

ETUDES PAYSAGERES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES PHASE 1

Atelier d'approfondissement Fleuve Hérault et Monts Ramus

JEUDI 26 MARS 2026 – GIGAMED (BESSAN)– 14H - 16H

COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

INTERVENANTS PRÉSENTS

- **Stéphane Lubrano**, Directeur du projet LNMP – SNCF Réseau
- **Anselme Libois**, AMO Environnement de SNCF Réseau
- **Agata Bednarczyk**, Ingénieure paysagiste – Setec
- **Hélène Legrand**, Architecte – Lavigne Chéron
- **Juliette Conrad**, Consultante concertation – Rouge Vif Territoires

14 participants étaient présents durant cet atelier.

Introduction

Stéphane Lubrano, Directeur du projet LNMP pour SNCF Réseau, remercie les participants pour leur présence et introduit les échanges.

L'animatrice Rouge Vif Territoires rappelle que différents temps de co-construction des Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales (EPPA) de la LNMP ont été prévus sur la Phase 1 entre Montpellier-Béziers : un temps de co-construction du diagnostic en janvier 2025, un temps de co-construction des principes d'insertion de la ligne en novembre 2025, puis les ateliers d'approfondissement pour quelques sites remarquables et/ou sensibles :

- 16 mars : Site d'Issanka
- 16 mars : Massif de la Gardiole
- 17 mars : Via Domitia et Picpoul de Pinet
- 26 mars : Fleuve Hérault et Monts Ramus (objet du présent compte-rendu)

Le viaduc de Poussan fait l'objet de rencontres dédiées.

Elle présente le périmètre de l'atelier, relevant du travail collectif sur l'insertion, en discussion lors de l'atelier :

- Le traitement paysager
- La végétalisation
- Les matériaux
- La gestion des espaces interstitiels

Elle indique que ces propositions d'insertion s'inscrivent dans un cadre donné, relevant du projet technique qui est une donnée d'entrée pour les EPPA :

- Le tracé
- Les ouvrages principaux
- Les emprises

L'animatrice présente le déroulé de l'atelier : les bureaux d'études paysagiste et architecte présentent le secteur de travail et les premières intentions paysagères, avant un temps d'échange destiné à recueillir les observations, propositions d'insertion paysagère, besoins et attentes d'approfondissement des participants.

Echanges sur le Zoom 1 : Fleuve Hérault

Les architectes et paysagistes rappellent les grandes caractéristiques du secteur. Ils indiquent que le point majeur de sensibilité sur ce secteur est le fleuve Hérault. Il est rappelé que les enjeux concernent notamment les continuités écologiques et les continuités hydrauliques.

Questions et remarques générales

- Une question est posée sur la **visibilité de la ligne** dans le territoire et sur l'existence d'une cartographie des vues. SNCF Réseau répond qu'un diagnostic de visibilité existe déjà, y compris sur ce qui sera vu depuis la ligne et vers la ligne. Il est précisé que ce diagnostic avait déjà été présenté lors des précédents ateliers.
- Une question est posée sur le fait que la ligne soit ici annoncée **plus haute que l'autoroute** et sur le caractère définitif ou non de cette altimétrie. SNCF Réseau répond que le profil en long de la ligne est extrêmement contraint par les exigences ferroviaires, notamment les pentes admissibles pour accueillir à la fois du TGV et du fret. Il est précisé que le tracé en plan est relativement figé, mais que l'altimétrie pourra encore être réinterrogée à la marge par les candidats dans le dialogue compétitif. Il est ajouté qu'il n'y a pas de volonté particulière d'être au-dessus de l'autoroute à cet endroit, mais que cela résulte d'un équilibre général.
- Une intervention souligne que, du point de vue du voyageur ferroviaire, SNCF Réseau devrait aussi réfléchir à la manière de **valoriser les territoires traversés**. Il est répondu que ce travail de valorisation du territoire relève aussi des collectivités, notamment à travers des démarches de type "club TGV" ou de préparation des dessertes et arrêts.

Les bureaux d'études présentent ensuite les premières propositions d'insertion paysagère sur le secteur.

