

ATELIER DE CO- CONSTRUCTION DES PRINCIPES D'INSERTION PAYSAGÈRE PHASE1 (MONTPELLIER-BÉZIERS)

ÉTUDES PAYSAGÈRES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES (EPPA)

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

06.11.2025



Introduction

Objectifs de l'atelier

- Vous présenter l'état **d'avancement des EPPA**, rappeler les enjeux identifiés lors de la mission 1 sur la Phase 1 ainsi que la façon dont le premier atelier a enrichi cette mission,
- Vous partager **les premières pistes de préconisations d'insertion** paysagère, patrimoniale et architecturale,
- Vous permettre **d'enrichir la définition et la faisabilité des principes d'insertion** grâce à votre connaissance et à votre expertise de l'usage de votre territoire.



Programme de l'atelier



14h - 14h45

Rappel du projet et des EPPA

Présentation des enjeux identifiés entre Montpellier et Béziers enrichis par le premier atelier

Présentation des orientations associées à chaque enjeu



14h45 - 15h45

Travaux en sous-groupes sur les 3 périmètres géographiques



15h45 - 16h30

Restitution et échanges sur les travaux

2

Rappel du projet LNMP, des EPPA

Présentation des enjeux d'insertion et des orientations associées



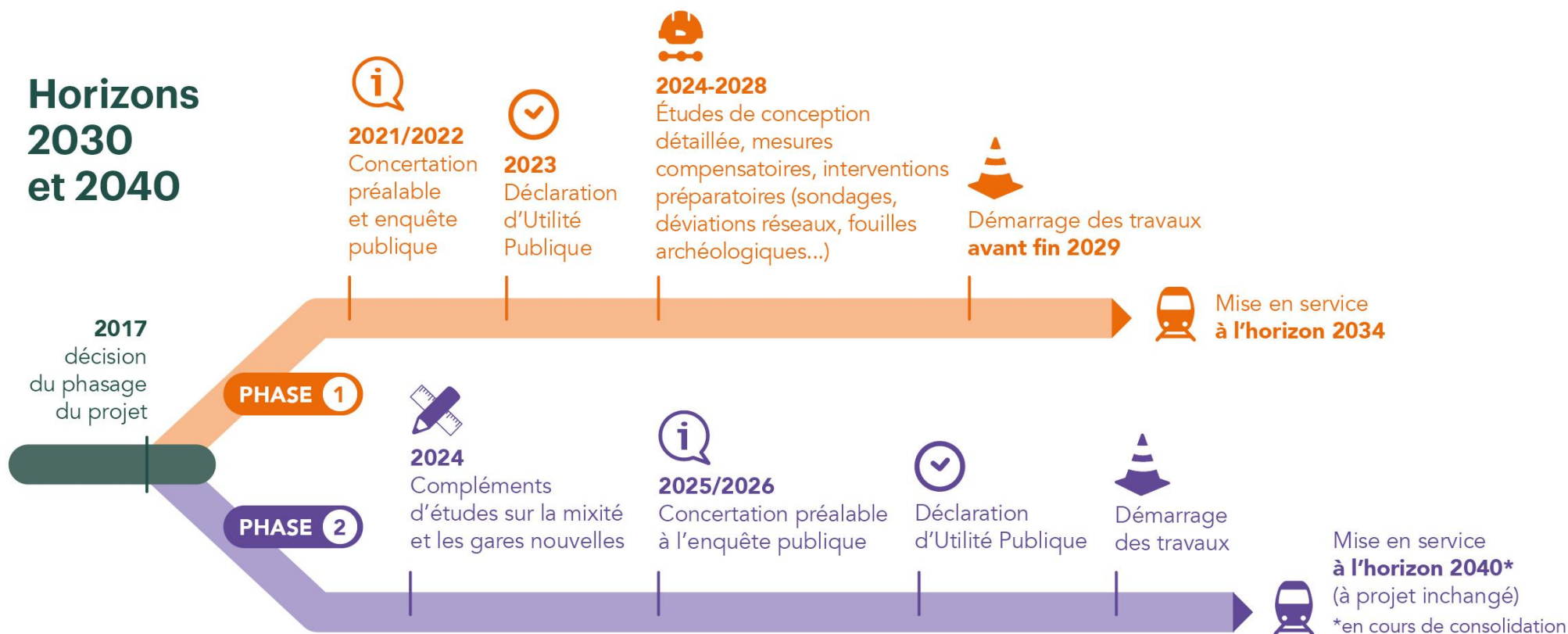
Contexte du projet LNMP

Phase 1 : Les aménagements nécessaires



- ↔ **3 raccordements** au réseau existant
- ↔ **1 sous-station électrique** (Lattes - La Castelle)
- ↔ **Près de 120 ouvrages d'art** (franchissements de voirie, voies ferrées, cours d'eau, rétablissements de continuité écologiques...)
- ↔ **2 franchissements de l'autoroute A9** (Loupian et Montblanc)
- ↔ **18 viaducs**, dont 9 principaux et 9 de décharge
- ↔ **1 tunnel**
- ↔ **1 base travaux** (Bessan - Saint-Thibéry)
- ↔ **18 communes traversées**

Où en est le projet aujourd'hui ?





Rappel du contexte des EPPA

Etudes paysagères patrimoniales et architecturales

A l'échelle de la Phase 1

- **Analyse approfondie** des caractéristiques paysagères des territoires traversés, accompagnée d'une évaluation de leur sensibilité ;
- Définition des **grands principes d'insertion harmonieuse** de la future ligne dans le paysage d'exception ;
- Construction et définition d' **une identité globale de la ligne**

A l'échelle locale

- Adapter ces grands principes aux particularités des **sites remarquables ou sensibles**



Une démarche co-construite avec le territoire

Pour la ligne

- **Mise à jour du diagnostic territorial**
- **Réalisation d'un atlas cartographique**

Pour la phase 1

- **Définition d'une identité globale de la ligne** en termes d'insertion paysagère, patrimoniale, architecturale et environnementale
- **Approfondissement des sites remarquables et/ou sensibles**
Le massif de la Gardiole, Parc d'Issanka, Viaduc de Poussan, Via Domitia et Picpoul de Pinet

Fin 2024 à début 2026

La démarche de co-construction, d'information et de sensibilisation

Les objectifs :

- **Expliciter les EPPA** afin de garantir la bonne compréhension des enjeux du projet ;
- **Co-construire** avec les parties prenantes pour faire émerger un projet partagé et fédérateur en phase avec les réalités locales.

Des ateliers de co-
construction à
l'échelle de la Phase
1

Des interventions en
Commission
consultative

Des ateliers
d'approfondissement
à l'échelle des sites
sensibles



Présentation des enjeux liés au passage de la ligne entre Montpellier et Béziers

Les sortants de l'atelier de co-construction du diagnostic des études paysagères (28 janvier 2025)

Vos retours dans le questionnaire de satisfaction du **28 janvier 2025** :

Les points positifs de l'atelier

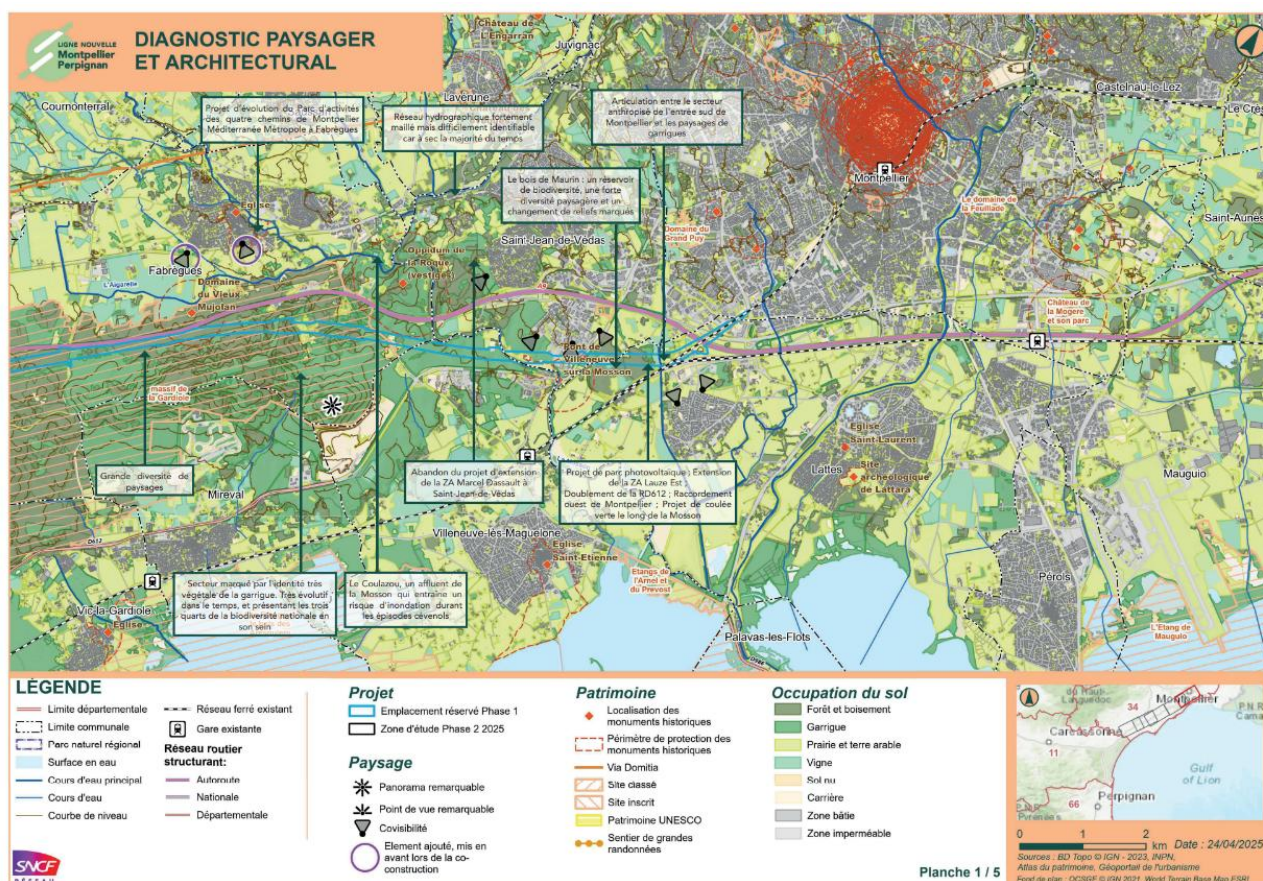
- « infos claires »
- « possibilité de faire remonter les problèmes »
- « Le brassage de regards différents et complémentaires, les rencontres, échanges hors-atelier stricto sensu »
- le « découpage par zone »
- « toutes les remarques ont été prises en compte et relevées » ;
- les « échanges »

Les sortants de l'atelier de diagnostic Montpellier-Béziers (28 janvier 2025)

Réponses à vos retours dans le questionnaire de satisfaction du **28 Janvier 2025** :

Les points à améliorer	Prise en compte
« Pas de prise en compte du temps long sur le paysage (contexte alarmant d'adaptation au Chang. climatique) »	Changement climatique et évolution des paysages pris en compte dans le diagnostic
« Travail en 2D ne permettant pas de visualiser les impacts »	Les études sont réalisées sur la base des éléments du programme technique de la Phase 1. Celui-ci ne prévoit pas de modélisation 3D
« Prévoir un peu plus de temps pour se présenter au début, nos propres projets, attentes... »	Tour de table prévu dans le travail sur table
« Prévoir des cartes un peu plus lisibles »	Cartes reprises pour plus de visibilité
« Prendre en compte tous les points de vigilance relevés pour la construction de la ligne »	Cf slides suivantes

Les sortants de l'atelier Mission 1 Phase 1 (28 janvier 2025)



Sur la base de **vos contributions en atelier pour chacun des secteurs géographiques**, le bureau d'étude a **enrichi la définition des enjeux** à prendre en compte pour l'insertion de la ligne.

