

ETUDES PAYSAGERES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES PHASE 1 Atelier d'approfondissement Massif de la Gardiole

LUNDI 16 MARS 2026 – SETE AGGLOPOLE MEDITERRANEE (FRONTIGNAN) – 14H - 16H

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

14 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
- 16 mars : Massif de la Gardiole (objet du présent compte-rendu)
- 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.

De manière générale, les participants ont demandé à pouvoir récupérer les cartes de l'atelier, afin de pouvoir apporter des éclairages complémentaires. SNCF Réseau transmettra des éléments retravaillés.

Les bureaux d'études présentent les enjeux de l'insertion de la LNMP dans le massif de la Gardiole, tels que la préservation de son intégrité paysagère et écologique ; la protection des horizons, crêtes, silhouettes et vues emblématiques ; la prise en compte des contraintes réglementaires et environnementales du Site Classé ; la sécurisation des accès, des usages et des risques associés, notamment d'incendie ; les covisibilités et les interfaces avec l'autoroute A9. Les trois zooms étudiés lors de l'atelier sont représentatifs de ces principaux enjeux.

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales – Atelier d'approfondissement – 16 mars 2026

Questions/réponses générales

- Les participants s'interrogent sur la **hauteur des remblais** par rapport au terrain naturel. Réponse apportée : la ligne TGV suit un tracé très contraint par les pentes et rayons ; les remblais ne dépassent pas en principe 18 mètres, au-delà le projet bascule en viaduc. Selon le relief, la ligne alterne remblais, déblais et tunnel.
- Les participants s'interrogent la **nature des déblais**. L'objectif est de réemployer au maximum les matériaux extraits pour la réalisation des talus techniques, de préférence à proximité immédiate des zones d'extraction, afin de limiter les transports et d'assurer une cohérence géotechnique et paysagère. Dans le massif de la Gardiole, le substrat calcaire de bonne qualité peut conduire à des parois rocheuses apparentes.
- Les participants interrogent la possibilité de **circulation pour les animaux**. Réponse : Des ouvrages hydrauliques et passages permettent certains franchissements, notamment pour la petite faune.
En revanche, les ouvrages hydrauliques ne coïncident pas forcément avec les usages de randonnée. Le besoin de mutualiser certains passages hydrauliques avec des usages humains et de déplacements doux est identifié comme un sujet à étudier.
- Une question est posée sur la disparition d'espèces et la **manière de compenser les impacts**. SNCF Réseau rappelle la séquence réglementaire : Eviter ; Réduire ; Compenser. Les mesures compensatoires sont en cours de travail avec différents acteurs ; Sète Agglopôle est envisagée comme gestionnaire des mesures de compensation. Le sujet foncier est présenté comme un enjeu majeur et les besoins de compensation sont importants à l'échelle du territoire.

Echanges sur le zoom 1

Le premier secteur étudié dans le massif de la Gardiole, situé entre les pk 93+450 et 94+150 (Cf cartes en annexes), concerne la sortie de tunnel, avec des déblais importants, et une visibilité potentielle depuis Gigean, les points hauts du massif de la Gardiole, ainsi que depuis certains sites environnants, notamment l'oppidum de la Roque.

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

- (1) **Sur les bassins de rétention**, les participants interrogent leur fonction et leur aspect. Réponse : ils servent à collecter et gérer les eaux de ruissellement de la plateforme ferroviaire. Ce ne sont pas nécessairement des bassins en eau permanente. L'emprise présentée sur les plans englobe le bassin ainsi que les travaux de terrassement associés (remblais et déblais). Un travail ultérieur pourra chercher à réduire leur surface apparente, les répartir autrement (plus de bassins de plus petites tailles), mieux les inscrire dans la topographie.
- (2) Une vigilance devra être accordée vis-à-vis du **centre équestre**.

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales – Atelier d'approfondissement – 16 mars 2026

- (3) **Sur la sortie de tunnel (à l'ouest)**, les participants signalent qu'une "cicatrice" paysagère trop visible serait problématique si elle apparaît dans des vues lointaines. Il est rappelé que la gestion du risque incendie limite fortement la possibilité de planter à proximité immédiate de la ligne ; les contraintes ferroviaires interdisent un recouvrement végétal continu de l'infrastructure.

