiter l'empreinte carbone du viaduc.

« Un pilier « château d'eau » pour récupérer les eaux de pluie pour arroser les jardins partagés. »

Bruit et vibration

- Aller **au-delà de la réglementation actuelle** pour mieux protéger les riverains, en limitant notamment les pics de bruit.
- Prendre également en compte le bruit de l'autoroute.
- Installer des dispositifs de protection sonores (écrans anti-bruit) **efficaces mais aussi esthétiques** (transparents).
- Désolidariser le tablier des piles pour ne pas transmettre les vibrations

« Concilier performance et esthétique pour les écrans anti-bruit. »



Le résultat de l'atelier citoyen

Projet de territoire

- Faire de cet ouvrage une **opportunité de développement économique et d'attractivité**, en multipliant les usages autour du viaduc
- Mobiliser les collectivités locales** et se saisir du « Fonds de solidarité territoriale » pour intégrer le viaduc dans un projet de territoire plus large : développement des mobilités, appels à projet associatifs...

« Un viaduc qui ne soit pas une pièce rapportée, mais un acteur à part entière du territoire »

Chantier

- Faire le choix de la **préfabrication à proximité** du viaduc et aménager une piste dédiée aux travaux pour limiter les impacts sur la circulation.
- Superposer au maximum les étapes du chantier afin de **limiter la durée totale des travaux**.
- Informers les riverains** en amont des grandes étapes, **multiplier les canaux d'information**, organiser des réunions d'échanges régulières et ouvrir le chantier aux habitants.
- Habiller les clôtures** pour embellir le site pendant les travaux, et communiquer sur le chantier.

« Un chantier exemplaire avec une charte HQE. »

Association du public au choix final

- Présenter les propositions** issues du concours d'architecture au plus grand nombre et sur un temps long (exposition, information en ligne, réunions d'information...)
- Remobiliser les membres de l'Atelier Citoyen** pour évaluer les projets au regard de leurs préconisations
- Consulter les habitants du territoire à travers un vote (réservé aux habitants de Sète Agglopôle)
- Avoir un **représentant de l'Atelier Citoyen dans le jury** du concours
- Donner la possibilité au territoire de présélectionner les projets présentés aux partenaires co-financiers, décideurs.

« Prendre en compte l'avis du territoire dans le choix final »

PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BEZIERS

COMITÉ DÉDIÉ #3

13



Les représentants de l'Atelier citoyen présentent l'Avis citoyen.

Consultez le support de présentation de la séance avec les éléments présentés par les membres de l'atelier citoyen : [lien vers le support](#).

Ils concluent en soulignant qu'ils souhaitent faire de ce viaduc un totem du territoire. Ils expliquent qu'au fil de l'atelier, ils ont été amenés à réfléchir à l'histoire qu'ils veulent raconter à travers ce projet, et qu'ils cherchent à dépasser l'idée d'un simple viaduc utilitaire traversant le territoire.

Loïc Linares remercie les participants et souligne qu'il partage de nombreuses propositions, notamment l'idée que le viaduc puisse créer un lien entre le territoire du massif de la Gardiole, les collines de la Moure, la plaine d'Issanka et la lagune. Il précise que le territoire attend des architectes qu'ils répondent à ces objectifs et qu'ils mettent en récit l'ensemble de ces éléments. Concernant les usages proposés, il relève la présence d'une passerelle avec un point d'observation et demande quel projet est envisagé à cet endroit.

Les représentants de l'Atelier citoyen précisent qu'ils souhaitent voir le viaduc intégré dans un maillage avec la piste cyclable, afin de créer un schéma combinant balades à vélo et parcours piétons avec un observatoire. Ils indiquent que cet aménagement pourrait être réalisé en dessous de la voie ferrée, sur un tablier secondaire. Ils citent notamment l'exemple récent d'Albi comme référence pour ce type d'intégration.

Ils indiquent également qu'ils souhaiteraient que chaque pile du viaduc devienne un lieu d'expression et d'appropriation, avec, par exemple, un réservoir d'eau, des jardins partagés au pied, ou encore des installations sportives.

Ils soulignent également que, esthétiquement, une intégration harmonieuse au territoire sera primordiale pour sa réussite.

Ils ajoutent enfin qu'une certaine liberté devra être laissée aux architectes, afin qu'ils puissent proposer des solutions innovantes, parfois inédites à ce jour.