Exemple des résultats de l'atelier pour le secteur 1 Vallée de la Mosson

Les enjeux identifiés en atelier le 28/01/25

Synthèse des enjeux majeurs ressortis de l'atelier :

- **Maintien de la diversité paysagère et préservation des sites identitaires** : traversée de la plaine de Fabrègues, massif de la Gardiole, Monts Ramus...
- **Préservation des trames vertes et bleues** : ripisylves de la Mosson et de l'Hérault
- **Maintien et valorisation des continuités douces** : GR78 dans le massif de la Gardiole, le long de l'Hérault, liaison Florensac-Bessan, boisement de Pinet...
- **Préservation des perméabilités transversales et des connexions visuelles** : plaine de Poussan, vues vers et depuis le bassin de Thau et le mont Saint-Clair, vues vers les Monts Ramus depuis Florensac...
- **Mise en valeur du patrimoine et de l'identité locale** : parc d'Issanka, Via Domitia
- **Covisibilité avec le patrimoine** : Chapelle Saint-Bauzille, Via Domitia...
- **Gestion des covisibilités avec les riverains** : depuis Loupian, depuis Florensac...
- **Adaptation de la LNMP à un paysage dynamique soumis au changement climatique** : vignobles, urbanisation, projet UNESCO Géoparc...
- **Sécurité incendie des grands massifs boisés** : intégration de la LNMP dans le site de la Gardiole, traversé des sites boisement de Montblanc...
- **Coexistence avec l'autoroute A9 et gestion des délaissés**: Florensac - Pinet, croisement avec l'A9 vers Loupian...

Les 7 enjeux principaux du projet

La démarche de co-construction engagée le 28 janvier 2025, complétée par un diagnostic de l'état initial issu des études antérieures et actualisé en 2024-2025 par les EPPA, a permis d'identifier les principaux enjeux paysagers, patrimoniaux et architecturaux liés à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

Ces enjeux ont été regroupés en **sept grandes catégories**, présentées ci-après :



- **Enjeu 1** : Traversée de paysages identitaires du territoire languedocien ;



- **Enjeu 2** : Interception des différentes trames existantes ;



- **Enjeu 3** : Franchissement des vallées et des plaines du littoral ;



- **Enjeu 4** : Franchissements de reliefs ;



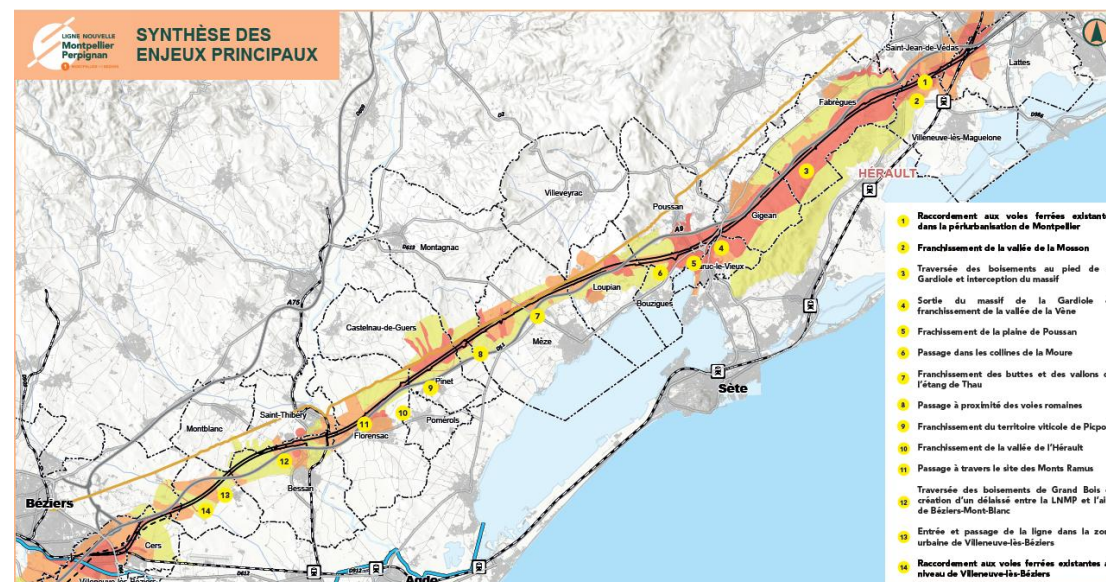
- **Enjeu 5** : Coexistence de la ligne dans un territoire riche en patrimoine culturel ;



- **Enjeu 6** : Passage à proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées ;



- **Enjeu 7** : Proximité et position par rapport à l'autoroute A9.



Enjeux principaux et premières orientations

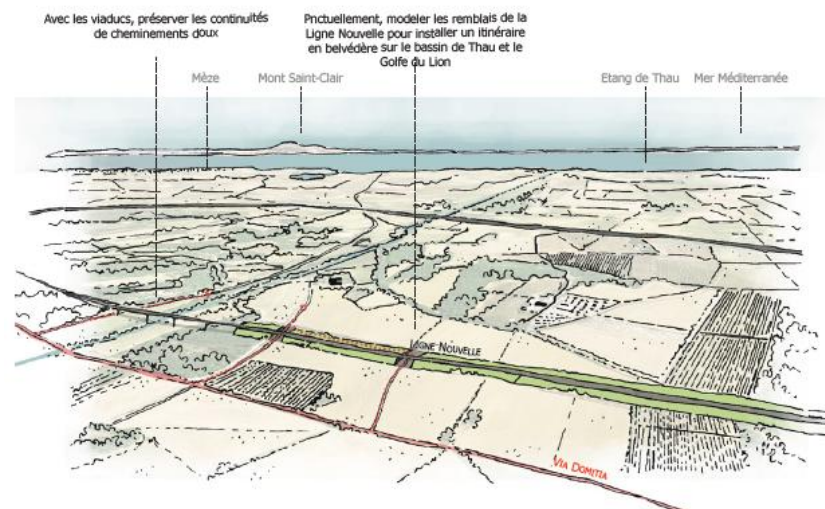
Enjeu 1 : Traversée de paysages identitaires du territoire languedocien



Nature de l'enjeu :

Préserver des caractéristiques spécifiques (géographiques, morphologiques, historiques, patrimoniales et dynamiques territoriales) dans les séquences paysagères traversées, qui reflètent la **richesse et la diversité du paysage** languedocien.

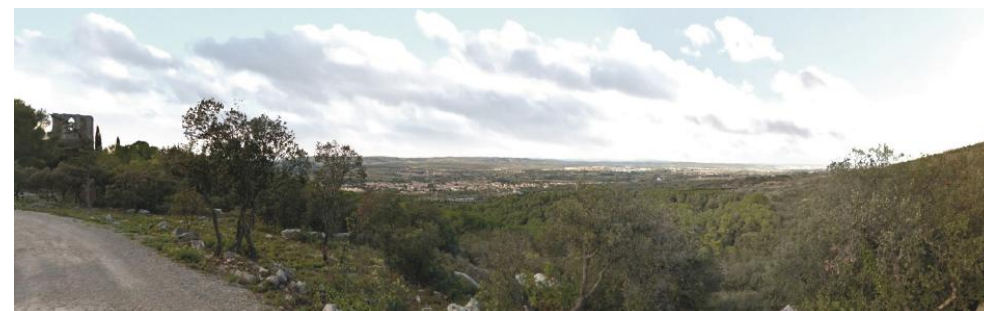
Garantir une insertion respectueuse de la ligne, sans altérer l'identité ni fragiliser les territoires traversés.



Orientations :

Mise en place des solutions :

- Choix des matériaux et des couleurs, en harmonie avec l'environnement;
- Choix d'une palette végétale adaptée aux spécificités de chaque site et résiliente;
- Préservation des ouvertures paysagères existantes et des éléments patrimoniaux (historiques ou vernaculaires) présents;
- Préserver et compenser si besoin les motifs paysagers impactés;
- Maintien de la cohérence et de l'unité de paysage des séquences traversées;
- Etc.



Enjeux principaux et premières orientations

Enjeu 2 : Interception des différents corridors de déplacements existants



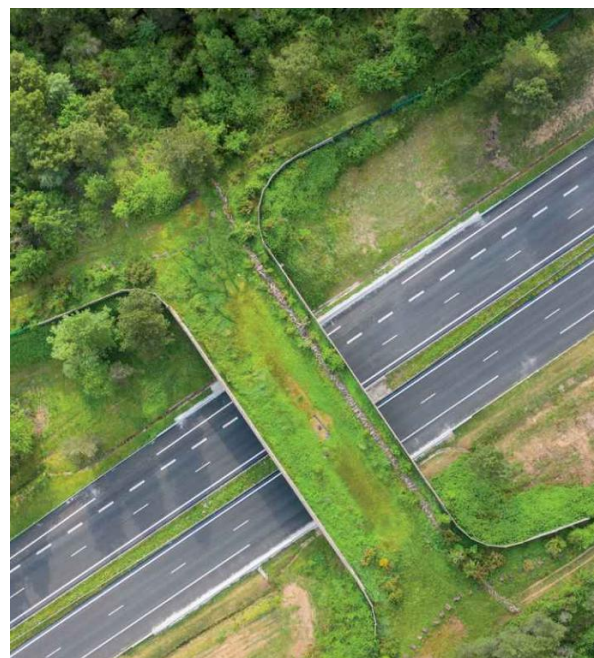
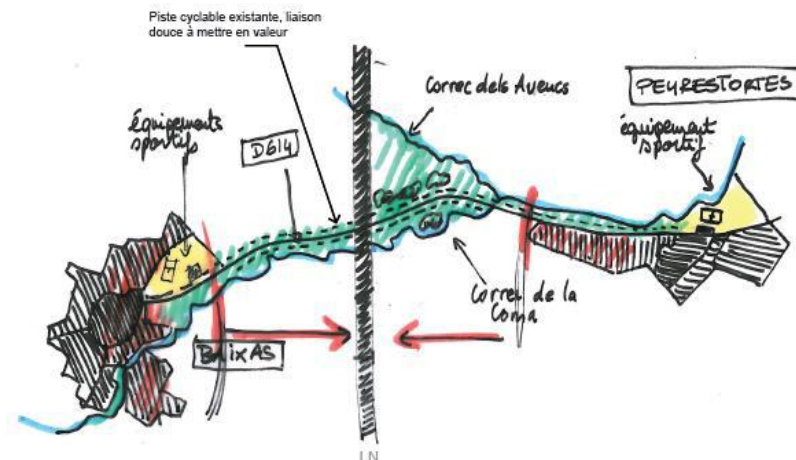
Nature de l'enjeu :

Eviter l'effet de coupure des continuités et de morcellement du territoire.

