

# ETUDES PAYSAGERES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES PHASE 1

## Atelier d'approfondissement Via Domitia et Picpoul de Pinet

Mardi 17 MARS 2026 – SETE AGGLOPOLE MEDITERRANEE (FRONTIGNAN) – 9H30 - 12H30

COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

### INTERVENANTS PRÉSENTS

- **Stéphane Lubrano**, Directeur du projet LNMP – SNCF Réseau
- **Anselme Libois**, AMO Environnement d'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

12 participants étaient présents durant cet atelier.

## INTRODUCTION

**Stéphane Lubrano, Directeur du projet LNMP pour SNCF Réseau**, remercie les participants pour leur présence et pour leur contribution à la construction collective du projet, en particulier sur son insertion dans le territoire. Il est rappelé que le projet approche du lancement de l'appel à candidature pour la réalisation de la ligne. Il est précisé que le dossier de consultation des entreprises et les cahiers des prescriptions techniques sont en cours de finalisation. Le dialogue compétitif durera deux ans et permettra de travailler avec les candidats sur la manière dont ils prendront en compte les principes généraux d'insertion ainsi que les spécificités locales.

**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 (objet du présent compte-rendu)
- 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.

## Zoom 1

Ce zoom concerne un secteur où Via Domitia et la Ligne Nouvelle se rapprochent, notamment au niveau du franchissement du ruisseau d'Aygues-Nay et de son vallon. Il s'agit d'un secteur où la RD 613, la LNMP et la Via Domitia sont dans un contexte de proximité immédiate.

Il est proposé d'accompagner le site par des traitements au sol et des supports pédagogiques permettant de présenter ce contexte patrimonial.

Le rétablissement de la RD613 est également un sujet identifié.

### Question/remarques générales

- Concernant les **supports pédagogiques**, les participants indiquent qu'il existe déjà, au nord de Pinet, une table d'orientation. Des équipements similaires pourraient être installés dans le secteur étudié. Les participants évoquent également la possibilité de faire le lien avec le rucher-école et le verger de Mèze.
- Un point est soulevé quant aux **espèces végétales pouvant être implantées sur des remblais**. Il est répondu que sur un remblai technique tel qu'il est construit, on ne peut pas planter directement car le matériau est trop dense et ne permet pas le développement des arbres et des arbustes. Si une véritable plantation est envisagée, il faut un apport de terre végétale. Les strates végétales pouvant être implantées à proximité de la plateforme sont limitées à des formations basses de type garrigue, conformément aux distances de sécurité ferroviaires. De plus, les espèces choisies devront être adaptées au changement climatique. Ainsi, la palette végétale cherchera à s'appuyer sur les espèces locales, avec éventuellement quelques ajustements vers des espèces plus résistantes à la sécheresse.

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

1. Il est proposé, dans le cadre de la **valorisation patrimoniale de Via Domitia**, de réfléchir à l'ajout de quelques bornes milliaires ou d'éléments de marquage rappelant les bornes anciennes, notamment au niveau du franchissement de la RD 613.
2. Une question est posée sur les **effets hydrauliques induits par l'emprise au sol du remblai** dans le vallon, au niveau de son passage au-dessus du ruisseau d'Aygues-Nay. Il est répondu que les études hydrauliques ont été réalisées et qu'elles ont été fortement poussées, car la ligne croise de très nombreux cours d'eau. Les ouvrages sont dimensionnés pour laisser passer les crues. Il est rappelé que la longueur de l'ouvrage ne résulte pas seulement de la question hydraulique, mais aussi de contraintes géotechniques et ferroviaires. Il est reconnu que la forme du vallon sera malgré tout modifiée : cet impact est pris en compte dans les compensations environnementales. Il est précisé que ce vallon présente un intérêt écologique notable.
3. Une remarque est faite sur la possibilité d'aménager **un gué** accessible plus longtemps en période de pluie, en s'inspirant d'autres exemples. Il est répondu que ce type d'aménagement pourrait être étudié, mais que son entretien reviendrait ensuite à la collectivité. Il pourrait s'agir d'une amélioration des usages locaux ou touristiques, au-delà de la stricte insertion du projet.

4. Des inquiétudes sont exprimées sur **la RD613**, sur l'impact paysager sur ce secteur à l'entrée nord de Mèze, avec la disparition de vues sur le bassin de Thau et le mont Saint-Clair. Ce secteur est d'ores et déjà marqué par l'A9.

De plus, à cet endroit, **au niveau du pont, la Via Domitia se situe à proximité immédiate de la RD 613**. Il existe déjà un problème de sécurité pour les usages piétons et cycles, notamment avec un circuit VTT et des usages agricoles importants. Le futur GR 78 doit aussi passer là. Il s'agira de réfléchir à son rétablissement. SNCF Réseau indique que les services du département seront associés pour examiner ces questions de sécurité routière et de visibilité. Les réflexions sont en cours pour identifier les bons points d'intervention, tout en restant dans l'enveloppe financière du projet.

