

COMITE DEDIE - VIADUC DE POUSSAN

SEANCE #4

JEUDI 26 FEVRIER 2026 - SETE AGGLOPOLE - 10H30 / 12H30

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
- **Imène Bötsch**, Chargée de mission, Cabinet du Président, Sète Agglopolé Méditerranée
- **David Canato**, Responsable du Pôle Urbanisme et Technique, Ville de Gigan
- **Marc Demulsant**, Directeur de projet lignes à grande vitesse, Préfecture Occitanie
- **Olivier Galand**, Responsable LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers, SNCF Réseau
- **Anne-Lise Gibbe**, Responsable de la concertation LNMP, SNCF Réseau
- **Loïc Linares**, Président, Sète Agglopolé Méditerranée, Président du Comité dédié Viaduc de Poussan
- **Carole Lopez**, Présidente, Association ALT
- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan, SNCF Réseau
- **Pierre Miceli**, Membre de l'atelier citoyen viaduc de Poussan
- **Pascal Pinet**, Directeur, Société de financement de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (SLNMP)
- **Florence Sanchez**, Maire, Ville de Poussan
- **Sébastien Stellmach**, Membre de l'atelier citoyen viaduc de Poussan
- *Animation* : **Estelle Brasseur-Brisset & Hugo Martin**, Sennse

1.INTRODUCTION

Estelle Brasseur-Brisset ouvre la réunion et remercie les participants de leur présence.

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

Estelle Brasseur-Brisset rappelle qu'un.e secrétaire de séance est désigné.e à chaque réunion du Comité dédié pour valider le compte-rendu des échanges.

Pierre Miceli se propose pour assurer le secrétariat de séance.

Elle détaille ensuite le programme de la réunion et précise que le cœur des échanges portera sur l'identification des incidences territoriales des propositions citoyennes et la priorisation des combinaisons proposées par SNCF Réseau lors du précédent Comité Dédié.

Elle donne ensuite la parole à Loïc Linares pour un mot d'accueil.

Loïc Linares remercie chacune et chacun pour leur présence et rappelle les objectifs de cette démarche : étudier en profondeur les choix qui devront être faits, faire des recommandations pour la rédaction du cahier des charges du futur viaduc.

Il précise que si les marges de manœuvre administratives et financières sont contraintes, le territoire a été entendu avec un surcoût engagé pour la réalisation du viaduc, ce qui permettra sa meilleure intégration et un bon usage malgré les impacts pour le territoire. Il précise qu'il existe une attente importante autour d'un geste architectural fort. Les échanges du jour sont importants pour le cadrage à venir et pour avancer sur la suite des travaux.

Estelle Brasseur-Brisset détaille l'animation prévue pour la session du jour. Elle explique que le travail se fera autour d'un tableau visant à enrichir les propositions citoyennes sur les trois premières thématiques issues des travaux de l'atelier citoyen : intégration architecturale et paysagère, bruit et environnement. Pour chacune des propositions, il s'agira de définir si elles sont en lien avec des projets en cours ou à venir des collectivités et de les prioriser. Elle précise que les trois autres thématiques (projet de territoire, chantier, association du public au choix final) seront traitées lors de la prochaine session. Elle indique que les travaux du Comité Dédié aboutiront à l'adoption d'un rapport rédigé à l'issue des deux sessions, qui sera transmis au prochain Copil.

Carole Lopez demande des précisions sur l'avancement des parties financement et études. Elle indique que le budget du Département de l'Hérault ne prend pas en compte le financement du projet LNMP et s'interroge sur la réalisation des études de sols pour l'intégration des piles dans un sol inondable.

Pascal Pinet répond que le Département de l'Hérault n'est pas cofinanceur direct du projet, qui compte trois cofinanceurs : l'État, la Société de financement de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (SLNMP) et l'Europe. Il précise que des conventions ont été signées avec les actionnaires de la SLNMP afin de financer les études jusqu'en 2030.

Marc Demulsant indique, pour le niveau national, le Conseil d'orientation des infrastructures (COI) doit rendre son rapport après les élections municipales et qu'il n'existe pas d'inquiétude sur le projet LNMP, qui bénéficie d'un consensus. Il précise que le financement n'est pas non plus source d'inquiétude, les crédits étant prévus au budget initial 2026 de l'AFIT (Agence française de financement des infrastructures de transport). La délibération, retardée par le contexte de la loi spéciale et du délai d'adoption de la loi de finances pour 2026, devrait intervenir fin mars.

Pascal Pinet ajoute que les budgets transport de l'Europe ont été augmentés et que le projet est fortement soutenu par l'Union européenne. L'objectif dans les prochaines demandes de financement sera donc de mobiliser les fonds européen pour dépasser les 20% de financement prévus à ce jour.

Carole Lopez souligne que des membres du COI ne s'exprime pas de la même manière sur LNMP.

Pascal Pinet demande des précisions, rappelant que le rapport n'est pas encore rendu et que tous les échanges internes indiquent un soutien au projet. Il précise que le projet LNMP n'a pas été auditionné, ce qu'il interprète comme un signe positif, les auditions étant réservées aux projets délicats ou dont le financement est encore incertain.

Marc Demulsant soutient les propos de Pascal Pinet.