Orientations :

Mise en place des solutions :

- Reconstitution des voiries coupées avec des ouvrages de franchissement adaptés;
- Aménagements pour les mobilités douces;
- Passages faune;
- Reconstitution des éléments paysagers le long du réseau viaire ou le long des cours d'eau;
- Création de continuités végétales le long de la ligne;
- Etc.



Enjeux principaux et premières orientations

Enjeu 3 : Franchissement des vallées et des plaines du littoral



Nature de l'enjeu :

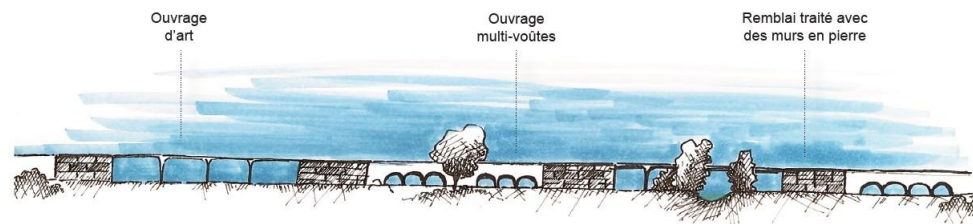
Prévenir l'effet de coupure physique, hydraulique et visuelle dans les plaines.

Traverser les vallées en préservant leurs caractéristiques géographiques et écologiques.

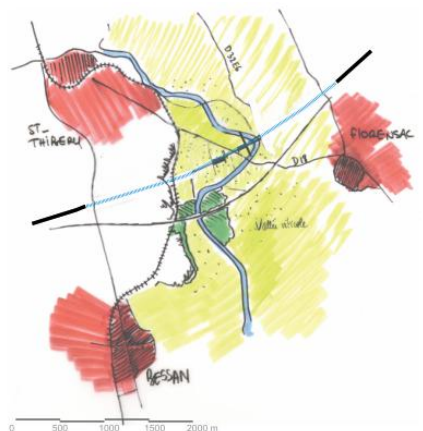
Orientations :

Mise en place des solutions :

- Création d'ouvrages pour assurer la transparence hydraulique et visuelle;
- Traitement des remblais (adoucissement, plantations, etc.);
- Maintien des motifs paysagers existants;
- Préservation ou reconstitution de la ripisylve;
- Franchissement des vallées par des ouvrages amples et respectueux des sites traversés (travure adaptée, matériaux, couleurs, etc.);
- Etc.



Dans la cas où des remblais ne peuvent être évités, il peuvent être réalisés avec des murs en pierres. Ces derniers constituent des points durs comme des digues. Ce vocabulaire architectural met en évidence le caractère inondable de la plaine.



Succession de viaducs assurant la transparence hydraulique et mettant en valeur le cours d'eau



Enjeux principaux et premières orientations

Enjeu 4 : Franchissement des reliefs



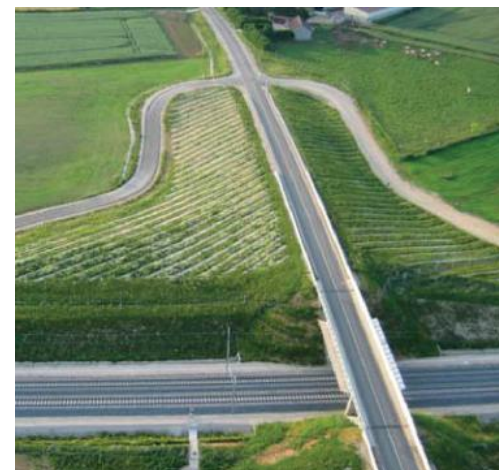
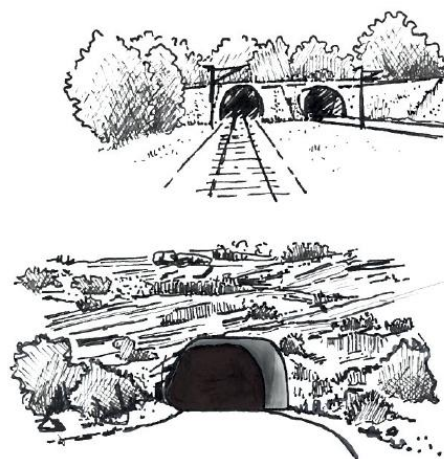
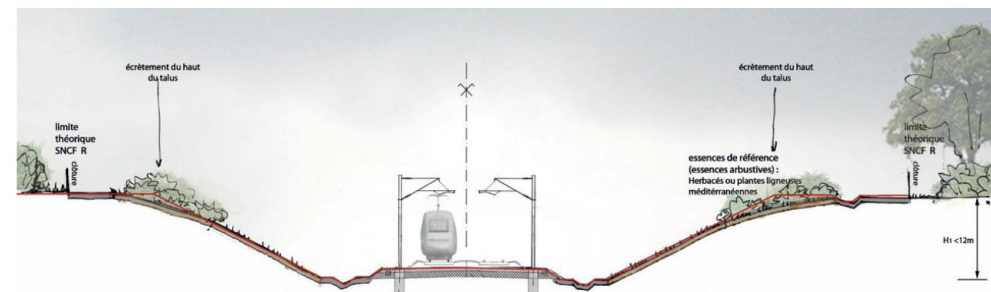
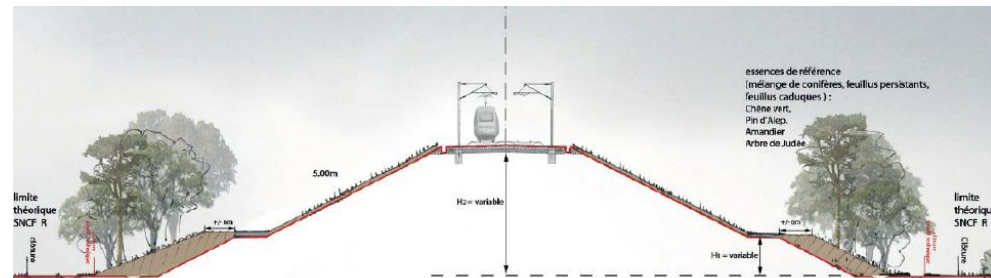
Nature de l'enjeu :

Eviter les mouvements de terrain importants, travailler sur les emprises, les entrées en terre et leurs pentes, préserver les vues emblématiques depuis les points hauts.

Orientations :

Mise en place des solutions :

- Adaptation des emprises travaux au besoin et au site;
- Maintien des motifs paysagers;
- Préservation des points hauts et insertion dans les reliefs;
- Traitement des entrées en terre (adoucissement, plantations, traitement franc, etc.);
- Traitement des têtes de tunnel, des passages sous les contreforts rocheux;
- Etc.



Enjeux principaux et premières orientations

Enjeu 5 : Coexistence de la ligne dans un territoire riche en patrimoine culturel



Nature de l'enjeu :

Faire cohabiter une infrastructure linéaire moderne avec un patrimoine datant de plusieurs siècles sans dominer ni altérer sa perception.

Orientations :

Mise en place des solutions :

- Affichage d'une forte ambition architecturale et paysagère dans les zones les plus sensibles (Gardiole, Poussan, Via Domitia, Parc d'Issanka, terroirs de Picpoul, etc.);
- Mise à distance visuelle : modelés de terrain, plantations, ...
- Mise à distance sonore : écrans acoustiques, merlons, plantations...
- Simplicité des formes (pas de bavardage architectural);
- Emploi de matériaux nobles et locaux
- Adaptation des couleurs et des textures au contexte local;
- Etc.

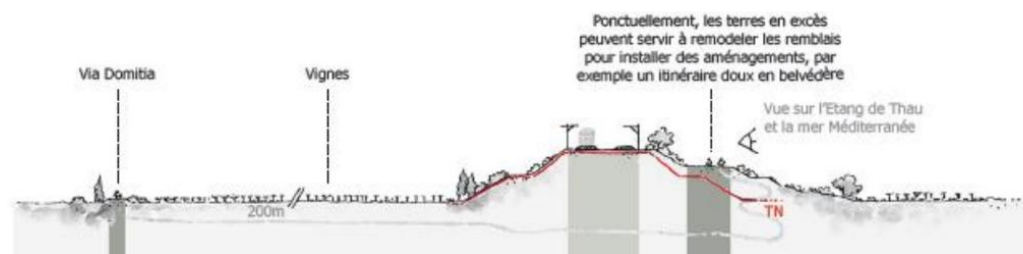
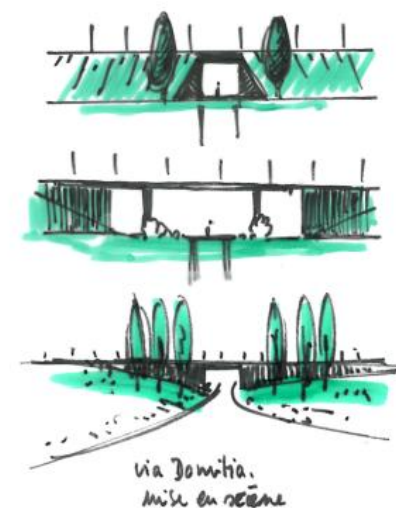


Figure 9 : Implantation de la Ligne Nouvelle vis-à-vis de la Via Domitia (source : Ingérop, 2015)

Enjeux principaux et premières orientations

Enjeu 6 : Passage à proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées



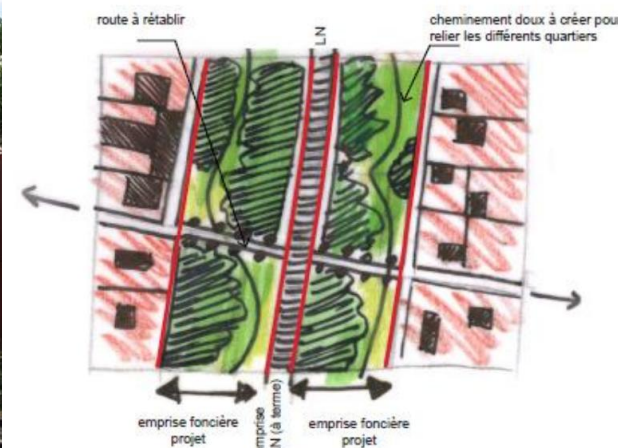
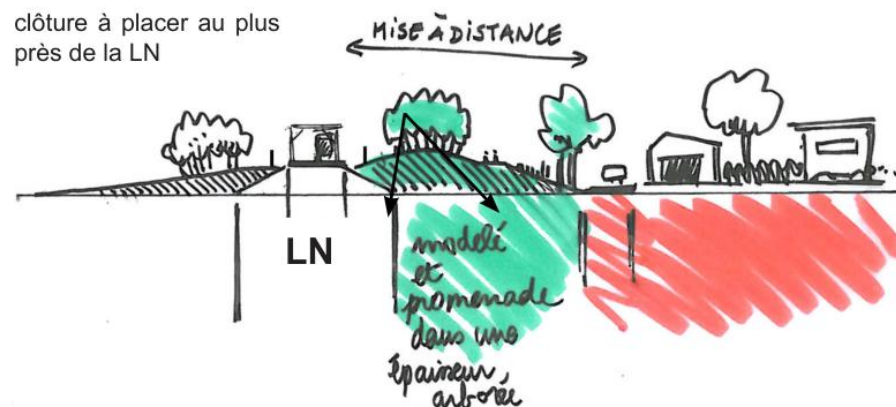
Nature de l'enjeu :

(Ré) concilier le passage de la Ligne Nouvelle avec le quotidien des riverains et les dynamiques de développement des communes impactées.