Loïc Linares souligne la possibilité de faire de ce viaduc une opportunité pour le territoire, et résume les trois sujets importants pour les citoyens : la dimension esthétique et son intégration dans le territoire ; les fonctionnalités de l'ouvrage et la connexion entre les différentes entités du territoire ; l'intégration d'une lecture patrimoniale, offrant ainsi une manière de redécouvrir le territoire.

Estelle Brasseur-Brisset souligne que les cinq thématiques présentées par les citoyens ont été choisies à l'issue des échanges de la première session et reflètent les travaux réalisés au cours de l'atelier.

Florence Sanchez remercie les participants pour le travail fourni, en soulignant qu'il n'a pas dû être facile compte tenu du regard parfois négatif d'une partie des Poussanais sur le viaduc. Elle met en avant la créativité des idées proposées et note que, bien que certaines nécessitent d'être étudiées techniquement, il s'agit d'un travail riche et intéressant.

Estelle Brasseur-Brisset souligne que SNCF Réseau a travaillé à la prise en compte technique de ces propositions, et que c'est l'objet de la présentation qui va suivre.

5.METHODOLOGIE DE PRISE EN CONSIDERATION DES RECOMMANDATIONS

Stéphane Lubrano indique qu'il était important d'évaluer le coût des propositions formulées par l'atelier citoyen pour construire le cahier des charges du concours d'architecture.

Il présente le viaduc correspondant à l'ouvrage de référence du projet, et précise que son coût total est estimé à environ 95 millions d'euros.

L'enjeu est désormais d'identifier les modalités d'intégration des préconisations issues des citoyens et du Comité dédié. À cette fin, SNCF Réseau a procédé à un classement des propositions citoyennes en deux catégories :

- celles pouvant être intégrées au programme de base (entre 30 et 40 propositions) ;
- celles relevant d'une modification de programme (environ une dizaine de propositions).

Trois sujets nécessitent en particulier une modification de programme :

- la voie verte aérienne,
- le belvédère,
- la recherche de transparence de l'ouvrage.

Un travail spécifique a été mener afin d'estimer l'impact financier de ces préconisations mais également la compatibilité de ces préconisations entre elles : ainsi l'ajout d'une passerelle va venir directement impacter la transparence de l'ouvrage. Il est précisé que, si la transparence constitue un enjeu majeur, l'ajout d'une passerelle peut en partie contrebalancer ces objectifs.

L'équilibre entre ces différents sujets devra donc être transmis aux architectes dans le cadre du concours, puis soumis ultérieurement à un choix du public.

Stéphane Lubrano détaille ensuite les éléments qui seront intégrés au projet de base.

Consultez le [support de présentation de la séance pour voir les demandes pouvant être intégrées dans le projet de base](#)

Stéphane Lubrano précise que la question acoustique liée aux circulations sur l'ouvrage sera prise en compte. Il indique que les évolutions réglementaires seront intégrées, notamment celle concernant l'analyse des pics de bruit et non uniquement des niveaux moyens.

Florence Sanchez souligne la nécessité d'une vigilance particulière sur la dimension acoustique. Elle rappelle qu'en fonction des vents, le bruit de l'autoroute est déjà perceptible depuis certaines parties de la commune et exprime la crainte que le viaduc ne vienne s'ajouter à cette nuisance sonore.

Loïc Linares rappelle que, parmi les dispositifs de compensation, le fonds de solidarité territoriale a vocation à traiter des sujets qui ne seraient pas directement pris en compte dans le projet.

Carole Lopez interroge la prise en compte du bruit en soulignant que le fret et les trains de voyageurs ne génèrent pas les mêmes nuisances, notamment en raison des circulations nocturnes du fret.

Elle adresse ensuite une question aux représentants de l'Atelier citoyen concernant le travail sur les courbes et demande s'il s'agit d'un traitement portant sur la structure de l'ouvrage elle-même ou sur le tracé.

Les représentants de l'Atelier citoyen précisent que leur proposition concerne les courbes de l'ouvrage lui-même. Ils indiquent que l'objectif est de concevoir des structures moins impactantes visuellement, en évitant des formes uniquement perpendiculaires, qui casseraient le paysage et accrocheraient trop le regard.

Stéphane Lubrano précise que, trains de fret ou de voyageurs, le bruit est traité de la même manière. Ce qui importe est le niveau sonore à proximité de la ligne, indépendamment du type de trafic. Il indique que les dispositifs de protection acoustique seront dimensionnés afin de respecter les normes en vigueur. Il précise également que les trains de fret circuleront aussi en journée.