Stéphane Lubrano revient sur les études de sols et indique qu'elles sont essentielles pour le viaduc de la Vène et la traversée d'Issanka. En revanche, pour le viaduc de Poussan, des études de sols ont déjà été réalisées et seront complétées en fin d'année. Au regard de ces études, il n'y a aucune inquiétude sur la traversée de Poussan. Il précise que ces études supplémentaires ne sont pas nécessaires pour le lancement de l'appel d'offre, le concours d'architecture intervenant après le dialogue compétitif. Le nombre et le positionnement des piles seront définis après ces étapes.

Il ajoute enfin que l'impact des piles sur le territoire sera bien évidemment étudié et que de toutes façons, l'Etat ne donnera pas l'Autorisation Environnementale si SNCF Réseau ne démontre pas le moindre impact de l'ouvrage sur le territoire.

Pascal Pinet rappelle que l'étape importante est le Copil de juillet, qui présentera le contenu du programme servant de base au lancement de la consultation en septembre.

Carole Lopez indique que, pour ce type de projet industriel, il faut normalement tout vérifier avant de lancer les appels d'offres.

Stéphane Lubrano répond que cela dépend du type de projets. Pour les grands projets d'infrastructure comme LNMP, ni la DUP, ni le lancement de l'appel d'offre n'autorisent la réalisation des travaux qui seront conditionnés à l'autorisation environnementale « travaux » attendue en 2029.

Loïc Linares complète en indiquant que les questions posées dans ce Comité seront également posées par le grand public. Il souligne que la question d'une démarche ouverte de concertation pour présenter ces questionnements sera importante. Il précise qu'un groupe de travail est déjà en place sur le sujet d'Issanka, piloté par la préfecture de l'Hérault.

2. ENRICHISSEMENT DES PROPOSITIONS CITOYENNES

Le travail est lancé en balayant toutes les propositions de l'atelier citoyen, thématique par thématique, via un tableau d'analyse projeté et annoté en direct en séance. En annexe, l'ensemble des propositions discutées en séance sont disponibles

Proposition : L'Atelier Citoyen s'est exprimé en faveur d'un geste architectural fort

Florence Sanchez souligne que cette demande existe depuis le départ et qu'il est nécessaire que le viaduc soit bien intégré compte tenu de l'impact qu'il aura sur le territoire.

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 1.

Proposition : L'Atelier Citoyen demande l'aménagement d'une voie verte aérienne intégrée au viaduc (et autres propositions s'y rattachant).

Pierre Micelli détaille la proposition en soulignant qu'il s'agit de donner la possibilité aux habitants de s'approprier le viaduc et de développer une attractivité touristique. Cette passerelle permettrait de mettre en avant un lieu à l'échelle régionale, de raconter l'histoire du territoire et du bassin de Thau, et d'offrir un potentiel réel d'usage aux habitants du territoire.

Il précise que, pour les membres de l'atelier citoyen, il s'agit d'un des points essentiels du projet, qui doit apporter l'originalité de l'ouvrage.

Loïc Linares indique qu'il trouve cette proposition très intéressante et estime qu'elle pourrait avoir du sens sur le premier tiers du viaduc, entre Issanka et l'entrée de Poussan, afin de relier une voie cyclable existante et une autre à venir au niveau d'Issanka. L'aménagement sur toute la

longueur n'est probablement pas nécessaire selon lui. Il ajoute qu'aucun projet n'est à ce jour prévu de l'autre côté pour connecter cette potentielle passerelle.

Pierre Micelli précise que l'intérêt pourrait néanmoins exister de créer une boucle complète.

Carole Lopez demande quelle collectivité a la responsabilité des pistes cyclables.

Florence Sanchez répond qu'il s'agit à la fois du Département et de l'Agglomération dans le cadre d'un schéma cyclable partagé. Elle indique par ailleurs que, fin 2026, le Département lancera les travaux pour la liaison sous le pont de l'autoroute afin de raccorder une piste qui existe déjà et qui fait le tour de l'étang de Thau. Elle précise que l'idée est de créer du lien avec les infrastructures déjà existantes, plutôt que de créer de nouvelles pistes qui seraient difficiles à connecter à l'existant.

Loïc Linares ajoute que les collines de la Moure constituent un espace naturel et que l'envoi de flux vers ce secteur via une passerelle ne correspond pas à la volonté forte de préserver ces espaces.

Florence Sanchez indique enfin qu'un projet cyclable existe entre Gigean et Issanka le long de la RD613. Elle estime qu'un projet de passerelle cyclable sur une partie du viaduc, en lien avec la valorisation d'Issanka, pourrait être pertinent, mais elle émet des doutes sur l'intérêt d'un aménagement sur toute la longueur.

Loïc Linares ajoute que l'idée de boucle est pertinente et correspond également au souhait de la collectivité. Il précise toutefois que cette boucle passerait plutôt par le village, sans aller vers les espaces naturels des collines de la Moure, afin d'éviter d'envoyer un flux trop important vers cette zone, alors qu'un problème similaire existe déjà pour le massif de la Gardiole.

Florence Sanchez ajoute que l'idée de la passerelle est intéressante, mais qu'elle pourrait être davantage travaillée dans la perspective d'un belvédère.

