

ETUDES PAYSAGERES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES PHASE 1 ATELIER DE CO-CONSTRUCTION

JEUDI 6 NOVEMBRE 2025 – MONTPELLIER – 14H - 16H30

COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

INTERVENANTS PRÉSENTS

- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission LNMP – SNCF Réseau
- **Sébastien Mis** Directeur Adjoint du projet LNMP – SNCF Réseau
- **Agata Bednarczyk**, Ingénieure paysagiste – Setec
- **Laurent Diaz**, Ingénieur paysagiste – Setec
- **Christophe Chéron**, Architecte – Lavigne Chéron
- **Hélène Legrand**, Architecte – Lavigne Chéron
- **Juliette Conrad**, Consultante concertation – Rouge Vif Territoires
- **Adrien Deymier**, Consultant concertation – Rouge Vif Territoires

16 participants étaient présents durant cet atelier.

INTRODUCTION

L'animatrice Rouge Vif Territoires, remercie les participants pour leur présence et présente le déroulé des échanges à venir :

- Un temps de rappel du projet LNMP et des Etudes Paysagères, Patrimoniales et Architecturales, et de présentation des enjeux identifiés entre Montpellier et Béziers ainsi que des orientations d'insertion associées (cf. présentation PPT)
- Un temps de questions/réponses en plénière sur des sujets de compréhension du projet, clarifications de certains points.
- Des groupes de travail collaboratifs, où les participants sont invités à s'informer et partager les principes d'insertion qu'ils préconisent sur les secteurs géographiques présents dans la salle :
 1. **La vallée de la Mosson et le massif de la Gardiole** – de Montpellier à Poussan
 2. **Les collines du bassin de Thau** - de Loupian à Saint-Thibéry
 3. **Les vallées de l'Hérault, du Libron et l'arrivée à Béziers** - de Pinet à Béziers.
- Un temps de restitution des échanges, pour synthétiser les différents avis exprimés et conclure ce temps d'échanges.

RAPPEL DU PROJET LNMP ET DES EPPA

Cf. présentation en ligne

Stéphane Lubrano, Directeur de la mission LNMP pour SNCF Réseau présente pour rappel les grands objectifs et l'avancement de la LNMP sur la Phase 1 et la Phase 2. Il partage quelques actualités récentes : lancement d'une enquête publique sur la Phase 1 visant l'obtention des autorisations environnementales et préparation de la concertation réglementaire sous l'égide de la CNDP sur la Phase 2 pour un lancement au printemps 2026.

L'animatrice Rouge Vif rappelle les objectifs des EPPA : mettre à jour le diagnostic territorial et réaliser un atlas cartographique à l'échelle de la ligne, et définir une identité globale de la ligne en termes d'insertion paysagère, patrimoniale, architecturale et environnementale entre Montpellier et Béziers, avec un approfondissement spécifique sur les sites remarquables et/ou sensibles (Massif de la Gardiole, Parc d'Issanka, Viaduc de Poussan, Via Domitia et Picpoul de Pinet). A ce but, différents temps de co-construction ont été et sont prévus sur la Phase 1 : un temps de co-construction du diagnostic en janvier 2025, un temps de co-construction des principes d'insertion de la ligne (atelier de ce jour) puis d'ateliers d'approfondissement pour les sites cités précédemment, à l'exception du viaduc de Poussan pour lequel des rencontres dédiées ont été organisées.

PRESENTATION DES ENJEUX D'INSERTION ET DES ORIENTATIONS ASSOCIEES

Cf. présentation en ligne

Un retour sur les sortants de l'atelier de co-construction du diagnostic des études est réalisé, intégrant les retours des participants sur l'atelier lui-même et qui ont été intégré à l'animation de l'atelier de ce jour.