Enfin, **Stéphane Lubrano** indique que, si malgré les dispositifs de protection certains bâtiments restent exposés à des seuils supérieurs aux normes acoustiques, des solutions d'isolation en façade seront examinées, notamment par la rénovation des huisseries, afin que le niveau sonore à l'intérieur soit conforme aux exigences réglementaires. In fine, si aucune de ces solutions ne permet de respecter les normes, il sera possible de proposer un rachat des biens.

Davis Canato souligne que la question de l'entretien de l'ouvrage devra être abordée. Il s'interroge notamment sur la voie verte : qui en aura la responsabilité, la commune de Poussan ? Il attire également l'attention sur le coût à terme si des voiries supplémentaires sont créées.

Florence Sanchez insiste sur la question du financement et demande qui prendra en charge ces dépenses.

Stéphane Lubrano précise que l'entretien du viaduc sera assuré par SNCF Réseau. Pour les autres aménagements, la question de la prise en charge se posera, en particulier pour les voiries, qui devront être transférées aux institutions concernées pour leur usage et leur gestion.

Stéphane Lubrano présente la suite des sujets intégrés au projet de base.

Il précise que l'objectif n'est pas de faire le concours d'architecte avant l'heure et de laisser la place pendant le concours à la sensibilité des architectes.

Il indique qu'une proposition de cadrage avait été présentée lors du COPIL, consistant à prévoir une enveloppe supplémentaire de 30 % du coût de l'ouvrage pour intégrer les préconisations formulées par l'Atelier citoyen.

Il présente ensuite les différentes combinaisons possibles dans le cadre de cette enveloppe supplémentaire de 30 %.

Les combinaisons sont à retrouver dans le support de présentation qui accompagne ce compte rendu.

Loïc Linares précise qu'il est intervenu en Comité de Pilotage afin de souligner que la limite de 30 % n'était pas une limite fixée. Il indique que le préfet de région a validé cette position. Les surcoûts devront être discutés avec les territoires cofinanceurs et ajustés en fonction des priorités : une marge de discussion existe entre 30, 35 ou 40 %.

Stéphane Lubrano ajoute que l'objectif est de préciser que, dès un surcoût de 30 %, une grande partie des recommandations des citoyens peut être intégrée dans le projet.

Pascal Pinet souligne que deux paramètres devront être pris en compte : le surcoût et la compatibilité des demandes. Il précise que, pour des sujets comme la transparence et la passerelle, il faudra trouver un juste équilibre entre les deux. Cet équilibre sera l'un des sujets à abordés par le Comité dédié.

Florence Sanchez précise que les architectes vont travailler sur les propositions, mais que le cahier des charges du marché devra être restrictif sur certains sujets. Il pourrait orienter ainsi les différentes propositions des architectes, par exemple : une proposition sur la transparence, une sur la passerelle, et une proposition plus libre.

Stéphane Lubrano indique que le cahier des charges est en cours d'élaboration notamment pour valider les sujets juridiques. Chaque agence pourrait par exemple proposer deux esquisses, à condition que toutes soient réalisables techniquement et financièrement. L'objectif du concours est de garantir la pluralité des esquisses afin de pouvoir combiner certaines propositions ou disposer d'esquisses orientées sur un facteur particulier (passerelle ou transparence). Il faudra aussi compter sur l'innovation des architectes pour éventuellement proposer des solutions alternatives moins coûteuses ou qui intègrent plusieurs paramètres.

Carole Lopez souligne qu'il est important que les coûts soient intégrés dans le cahier des charges.

Stéphane Lubrano précise que l'objectif constant est d'optimiser les coûts. Il indique que dans ce premier cadrage de 30%, non définitif, le surcoût représente environ 30 millions d'euros sur un projet de phase 1 évalué à 2 milliards.

Pascal Pinet souligne l'objectif nécessaire et partagé d'une bonne gestion de l'argent public. Il rappelle trois paramètres à prendre en compte : l'intégration des recommandations des citoyens,

la maîtrise du budget, et l'ingéniosité des candidats pour proposer des solutions encore non imaginées. Il précise que les candidats pourront faire des propositions et aller potentiellement plus loin sur des solutions inédites.