Stéphane Lubrano souligne que la passerelle pourrait redescendre après la ZAC, sans aller jusqu'aux collines de la Moure, et rejoindre des voiries existantes.

Estelle Brasseur-Brisset indique qu'une carte du territoire est mise à disposition afin d'y faire figurer les projets en cours et à venir des collectivités.

Elle résume ensuite l'avis du Comité en indiquant que l'hypothèse privilégiée serait celle d'une passerelle sur environ un tiers du viaduc, connectée avec la zone d'Issanka. Elle précise qu'il n'est pas envisagé d'aller jusqu'au bout de l'ouvrage afin d'éviter de déverser des flux vers les espaces naturels, avec la possibilité de prévoir une redescente vers des voiries existantes.

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 1.

Proposition : Les citoyens souhaitent que ce geste architectural permette de contextualiser l'ouvrage dans le bassin de Thau, à travers sa forme, sa couleur et ses matériaux, afin de l'intégrer le plus harmonieusement possible dans son territoire.

Florence Sanchez indique que cette proposition rejoint la première concernant le geste architectural. Elle précise qu'elle souhaite que le cahier des charges transmis aux architectes impose une bonne intégration au bassin de Thau et à l'image du territoire.

Stéphane Lubrano précise qu'il s'agit d'un choix de conception : il est possible de demander un geste architectural purement technique ou artistique, sans lien avec le bassin de Thau, voire tranchant avec le territoire, ou au contraire d'impliquer les architectes dans l'intégration des spécificités locales et de lier le viaduc au territoire.

Florence Sanchez souligne que, si la volonté de l'atelier citoyen est celle d'un lien avec le territoire, elle doit être respectée.

Pierre Micelli précise que le choix retenu est celui d'un viaduc associé au paysage local et au bassin de Thau.

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 1 (en lien avec la 1^{ère} proposition).

Proposition : L'Atelier Citoyen demande également un traitement particulier des culées et des premières travées au niveau de l'échangeur de Poussan (RD600), comme marqueurs d'entrée et sortie du territoire.

Florence Sanchez indique qu'un projet du Département est prévu sur la RD600, comprenant un rond-point au niveau du pont de l'autoroute et un nouvel accès vers la zone d'activité et l'entrée du village, mais ce projet est actuellement à l'arrêt. Après études, le rond-point initialement envisagé au niveau de l'entrée de la zone des Clachs ne sera pas réalisé.

Stéphane Lubrano précise que, si le projet du Département devait être relancé, il serait nécessaire de vérifier la compatibilité technique avec le viaduc et d'assurer une cohérence visuelle entre les deux aménagements.

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 2.

Propositions autour des piles : aménagements paysagers, jardins partagés, fresques, activités sportives et ludiques, en faire des lieux de vie.

Pierre Micelli précise que la proposition de l'Atelier Citoyen vise à créer un véritable lien entre le territoire et les piles, en les transformant en objets utiles. L'objectif est de leur donner un rôle actif dans l'animation et la vie du territoire.

Florence Sanchez indique que l'idée est pertinente, mais que plusieurs questions se posent concernant l'accès, la création et la gestion des voiries, l'entretien et la gestion des espaces verts, ainsi que la responsabilité juridique. Elle souligne que de nombreux contrôles techniques doivent être effectués sur l'ouvrage, ce qui rend l'implantation d'activités complexe.

Carole Lopez demande qui sera propriétaire de l'infrastructure.

Stéphane Lubrano précise que l'infrastructure et le foncier sous l'ouvrage seront propriété de SNCF Réseau. Des conventions d'occupation temporaire pourront être établies avec des associations et ces points pourront être travaillés au cas par cas. Si une collectivité n'a pas les moyens d'assurer l'entretien, un partenariat avec une association pourra être envisagé.

Carole Lopez souligne que les communes et les agglomérations n'ont pas les moyens financiers pour assurer l'entretien de ces installations.

Pierre Micelli précise que, selon lui, l'entretien des usages proposés resterait anecdotique d'un point de vue budgétaire. Il demande s'il serait possible, dans les conventions, de partager le coût d'entretien avec SNCF Réseau, propriétaire de l'infrastructure. Il ajoute que ce coût resterait très faible par rapport au coût global du projet et pourrait illustrer l'implication de SNCF Réseau sur le territoire à long terme au-delà de la construction.

Loïc Linares précise que SNCF Réseau assurera l'entretien des piles, qui font partie de l'infrastructure. Il cite des exemples existants sur le territoire, comme les jardins cheminots à Sète, encadrés par des conventions. Il souligne que l'enjeu principal est de déterminer les types d'usages possibles en respectant les contraintes de sécurité et d'entretien de l'ouvrage, mais que le sujet n'est pas impossible à mettre en œuvre.

Stéphane Lubrano indique que les jardins partagés sont relativement simples à mettre en œuvre, car il s'agit essentiellement de gérer le foncier. Pour des usages plus spécifiques, comme l'installation d'un mur d'escalade sur une pile, un cadrage précis sera nécessaire, mais cela reste réalisable. Il précise que pour tout aménagement paysager autour des piles, par exemple pour créer de l'ombre, la hauteur et la distance des plantations devront être définies dans la convention de mise à disposition des espaces. Ces éléments seront à travailler avec l'association mais sont réalisables.