Les bureaux d'études paysagères Setec et Lavigne Chéron Architectes présentent ensuite les 7 enjeux principaux du sujet :

- **Enjeu 1 : Traversée de paysages identitaires du territoire languedocien ;**
- **Enjeu 2 : Interception des différentes trames existantes ;**
- **Enjeu 3 : Franchissement des vallées et des plaines du littoral ;**
- **Enjeu 4 : Franchissements de reliefs ;**
- **Enjeu 5 : Coexistence de la ligne dans un territoire riche en patrimoine culturel ;**
- **Enjeu 6 : Passage à proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées ;**
- **Enjeu 7 : Proximité et position par rapport à l'autoroute A9.**

QUESTIONS / RÉPONSES

Une représentante de l'association Alerte LGV Thau exprime qu'au niveau du viaduc de Poussan, il existe des zones de protections des oiseaux et les travaux au niveau de la Gardiole par exemple viendront supprimer des espaces de nidification.

Stéphane Lubrano rappelle que l'atelier de ce jour est sur l'insertion paysagère du projet mais que l'impact environnemental du projet est travaillé avec un dossier d'autorisation environnemental, soumis à enquête publique et en cours d'instruction par les services de l'Etat. Ce dossier inclut les impacts sur les espèces protégées.

Une représentante de Hérault Méditerranée exprime que les communes de son EPCI vont également présenter des co-visibilités avec la ligne qui ne semblent pas ressortir dans la présentation. Elle explique également que, lors de la phase travaux, la remise en service de la ligne Vias-Lodève traversant Bessan sera un vrai sujet et demande quel accompagnement et mesures seront mises en place pour répondre aux modifications qui créeront de forts impacts durant plusieurs années.

Un représentant de Setec confirme que les illustrations présentées dans la diapositive ne sont que des exemples et l'ensemble des co-visibilités seront bien étudiées sur le territoire, incluant aussi les co-visibilités les plus éloignées ou celles depuis des habitats isolés que l'on peut trouver sur le territoire.

Stéphane Lubrano explique que SNCF Réseau travaille avec les collectivités traversées par la ligne Vias-Lodève sur ces questions. Il précise que la remise en service est encore en études et qu'elle ne serait prévue que pour alimenter la base-travaux pour une durée de 2 – 3 ans. Son devenir suite aux travaux est encore incertain et dépendra de l'avis du territoire sur son maintien.

Un représentant des Vignerons Indépendants de l'Hérault rappelle dans un premier temps que les plantations nouvelles prévues auront un fort besoin d'irrigation durant les premières années qui doit être réfléchi aussi sur son origine pour ne pas avoir d'impacts sur les irrigants du territoire. Il explique aussi que les remblais de la LGV et de l'A709 sont des réserves à lapins, ce qui rend impossible la culture du blé à Mauguio et vient impacter également les pommiers. Il exprime que ces aspects-là doivent être pris en compte dans la conception de l'insertion de la ligne.

Un représentant de Setec explique que les études visent à limiter les besoins en arrachage et replantations des vignes et des boisements. Pour celles qui resteront nécessaires, les replantations seront d'essences adaptées au climat local avec des plants jeunes pour faciliter leur enracinement. Cet enracinement sera également accompagné par un arrosage durant deux à trois ans, contractualisé avec l'entreprise en charge des travaux

Stéphane Lubrano explique que des appels à projets existent à destination des collectifs d'agriculteurs parmi lesquels des mesures en faveur de l'irrigation peuvent être déposés. Ces appels à projets sont annuels donc 5 ou 6 sont à prévoir sur le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers.

Un représentant de Saint-Jean-de-Védas demande si SNCF Réseau s'est rapprochée des 6 entreprises qui vont être impactés sur la ZAC de Louve et si des solutions de relocalisations ont été évoqués. Il exprime ensuite qu'avec la montée des eaux, le choix du type de circulation sur la ligne nouvelle est à considérer car la ligne actuelle risque de ne plus pouvoir être utilisée, entraînant un report sur la ligne nouvelle. Il précise ensuite que le remblai prévu sur sa commune va faire 18 mètres de haut, ce qui va nécessiter le double de largeur de chaque côté, et demande ce à quoi cela pourrait ressembler en termes d'insertion paysagère. Il précise enfin que sa commune va également être impactée par les travaux du Contournement Ouest de Montpellier avec un lancement des travaux en 2027, pour une durée comprise entre 3 et 4,5 ans. Ces travaux pourraient donc être concomitants avec ceux de la Ligne Nouvelle. Il demande donc s'il serait possible pour SNCF Réseau de se coordonner avec Vinci et la commune sur ces aspects de calendrier.