Contributions sur les cartes (présentées en annexe de ce document)

- (1) Il est signalé qu'il existe aujourd'hui des points de rupture pour les piétons et cyclistes, notamment au niveau de certains ponts départementaux. Il est demandé si le projet LNMP intègre ce type d'amélioration, notamment l'élargissement de ponts existants pour créer des cheminements. SNCF Réseau répond que ce point n'est pas intégré directement dans le projet ferroviaire lui-même. Il pourrait toutefois relever du fonds de solidarité territoriale porté dans le cadre du projet, sous réserve des décisions des partenaires financeurs.
- (2) Une question est posée sur l'**origine des matériaux de remblais**. Il est répondu que, dans la mesure du possible, les matériaux seront réemployés à proximité et qu'il n'est pas envisagé d'aller chercher des matériaux loin si des ressources locales conviennent. A ce stade, le bilan matériaux est considéré comme positif, c'est-à-dire qu'il y a plutôt un excédent de matériaux à valoriser qu'un besoin d'emprunt. Il est précisé que des sondages géotechniques complémentaires seront réalisés à partir de l'été.
- (3) Les participants insistent sur la transparence visuelle de la vallée de l'Hérault, dans le contexte où la vallée de l'Hérault est un paysage d'exception à préserver. Ainsi, ils demandent si certaines parties pleines des remblais pourraient être davantage **ouvragées** (utilisation de buses) afin de laisser davantage de passages et d'alléger leur perception. Il est répondu que le projet cherche à être le plus transparent possible, tant du point de vue paysager que du point de vue écologique. Il est toutefois rappelé que, pour des questions financières notamment, la création de buses dans les remblais entraînera vraisemblablement un raccourcissement des viaducs de décharge (à transparence hydraulique constante), et donc potentiellement une diminution de la transparence visuelle recherchée. Le bureau d'études juge plus pertinent de garder plus de transparence par les passages en viaducs.

Il est souligné qu'il faudrait, si cette voie est retenue, insister fortement sur la **qualité architecturale** des buses pour éviter des solutions trop techniques et peu esthétiques. Il est rappelé que les viaducs,

même techniques, peuvent être architecturalement travaillés, notamment sur les piles, les rives, les teintes et la manière de laisser passer la lumière. Il est rappelé qu'il existe toujours un compromis entre portée, épaisseur de tablier, coût et effet visuel.

Une autre question est posée sur la possibilité de changer le type de structure du pont principal sur l'Hérault. Les bureaux d'études répondent que la solution aujourd'hui retenue est une structure de type Warren, classique en ferroviaire, mais que d'autres solutions existent théoriquement. Il est précisé que le dialogue compétitif pourra permettre aux candidats de proposer d'autres options, à condition de rester dans l'enveloppe cible du projet LNMP.

- (4) Une question est également posée sur la gestion des **risques d'embâcles**, d'accumulation de troncs, de graviers ou de matériaux sous les ouvrages. Il est répondu que tout ce qui se situera sous les emprises de l'infrastructure relèvera de la maintenance de SNCF Réseau. Il est précisé que les hauteurs d'ouvrages ont été calculées en intégrant les crues de référence et les phénomènes d'embâcles. Il est ajouté que ces questions relèvent de la sécurité même de l'infrastructure et seront donc suivies dans la durée.
- (5) Une intervention propose de **boiser davantage les espaces entre la ligne et l'autoroute à l'est**, en s'appuyant sur une logique de continuité écologique ou de zone humide. Il est répondu que les bassins restent nécessaires pour la gestion des eaux et des pollutions accidentelles, mais qu'il est tout à fait possible de traiter différemment le paysage autour de ces ouvrages. Il est souligné par les participants que ce secteur présente un enjeu paysager fort qui justifie un traitement spécifique. Les participants insistent sur le fait que l'on construit le patrimoine de demain.

Echanges sur le second zoom – Mont Ramus

Les bureaux d'études présentent ce second zoom. Il est précisé qu'il s'agit ici d'un paysage minéral, constitué par les reliefs volcaniques des Monts Ramus liés à d'anciennes coulées de lave ou formations basaltiques.

Questions et remarques générales

- Les participants soulignent que cette spécificité géologique constitue un élément très important pour la commune et qu'elle devrait, à ce titre, être valorisée. Il est aussi rappelé la présence d'une carrière, d'un terrain de motocross et que les Monts Ramus sont implantés dans un paysage de plaine, ce qui accentue encore plus la visibilité des reliefs volcaniques.