Pascal Pinet indique qu'au-delà de l'aspect technique, il s'agit d'un dialogue de long terme pour permettre aux associations de se saisir de ces possibilités et d'être prêtes, au moment de la réalisation du viaduc, à lancer ces projets et à les faire aboutir.

Carole Lopez indique qu'une partie du tracé située sur la commune de Poussan se trouve en zone inondable et n'est donc pas exploitable.

Florence Sanchez précise que la réglementation permet néanmoins de réaliser certaines activités dans les zones inondables, par exemple, la création de jardins partagés ou de parking perméable.

Estelle Brasseur-Brisset résume les échanges en indiquant qu'il existe des possibilités techniques et administratives, mais qu'il faudra que des associations se structurent. Elle évoque la création possible d'une association dédiée au viaduc de Poussan pour s'occuper de ces sujets.

Loïc Linares souligne que cette association pourrait être en lien avec l'Atelier Citoyen.

Estelle Brasseur-Brisset précise que, lors de la conclusion de l'Atelier Citoyen, la question de la création d'une telle association avait déjà été évoquée.

Loïc Linares ajoute que c'est une idée intéressante si un noyau de participants est encore en contact et investi. Le projet concerne plusieurs communes donc cette association pourrait créer une dynamique, mobiliser les acteurs pour se faire entendre et, dans un second temps, être en mesure de gérer des besoins concrets d'animation autour du viaduc comme ceux discutés lors de la réunion.

Rachel Baurin met en avant un point de vigilance sur le financement et les moyens humains engagés. Si c'est une association, il faut qu'elle ait des ressources pour porter l'entretien des activités, ce qui passe souvent par une demande de subventions.

Stéphane Lubrano indique qu'il existe des idées dont le bilan économique est plus facile à équilibrer comme des jardins partagés plutôt qu'un mur d'escalade (inspection, coût d'assurance, responsabilité engagé...).

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 2.

Estelle Brasseur Brisset indique que cette première thématique sur l'Intégration architecturale et paysagère est terminée et introduit la deuxième : Environnement.

Proposition : l'Atelier Citoyen préconise de limiter le nombre de piles du viaduc

Sujet traité précédemment, pas d'ajout supplémentaire.

Proposition : réaliser des aménagements paysagers, privilégier les essences locales.

Pierre Micelli précise la proposition et indique que l'objectif est de profiter de la construction pour renforcer la biodiversité autour des piles, d'engager une réflexion sur le choix des essences et de créer des habitats pour la faune.

Stéphane Lubrano indique que tout aménagement réalisé sur les emprises de SNCF Réseau relève de sa responsabilité pour l'entretien. Il précise que des ateliers spécifiques d'insertion paysagère sont organisés, auxquels certains membres du Comité Dédié viaduc de Poussan ont déjà prévus de participer. Pour la zone Gardiole-Issanka, deux ateliers sont prévus pour examiner ce qui est techniquement possible, puis pour définir les modalités de maintenance et d'entretien. Le choix des essences sera également discuté lors de ces ateliers. Les dispositifs pour les habitats, comme les gîtes pour oiseaux ou autres espèces, pourront être intégrés et financés par le projet, en veillant à adapter les installations aux espèces présentes sur le territoire.

Florence Sanchez indique qu'aucun aménagement n'est prévu pour la zone des Clachs pour le moment, son développement étant suspendu afin de lever les inquiétudes des entreprises. Elle souligne qu'il n'était pas pertinent de prévoir des travaux tant que le projet du viaduc n'était pas stabilisé. Concernant les chauves-souris, elle précise qu'un travail important a été réalisé sur la trame noire et qu'une étude a été conduite pour installer des nichoirs sur d'autres parties de la commune, où l'étude a montré que cela serait plus efficace.

Stéphane Lubrano précise que si l'agglomération ou les communes ont des schémas d'aménagement paysagers, ils pourront être ajoutés au cahier des charges du viaduc pour assurer la cohérence de l'ensemble.

Loïc Linares indique qu'il faudra également associer le Département, qui prévoit des travaux sur la phase 1 de la RD600 à partir de fin 2027, notamment un parking de covoiturage. Une coordination étroite sera nécessaire pour éviter tout télescopage entre les différents projets.

David Canato souligne que dans certains projets, les palettes végétales sont partagées avec les communes voisines pour qu'elles puissent s'en saisir.

Stéphane Lubrano ajoute que l'inverse est également possible : si les communes disposent de palettes végétales, celles-ci peuvent être partagées et intégrées au projet.

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 1.

Propositions autour des sujets hydrauliques.

Pierre Micelli précise que l'objectif est de récupérer l'eau de pluie pour alimenter, par exemple, les jardins partagés situés sur les piles.

Stéphane Lubrano indique qu'une étude est en cours pour la création d'une pile-château d'eau. Il précise également qu'il y aura des bassins, qui ne seront pas situés sous l'ouvrage dans l'état actuel du projet. Concernant l'impact de l'ouvrage sur les nappes, la réglementation sera strictement respectée et contrôlée pour l'obtention de l'Autorisation Environnementale.

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 1.