Orientations :

Mise en place des solutions :

- Mise à distance visuelle des riverains : zones tampons, modelés de terrain, plantations, etc.
- Mise à distance sonore des riverains : écrans acoustiques, merlons, plantations, etc.
- Continuité du tissu urbain et de la trame viaire;
- Accompagnement architectural et paysager des dynamiques de développement;
- Etc.



Enjeux principaux et premières orientations

Enjeu 7 : Proximité et position par rapport à l'autoroute A9



Nature de l'enjeu :

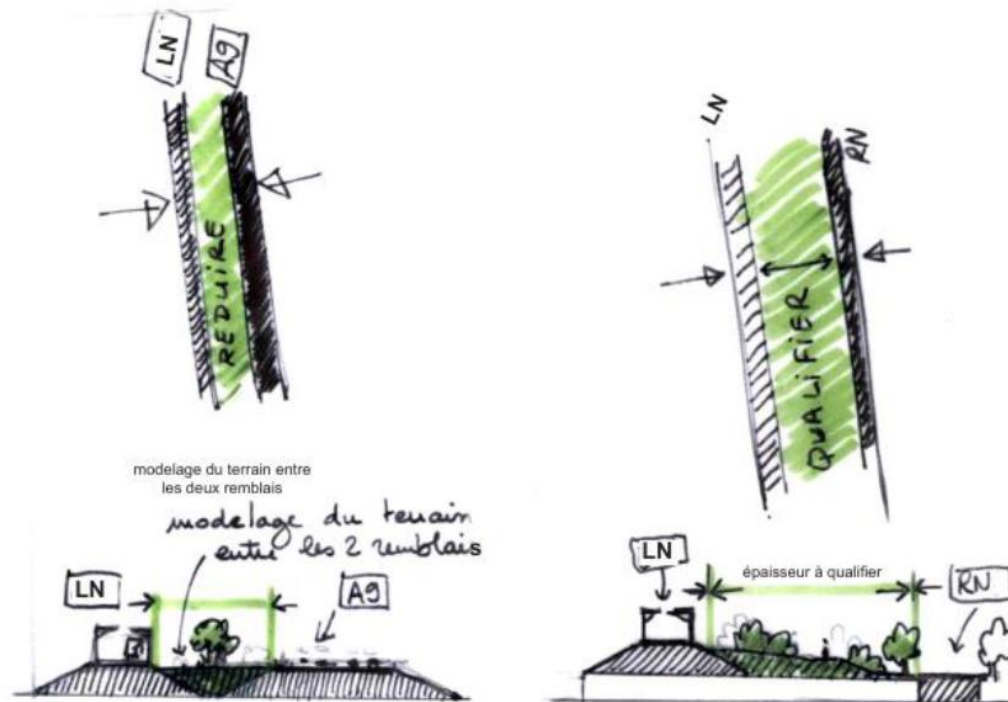
Mutualiser la Ligne Nouvelle avec les autres infrastructures dans un même faisceau et requalifier les espaces interstitiels qui pourraient être créés.



Orientations :

Mise en place des solutions :

- Mutualisation des équipements techniques de l'autoroute A9 et de la Ligne Nouvelle (bassins, clôtures, etc.);
- Requalification des espaces interstitiels : espace technique, rétrocession agricole, lieux de compensation environnementale ou de promenade, etc.
- Implication des acteurs locaux en amont, pour identifier les besoins, et déterminer une gouvernance de ces espaces, ne serait-ce que pour leur entretien;
- Etc.



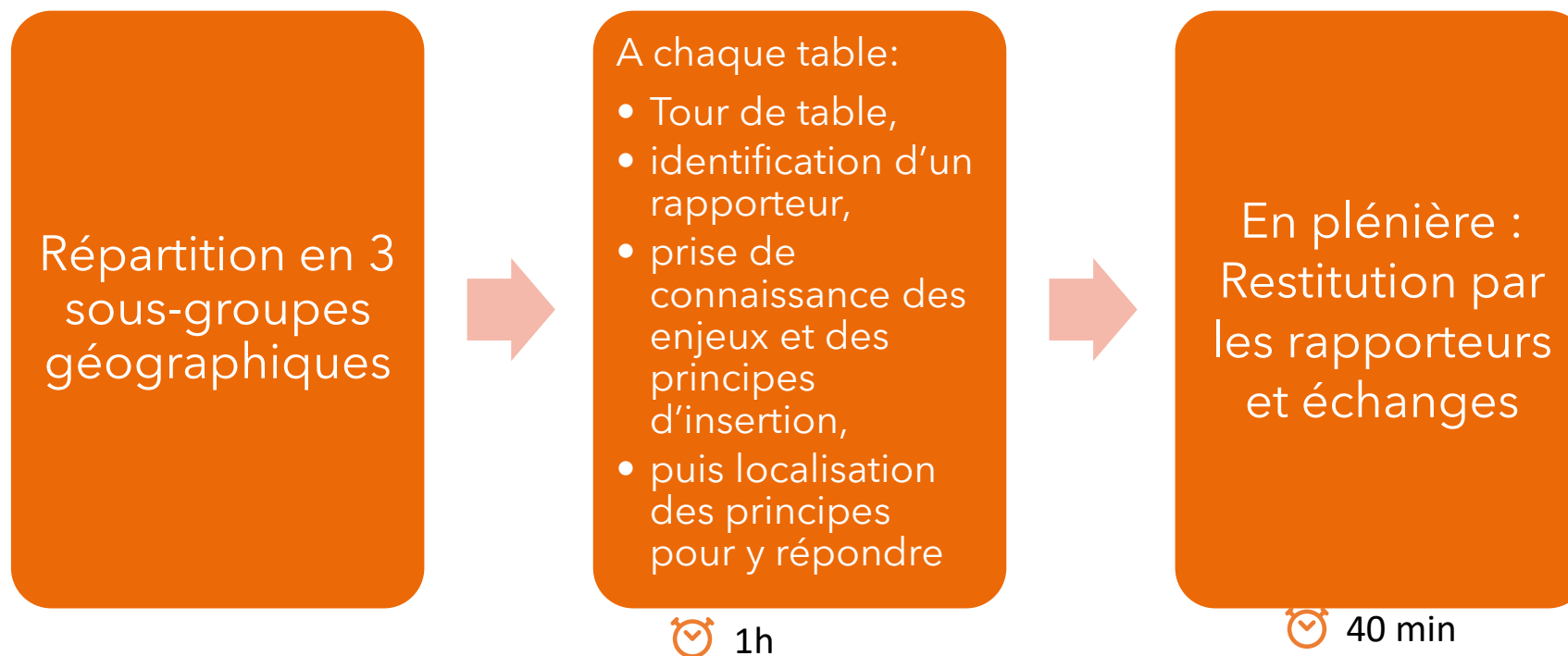
Des questions ?



3

Travail en sous- groupe

Consignes de travail en sous-groupes



Les secteurs de travail

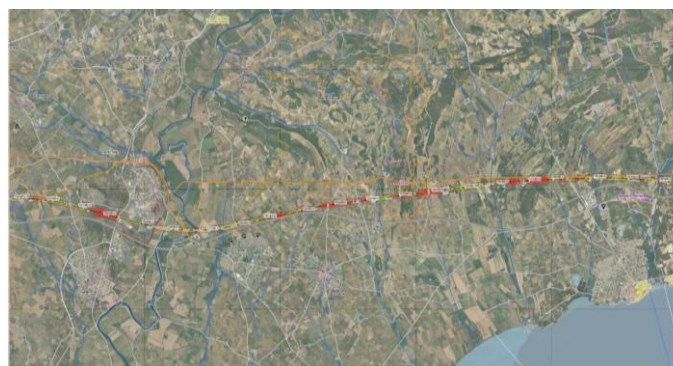
- **Table 1 : La vallée de la Mosson et le massif de la Gardiole**

de Montpellier à Poussan.



- **Table 2 : Les collines du bassin de Thau**

de Loupian à Saint-Thibéry.



- **Table 3 : Les vallées de l'Hérault, du Libron et l'arrivée à Béziers**

de Pinet à Béziers.



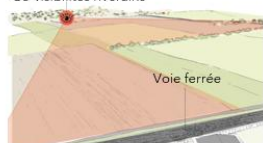
Les outils à disposition

- Des fiches informatives et explicatives
- Des fiches supports pour le choix d'insertion

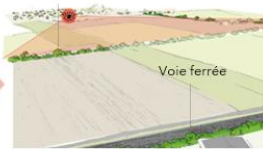
Gestion des co-visibilités

Haie occultante

Co-visibilités riverains



Haie occultante



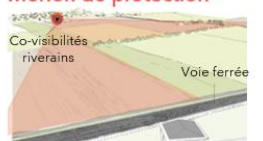
Haie occultante - Réimplantation d'une haie bocagère, Les Chères 69380

Mur de protection



Mur de protection - Décafel France

Merlon de protection



Merlon de protection - Groupe ECT

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER ↔ PERPIGNAN
Interne SNCF Réseau

Atelier de Co-construction - Phase 1 (Montpellier-Béziers)
Études Paysagères, Patrimoniales et Architecturales (EPPA) - LNMP

15

Couleurs

Béton : Teintes chaudes, teintes froides, couleur dans la masse,...