Plusieurs pistes sont évoquées :

- Assumer ponctuellement des **parois rocheuses** si elles restent peu perceptibles.
- Travailler les **pententes supérieures** pour permettre une strate végétale discrète.
- Envisager, là où cela est pertinent, de petits **modèles paysagers**, mais avec prudence compte tenu des emprises, du déboisement supplémentaire que cela impliquerait, du contexte incendie.

- (4) Par ailleurs, une question est posée sur le bruit en sortie de tunnel. Il est répondu qu'en déblai, le bruit est naturellement un peu contenu. Des **écrans acoustiques bas** peuvent être prévus dans certains secteurs selon les résultats des études réglementaires ; leur hauteur reste limitée et dépend de modélisations acoustiques précises.

SNCF Réseau pourra envoyer une fiche bruit avec les seuils acoustiques.

Echanges sur le zoom 2

Le deuxième secteur étudié, plus à l'ouest que le précédent, compris entre les pk 94+800 et 96+700 (Cf cartes en annexe), est déjà fortement marqué par l'autoroute. Certains participants considèrent que la future ligne viendra malgré tout créer une nouvelle barrière visuelle et un effet de surélévation plus marqué que l'autoroute.

- (1) Les participants s'interrogent sur la proximité avec le **mas de Mirabeau et les élevages**, le bruit pouvant être problématique pour les animaux. Il est proposé une protection acoustique, avec la réserve que celle-ci ne protégera pas contre le bruit de l'autoroute.

Sur ce site et de manière générale sur les sites patrimoniaux, un soin particulier sera apporté aux questions de co-visibilité.

- (2) **Accès et entretien** : Les participants posent la question sur la nécessité d'une voie parallèle à la ligne pour la maintenance. Réponse : ce n'est pas un besoin systématique ; l'objectif est de composer au maximum avec les accès existants, pistes DFCI et franchissements déjà présents.

- (3) Les participants posent la question des **plantations dans ce secteur**. Les propositions des bureaux d'études visent à renforcer la trame végétale existante, poursuivre les punctuations arborées là où cela est possible, éviter les alignements trop artificiels. Réserves exprimées par plusieurs participants :

- forte difficulté de réussite des plantations dans ce contexte sec ;
- nécessité éventuelle d'un arrosage sur plusieurs années ;
- vigilance sur le choix des essences ;
- prudence sur les apports de terre végétale, avec un risque d'espèces invasives.

- (4) Les participants se posent la question de la co-visibilité avec le Vieux Mujolan. A priori, celui-ci est bien cerné de végétation et la voie passe en léger déblais à cet endroit. La co-visibilité sera alors réduite, voire inexistante.

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales – Atelier d'approfondissement – 16 mars 2026

- (5) Les participants demandent à vérifier s'il y a une **co-visibilité depuis la bergerie de Saumade**, à Fabrègues.

Par ailleurs, les participants s'interrogent sur les ouvrages électriques et les postes. Ces éléments devront être intégrés dans les dossiers réglementaires ; leur traitement paysager devra être travaillé, y compris par le choix des matériaux et de l'intégration architecturale. Sur la question de l'**enfouissement des lignes**, des études ont été demandées à RTE ; à ce stade, l'hypothèse considérée est surtout l'enfouissement **au droit immédiat des franchissements** ; un enfouissement total reste un sujet de chiffrage et d'arbitrage.

SNCF Réseau pourra regarder s'il y a un poste transformateur dans le secteur.

Echanges sur le zoom 3

Le troisième secteur (compris entre les pk 101+850 et 102+750 / Cf annexes) est identifié comme particulièrement sensible du fait de la proximité de l'**abbaye Saint-Félix** ; des vues panoramiques depuis le site ; du passage de la ligne au pied du massif et au niveau de la principale voie d'accès à l'Abbaye ; de la présence d'un cours d'eau à rétablir.