Propositions concernant l'empreinte carbone

Rachel Baurin indique que, dans le cadre des marchés publics, il n'est pas possible de privilégier le localisme, mais note que les conditions peuvent être différentes pour SNCF Réseau.

Stéphane Lubrano précise que le groupe SNCF n'est pas soumis aux règles strictes de la commande publique, mais qu'elle s'y conforme dans la pratique. Il souligne que le travail avec les partenaires porte sur les clauses d'insertion et sur les retombées positives pour l'économie locale. L'objectif est de trouver des moyens d'inciter les soumissionnaires à mobiliser davantage de ressources locales.

Rachel Baurin suggère que la fixation d'un minimum d'impact carbone pourrait être un levier pour favoriser l'usage d'entreprises et de ressources locales.

Stéphane Lubrano confirme que ce point est actuellement à l'étude, aux côtés d'autres clauses visant à renforcer les bénéfices locaux du projet. Il précise que des discussions sont également menées sur d'autres projets de SNCF Réseau pour s'inspirer des bonnes pratiques du groupe en la matière.

Estelle Brasseur-Brisset rappelle que, lors du Forum fournisseurs LNMP phase 1 qui s'est tenu le 5 février à Montpellier, les thèmes des bénéfices locaux et de l'insertion professionnelle ont été soutenus par les élus présents représentant les partenaires co-financeurs et érigés en priorité. Elle demande ensuite si l'installation « d'une unité de préfabrication à proximité du chantier », telle que proposée par l'atelier citoyen, est réalisable.

Stéphane Lubrano indique qu'il est difficile de s'engager sur ce point et que sa faisabilité dépendra largement des projets proposés par les candidats.

Florence Sanchez ajoute qu'il ne faut pas trop contraindre l'innovation des candidats dans la conception ou la réalisation. Il faut selon elle insister sur l'impact pour localiser au maximum les ressources. Ce type d'installation pose aussi d'autres contraintes notamment foncière ou d'impact pour le territoire.

--> Cette proposition est classée comme priorité de niveau 3.

Propositions concernant le bruit

Stéphane Lubrano indique que la réglementation pourrait évoluer pour prendre en compte les bruits au passage, c'est-à-dire les pics de bruit, et que cette évolution sera appliquée par SNCF Réseau. Concernant le bruit de l'autoroute, en particulier sur Gigean, l'objectif est de s'assurer que les protections mises en place pour le viaduc ne viennent pas majorer le bruit existant de l'autoroute. Ces protections seront positionnées directement à la source. Il précise également que le bruit caractéristique des rails, parfois notable sur les voies, n'existe plus sur les nouvelles constructions grâce aux « longs rails soudés ».

Florence Sanchez ajoute que, selon la direction du vent, le bruit de l'autoroute peut être entendu dans la commune. Les dernières études ont montré que les niveaux de bruit ne nécessitaient pas de protections supplémentaires, ce qui explique leur absence et le refus du gestionnaire de l'autoroute, Vinci, de les mettre en place.

Stéphane Lubrano souligne enfin que la réglementation impose une obligation de résultat : il faut démontrer que les dispositifs mis en œuvre sont efficaces, conformes aux normes, et les adapter si nécessaire.

Estelle Brasseur Brisset clôture ce temps d'enrichissement des propositions et lance la priorisation des combinaisons proposées par SNCF Réseau.

3. PRIORISATION DES COMBINATOIRES PROPOSEES PAR SNCF RESEAU

Stéphane Lubrano présente de nouveau, de manière synthétique, les 4 combinaisons proposées. *Pour plus d'informations sur ce sujet, voir la présentation et le compte-rendu du Comité Dédié #3 du 14 janvier 2026.*

Combinatoire n°1	Fonctionnalités étudiées suite à l'avis Citoyen
Priorité à la passerelle	Passerelle sur la quasi-intégralité de l'ouvrage (750m à 1000m de longueur)

Combinatoire n°2	Fonctionnalités étudiées suite à l'avis Citoyen
Priorité à la transparence de l'ouvrage	50% de transparence du tablier de l'ouvrage
	Transparence de 4 piles

Combinatoire n°3	Fonctionnalités étudiées suite à l'avis Citoyen
Mixte Passerelle + Transparence partielle	Passerelle sur la moitié de l'ouvrage (500 à 750 ml de longueur)
	Transparence de 4 piles de l'ouvrage
	25% de transparence du tablier de l'ouvrage

Combinatoire n°4	Fonctionnalités étudiées suite à l'avis Citoyen
Mixte Transparence partielle et Belvédère	50% de transparence du tablier de l'ouvrage
	Belvédère central autour d'une pile avec ascenseurs

Loïc Linares précise que si le surcoût nécessaire pour atteindre un résultat qualitatif dépassait 30 % pour atteindre 35 ou 40 %, cela ne serait pas un blocage. Il ajoute qu'il est également important de laisser aux candidats une certaine liberté afin qu'ils puissent proposer de nouvelles combinaisons et des idées innovantes.

Florence Sanchez indique que la combinatoire 3 répond selon elle aux grands enjeux listés comme prioritaires. Elle souligne que le viaduc, en tant qu'infrastructure lourde, sera très contraint techniquement et s'interroge sur le fait que le choix initial de ne pas faire un projet très moderne, mais plutôt bien intégré au territoire, pourrait limiter la créativité des architectes et les amener à se brider.