Une remarque est faite sur la nécessité d'identifier plus clairement la traversée de Via Domitia dans ce secteur. Une charte graphique a été créée à l'échelle régionale pour harmoniser la communication le long de Via Domitia. Il est précisé qu'elle servira de référence aux collectivités pour mettre en place cette signalétique. Il est indiqué que certains lieux ont déjà été repérés comme particulièrement adaptés pour cette mise en valeur.

Un participant de Hérault Méditerranée rappelle la demande d'un schéma de circulation des engins de chantier. Il est répondu que l'organisation détaillée des chantiers relève du titulaire du marché, mais que la réduction des nuisances de chantier fera partie des exigences du cahier des charges du marché COREA.

5. Un participant mentionne une **verrue paysagère** (dépôt sauvage) de chaque côté de la RD613 (au sud du tracé LNMP), qui pourrait être prise en compte et traité par le projet.

## Echanges sur le Zoom 2

Ce zoom se situe un peu plus à l'ouest, dans une zone beaucoup plus boisée, traversée par le ruisseau du Nègues-Vaques. Il est précisé que le projet s'insère ici majoritairement en déblai (ligne encaissée par rapport au terrain naturel). Les grandes orientations pour ce secteur sont de limiter les emprises dans les boisements, de reconstituer les lisières et de proposer un projet végétal adapté aux motifs végétaux locaux.

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

1. Une remarque est faite sur le fait que le projet va détruire **des ornières anciennes et remarquables de la Via Domitia**. Il est répondu que des diagnostics archéologiques auront lieu et qu'un relevé sera réalisé (possiblement un moulage). Il est rappelé qu'aujourd'hui la Via Domitia n'est pas forcément matérialisée partout sur le terrain, mais que le projet sera l'occasion de rétablir les continuités de chemin de randonnées le long de Via Domitia.
3. Il est rappelé que le secteur comprend de nombreux chemins privés et que les grands déblais rendent les rétablissements complexes. Il est précisé qu'il faudra bien vérifier le caractère carrossable de certains rétablissements en fonction du relief. Les participants mentionnent par exemple une vue remarquable au niveau de la bergerie Saint-Gabriel, avec une nécessité de préservation paysagère.

Une autre remarque est faite sur certains réaménagements paysagers vus ailleurs, avec des matériaux ou des pierres jugés mal intégrés. Il est demandé si les tonalités locales seront prises en compte. Il est répondu que l'intention est bien d'éviter les bétons trop gris ou trop froids et de rechercher des palettes de matériaux et de couleurs adaptées au territoire. Il est rappelé de manière générale que le sujet des grands paysages et des palettes de matériaux est essentiel.

### Question/remarques générales

- Il est proposé que l'information sur les accès provisoires et les modifications de circulation pendant les travaux soit transmise à un périmètre large d'acteurs, y compris les communes, les syndicats d'exploitants ou la chambre d'agriculture.

### Echanges sur le zoom 3

Ce dernier secteur se situe dans une partie où la Via Domitia est protégée (inscription au titre des Monuments Historiques) et où le chemin des Romains longe puis croise la future ligne.

### Questions/réponses générales

- Une remarque est faite sur la difficulté à se repérer sur les plans en l'absence de certains repères comme le parking de Via Domitia et les noms des chemins.
- Une question est posée sur la signification des pointillés orange figurés sur le plan. Il est répondu que cela correspond à des chemins de randonnée existants qui sont rétablis dans le projet.

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

1. Un participant s'interroge sur **le chemin qui traverse le ruisseau**, qui comporte un passage à gué. Ce chemin est inondé lors des fortes pluies et devient inaccessible. Il est demandé s'il est prévu d'y faire un ouvrage. Il est répondu que l'ensemble des chemins sont rétablis dans le projet de référence, que celui-ci en fait partie, mais qu'il faut vérifier l'information sur l'inondabilité de ce passage.
2. Un **espace convivial** a été aménagé ces dernières années avec bancs et stationnement. Il est aujourd'hui très utilisé. Les participants indiquent que le passage de la ligne rend cet espace inaccessible ou difficile d'accès depuis le parking. Il est précisé qu'il s'agit aussi d'un lieu de randonnée important et d'un point d'accueil de la Via Domitia. A noter que les chemins existants seront déviés dans les endroits où la traversée est envisageable.
3. Il est rappelé que, dans le cadre du projet de valorisation de la Via Domitia, certains lieux ont été identifiés comme des portes d'entrée symboliques vers l'itinéraire. Il est affirmé que le **bois de la Vallongue** fait partie de ces lieux importants, car il combine stationnement, aire de repos et contact direct avec le tracé de la Via Domitia. Il est précisé que la commune de Pinet travaille depuis longtemps sur cet endroit. Ce lieu constitue aussi un élément paysager fort, avec la présence de garrigue et des vues ouvertes sur l'étang de Thau notamment. Il est souligné qu'il faut préserver les boisements présents à cet endroit. Il est rappelé que la ligne est ici en déblai, ce qui n'obstrue pas les vues.

Il est rappelé qu'il y a aussi un enjeu sonore, dans la mesure où avoir un train à proximité immédiate d'un espace de pique-nique n'est pas neutre. Il est répondu que le fait que la ligne soit légèrement enterrée atténuera les nuisances sonores.