Stéphane Lubrano explique que SNCF Réseau prend contact avec tous les propriétaires fonciers du tracé pour échanger avec eux sur le besoin de reloger ou de compenser en cas de cessation d'activité. Il partage qu'une modification de programme, portée par la Métropole, est instruite pour transformer le remblai de 18 mètres en viaduc pour assurer une meilleure insertion de l'ouvrage dans le territoire. Concernant les travaux du Contournement Ouest de Montpellier, il précise qu'il échange régulièrement avec Vinci et confirme qu'une coordination est prévue pour assurer que le territoire puisse vivre durant ces grands travaux.

Un représentant de Saint-Jean-de-Védas demande quand seront communiqués les résultats de l'étude pour la traversée de la RN612 depuis le bois de Maurin.

Stéphane Lubrano explique que la décision soit prise avant l'été prochain afin d'être inclus dans les pièces de l'appel d'offres.

Un représentant de la commune de Bessan regrette l'absence de modélisations 3D dans une étude paysagère. La ligne prévoyant le passage de fret, il lui semble opportun de réaliser des modélisations pour aider les participants à visualiser le passage de la ligne.

Stéphane Lubrano explique que l'état d'avancement du projet ne permet pas de présenter des insertions définitives de la ligne. Il précise que lors du dialogue compétitif, les soumissionnaires devront intégrer les préconisations des participants et vérifieront à travers des visualisations comment ces préconisations sont prises en compte. Des partenaires co-financeurs vont également être associés dans la phase de dialogue compétitif pour s'assurer que les recommandations soient bien prises en compte.

Une représentante d'Alerte LGV Thau demande comment le viaduc de Poussan pourra être bien intégré dans le paysage.

Stéphane Lubrano rappelle que l'atelier citoyen dédié au viaduc de Poussan a émis des préconisations qui seront prises en compte dans le futur concours d'architecture. Son intégration demandée sera donc un des critères de sélection afin d'intégrer au mieux l'ouvrage dans le territoire.

TRAVAUX EN SOUS-GROUPES

L'animatrice appelle désormais les participants à échanger sur les secteurs géographiques dédiés, l'objectif étant de recueillir les propositions des participants sur l'intégration de la ligne entre Montpellier et Béziers, afin d'alimenter les études en cours. Il s'agit de caractériser les zones de passage et de réfléchir à des pistes d'insertion paysagère de la ligne, enrichies de l'expertise d'usage des acteurs du territoire.

3 secteurs de travail sont proposés aux participants :

- 1/ La vallée de la Mosson et le massif de la Gardiole – De Montpellier à Poussan
- 2/ Les collines du bassin de Thau - De Gigean à Mèze
- 3/ Les vallées de l'Hérault et du Libron et l'arrivée sur Béziers - De Loupian à Béziers

Chaque table présente une carte des enjeux identifiés sur le secteur concerné, des fiches informatives sur les enjeux le long de la ligne, des fiches supports présentant les différentes modalités d'insertion existante et un support de restitution, confié à un des participants volontaires de chaque table. Les participants sont invités à exprimer leur point de vue sur les modalités d'insertion de l'infrastructure dans son territoire afin d'assurer un accord entre l'aménagement proposé et la volonté des territoires traversés. Ils peuvent ainsi poser des questions, alerter sur des points de vigilance ou faire des propositions alternatives. Des membres de l'équipe d'animation sont présents à chaque table pour échanger avec les participants, recueillir leurs contributions et leur apporter des précisions et clarifications sur les éléments présentés.