Contributions sur les cartes (présentées en annexe de ce document)

- (1) Une intervention explique que le projet fera apparaître des **éléments géologiques intéressants** des Monts Ramus qui pourraient avoir une **valeur pédagogique**. Il est demandé que l'accessibilité future pour l'observation géologique soit préservée, sans être bloquée par des clôtures infranchissables. SNCF Réseau répond qu'il ne sera pas possible d'intervenir librement dans l'emprise ferroviaire elle-même pour des raisons de sécurité. Il est toutefois évoqué la possibilité de travailler des accès ou des cheminements en bord d'emprise, ou à des points de vue plus hauts, pour permettre des observations.

Une demande est formulée pour pouvoir suivre les travaux au fur et à mesure, afin d'observer ce qui sera découvert pendant les excavations. Une seconde demande est formulée pour que le projet garde une certaine souplesse, de manière à pouvoir ajuster certains aménagements si des éléments intéressants apparaissent sur le terrain. Il est précisé que laisser quelqu'un intervenir directement dans le déroulement des travaux serait plus difficile, car cela pose des questions de délai et de responsabilité contractuelle. Il est néanmoins indiqué que ces demandes pourront être intégrées au compte rendu et discutées dans le cadre du dialogue compétitif.

- (2) Les participants rappellent qu'il existe un enjeu de **continuité piétonne** entre les différents reliefs, continuité aujourd'hui en partie rompue par l'autoroute.
- (3) Une inquiétude est exprimée sur la question de la plantation des arbres le long de la ligne et les risques induits en termes de sécurité. Il est répondu que les plantations respecteront les distances réglementaires de sécurité par rapport au projet ferroviaire.
- (4) Une question est posée sur les **accès routiers** dans ce secteur. Il est confirmé qu'il y aura donc bien un ouvrage routier permettant le maintien de la RD. Une seconde question est posée sur la logique des **plantations proposées sur certains côtés de la RD**. Il est répondu qu'il ne s'agit pas de boiser pour masquer, mais plutôt de **retisser les maillages existants**, en renforçant les haies ou structures paysagères du paysage local. Il est précisé que, de l'autre côté, une parcelle plantée d'oliviers et un moulin offrent une base intéressante pour prolonger un motif paysager d'oliveraie. Il est proposé de prolonger ce motif le long de la RD13 afin de reconnecter le paysage, entre la plaine et le relief volcanique. Il est expliqué que cela pourrait aussi contribuer à apaiser le paysage au pied du relief. Il est néanmoins rappelé que ce type d'aménagement relèverait aussi de projets territoriaux plus larges, et pas seulement du strict projet ferroviaire.
- (5) Une remarque est faite sur la grande **emprise de certaines zones de déblais** (zones rouges sur la carte), jugée excessive. Il est répondu qu'il s'agit pour partie de contraintes de stabilité technique et de besoins de maintenance. Il est précisé que les géométries actuelles sont encore très schématiques et que les risbermes ou formes de talus seront retravaillés plus finement.

Une question est posée sur la carrière et son articulation avec le projet. Il est précisé qu'il existe bien un sujet d'interface entre la carrière, la ligne et les autres emprises, même s'il n'a pas été véritablement traité dans ce zoom. Il est évoqué la possibilité que la partie sud de la carrière serve de **base travaux**, voire plus tard de **base maintenance**, hypothèse encore en réflexion

Une demande est formulée pour disposer des hauteurs précises des remblais et déblais. Il est indiqué qu'on est de l'ordre de **6 mètres** au niveau de la RD125 et jusqu'à **8 mètres** un peu plus loin, et autour de **3 mètres** dans la carrière.