Une question est posée pour savoir si le **tracé de la Via Domitia** lui-même fait partie du projet de valorisation. Il est répondu que, dans ce secteur précis, il n'y a pas d'action de valorisation spécifique du tracé lui-même car il est un peu éloigné des interventions LNMP.

4. A propos du **chemin des Romains**, il est expliqué qu'il s'agit aujourd'hui d'un chemin revêtu, assez routier, qui n'est pas particulièrement lisible comme élément patrimonial dans le paysage. Il est d'ailleurs probable que son nom soit une déformation de "Chemin des Romieux", faisant allusion au passage des pèlerins de Rome vers Saint Jacques de Compostelle, et non aux Romains.

A la proposition d'un rétablissement du chemin des Romains par un tracé moins routier que celui proposé par le Projet Technique de Référence, et qui utiliserait les chemins de la trame agricole, il est répondu qu'un raccordement du chemin des Romains aux chemins existants rallongerait sans doute les temps de circulation, ce qui pose la question de l'acceptabilité pour les exploitants. Il est rappelé qu'il existe des normes sur le rallongement acceptable des trajets agricoles, avec un seuil évoqué de quinze minutes. A noter aussi le caractère potentiellement privé de certains de ces chemins.

Il est demandé si les plans peuvent être transmis, même à titre provisoire, pour permettre aux communes de les analyser et de mener leurs propres échanges. Il est souligné qu'il faut distinguer les chemins communaux, les chemins privés et les chemins agricoles, ainsi que les responsabilités d'entretien associées.

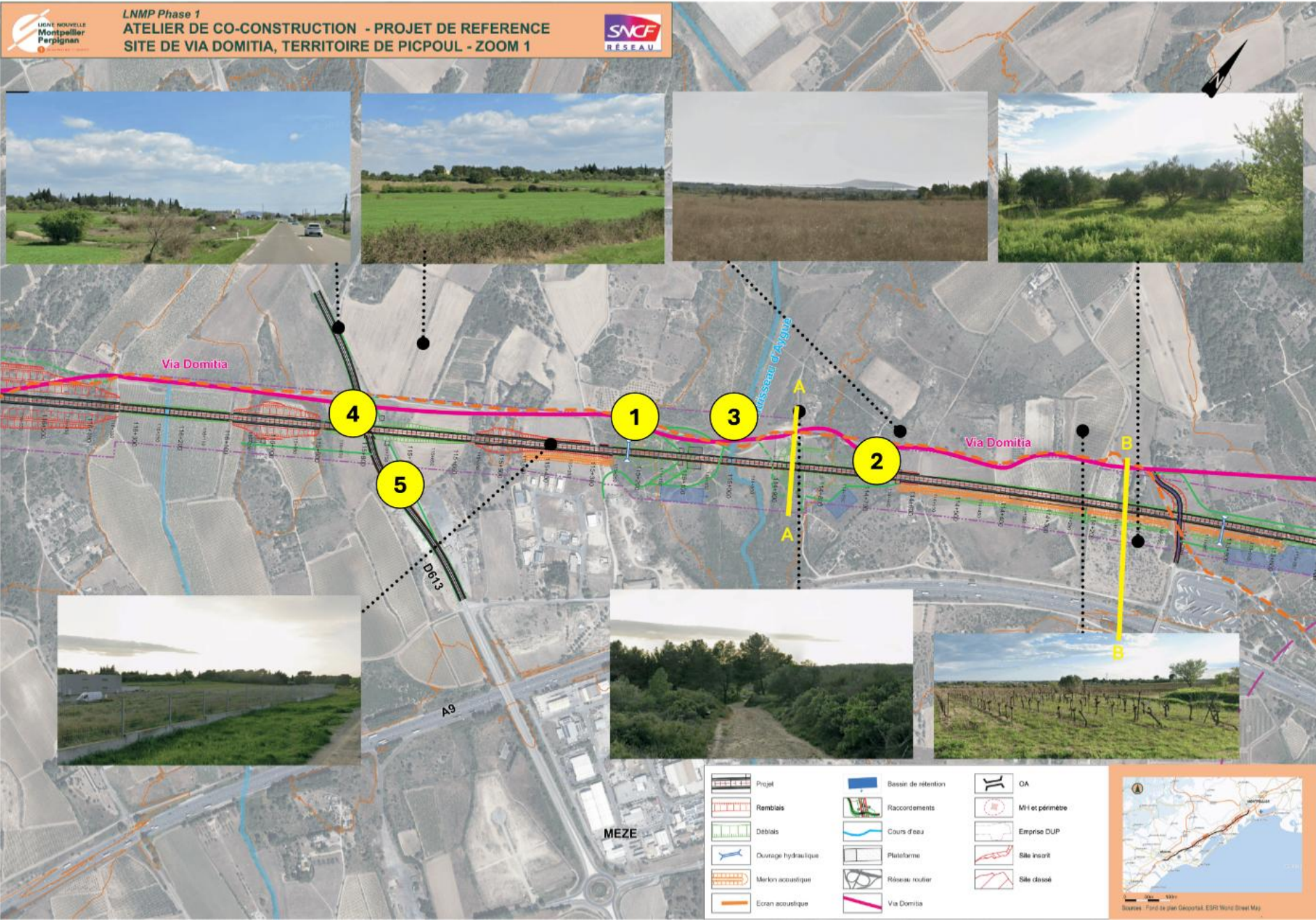
Une remarque est faite sur l'idée de planter le long du chemin des Romains, jugée peu pertinente si cela empiète sur des parcelles privées ou si cela ne correspond pas aux usages réels. Il est souligné que ce qui valorise aujourd'hui l'appellation Picpoul de Pinet, ce sont plutôt la mer, les étangs, les grands paysages. Il est donc proposé de laisser de côté cette idée et de concentrer davantage les efforts et les moyens sur les secteurs où la ligne impacte directement les territoires des vignobles AOP, comme au niveau du Bois de la Vallongue.