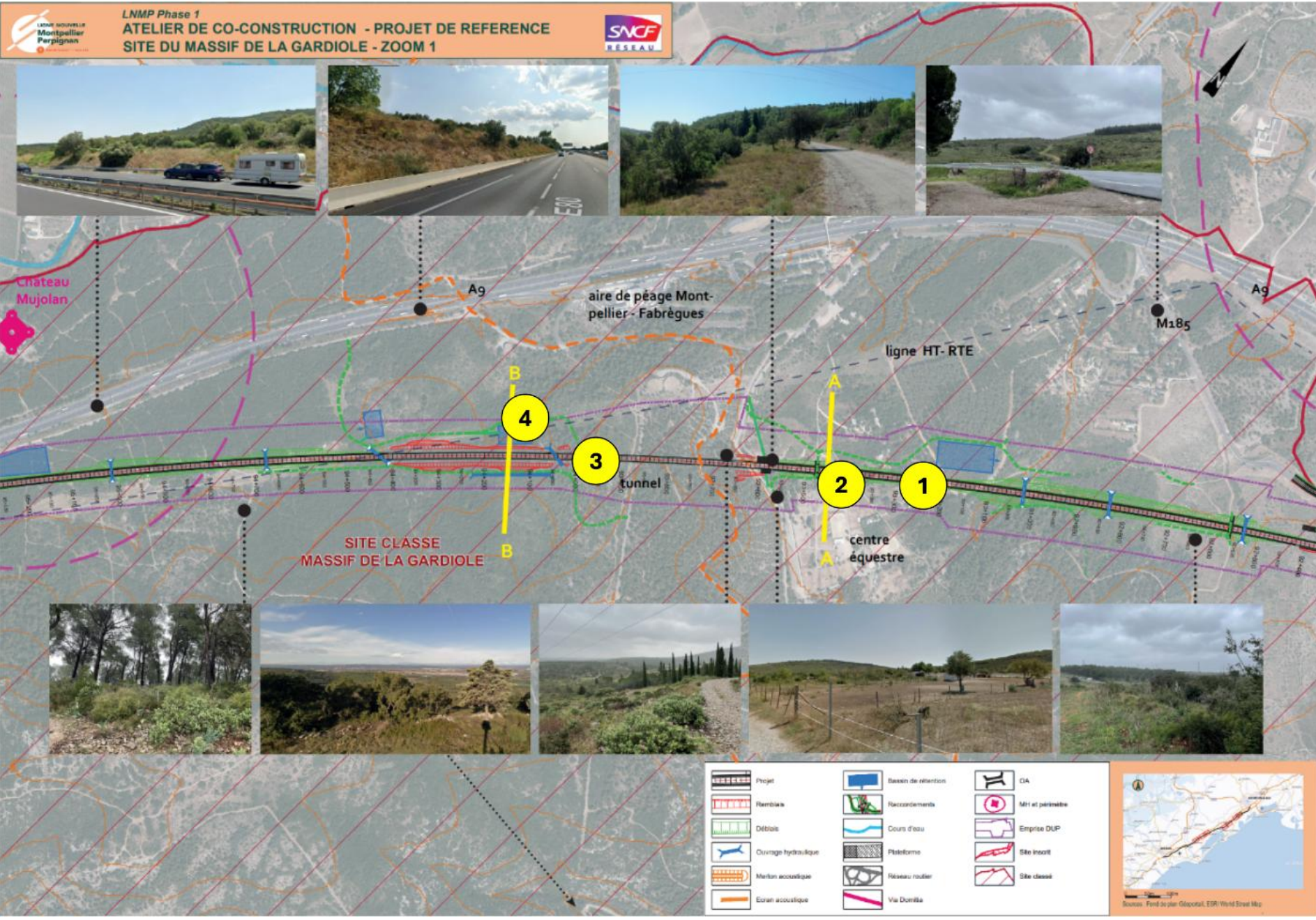
- (1) Échange sur le besoin d'un **stationnement en contrebas** de l'Abbaye Saint-Félix pour améliorer la mise en valeur de l'abbaye et éviter le stationnement au plus près du monument historique. L'idée est évoquée d'utiliser le projet ou ses emprises comme **opportunité** pour améliorer les cheminements piétons et l'accès au site.
- (2) Un participant insiste sur la **covisibilité avec l'abbaye**. Il rappelle que depuis le belvédère de l'abbaye, la vue est large et que la ligne sera bien perceptible, au moins sur certaines séquences. Il est proposé de ne pas raisonner uniquement en termes d'atténuation, mais aussi de travail paysager de valorisation du tracé dans le territoire. A noter que l'Agglomération a un projet de valorisation de l'Abbaye. Les participants demandent que la covisibilité figure de façon explicite sur la carte.
- (3) Les participants se questionnent sur les **espaces interstitiels entre la ligne et l'A9**. Vinci prendra en charge ses parcelles, SNCF Réseau les siennes. Des discussions sont en cours. L'objectif est de ne pas laisser ces espaces à l'abandon.
- (4) **Rétablissement du ruisseau de Barbière** qui fera l'objet d'un rabattement : Les bureaux d'études confirment que le ruisseau sera busé, sous la voie ferrée. La proposition paysagère cherche à conserver autant que possible le lit naturel et réduire l'impact du rétablissement sur le relief. SNCF Réseau s'occupera de l'entretien, car il s'agit d'un enjeu de sécurité ferroviaire.
- (5) Les participants mentionnent une œuvre de Jean Denant, l'œuvre de la Gardiole, qui devient une station à visiter, et qui est également à prendre en compte.