A l'issue de ce temps collaboratif, un participant de chaque table procède à une restitution synthétique des échanges en plénière, puis les autres groupes réagissent.

De manière générale, les participants ont exprimé une difficulté à contribuer lors des ateliers sans disposer de vues ou de modélisations des ouvrages sur le territoire. Disposer de ce type de visuels les aurait aidés à évaluer l'impact visuel potentiel de l'infrastructure dans le paysage, notamment selon sa hauteur.

SECTEUR GEOGRAPHIQUE « La vallée de la Mosson et le massif de la Gardiole »

Cf. présentation en ligne

Sortants de l'atelier :

Les participants ont évoqué différents espaces sur ce tronçon de la ligne où une attention particulière devra être apportée :

- Le bois de Maurin, où la taille du remblai nécessaire aurait une emprise trop importante et ne répondrait pas aux contraintes d'hydrographie et de traversée des trames. La mise en place d'un viaduc à la place est mentionnée par les participants
- L'aspect des têtes du tunnel prévu dans la partie nord-est du massif de la Gardiole
- Les espaces interstitiels entre la Gardiole et l'A9, où il pourrait être mis en place un aménagement semblable à une ripisylve, permettant de masquer la ligne au sein d'un important couvert végétal tout en créant un paysage « productif ».
- Le viaduc de Poussan (traité plus spécifiquement lors des rencontres dédiées), pour lequel les participants évoquent un besoin d'intégration visuelle dans la plaine d'habitation mais également la question des nuisances sonores.
- Issanka, pour lequel un atelier dédié à est prévu début décembre
- Le raccordement entre le viaduc de Poussan et la Moure

Les participants s'accordent sur des principes d'insertion avec des raidissements de pente dans les zones boisées afin de limiter les emprises et de l'adoucissement dans les plaines pour intégrer la ligne en douceur dans le paysage.

Les participants ont rappelé le point de vue depuis le Mont Saint-Bauzille, offrant une vue périphérique sur le territoire de la Métropole que, actuellement, seule l'A9 vient dégrader.

Les participants ont fait ressortir un besoin d'attention sur les bassins de rétention, notamment sur leur forme, et en ont précisé un entre l'autoroute et Poussan.

Plus généralement, les participants ont évoqué le besoin d'une identité paysagère globale propre à la ligne, à présenter sur l'ensemble des ouvrages le long de la ligne. Pour un participant, il pourrait s'agir d'assumer le côté artificiel, mais pour l'ensemble des participants un équilibre général est à trouver.

Compléments durant le temps de mise en commun :

Un participant exprime le besoin de maintenir le dialogue avec le territoire durant la phase travaux.

Un participant rappelle le besoin de communication entre Vinci et SNCF Réseau pour le phasage des travaux.

Un participant rappelle l'importance de la prise en compte du patrimoine non visible sur le secteur, en citant par exemple les captages du Fles, situés à Villeneuve-lès-Maguelone.

SECTEUR GEOGRAPHIQUE « Les collines de l'étang de Thau »

Cf. présentation en ligne

Sortants de l'atelier :

Les participants ont dans un premier temps partagé la mise à jour de la Via Domitia sur la zone de fouille du Marignas, au nord de Loupian.

Les participants ont ensuite questionné l'altimétrie du remblai de la Ligne Nouvelle dans le secteur situé à proximité de l'autoroute, sur la commune de Loupian. Ils ont notamment regretté l'absence de modélisations en trois dimensions, qui auraient permis une meilleure appréhension de l'impact de l'infrastructure.

S'agissant de la gestion des espaces interstitiels entre la Ligne Nouvelle et l'autoroute, lorsque la largeur le permet, une restitution agricole est à privilégier. Dans le cas contraire, une renaturation de ces espaces ou l'implantation de panneaux photovoltaïques pourraient être étudiées. La commune de Loupian nous a indiqué que le sujet de la restitution agricole avait déjà été abordé dans le cadre d'échanges menés avec BRL. L'implantation de nouvelles parcelles agricoles ainsi que l'installation d'une borne d'irrigation dans l'espace entre la LN et l'A9 pourraient être envisagées.