David Canato indique que si une voie verte est ajoutée, elle devra être raccordée à un réseau existant, et que si un belvédère est prévu, un parking devra être envisagé : ces sujets devront être étudiés en cohérence avec les agglomérations.

Loïc Linares rappelle que l'objectif est de dégager des options prioritaires. Pour y parvenir, il propose de travailler également sur l'existant et sur les projets déjà en cours par les collectivités. Il pose la question de savoir si la volonté d'avoir une passerelle sur toute la longueur constitue réellement une priorité.

Il suggère d'organiser des échanges techniques sur le schéma cyclable de l'agglomération et les réalités de la zone économique de l'agglomération, afin de guider les choix du Comité et de travailler concrètement après cette phase nécessaire d'idéation du projet.

Il souligne également l'importance de la dynamique avec les autres territoires, notant qu'il n'y a pas trop d'inquiétude à avoir sur le surcoût, notamment lorsque l'on met en relation les 30 millions avec les 2 milliards qui constituent le coût total du projet phase 1. Il précise que, grâce à la réunion du matin (la Commission Dialogue territorial de la SLNMP), les autres collectivités ont bien compris les sujets spécifiques de Poussan et d'Issanka.

Florence Sanchez confirme les propos précédents et indique que l'atelier de la matinée a permis de mettre en avant, auprès des autres territoires, les spécificités du territoire d'Issanka et du viaduc de Poussan. Elle précise que le territoire est particulièrement concerné par le projet et que les autres territoires commencent à en prendre conscience, permettant ainsi des discussions constructives.

Loïc Linares indique que l'appel d'offre doit également encourager la liberté pour placer le curseur sur les différents paramètres exposés aujourd'hui et permettre aux candidats de surprendre par leurs propositions.

Stéphane Lubrano souligne qu'il appartient également aux architectes de faire l'effort de venir sur site et de comprendre le territoire et le site.

Carole Lopez indique qu'il est nécessaire de prévoir cette visite des architectes sur site pour qu'ils puissent comprendre le territoire et réaliser ainsi un projet intégré.

Florence Sanchez précise que le cahier des charges peut imposer une visite sur site.

Marc Demulsant ajoute qu'il est possible également d'imposer un temps d'échanges sur place.

Les représentants de l'Atelier citoyen demandent comment le territoire pourra participer au choix concernant l'esquisse.

Stéphane Lubrano indique que c'est un sujet de travail du Comité dédié, qui doit formuler des propositions qui seront ensuite transmises au COPIL. Il souligne que plusieurs propositions peuvent être envisagées avec plusieurs types de vote. Le sujet du traitement des votes sera aussi à discuter.

Carole Lopez souligne que la modélisation 3D est très importante pour que les habitants aient une idée précise du rendu.

Les représentants de l'Atelier citoyen indiquent que plusieurs solutions peuvent être envisagées à ce sujet et ont été proposées dans l'atelier notamment l'utilisation de casques de réalité virtuelle pour immerger les citoyens dans le projet et proposer des vues selon les saisons.

Une représentante de l'Atelier citoyen ajoute que les propositions des citoyens n'ont de sens que si elles sont reprises par les collectivités et intégrées dans des projets plus globaux.

David Canato précise qu'il est désormais nécessaire que ces propositions soient travaillées par les services et raccordées à des projets existants ou à de nouveaux projets potentiels, afin de permettre une réelle appropriation par le territoire et une bonne intégration du viaduc et de ses fonctionnalités sur le territoire.

6.CONCLUSION ET SUITE DES TRAVAUX

Estelle Brasseur Brisset propose deux options pour la suite du travail du Comité dédié, une option avec deux nouveaux temps de travail et une option avec un seul nouveau temps de travail.

Il est décidé d'organiser :

- Une réunion de travail avec le Comité dédié (fin février)
- Une réunion avec les membres de l'atelier citoyen à la suite de ce temps de travail pour présenter les premières conclusions (mars - avril)
- Une dernière réunion du Comité dédié pour prioriser les recommandations et valider le bilan du Comité dédié (mai)

Les représentants de l'atelier citoyen demandent s'il est possible d'intégrer une représentation permanente de l'Atelier citoyen dans le Comité dédié Viaduc de Poussan.

Les membres du Comité dédié sont favorables à cette proposition, qui est alors adoptée.

Loïc Linares remercie les participants pour la qualité des échanges et donne rendez-vous aux participants lors de la prochaine session, pour le travail technique sur les propositions.

La réunion est clôturée.