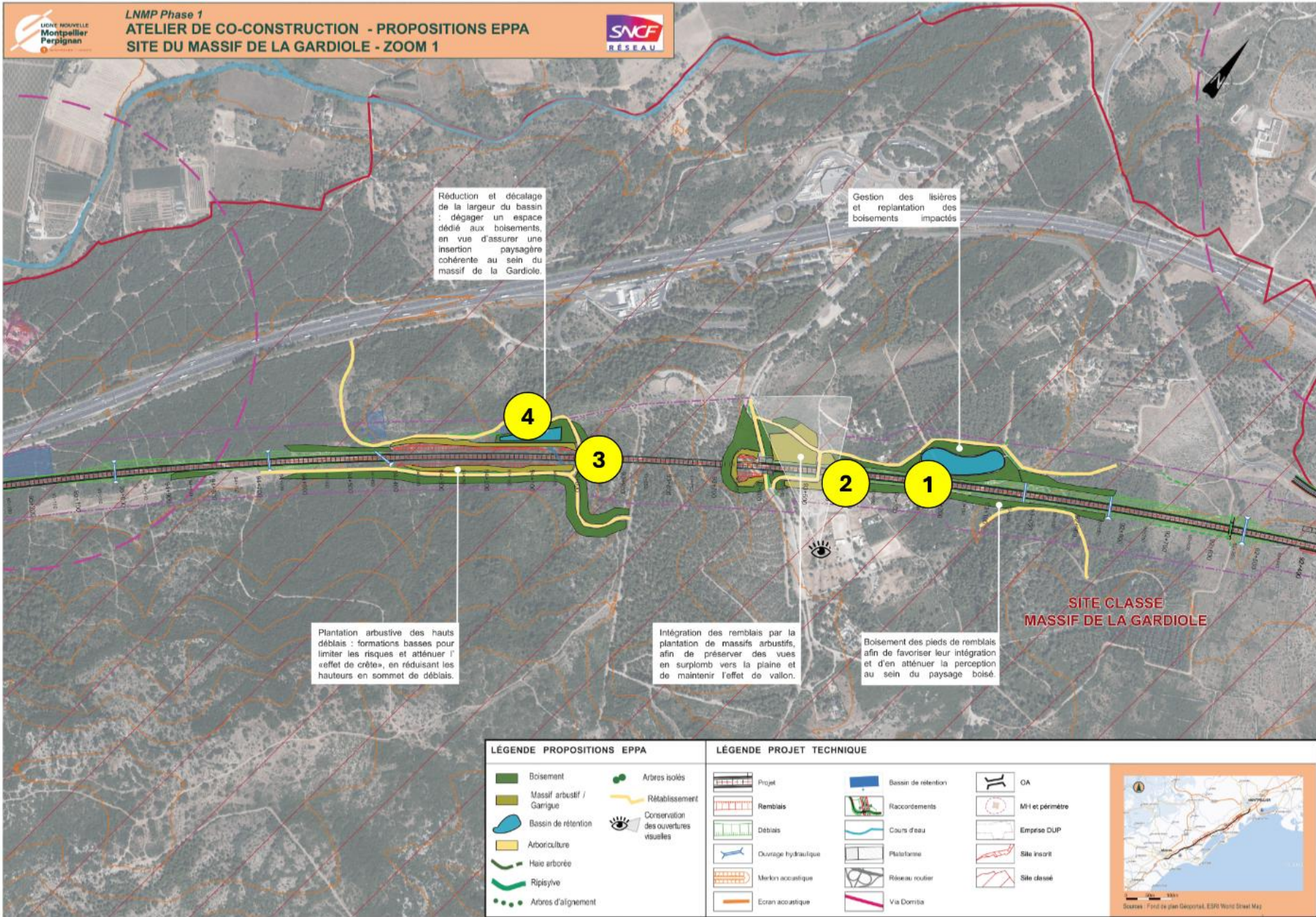
Concernant le bruit, les participants aimeraient connaître les projections du nombre de trains de jour et de nuit. *SNCF Réseau pourra leur envoyer les ordres de grandeur, entre le nombre de TGV et de trains de marchandise.*