Les participants relèvent une absence de continuité de la Via Domitia au niveau du ruisseau de Pallas le long de l'A9 et demandent la création d'un viaduc pour le franchissement piéton et permettant également la traversée de la faune.

A Mèze, le long de l'A9, les participants abordent la gestion des délaissés avec l'évocation d'un territoire interstitiel sacrifié. Ils évoquent un enjeu de délestage et s'interrogent sur le devenir de cette zone. A proximité, ils précisent l'existence d'un tronçon de la Via Domitia intégré au cadastre et avec des traces historiques nécessitant de maintenir une vue sur ce tronçon parallèle à la Ligne Nouvelle.

Les participants évoquent un cône de vue depuis la D613 sur le bassin de Thau, sur sa porte d'entrée du bassin de Thau qui viendra être limité par le remblai. Une demande de dérogation pour privilégier un passage en viaduc a été émise auprès de Sète Agglopol Méditerranée.

Au niveau du PK115, les participants évoquent un pilier du viaduc sur la Via Domitia qui crée un enjeu de continuité des chemins piétons sur cette seule zone de passage sécurisée dans le secteur. Les participants s'interrogent sur le maintien du guet actuel ou la création d'un cheminement le long du remblai.

Les participants précisent qu'au niveau de la zone industrielle de Mèze, la proximité de la ZI elle-même et d'un hôtel qui doit y ouvrir entraîne des interrogations sur les nuisances acoustiques. La renaturation possible de la zone naturelle à proximité pourrait y permettre la mise en place d'un merlon paysager pour régler le sujet acoustique.

Les participants évoquent la possibilité de créer un accès à l'autoroute car ce secteur est l'entrée au bassin de Thau depuis le Massif central.

La traversée de l'AOP Picpoul et la proximité de gîtes interrogent l'activité agricole et d'œnotourisme, également de par les nuisances acoustiques. Le passage majoritairement en déblai est préconisé par les participants.

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales – Atelier de co-construction – 6 novembre 2025

Le Conseil départemental étant gestionnaire des itinéraires de randonnées, une réflexion pourrait être menée pour rabattre le cheminement en parallèle de la ligne avec une réflexion sur l'aménagement général des délaissés entre la Via Domitia et la Ligne Nouvelle.

A proximité du pont de Florensac sur l'Hérault, le GR78 passe sous la Ligne pour rejoindre la D32. Un rétablissement est prévu mais les participants souhaitent que soit assurée la connexion avec le chemin de randonnée. [NLDR : Cette précision a été évoquée dans ce groupe mais devra être développée dans le secteur géographique "Vallées de l'Hérault, du Libron et arrivée sur Béziers"]

Les participants évoquent les trames verte et bleue à préserver dans l'espace au nord de l'aire de Mèze (ruisseaux de Pallas et d'Aygue Nay).

Au niveau du Mont Ramus, le projet LNMP actuel ne permet pas le rétablissement des cheminements piétons. L'enjeu lié à cette formation géologique réside dans le maintien du relief. [NLDR : Cette précision a été évoquée dans ce groupe mais devra être développée dans le secteur géographique "Vallées de l'Hérault, du Libron et arrivée sur Béziers"]

Les participants évoquent également un point bas au niveau du franchissement du ruisseau de Nègue-Vaques nécessitant de prévoir la récupération des eaux dans un bassin.

Plus généralement, les participants ont demandé des exemples de traitement sur des projets répondant à des problématiques similaires, afin d'étudier les réponses qui peuvent être apportées face à ces enjeux..

SECTEUR GEOGRAPHIQUE « Les vallées de l'Hérault et du Libron et l'arrivée sur Béziers »

Cf. présentation en ligne

Sortants de l'atelier :

Les participants identifient un premier sujet à proximité de l'aire urbaine de Florensac et la traversée de l'Hérault. Ils s'interrogent notamment sur les nuisances liées aux travaux et à la maintenance.