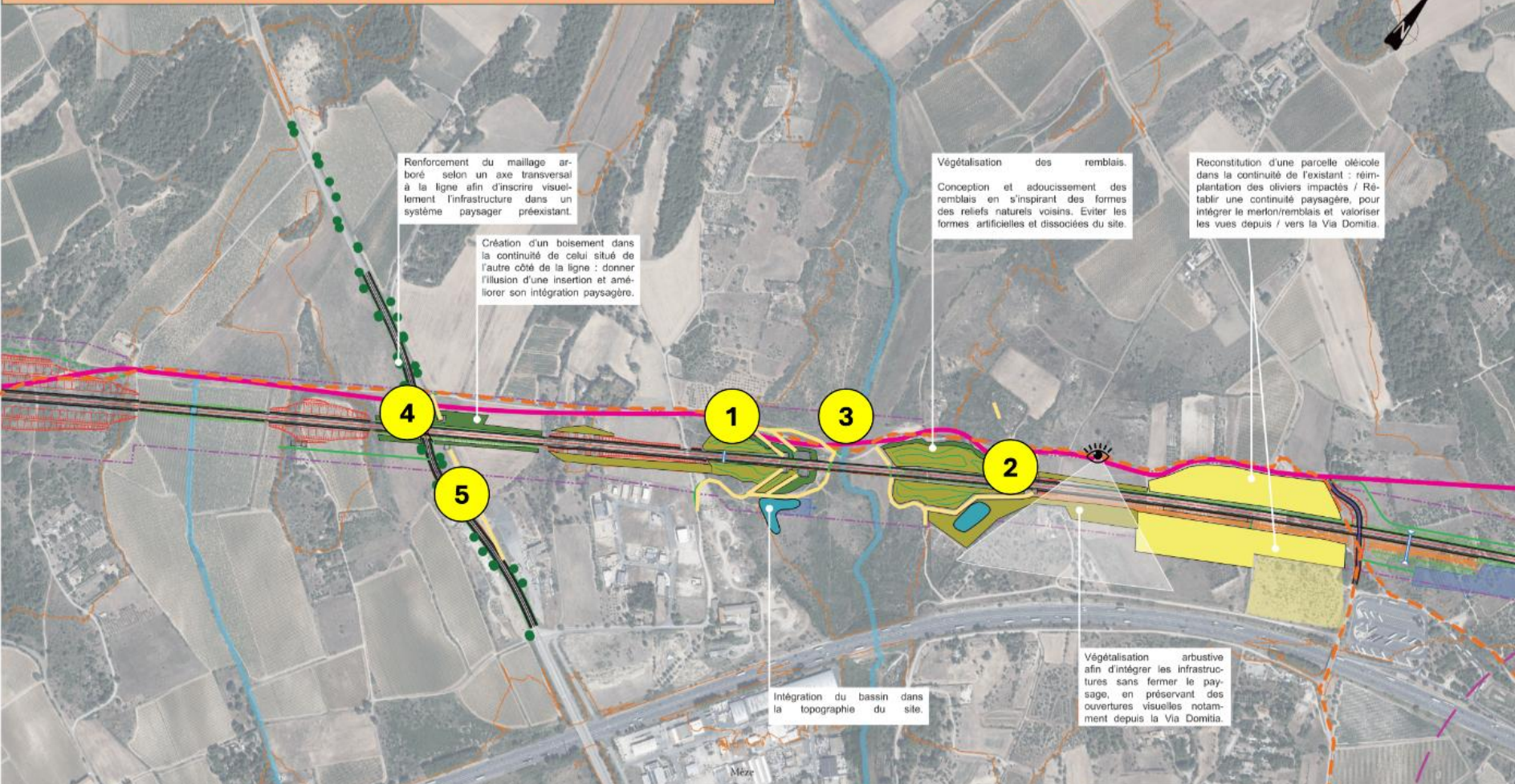
5. Il est indiqué que le **passage de la route au-dessus de la ligne** aura un impact paysager, à traiter. Il est précisé que les pentes routières seront compatibles avec le passage des grosses machines viticoles.
6. Il est rappelé que les **bassins de rétention** tels que représentés sur les cartes incluent le bassin en tant que tel, mais également les entrées en terre et piste de service. Ils ne seront pas toujours en eau, et ne ressembleront donc pas à de grands lacs, mais correspondent à des besoins de volume d'eau à gérer. Il est expliqué que dans ce secteur, l'intention serait d'utiliser les boisements et les lisières pour intégrer ces bassins et prolonger les logiques paysagères existantes.
7. Il est enfin rappelé qu'il existe un espace de 300 hectares coincée entre l'autoroute et la future ligne, qui ne doit pas être oubliée. Il est expliqué qu'un rétablissement est prévu pour connecter cette zone et éviter d'enclaver les parcelles. Les participants observent que certaines parcelles coincées risquent malgré tout d'être plus difficiles à travailler. A noter que la prise en compte de ces espaces est bien traitée dans le Schéma Paysager et Architectural.