Pascal Pinet précise trois objectifs : garantir un ouvrage réalisable, laisser au maximum de liberté aux architectes et aux entreprises pour qu'ils proposent des solutions non encore envisagées, et enfin maintenir la continuité du dialogue avec le territoire afin que les propositions innovantes des candidats puissent être présentées aux habitants et aux collectivités, qui pourront ainsi réagir et, si nécessaire, ajuster leurs priorités face à des solutions attractives.

Florence Sanchez demande si le cahier des charges pourrait prévoir deux propositions strictement conformes au cahier des charges et une proposition plus libre.

Pierre Micelli indique que si une proposition libre était choisie par le COPIL, elle risquerait d'entrer en contradiction avec l'Atelier Citoyen, ce qui ne correspond pas à l'ambition du Comité.

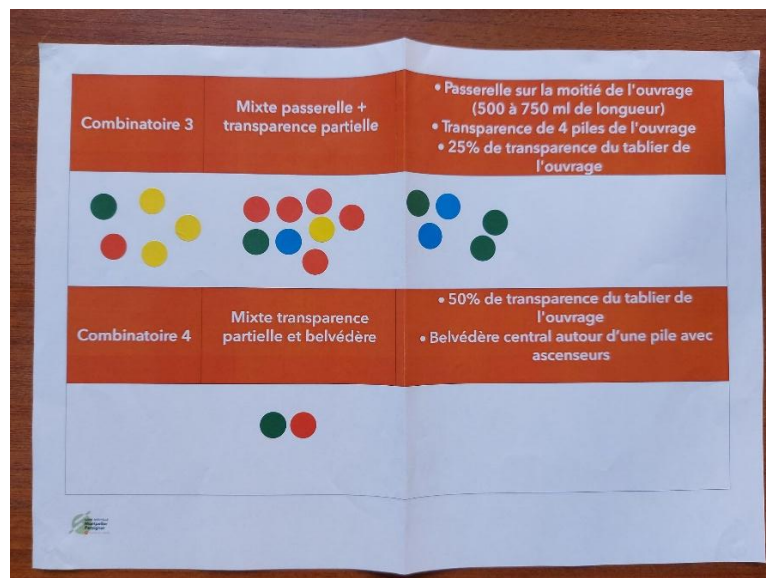
Florence Sanchez précise que l'idée n'est pas de mettre les deux types de propositions en opposition, mais de trouver un juste milieu permettant de reprendre les idées fortes tout en conservant un certain degré de liberté.

Stéphane Lubrano indique que le cahier des charges peut être rédigé dans ce sens, en précisant qu'aucune proposition ne sera validée sans passerelle et en définissant le début et la fin de celle-ci. Deux propositions pourraient strictement se conformer aux recommandations de l'Atelier Citoyen et une troisième, tout en conservant la passerelle, pourrait être plus libre sur d'autres aspects.

Estelle Brasseur Brisset indique que la réunion touche à sa fin et remercie les participants pour la richesse des échanges, en leur rappelant de voter pour les combinatoires présentées.

Loïc Linares remercie les participantes et participants pour la richesse des échanges. Il souligne que les idées émises par l'atelier sont très intéressantes et qu'elles sont maintenant confrontées à la réalité des projets, ainsi qu'aux contraintes techniques et financières, ce qui rend la démarche globale très pertinente.

Les participants (munis de 3 gommettes chacun) votent pour les combinatoires suivantes :