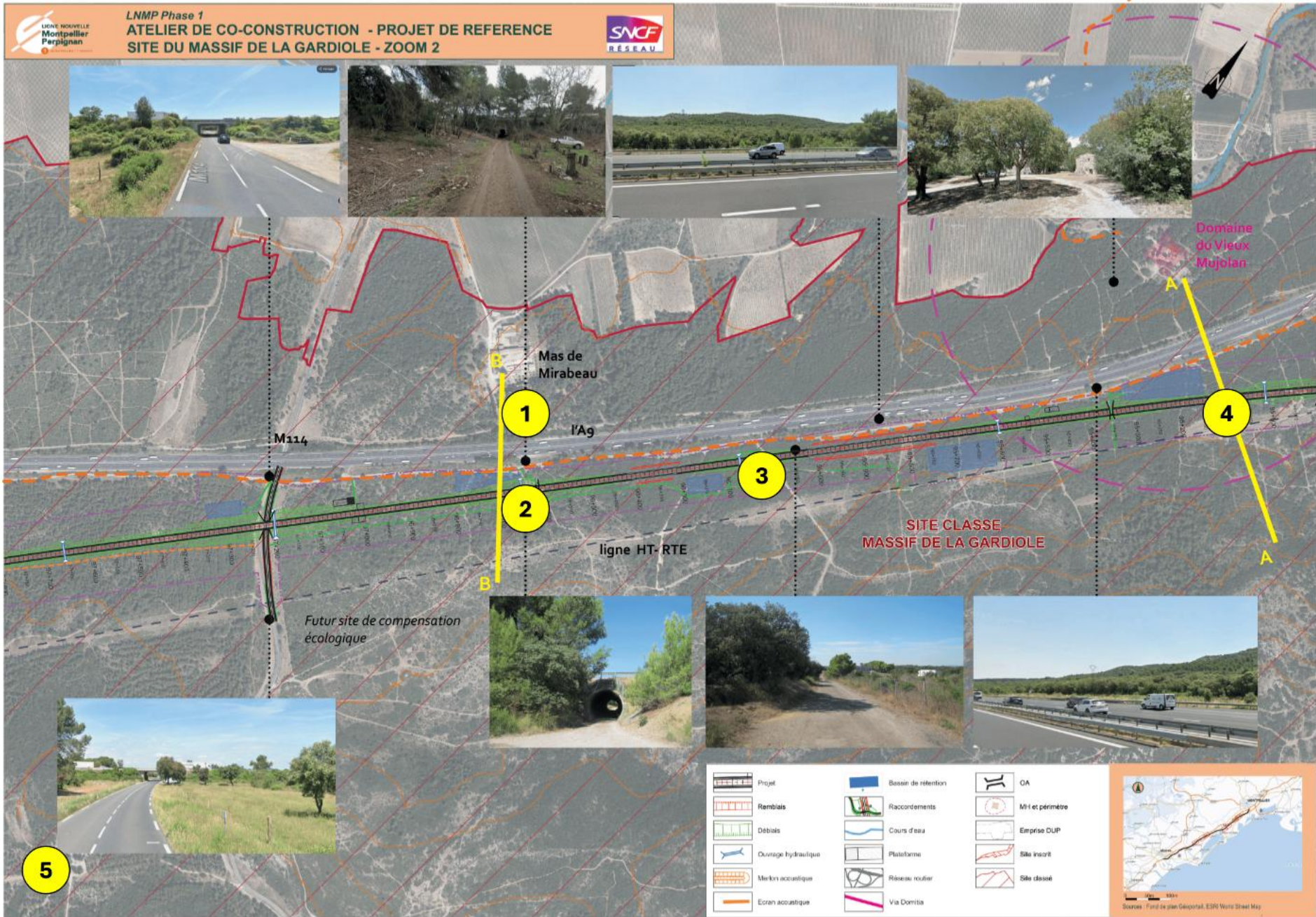
Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales – Atelier d'approfondissement – 16 mars 2026