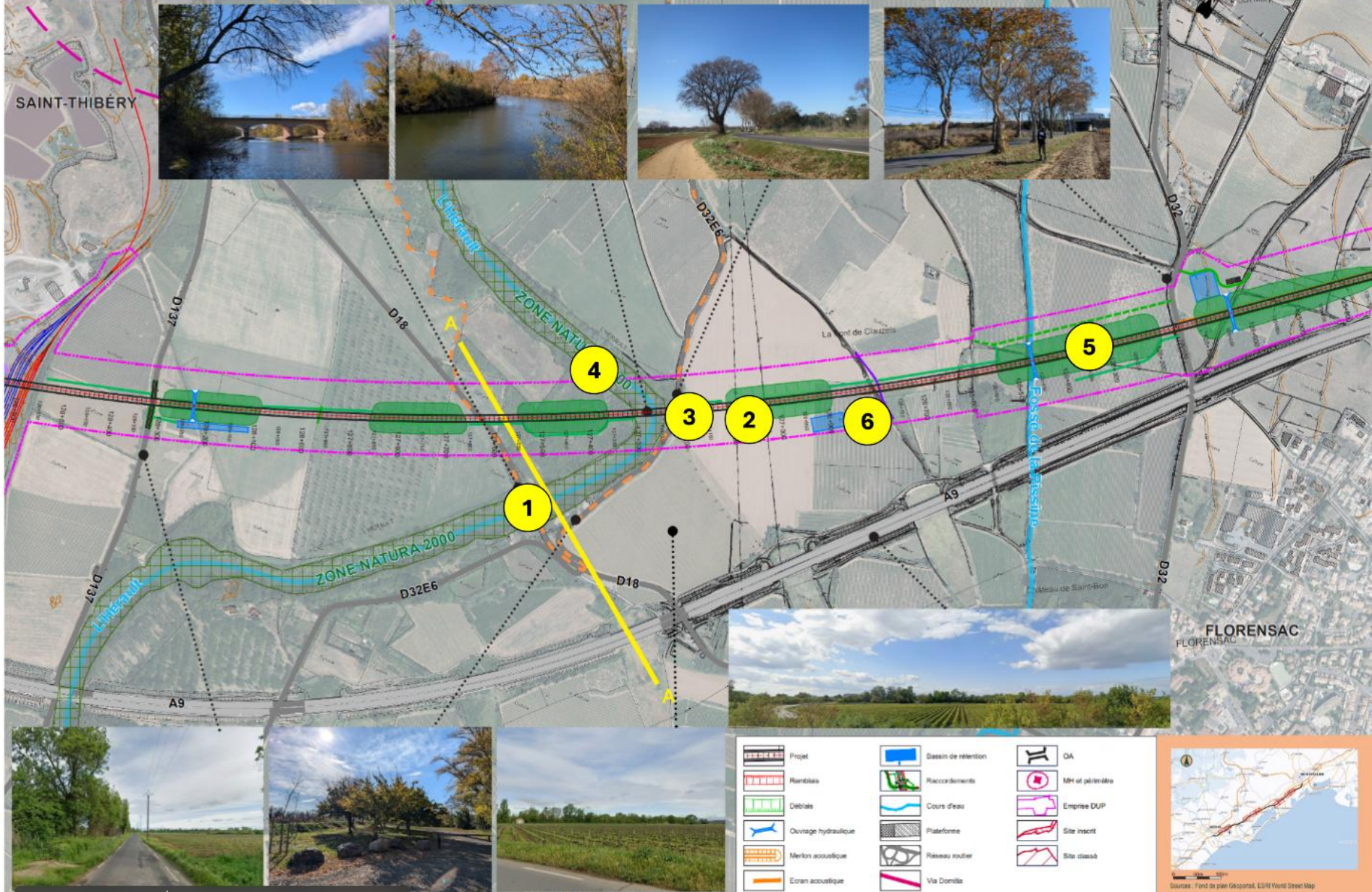
Clôture de la réunion

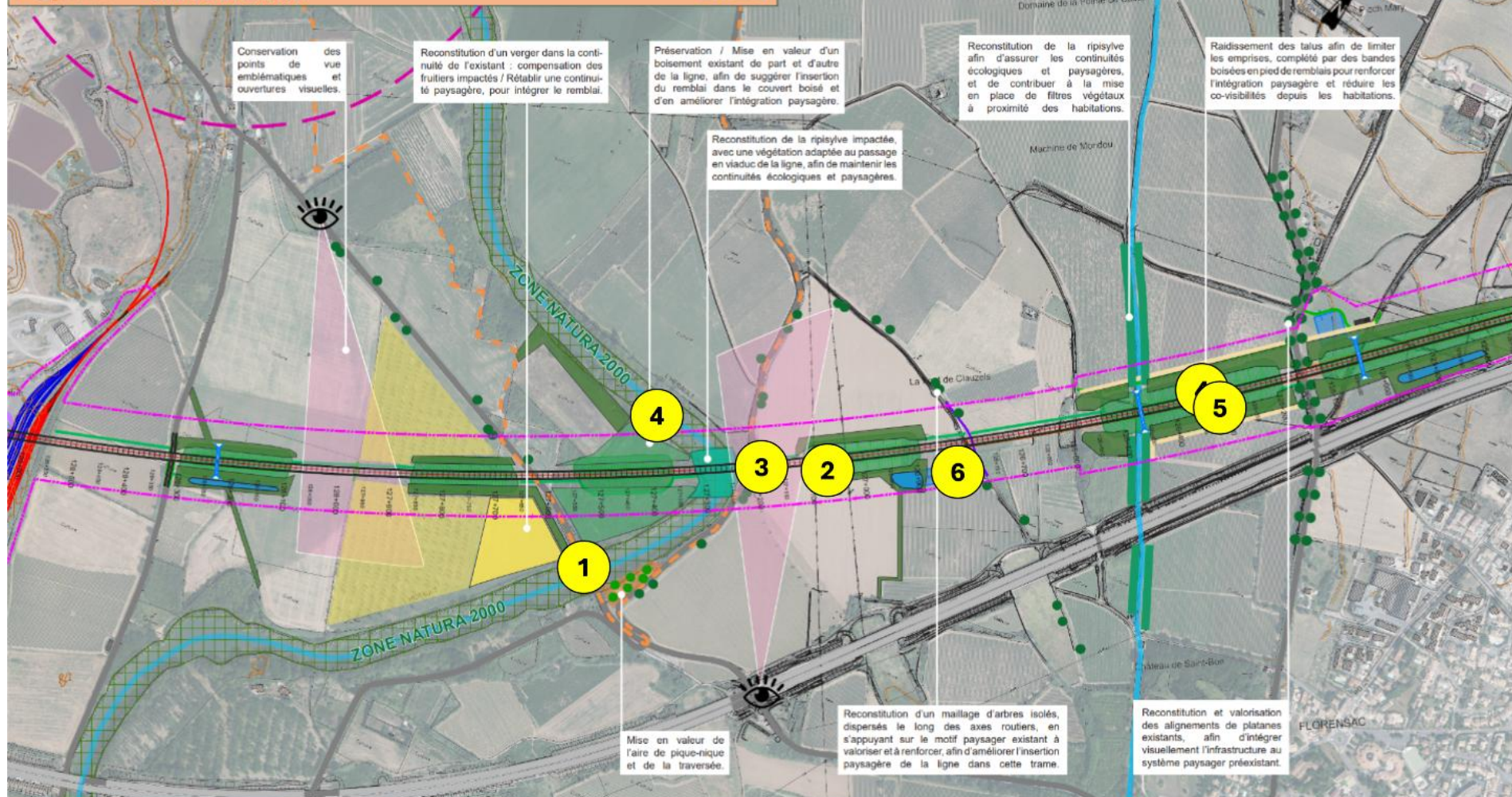
- Une remarque est formulée sur le manque d'accès préalable aux documents, jugé problématique pour produire des avis construits. Il est indiqué qu'il est difficile de se prononcer à chaud en séance sans avoir pu partager les documents entre services. Il est répondu que certains documents restent encore des documents de travail provisoires et ne peuvent pas être largement

diffusés, mais que les remarques formulées sont bien prises en compte. Il est néanmoins rappelé que les préoccupations exprimées seront retranscrites dans le compte rendu. Il sera encore possible de faire remonter d'autres observations.











- L'ensemble des participants est remercié pour leur présence et leurs contributions.

Annexes : Cartes à titre indicatif mais ne représentant pas le projet final

















LÉGENDE PROPOSITIONS EPPA

| | | | |
|---|----------------------------|---|---------------------------------------|
|  | Boisement |  | Arbres isolés |
|  | Massif arbustif / Garrigue |  | Rétablissement |
|  | Bassin de rétention |  | Conservation des ouvertures visuelles |
|  | Arboriculture | | |
|  | Haie arborée | | |
|  | Ripisylve | | |
|  | Arbres d'alignement | | |

LÉGENDE PROJET TECHNIQUE

| | | | |
|---|---------------------|---|---------------------|
|  | Projet |  | Bassin de rétention |
|  | Remblais |  | Raccordements |
|  | Déblais |  | Cours d'eau |
|  | Ouvrage hydraulique |  | Plateforme |
|  | Markis acoustique |  | Réseau routier |
|  | Ecran acoustique |  | Via Domitia |

LÉGENDE PROJET

| | |
|---|-----------------|
|  | QA |
|  | MH et périmètre |
|  | Emprise DUP |
|  | Site inscrit |
|  | Site classé |