PRA de la RD7 - Saint Cyr l'Ecole
Teintes chaudes (tirant sur le jaune ou l'ocre)



PRA de la Sapiole - LGV Rhin Rhône
Teintes froides (tirant sur bleu)



Arna Bridge - Stockholm
Béton teinté dans la masse

Métal : Palettes de couleurs

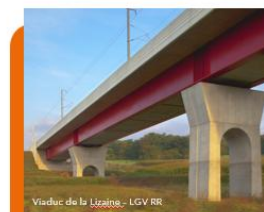


Les ocres

Les verts

Les gris chauds

Les gris froids



Viaduc de la Lizaine - LGV RR
Tablier



Viaduc de la Lizaine - LGV RR
Equipements



Pont sur la RN82
Corniche

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER ↔ PERPIGNAN
Interne SNCF Réseau

Atelier de Co-construction - Phase 1 (Montpellier-Béziers)
Études Paysagères, Patrimoniales et Architecturales (EPPA) - LNMP

6

Restitution des ateliers

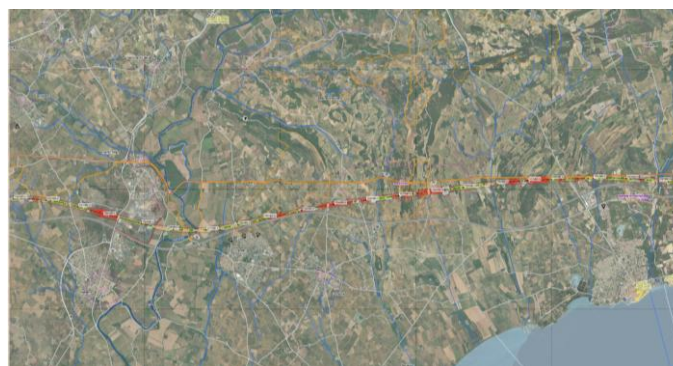
- **Table 1 : La vallée de la Mosson et le massif de la Gardiole**

de Montpellier à Poussan.



- **Table 2 : Les collines du bassin de Thau**

de Loupian à Saint-Thibéry.



- **Table 3 : Les vallées de l'Hérault, du Libron et l'arrivée à Béziers**

de Pinet à Béziers.



4 Conclusion

Les prochains rendez-vous

- **4 ateliers d'approfondissement** à l'échelle des sites sensibles : Massif de la Gardiole, Source d'Issanka, Via Domitia, Picpoul de Pinet



Merci de votre attention

4 Annexes

Pour information

Ouvrages non courants

Les ouvrages dont au moins une travée dépasse 40 mètres ou dont la surface de tablier dépasse 1200 m² ou qui nécessitent une technique constructive non-courante sont considérés comme ouvrages d'arts non-courants.

Ossature mixte



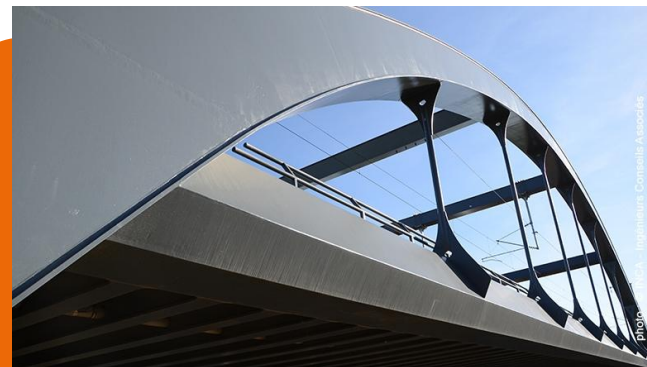
Pont de la Lizaine - LGV Est

Caisson béton



Pont de Ventabren - LGV Méditerranée

Bowstring



Pont sur l'A6 - Luxembourg

Warren



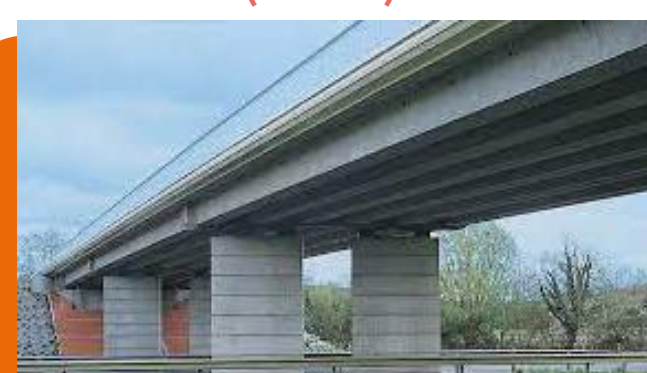
Pont sur le canal Wesel Datteln - Allemagne

Poutres latérales (RAPL)



RAPL à Bussy-le-Château

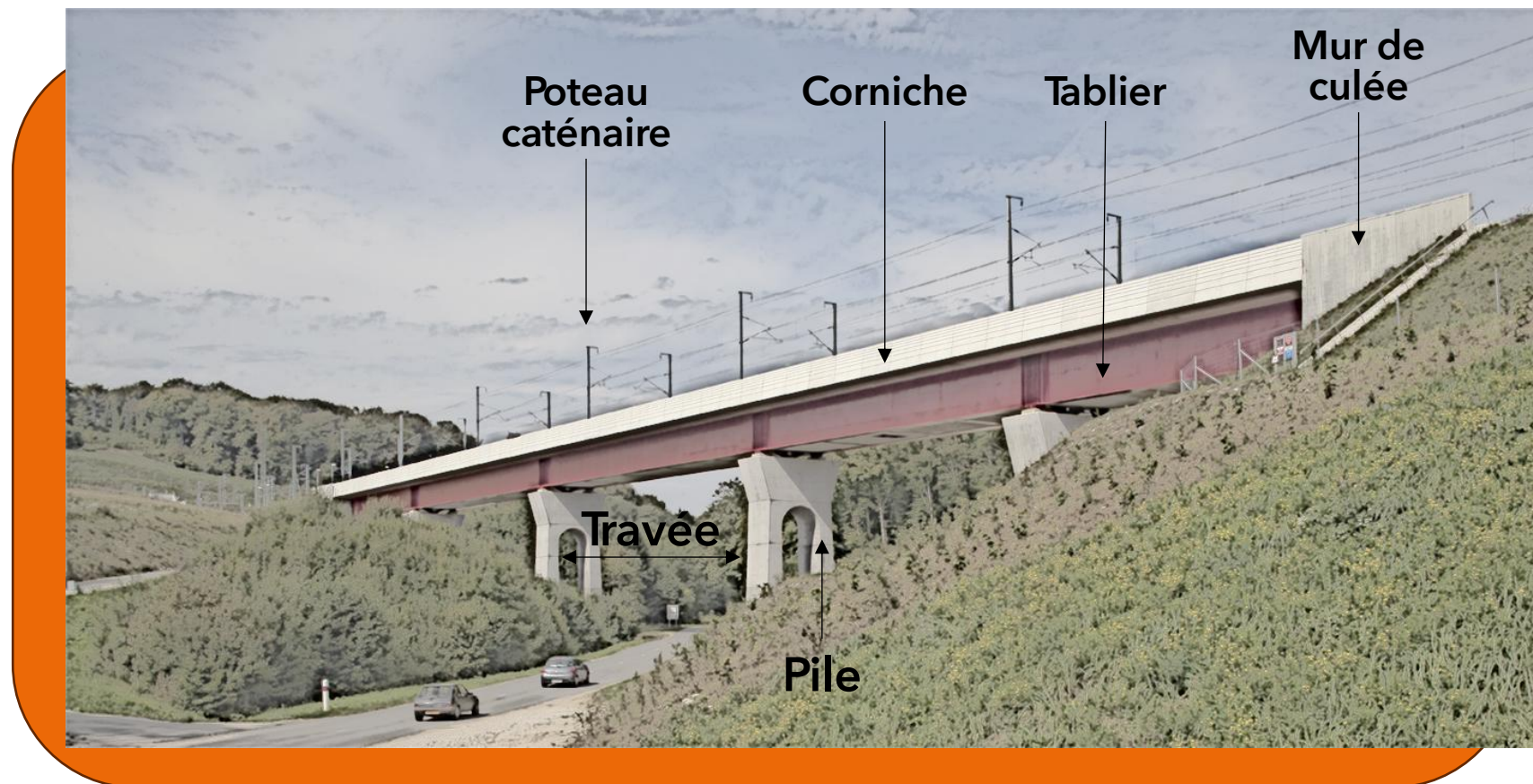
Poutres précontraintes par adhérence (PRAD)



Pont sur l'A64

Pour information

Vocabulaire des ouvrages



Pour information

Ouvrages courants

Les ouvrages courants sont les ouvrages possédant une structure classique et un mode de réalisation habituel dont aucune des portées ne dépasse 40 mètres.

Passage inférieur voute



Passage faune sur l'A9

Pont cadre



Passage faune sur la LGV Est

Pont à portique ouvert



Passage faune sur l'A9

Pont dalle



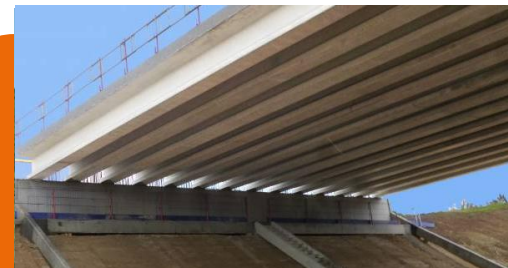
Ouvrage sur l'A89

Pont à poutrelles enrobées



Pont de Niderviller (57)

Pont PRAD



Contournement Ouest de Strasb

Pont bipoutre



Pont sur la Sevre Nantaise

Pont à poutres latérales



Pont de Baudrecourt - LGV Est

Pour information

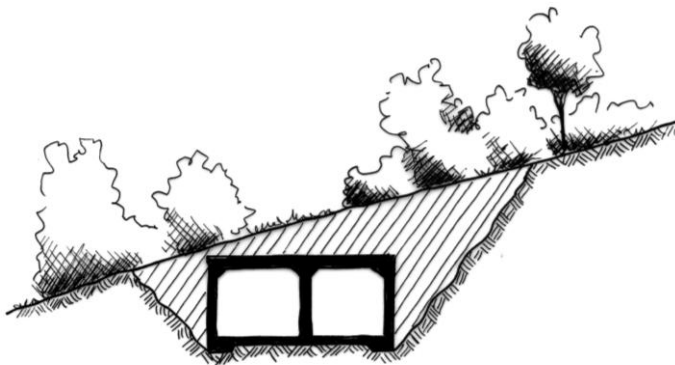
Tunnels et tranchées couvertes



Simplifier au maximum l'ouvrage et travailler ses abords en les végétalisant et/ou en les re-végétalisant



Dans la matière en place (roche, terre), étudier simplement la forme de la percée



Créer une tranchée puis reconstituer le terrain naturel et les motifs paysagers préexistants



Tunnel de Saorge - RD38



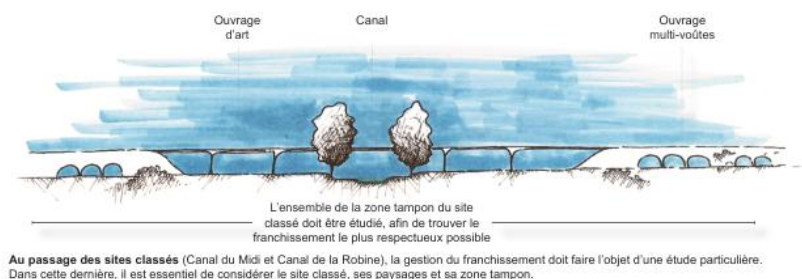
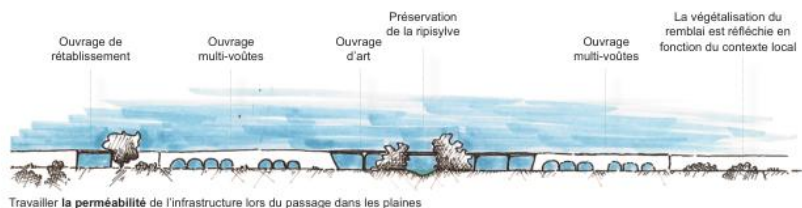
Tunnel des Petits Goulets