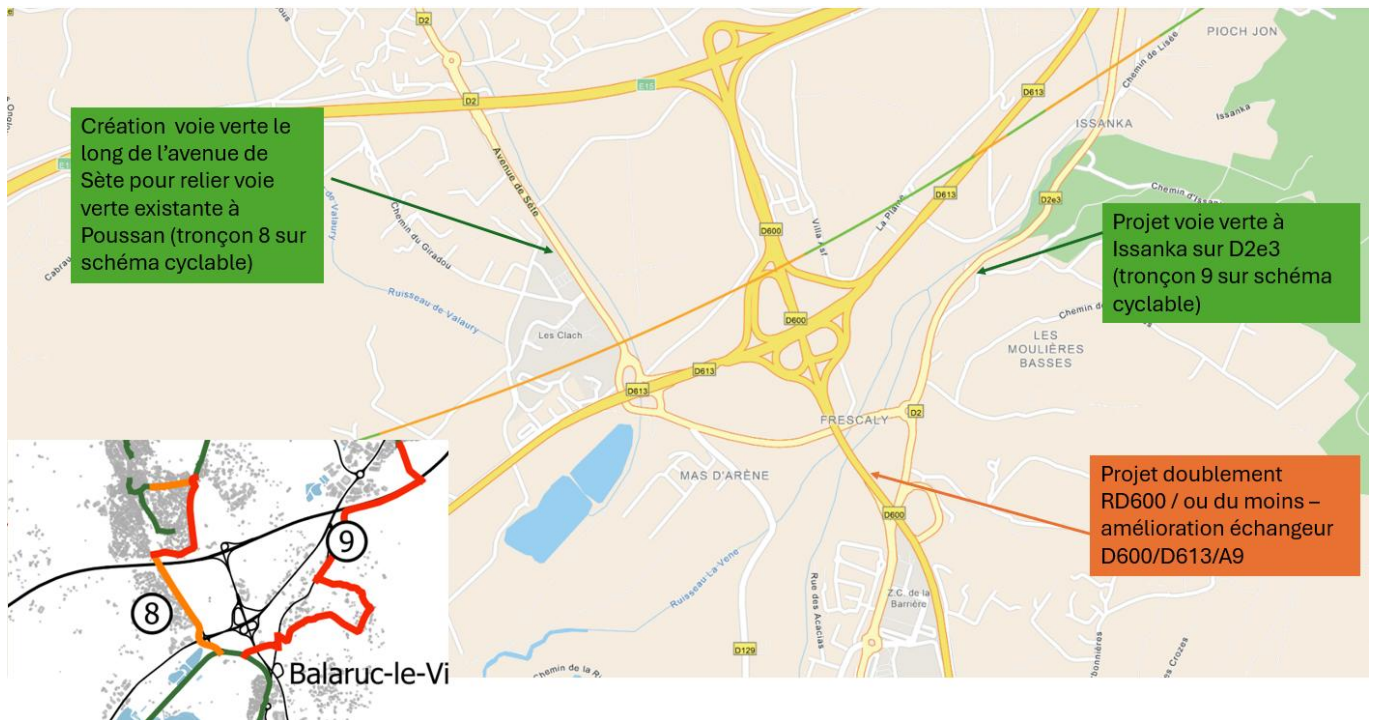


La combinatoire 3 est très largement priorisée : 18 gommettes contre 2 pour les combinatoires 1 et 4 et 0 pour la combinatoire 2.

La réunion est clôturée.

ANNEXES

CARTES DES PROJETS SUR LE TERRITOIRE



Les propositions de l'atelier citoyen

Esthétique : intégration architecturale et paysagère

Partis pris architecturaux

- L'Atelier Citoyen s'est exprimé en faveur d'un **geste architectural fort** pour le viaduc de Poussan, afin que l'ouvrage devienne un véritable totem du territoire, un « pont signature », à l'image par exemple du viaduc de Millau.
- Ils recommandent de **mutualiser ce viaduc avec une voie verte aérienne** (cf. encadré ci-contre) : un aménagement créateur de sens pour le territoire et qui serait porteur d'un message positif.
- Les citoyens souhaitent que ce geste architectural permette de **contextualiser l'ouvrage dans le bassin de Thau**, à travers sa forme, sa couleur et ses matériaux, afin de l'intégrer le plus harmonieusement possible dans son territoire.
- Pour une bonne intégration de l'ouvrage, ils proposent de privilégier **une silhouette avec des courbes douces** et l'utilisation de **teintes de couleurs chaudes** (ocre, sable, etc.) pour minimiser l'impact visuel du viaduc dans le paysage.
- Ils souhaitent que les architectes prennent en compte les effets de lumière dans les vues sur l'ouvrage et qu'ils puissent proposer un travail esthétique sur la silhouette du viaduc, notamment pour la vue sur le viaduc qui sera à **contre-jour depuis la ville de Poussan**.
- Pour les grandes surfaces en béton, les citoyens demandent à travailler **les parements** (béton matricé ou imprimé, mosaïques...) afin d'obtenir un effet plus esthétique par rapport à un béton lisse, en créant des reliefs et des formes.

Aménagement du tablier et des équipements ferroviaires

- Le groupe citoyen préconise le choix **d'un tablier à hauteur variable**, permettant de créer une silhouette courbe, rappelant des arches, et d'un **tablier ajouré** qui privilégie la transparence.
- Les citoyens demandent qu'une attention particulière soit également portée à l'**intégration des équipements ferroviaires** (caténaire, garde-corps, écrans acoustiques) afin qu'ils s'intègrent harmonieusement à l'esthétique de l'ouvrage.

Aménagement des piles et des culées

- Afin de répondre à différents enjeux (esthétique, impacts sur l'environnement, nuisances du chantier...), le groupe préconise de **minimiser le nombre de piles pour le viaduc**, avec des travées espacées, même si cela doit augmenter l'épaisseur du tablier.
- Il demande également un traitement particulier des culées et des premières travées au niveau de l'échangeur de Poussan (RD600), comme **marqueurs d'entrée et sortie du territoire**. Les travées au niveau de l'entrée du village (avenue de Sète) et de la zone d'activités des Clachs devront également être particulièrement soignées.
- Pour les bases des piles, les citoyens attendent que **des aménagements paysagers** puissent être proposés, afin d'intégrer le viaduc dans un projet paysager en cohérence avec le paysage local. Ils préconisent l'utilisation d'espèces locales, et des choix de végétation en réflexion avec le changement climatique.
- Pour empêcher les tags, ils préconisent **d'habiller les bases des piles** avec des supports végétaux, des créations visuelles en lien avec des artistes locaux qui racontent le territoire (fresques...), ou encore des usages particuliers (mur d'escalade...)
- Globalement, ils souhaitent que le traitement architectural au sol permette de **créer un dialogue entre l'ouvrage et le territoire, de raconter une histoire**, en écho aux différentes séquences traversées (vignes, habitations, zone d'activités...). Ils proposent qu'un parcours puisse être proposé au pied des piles : **aménagements paysagers, parcours sportifs, parcours artistique, pédagogique ou historique...**