## Clôture de la réunion

- Les plans seront transmis avec le compte rendu. Il est convenu que les propositions devront être digérées et retravaillées, notamment en lien avec la question des rétablissements de chemins. Il est rappelé qu'il s'agit bien de supports de travail.
- Les organisateurs remercient l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation.

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





Renforcement du maillage arboré selon un axe transversal à la ligne afin d'inscrire visuellement l'infrastructure dans un système paysager préexistant.

Création d'un boisement dans la continuité de celui situé de l'autre côté de la ligne : donner l'illusion d'une insertion et améliorer son intégration paysagère.

Végétalisation des remblais.

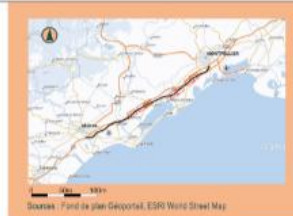
Conception et adoucissement des remblais en s'inspirant des formes des reliefs naturels voisins. Éviter les formes artificielles et dissociées du site.

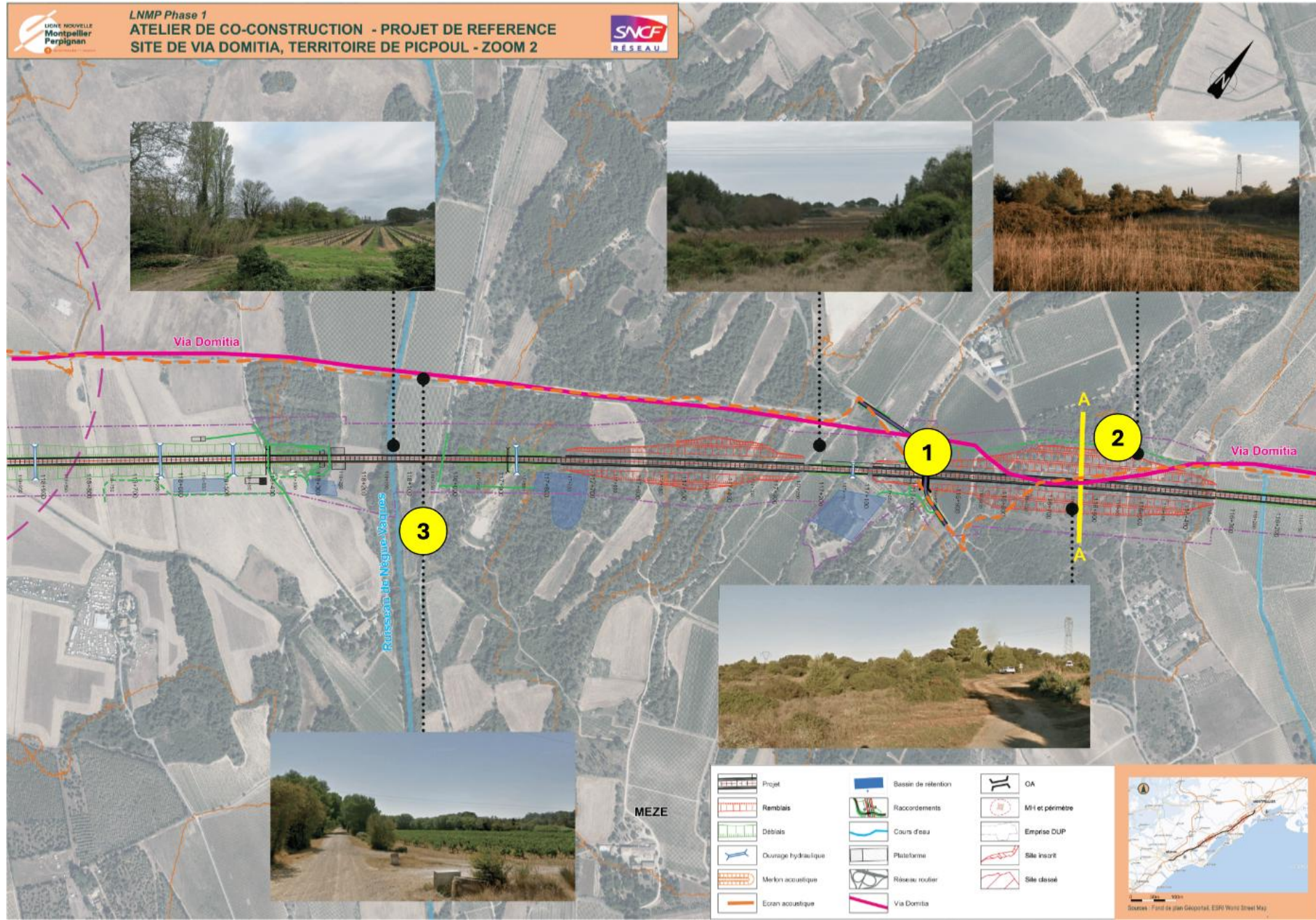
Reconstitution d'une parcelle oléicole dans la continuité de l'existant : réimplantation des oliviers impactés / Rétablir une continuité paysagère pour intégrer le merlon/remblais et valoriser les vues depuis / vers la Via Domitia.


