

ETUDES PAYSAGERES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES PHASE 1 Atelier d'approfondissement sur le site d'Issanka

LUNDI 16 MARS 2026 – SETE AGGLOPOLE MEDITERRANEE (FRONTIGNAN) – 10H30 - 12H
COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

INTERVENANTS PRÉSENTS

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

4 participants étaient présents durant cet atelier.

INTRODUCTION

Sébastien Mis, Directeur Adjoint 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 (Objet du présent compte-rendu)
- 16 mars : Massif de la Gardiole
- 17 mars : Via Domitia et Picpoul de Pinet
- 26 mars : Fleuve Hérault et Monts Ramus

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

Le site d'Issanka est situé au pied sud du massif de la Gardiole, dans un vallon de la Vène, et s'ouvre vers la plaine de Poussan. Il est encadré par deux routes structurantes : les départementales 613 et 2. Le site d'Issanka est un site inscrit car présentant une forte valeur paysagère et architecturale, mais également une grande importance historique locale. Le site est également un point de captage qui alimente Sète en eau potable. Des grands alignements d'arbres majestueux longent la Vène et la D2.

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

(1) Les participants ont exprimé leur volonté de **requalifier le site du « Mas d'Issanka », ancien centre aéré de Sète.**

(2) Les participants ont exprimé leur volonté de **mise en valeur des maisons situées en rive ouest de la Vène**, présentant une forte qualité paysagère et architecturale.

(3) Les participants ont interrogé le **devenir de l'ancien viaduc SNCF (ligne Sète-Gigean)** au droit du passage LNMP. Ils ont exprimé leur souhait de valoriser les caractéristiques existantes (ferronnerie, vocabulaire ferroviaire). Ils demandent également de **mieux représenter la voie ferrée existante sur les cartes et sur les coupes longitudinales.**

Les échanges ont également permis de faire ressortir la volonté de **renforcer l'accessibilité en modes doux**, des connexions cyclables, notamment pour permettre le franchissement de la Vène. La LNMP pourrait être l'occasion pour les collectivités de s'emparer du sujet. L'apaisement du trafic sur les départementales serait également nécessaire (présence d'un arrêt de bus dans un endroit non adapté aux circulations piétonnes).

(4) De manière générale, les participants soulignent que le tracé aura une incidence forte sur le secteur sensible d'Issanka et ses alignements d'arbres, et regrettent qu'il n'ait pas été possible de l'éviter. SNCF Réseau rappelle que le tracé a fait l'objet d'études, de concertation et d'un débat public avec les acteurs locaux, puis d'une Déclaration d'Utilité Publique, selon des objectifs fixés par décision ministérielle.

Dans ce contexte, les participants insistent sur la nécessité d'une cohérence d'ensemble des aménagements paysagers, veillant à conserver l'aspect naturel du site actuel et tout le long de la LNMP. Par exemple, **les participants ont remis en question le positionnement du talus** : les impacts paysagers sont jugés très importants dans un secteur pittoresque et sensible (parcelles oléicoles, zone résidentielle identitaire, boisements remarquables de la Vène). Ils s'interrogent sur la possibilité de concevoir des viaducs selon une approche architecturale continue et cohérente à l'échelle de l'ensemble des ouvrages franchissant la plaine de Poussan, entre la sortie du massif de la Gardiole et l'entrée dans les collines de la Moure.

Ils interrogent également la **présence des piles du viaduc en zone de ripisylve** et demandent des études pour que le viaduc **enjambe la Vène et la D2 en une seule fois, sans pile intermédiaire, afin d'éviter toute implantation en zone de ripisylve et de préserver les milieux sensibles.**

(5) Les participants sont en attente d'une intégration paysagère soignée des bassins techniques.

(6) Concernant le **lien avec le viaduc de Poussan**, pour rappel, les ateliers de concertation spécifiques ont donné lieu à un avis citoyen dans lequel une des réflexions serait que le viaduc soit porteur d'une passerelle pour les mobilités douces. Si un projet de ce type devait voir le jour, les connexions devraient

être assurées avec les cheminements existants notamment au niveau du site d'Issanka, en lien avec les collectivités.

D'un point de vue général :

- Les participants ont exprimé également l'inquiétude des riverains concernant les **nuisances sonores**.
- Les participants ont interrogé l'espacement entre les piles des ouvrages d'art. La maîtrise d'ouvrage explique que les travées devraient faire une quarantaine de mètres, sous réserve de confirmation, afin d'enjamber les continuités (routes, alignements, ...). Il faut noter que plus les piles sont espacées et plus le tablier de l'ouvrage sera épais. C'est un équilibre à trouver entre choix architectural, économique, technique et hydraulique.
- Les participants ont interrogé sur le **nombre d'arbres impactés**. Même s'il est encore difficile à ce stade de le dire précisément il pourrait s'agir d'une petite dizaine, mais les études ultérieures permettront de préciser ce nombre. En phase travaux, des préconisations spécifiques ainsi qu'un suivi dédié seront mis en place afin de garantir la protection des arbres existants.
- Une participante interroge les études en cours sur le **captage d'Issanka**. La maîtrise d'ouvrage répond que des études hydrologiques ont déjà été faites pour étudier les effets potentiels de la ligne mais des études hydrogéologiques complémentaires vont être lancées une fois les autorisations environnementales délivrées (courant 2026).
- Les participants s'interrogent sur **l'emplacement des bases vie et leur devenir**. SNCF Réseau rappelle le caractère provisoire de ces bases, le temps des travaux, et indique qu'en général, les entreprises en charge des travaux cherchent à les positionner au plus près de ouvrages. Les entreprises candidates feront des propositions sur les modalités de restitution/remise en état/nettoyage de ces emprises suite aux travaux. Par la suite, il sera intéressant de pouvoir requalifier ces espaces pour en faire un foncier valorisable pour les projets du territoire.

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