Une voie verte aérienne intégrée à l'ouvrage

- L'Atelier Citoyen demande l'aménagement d'une **voie verte aérienne intégrée au viaduc**. Il pourrait s'agir par exemple d'intégrer une passerelle suspendue sous le tablier ferroviaire, et qui soit **réservée aux mobilités douces** (piétons, vélos...) et **accessible aux personnes à mobilité réduite**.
- Cette voie verte devra être connectée aux voies vertes existantes ou à créer, avec plusieurs points d'accès depuis les chemins de randonnées alentour.
- Cette passerelle devra s'intégrer de la façon **la plus discrète possible** à l'ouvrage, en respectant son esthétique, afin de ne pas alourdir la silhouette.
- **Plusieurs espaces d'arrêt** devraient être proposés (type belvédère) permettant des **points de vue sur le paysage**, sur le mont Saint-Clair et le bassin de Thau notamment, ainsi que des fonctionnalités utiles (bornes de recharge électrique, jumelles...) en lien avec le projet architectural à définir.

Bruit et vibrations

Pour le bruit

- Pour minimiser les bruits de contact roues/rails, les citoyens demandent l'utilisation de **traverses en béton** et de **longs rails soudés** pour la ligne.
- Ils souhaitent également que soient privilégiés **des dispositifs de protection sonores à la source (écrans anti-bruit)** plutôt que l'isolation des maisons (façades, fenêtres...). Le choix des écrans devra permettre de privilégier l'absorption et l'**efficacité acoustique** tout en maximisant la **transparence** pour l'esthétisme global de l'ouvrage.
- Si la commune de Poussan est classée en zone de bruit « modérée » bénéficiant ainsi de la réglementation sonore la plus exigeante, les habitants demandent au maître d'ouvrage d'**être ambitieux sur ce sujet et d'aller au-delà de la réglementation actuelle** en anticipant les recommandations de la loi d'orientation des Mobilités (LOM) de 2019.

- Ils souhaitent également **que le bruit de l'autoroute soit pris en compte dans les modélisations** qui seront faites, et pas seulement le bruit des trains.
- En enfin, ils souhaiteraient que les **relevés de contrôle** qui seront effectués après la mise en service, s'accompagnent d'**enquêtes qualitatives** auprès des riverains.

Pour les vibrations

- Les citoyens demandent de garantir que **le viaduc ne transmettra pas au sol environnant les vibrations** des trains, par exemple en désolidarisant les piles du tablier.
- Avant les premiers travaux et notamment ceux de fondations pouvant générer des vibrations, ils demandent la mise en place de **référé préventifs** par le maître d'ouvrage auprès des riverains des travaux.

Environnement

Biodiversité locale

- Afin de réduire les impacts sur la faune et sur la flore locales, l'Atelier Citoyen préconise **de limiter le nombre de piles du viaduc afin de réduire l'emprise de l'ouvrage au sol** (à terme et lors de la phase chantier).
- Ils demandent que les aménagements du viaduc s'accompagnent de dispositifs permettant de **renforcer la biodiversité : plantations d'essences d'arbres et de végétaux locaux, création d'habitats** pour les espèces locales : zones humides, nichoirs pour les oiseaux, gîtes à hérisson, abris pour les chauves-souris.
- Ils demandent que les **emprises sous le viaduc**, acquises par le maître d'ouvrage, puissent être rendues ensuite à la commune pour différents usages (**aménagement paysagers, jardins partagés...**).
- Ils attendent également des entreprises travaux qu'elles soient exemplaires en termes de mesures de **réduction des nuisances sonores et des poussières** pendant la phase chantier et lors de la remise en état du site après le chantier.

Hydraulique

- Les citoyens préconisent de prendre en compte les enjeux hydrauliques lors du choix de l'emplacement des piles du viaduc afin d'**éviter les impacts sur les cours d'eau** et les nappes phréatiques.
- Ils souhaitent que **les bassins de rétention** de la ligne puissent être **intégrés aux aménagements paysagers**, de la façon la plus naturelle possible (système de filtration verte...), afin de proposer un gain de biodiversité (mais en prévoyant des mesures pour limiter la prolifération des moustiques).
- Ils proposent que le viaduc intègre un système de **recupération d'eau** (un pilier « château d'eau ») qui puisse servir pour arroser les jardins partagés par exemple.

Empreinte carbone

- Afin de limiter l'empreinte carbone du chantier, les habitants demandent au titulaire du futur marché de conception-réalisation de mener une **réflexion globale sur les transports**, afin de limiter au maximum les circulations de chantier.
- Ils demandent notamment de faire le choix de **carrières locales** et de **centrales à béton locales** pour l'approvisionnement des matériaux de construction et ils préconisent l'installation d'**une unité de préfabrication à proximité du chantier**.
- Ils attendent du titulaire qu'il soit force de proposition sur les autres leviers permettant de **limiter les émissions en carbone** générées par la construction du viaduc : choix des matériaux, types de machines...