Tranchée couverte sur HS1

Ouvrages de décharge

Rythme et perméabilité



Ouvrage de décharge - Evreux



Ouvrage de décharge - Evreux



Viaduc de décharge de la Moselle



Estacade de la Saône LGV RR



Ouvrage de décharge - Cavaillon



Attention à l'effet de mur

Pour information

Matériaux et textures

A l'échelle du paysage



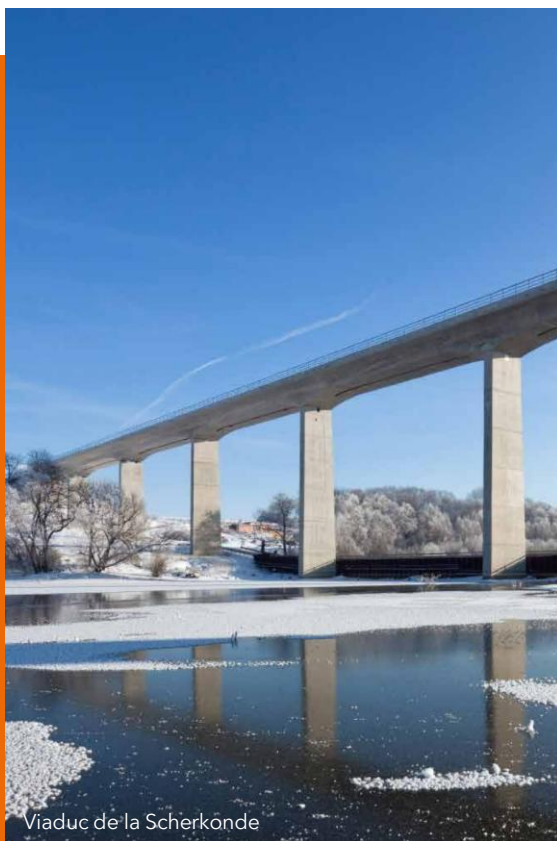
Pont de Grolejac



Viaduc de Ventabren - LGV Med



Pont dalle sur HS1



Viaduc de la Scherkönde

Le béton, porteur de minéralité, de souplesse des formes et de « force tranquille »



Viaduc de la Lizaine - LGV RR

Photo : MRW ZEPPELINE - Jean MARX



Viaduc du Rieucros - RN88

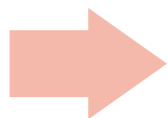


Pont sur le canal Wesel Datteln

Le métal, vecteur de couleur, de légèreté et de dynamisme

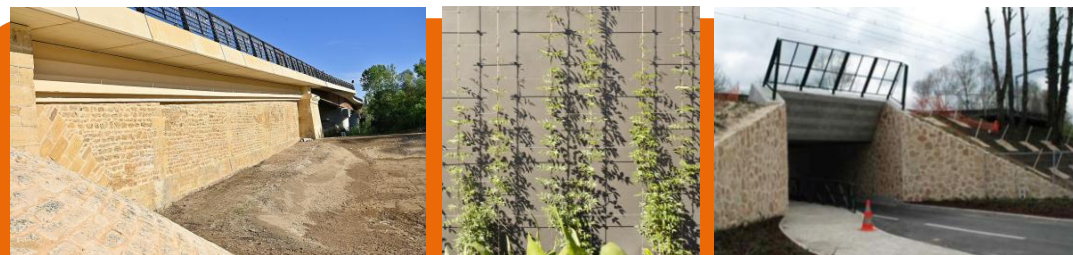
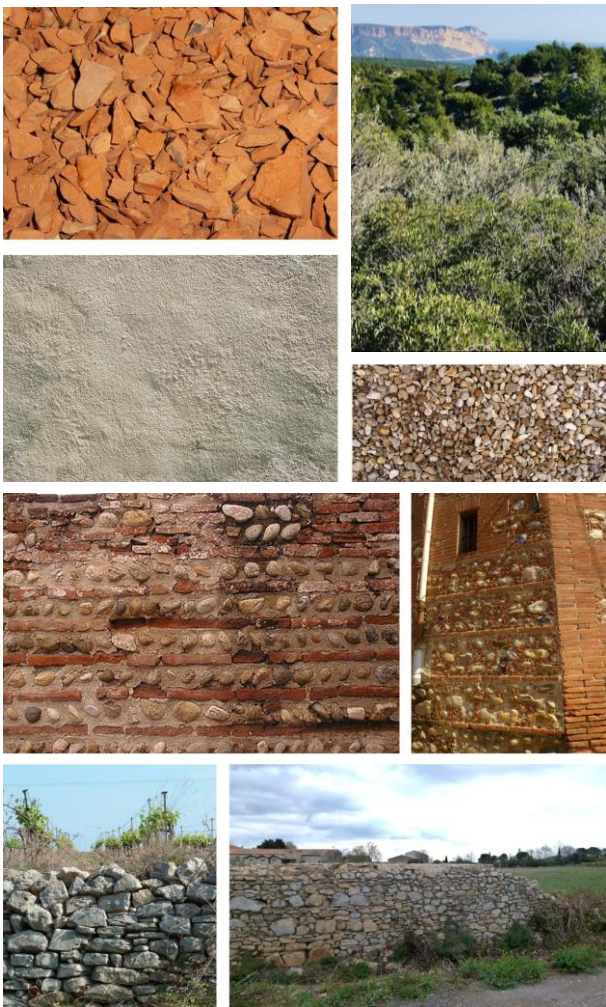
Matériaux et textures

A l'échelle locale



Le travail sur les textures

Inspiration trouvée dans les matériaux locaux



Utilisation des matériaux en parement



Utilisation des matériaux en gabions



Evocation des matériaux sous forme de béton matricié

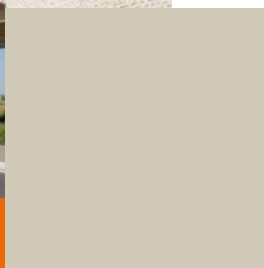
Couleurs

Béton : Teintes chaudes, teintes froides, couleur dans la masse,...



PRA de la RD7 - Saint Cyr l'Ecole

Teintes chaudes (tirant sur le jaune ou l'ocre)



PRA de la Sapoie - LGV Rhin Rhône

Teintes froides (tirant sur bleu)



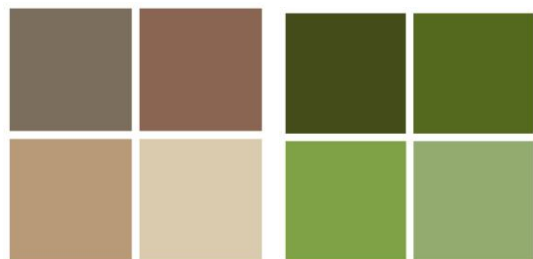
Arsta Bridge - Stockholm

Béton teinté dans la masse



Passerelle de Cannet les Maures

Métal : Palettes de couleurs



Les ocres

Les verts



Les gris chauds

Les gris froids



Viaduc de la Lizaine - LGV RR

Tablier



Viaduc de la Lizaine - LGV RR

Equipements



Pont sur la RN82

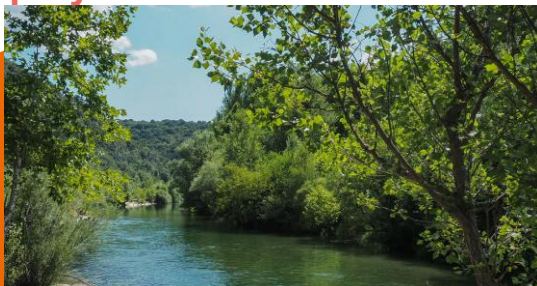
Corniche

Pour information

Motifs paysagers

Dans les espaces traversés par le projet, les structures végétales jouent un rôle crucial, en rythmant les paysages et en valorisant un patrimoine singulier à la région.