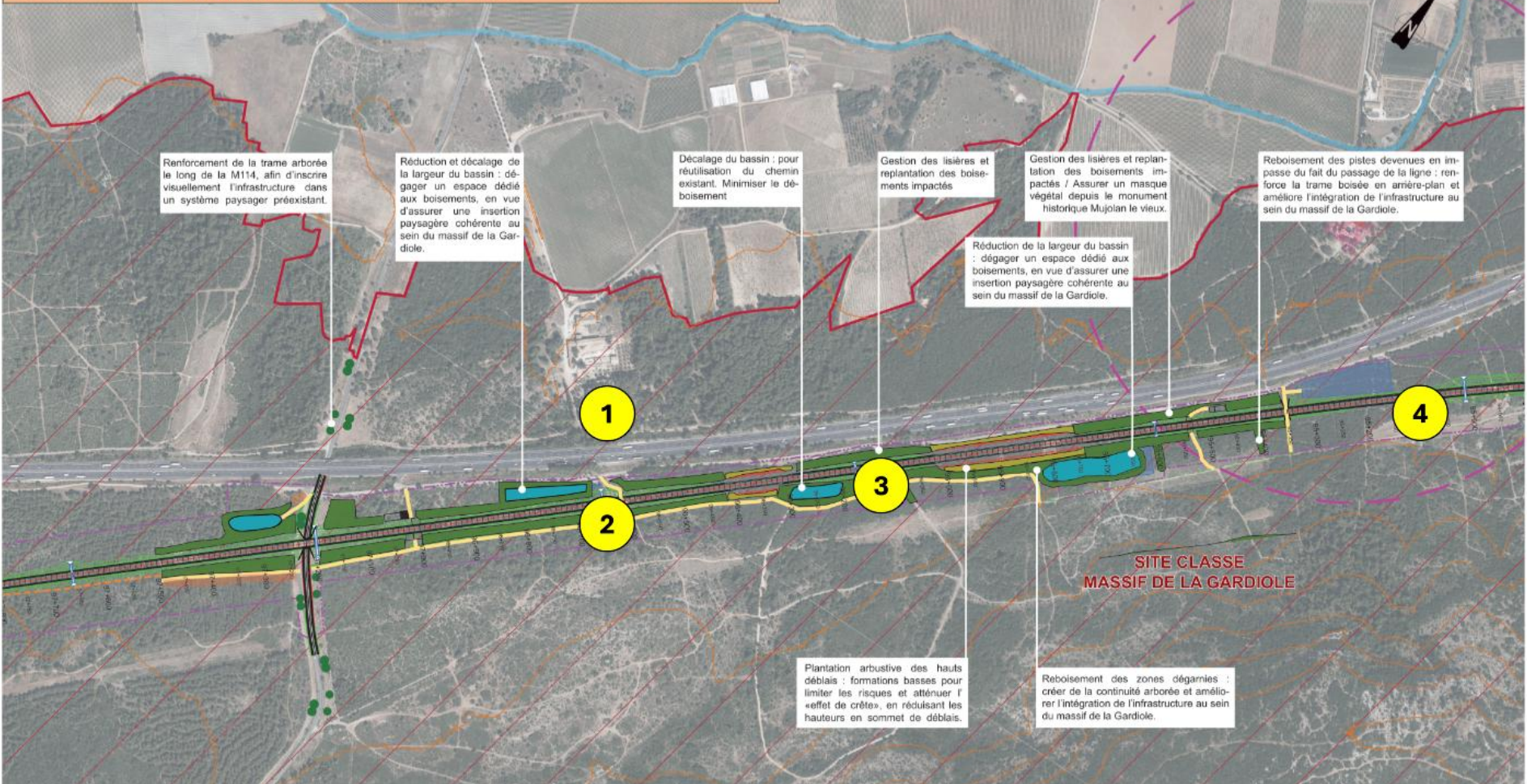


Annexes : Cartes à titre indicatif mais ne représentant pas le projet final









SITE CLASSE
MASSIF DE LA GARDIOLE

LÉGENDE PROPOSITIONS EPPA		LÉGENDE PROJET TECHNIQUE	
Boisement	Arbres isolés	Projet	Bassin de rétention
Massif arbustif / Garrigue	Rétablissement	Remblais	Raccordements
Bassin de rétention	Conservation des ouvertures visuelles	Déblais	Cours d'eau
Arboriculture		Ouvrage hydraulique	Plateforme
Haie arborée		Murets acoustiques	Réseau routier
Ripisylve		Ecran acoustique	Via Domitia
Arbres d'alignement			OA
			M14 et périmètre
			Emprise DUP
			Site inscrit
			Site classé