Concernant les ouvrages dans la vallée de l'Hérault en particulier, les participants expriment un besoin de ménager une grande perméabilité visuelle pour conserver la vue sur les Monts Ramus :

- depuis l'autoroute, perchée en remblai au droit de Florensac ;
- depuis la RD18 entre Florensac et Saint-Thibéry au droit de la traversée de l'Hérault.

Ils évoquent également une attention particulière à apporter à la traversée de l'Hérault et sa ripisylve. C'est le lieu de forts enjeux environnementaux à prendre en compte notamment avec l'extension en cours de la zone Natura 2000, de 50m de part et d'autre de la zone actuelle.

Enfin, sur ce secteur, les participants évoquent un traitement des remblais avec une identité plutôt naturelle. Ils soulignent l'importance d'une bonne gestion des abords et de la traversée de la RD18 qui est un axe très emprunté, et représente un enjeu paysager fort.

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales – Atelier de co-construction – 6 novembre 2025

D'autres enjeux sont soulevés au niveau de la future base travaux et des Monts Ramus.

Le site prévu pour la future base travaux est actuellement en décaissé par rapport à son environnement direct. La question est posée sur la nature de la remise en état du site après la fin des travaux. Une réhausse est-elle envisagée ? Les participants alertent sur l'importance de ne pas faire de cet espace un no man's land entre Bessan et Saint Thibery en prévoyant une destination à cet espace interstitiel.

Les participants relèvent à nouveau l'impact fort du passage de la ligne à travers les Mons Ramus. Ils expriment une volonté :

- de minimiser l'impact du déblai en raidissant ses pentes au maximum
- d'affirmer le faciès basaltique du déblai sans chercher à le cacher mais plutôt en mettant en valeur cette part identitaire de la ligne.
- de maintenir depuis le Mont Sud, les vues sur la crête caractéristique du Mont le plus au Nord. Le Mont Sud est un site de balade pour les locaux, Il est impératif de maintenir la continuité douce sur les chemins ruraux. Les participants évoquent la possibilité d'envisager une traversée pour les modes doux en compensation.

Les nombreuses questions posées autour de la traversée de l'Hérault et des Monts Ramus amènent les participants à suggérer la tenue d'un atelier spécifique, à l'instar de ce qui est fait pour d'autres sites sensibles.

Pour les participants, le franchissement de la vallée du Libron présente des enjeux comparables à ceux de la vallée de l'Hérault où sont prévus une succession d'ouvrages courants et non-courants. Ils préconisent d'assurer la transparence visuelle et environnementale de l'ouvrage, en élargissant l'ouvrage de franchissement de la RD28 (voire en prolongeant le viaduc du Libron jusque-là), tout en maintenant l'alignement remarquables de platanes.

Dans les espaces interstitiels entre la LNMP et l'A9, les participants relèvent l'attention à porter au Domaine de la Valmale, ainsi qu'à la zone humide recensée dans le SCoT du Biterrois.

Les participants ont enfin rappelé l'enjeu patrimonial que représentent les châteaux pinardiens. Ce patrimoine nécessitera une gestion fine des interfaces entre la ligne et ces propriétés (traitement soigné exigé, matériaux de qualité...) pour en limiter l'impact.

Au niveau de l'arrivée sur Béziers, les participants s'inquiètent de l'arrivée de la future ligne en surépaisseur de la voie existante et de la création d'un ouvrage saut de mouton à l'impact très important. Ils évoquent également les enjeux en lien avec le tissu urbain et la future ZAC, ainsi qu'avec les nuisances sonores et visuelles prévisibles. Ils s'interrogent sur l'interface avec la phase 2, l'implantation de la gare nouvelle, ou encore la proximité du canal du Midi.

Là encore, la question d'un atelier spécifique a été soulevée.

CONCLUSION



Une fois les synthèses présentées, l'équipe projet remercie les participants pour leur présence et présente les prochaines rencontres dédiées aux sites remarquables : Issanka, Massif de la Gardiole, Picpoul et Via Domitia.