Ripisylve



Ripisylve

Arbre isolé



Chêne isolé

Garrigue



Garrigue

Alignement d'arbres



Alignement de platanes

Boisement isolé



Cyprès remarquables

Bosquet et pinède



Bosquet de pins

Haie brise vent



Haie de cyprès

Champs de culture



Champs d'oliviers

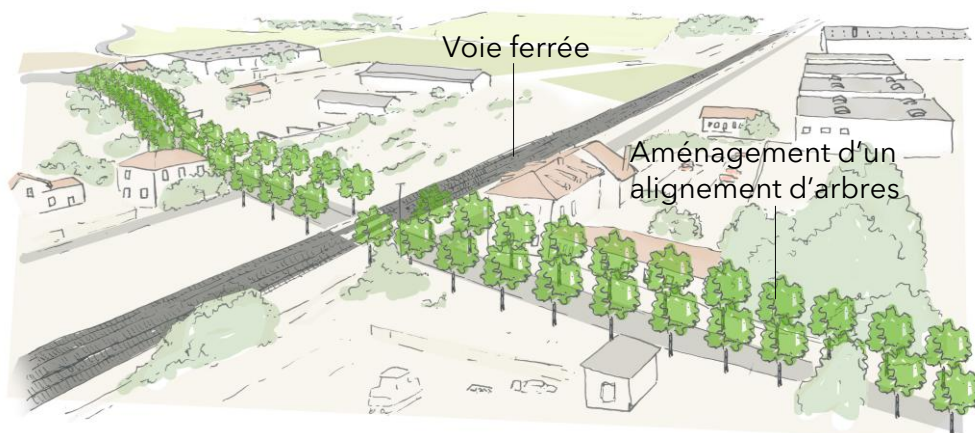
Boisement de chênes verts



Boisement de chênes verts

Trame verte et motifs paysagers

Les arbres isolés et linéaires boisés



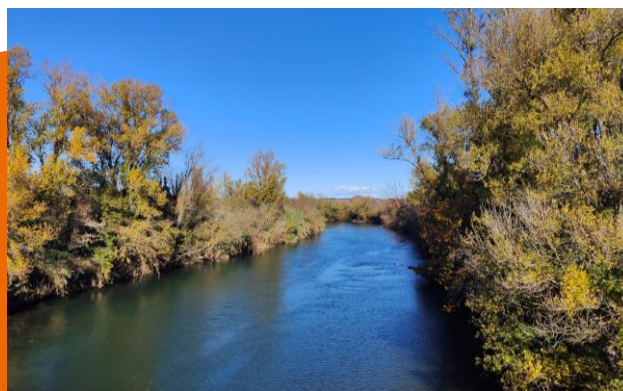
Alignement d'oliviers



Arbre solitaire



Haie bocagère



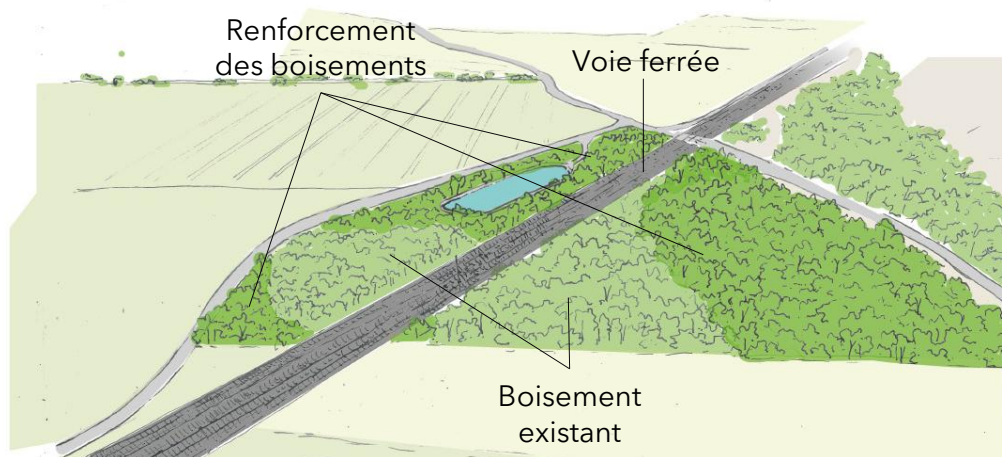
Ripisylve



Alignements de arbres

Trame verte et motifs paysagers

Massifs végétalisés



Boisement à dominance de chêne



Bosquet plurispécifique



Oliveraie / Verger



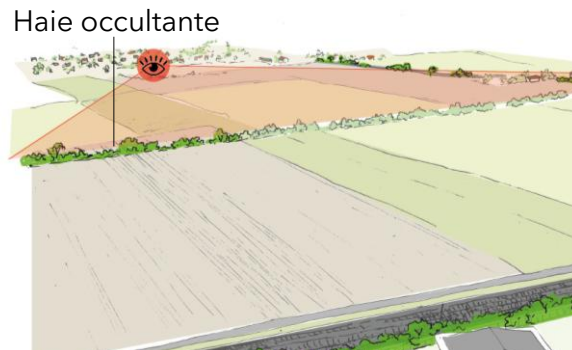
Boisement à dominance de pins



Massif arbustif bas

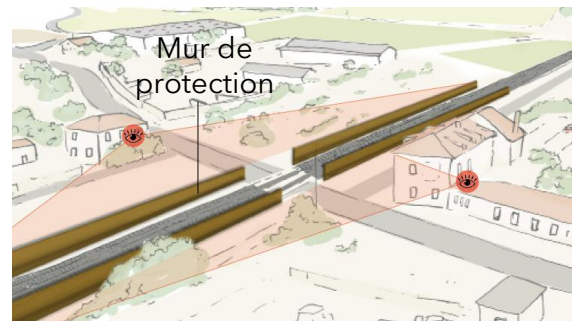
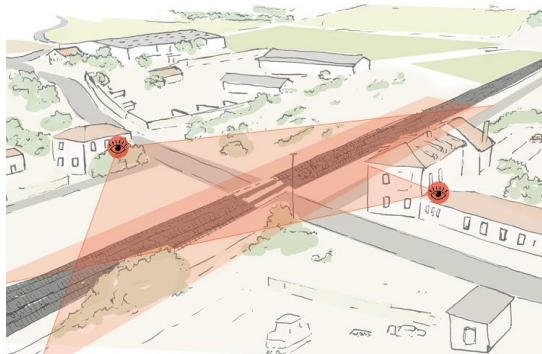
Gestion des co-visibilités

Haie occultante



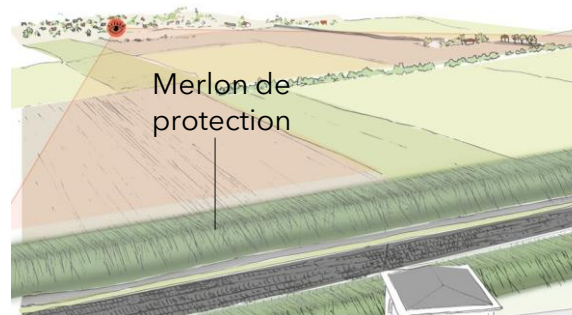
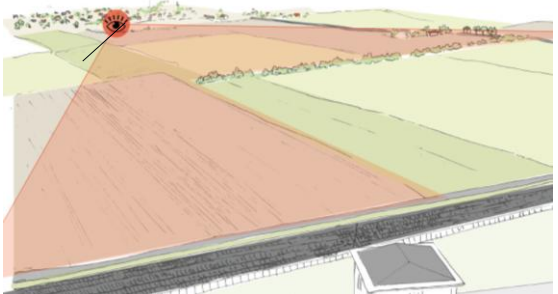
Haie occultante - Réimplantation d'une haie bocagère, Les Chères 69380

Mur de protection



Mur de protection - Décibel France

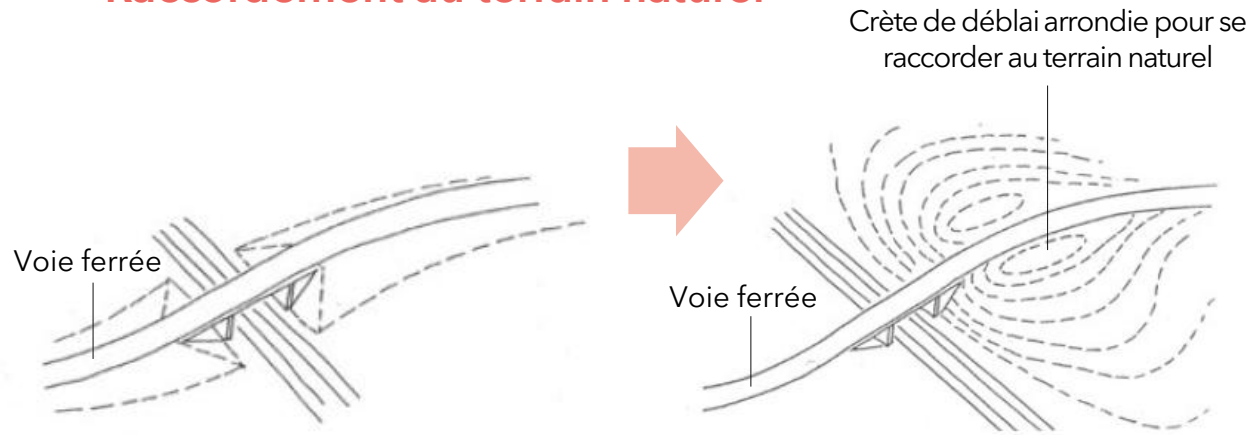
Merlon de protection



Merlon de protection - Groupe ECT

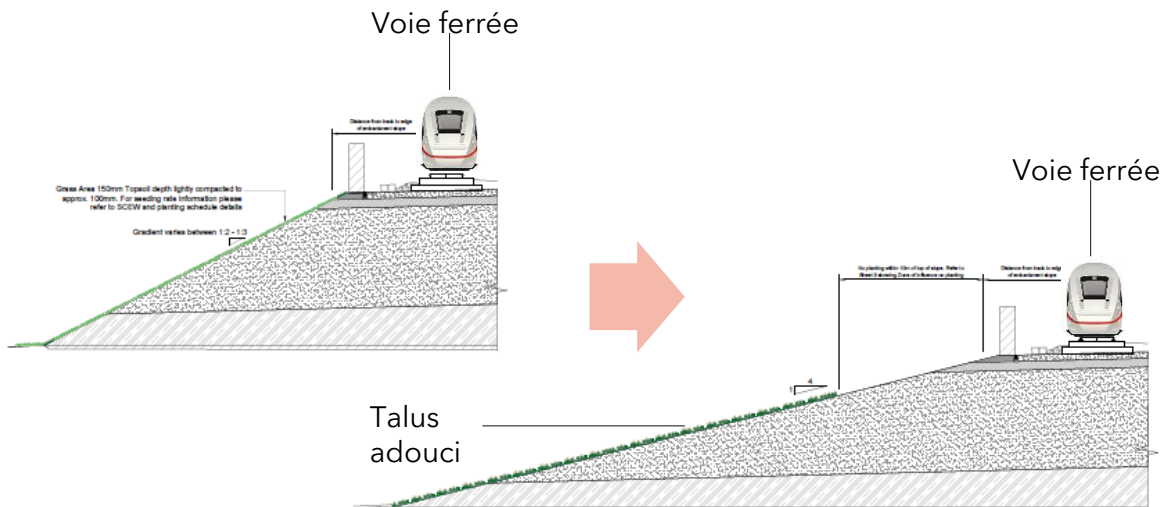
Modelage des talus techniques

Raccordement au terrain naturel



Raccordement au terrain naturel- HS1

Adoucissement des pentes de talus



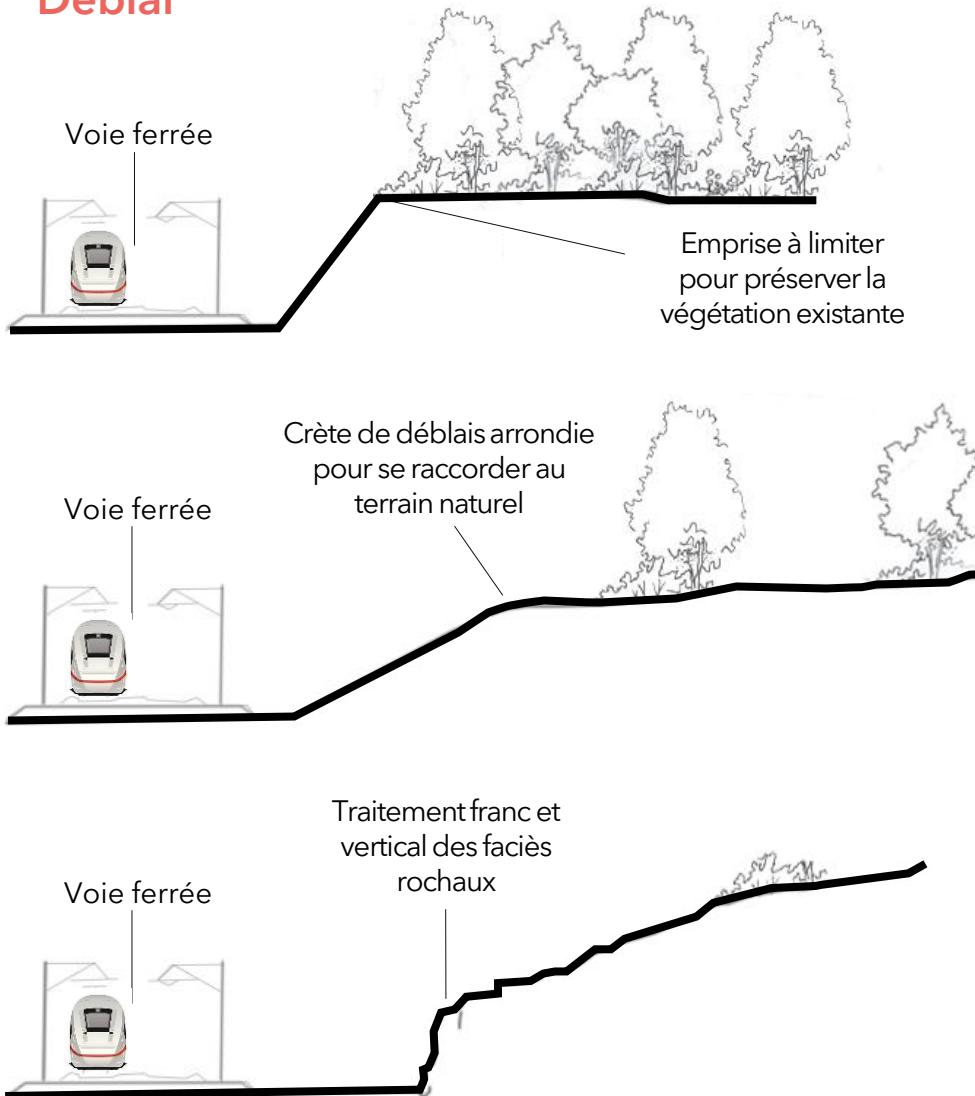
Adoucissement des talus - LGV Rhin-Rhône