Intégration du bassin dans la topographie du site.

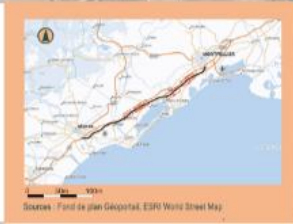
Végétalisation arbustive afin d'intégrer les infrastructures sans fermer le paysage, en préservant des ouvertures visuelles notamment depuis la Via Domitia.

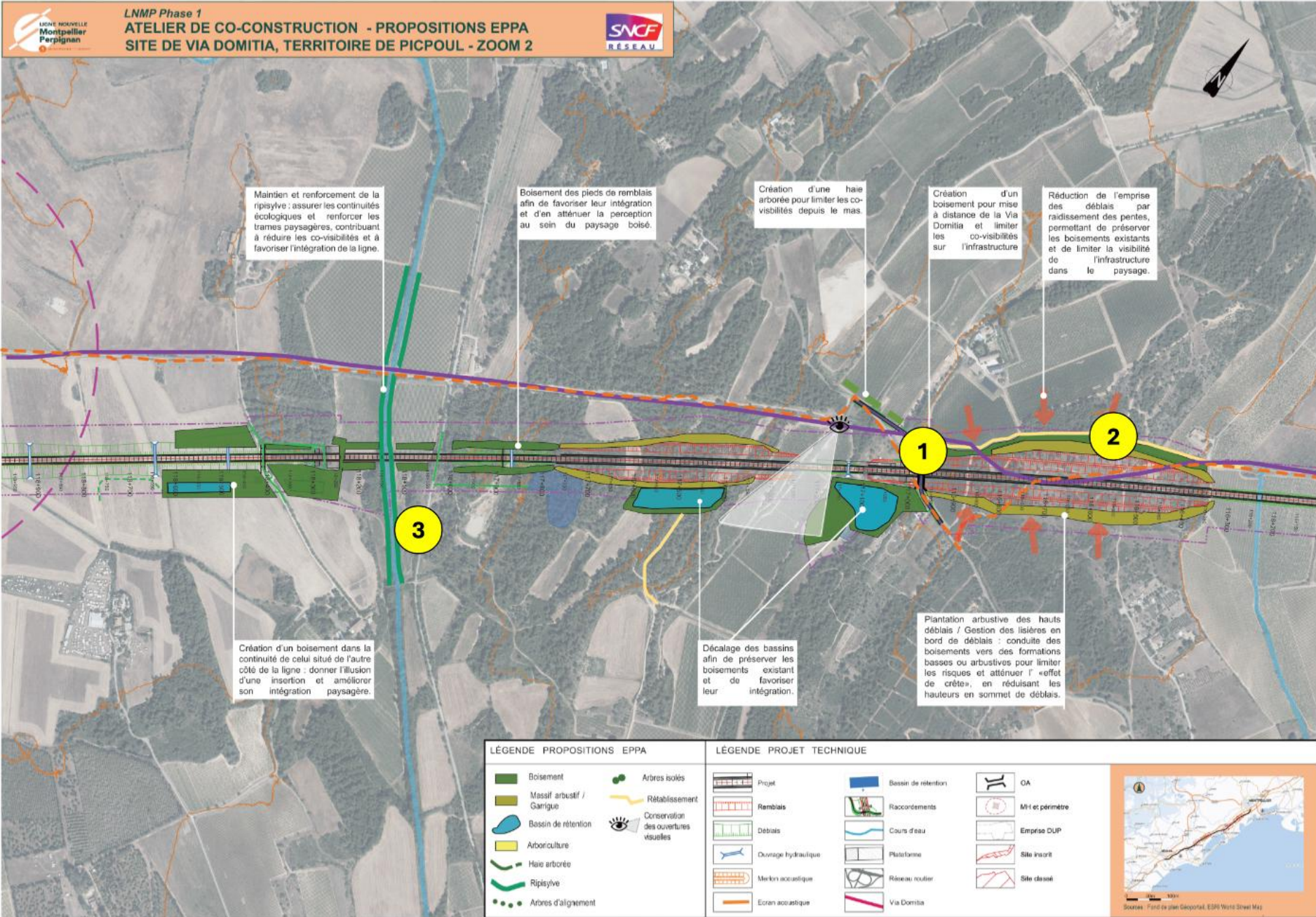
| LÉGENDE PROPOSITIONS EPPA  |                                       | LÉGENDE PROJET TECHNIQUE |                     |
|----------------------------|---------------------------------------|--------------------------|---------------------|
| Boisement                  | Arbres isolés                         | Remblais                 | Bassin de rétention |
| Massif arbustif / Garrigue | Rétablissement                        | Déblais                  | Raccordements       |
| Bassin de rétention        | Conservation des ouvertures visuelles | Ouvrage hydraulique      | Cours d'eau         |
| Arboriculture              |                                       | Merlon acoustique        | Plateforme          |
| Haie arborée               |                                       | Écran acoustique         | Réseau routier      |
| Ripisylve                  |                                       | Via Domitia              | OA                  |
| Arbres d'alignement        |                                       |                          | M/I et périmètre    |
|                            |                                       |                          | Emprise DUP         |
|                            |                                       |                          | Site inséré         |
|                            |                                       |                          | Site classé         |

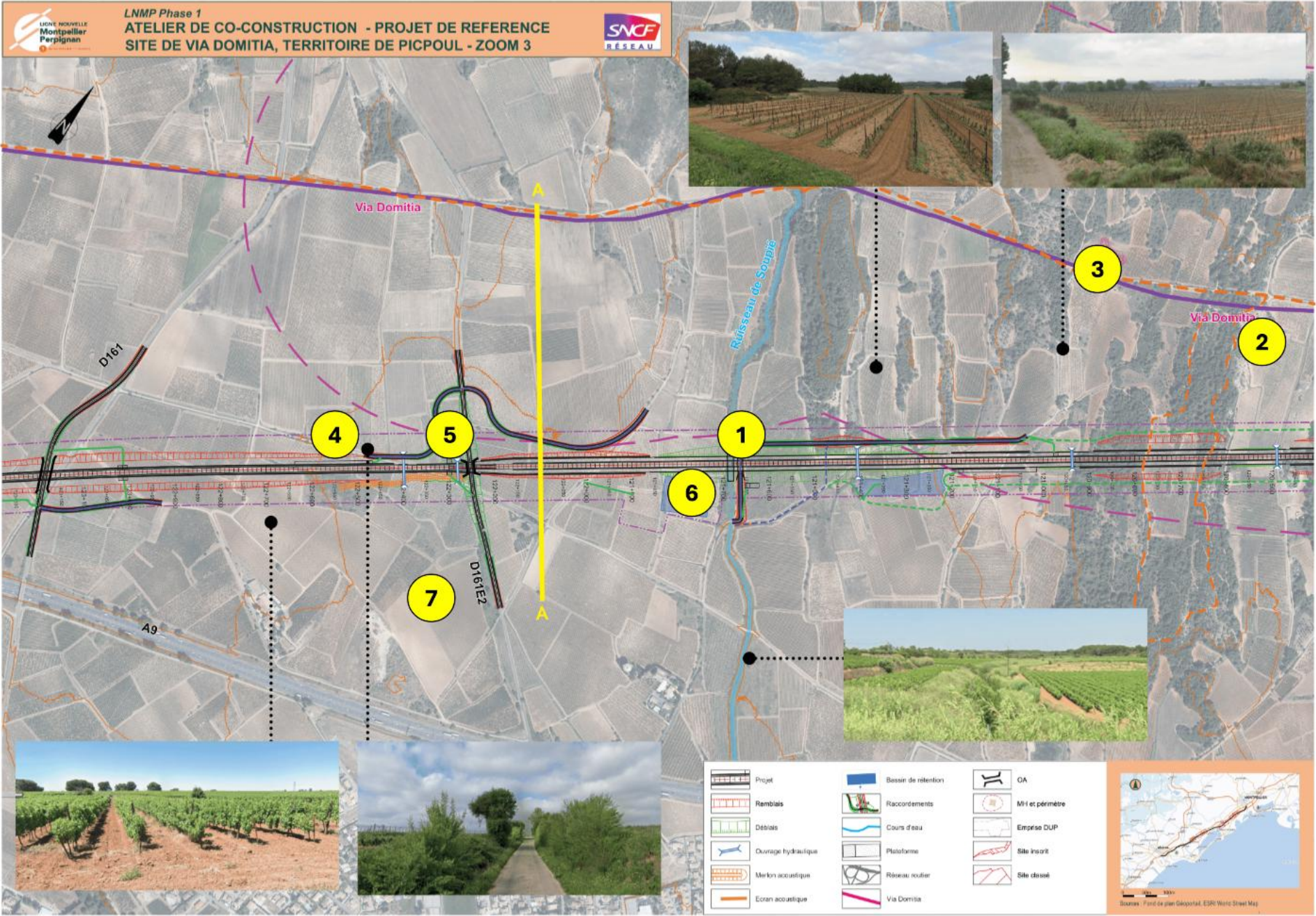


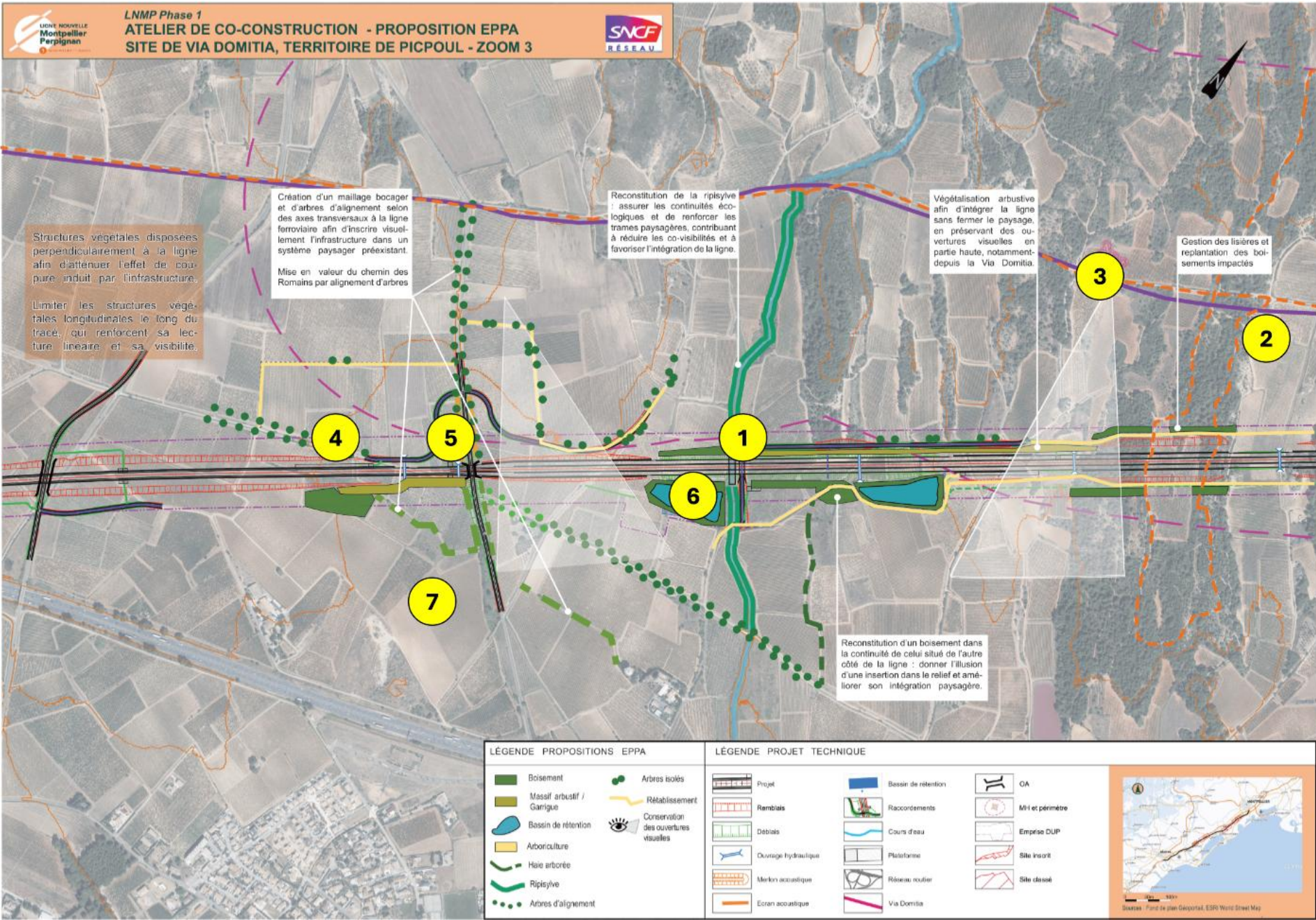


|   |                     |   |                     |   |                 |
|---|---------------------|---|---------------------|---|-----------------|
|  | Projet              |  | Bassin de rétention |  | OA              |
|  | Rambas              |  | Raccordements       |  | M4 et périmètre |
|  | Déblais             |  | Cours d'eau         |  | Emprise DUP     |
|  | Ouvrage hydraulique |  | Plateforme          |  | Site inscrit    |
|  | Écran acoustique    |  | Réseau routier      |  | Site classé     |
|  | Via Domitia         |   |                     |   |                 |









Structures végétales disposées perpendiculairement à la ligne afin d'atténuer l'effet de coupe induit par l'infrastructure.

Limiter les structures végétales longitudinales le long du tracé, qui renforcent sa lecture linéaire et sa visibilité.

Création d'un maillage bocager et d'arbres d'alignement selon des axes transversaux à la ligne ferroviaire afin d'inscrire visuellement l'infrastructure dans un système paysager préexistant.

Mise en valeur du chemin des Romains par alignement d'arbres

Reconstitution de la ripisylve : assurer les continuités écologiques et de renforcer les trames paysagères, contribuant à réduire les co-visibilités et à favoriser l'intégration de la ligne.

Végétalisation arbustive afin d'intégrer la ligne sans fermer le paysage, en préservant des ouvertures visuelles en partie haute, notamment depuis la Via Domitia.

Gestion des lisières et replantation des boisements impactés

Reconstitution d'un boisement dans la continuité de celui situé de l'autre côté de la ligne : donner l'illusion d'une insertion dans le relief et améliorer son intégration paysagère.

| 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               |                                       | Merton acoustique        | Réseau routier      |
| Ripisylve                  |                                       | Écran acoustique         | Via Domitia         |
| Arbres d'alignement        |                                       |                          | OA                  |
|                            |                                       |                          | M/I et périmètre    |
|                            |                                       |                          | Emprise DUP         |
|                            |                                       |                          | Site inséré         |
|                            |                                       |                          | Site classé         |