Adoucissement des talus - LGV Rhin-Rhône

Modelage des talus techniques

Déblai



High Speed One - Cobham © Arup



Ligne ferroviaire Montpellier - Bruxelles



Ligne ferroviaire de la côte bleue - NGE

Modelage des talus techniques

Modelé paysager - Ligne ferroviaire à niveau



Modelé paysager - Ligne ferroviaire en déblais



Modelé paysager - Ligne ferroviaire en remblais



Modelé paysager à niveau - HS2



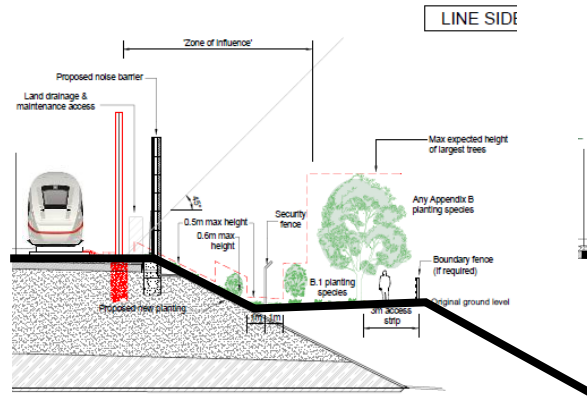
Modelé paysager en déblais - HS2



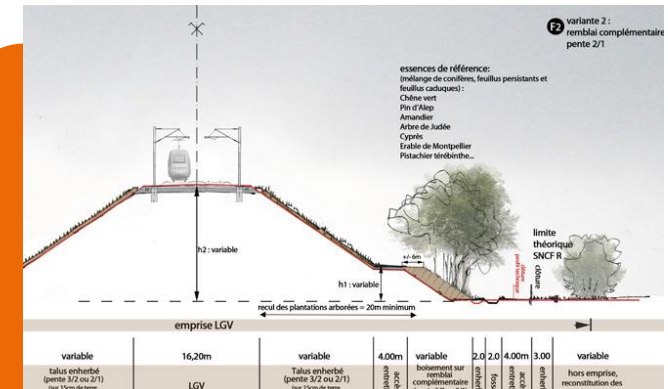
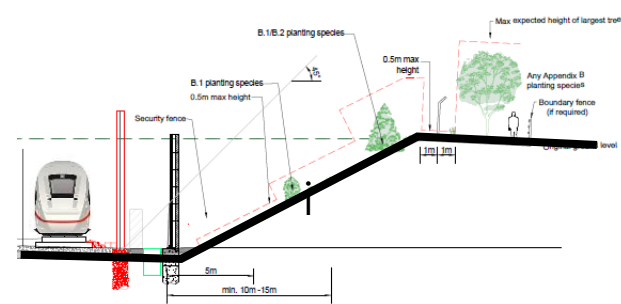
Modelé paysager en remblais - HS2

Végétalisation des talus techniques

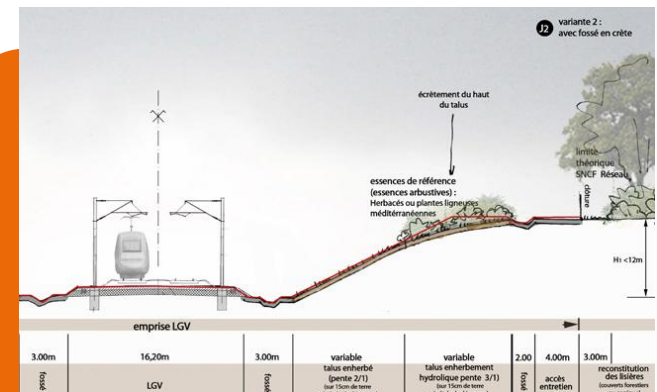
Remblai



Déblai

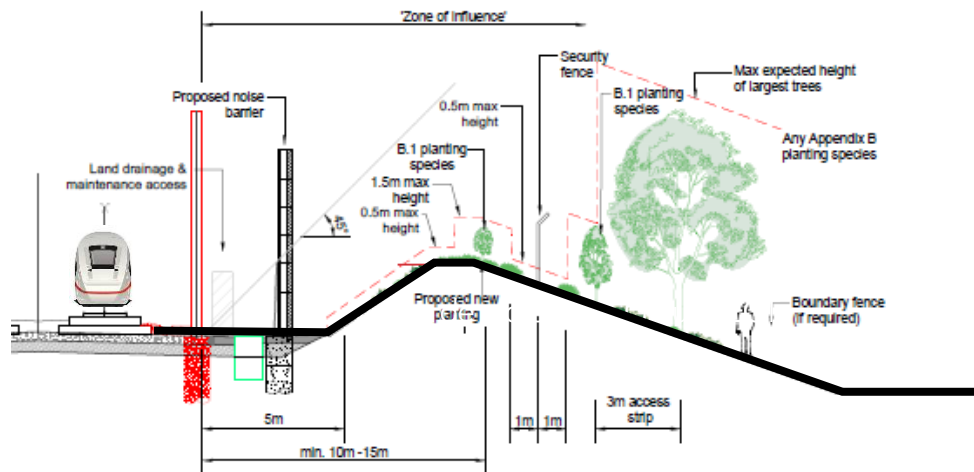


Principe de plantation sur remblai



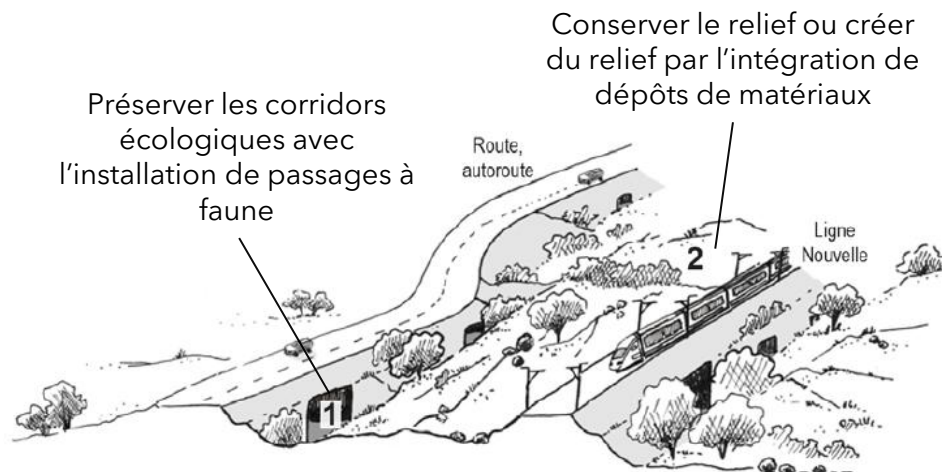
Principe de plantation sur déblai

Modélé paysager



Gestion des délaissés et des espaces interstitiels

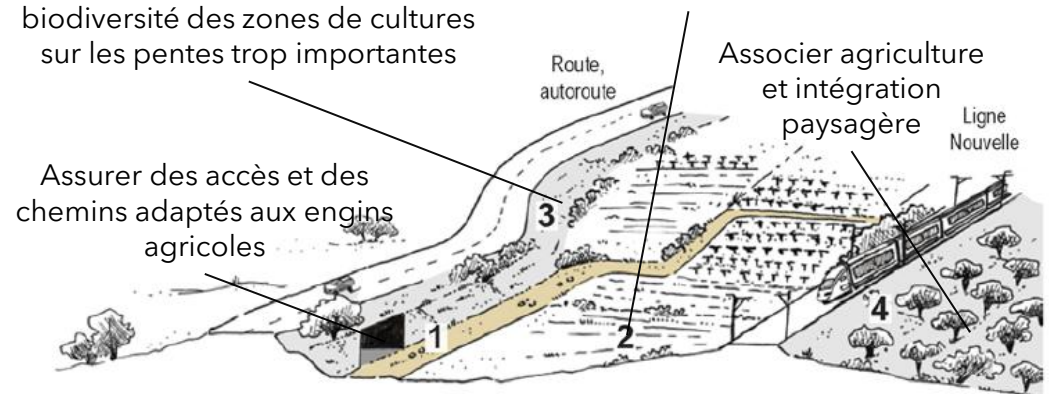
Restitution à la Nature



Exploitation agricole

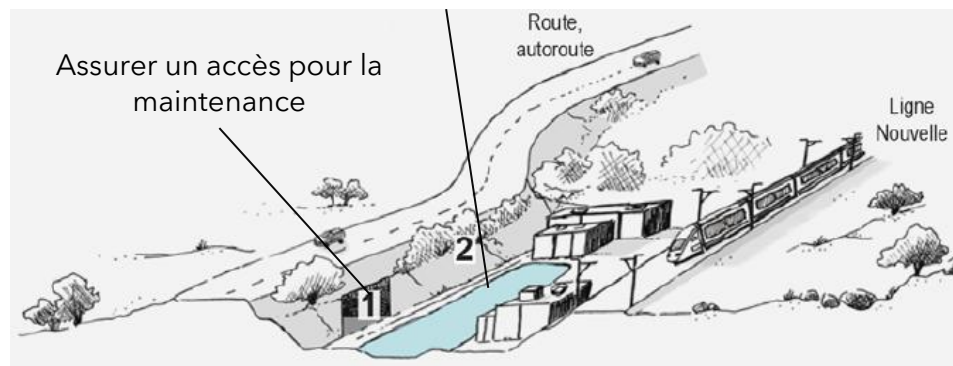
Semer des adventices utiles à la biodiversité des zones de cultures sur les pentes trop importantes

Modeler les pentes des talus pour qu'elles puissent être cultivées



Utilisation technique

Privilégier les délaissés pour implanter les équipements liés à l'infrastructure (bassins, poste électrique, etc.)



Appropriation par les habitants

Utiliser ces espaces pour installer des cheminements doux protégés aux abords des routes

Jouer avec le relief ou les dépôts de matériaux pour proposer des installations (ex. : belvédère)

