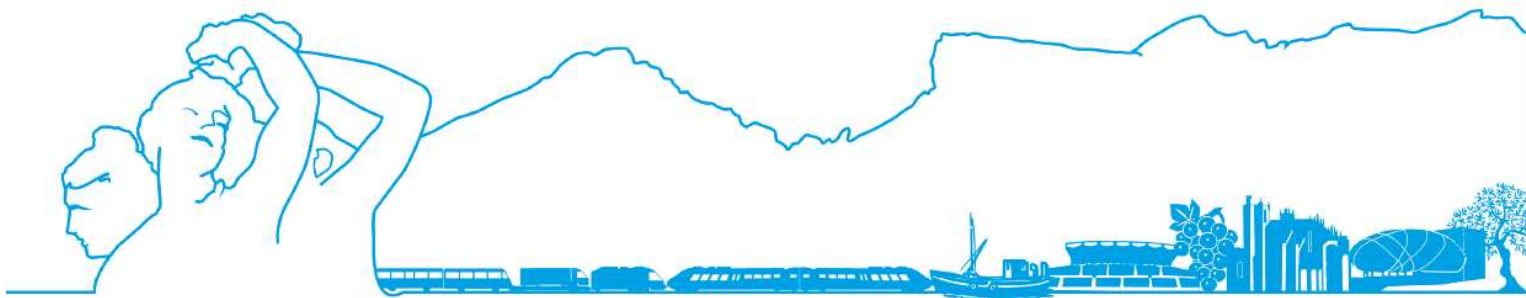


ligne nouvelle **Montpellier-Perpignan**

Compte-rendu

ATELIER « Paysages n°2 » Schéma directeur architectural et paysager

mardi 29 mai 2012 – MONTPELLIER
Hôtel Mercure Antigone – bd de l'Aéroport international



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNI
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÁS – PORTUGAL – ESPAÑA – POL

— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN

LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –

BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÁS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —

OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERP
BERLIN HAUPTBAHNHOF — LONDON SAINT PANCRAS — DUBLIN HI

Début de la réunion à 10h en présence de 12 participants.

NOM	PRÉNOM	FONCTION	ORGANISME
DROSS	Pierre	Chargé de mission évaluation environnementale des infrastructures et ICPE	DREAL LR
ROCHOTTE	Didier	Inspecteur des sites PO	DREAL LR
SAINT-SARDOS	Muriel	Responsable de l'unité Paysages et Aires Protégées	DREAL LR
BOUTRY	Catherine	Architecte	Service territorial de l'architecture et du patrimoine de l'Hérault – STAP 34
THIBAUT	Jean-Luc	Membre du Conseil d'administration	Association ECCLA
POTIN	Sarah	Chargée de mission	Fédération régionale des chasseurs du Languedoc-Roussillon
ROUSSEL	Gaëtan	Service civique	Fédération régionale des chasseurs du Languedoc-Roussillon
CALLA	Daniel	Représentant	FRENE 66
BAUMGARTNER	Katia	Présidente	Les Gardiens de la Gardiole
NOYER	Jean-Luc	Membre du Conseil d'administration	Les Gardiens de la Gardiole
BERGE	Alain	Chargé de mission	Parc naturel régional de la Narbonnaise
COMBARNOUS	Christine	Déléguée régionale	Société pour la protection du paysage et de l'esthétique de la France - Délégation LR

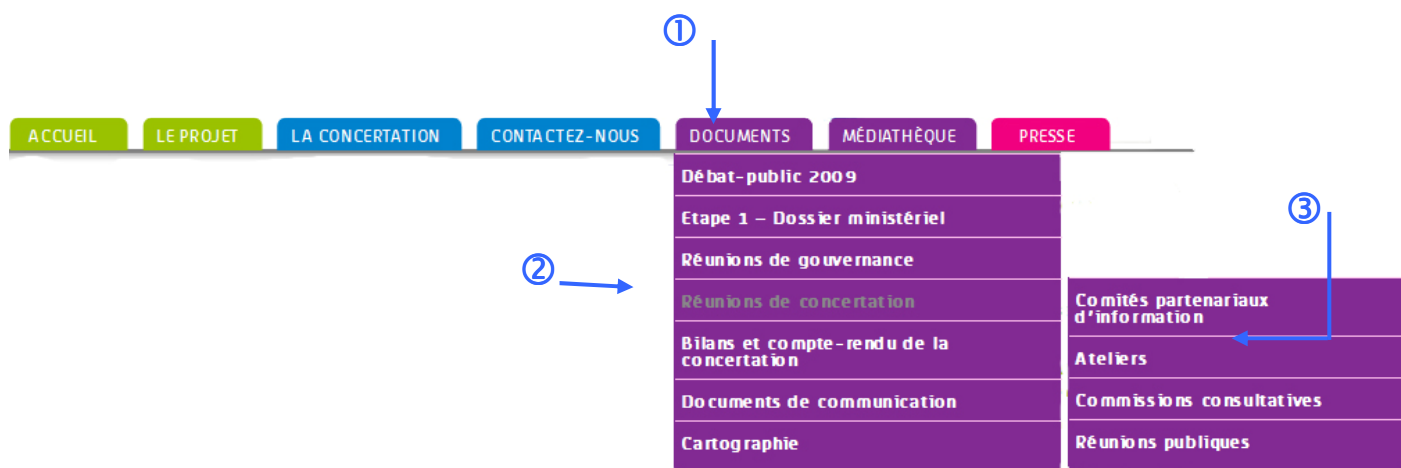
Les intervenants de Réseau Ferré de France Direction Régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Edouard Parant - Chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
- Jean-François RUIZ - Responsable Environnement

Déroulé de l'atelier

- Propos liminaires
- Présentation du Schéma directeur architectural et paysager

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Le diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com dans la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



1 / L'atelier paysage – Introduction et rappels

Cet atelier paysage est l'occasion de présenter les premiers éléments méthodologiques et les résultats du schéma directeur architectural et paysager. Le travail se concentrera essentiellement sur la première phase, c'est à dire le **diagnostic, les enjeux en matière de paysage et la manière de les hiérarchiser**.

Actualité du projet – grandes étapes

Aujourd'hui, depuis la décision ministérielle du 14 /11/ 2011, le projet est entré dans une seconde étape, celle qui doit le conduire à l'enquête publique. Maintenant que la zone de passage validée est d'environ 1000 m de large (entre 200 et 1500 m), il est possible d'étudier un tracé (entre 100 et 120 m de large). A l'intérieur de cette zone d'étude, plusieurs variantes de tracés sont étudiées. Elles ont été présentées aux élus en février dernier. L'avancée des études leur sera de nouveau présentée d'ici fin juin début juillet (commissions consultatives).

Dans une troisième étape, lorsque qu'un tracé aura été retenu, s'ouvrira la phase de préparation de l'enquête publique : élaboration des dossiers réglementaires, de l'étude d'impact, Natura 2000. L'objectif étant de mettre ce dossier à l'enquête en 2015.

Communes concernées par la zone de passage préférentielle

Des spécificités demeurent pour l'Aude et le nord des Pyrénées Orientales : deux zones de passage existent, la Ministre n'ayant pas encore arbitré le choix. Il y avait notamment entre Portel-des-Corbières et Rivesaltes 3 options (la plus à l'ouest a été écartée). Il en reste 2 : une dite « médiane » qui est réservée au transport voyageur (la plus directe qui passe dans le massif des Corbières), l'autre dite « littorale » qui n'avait pas été étudiée en 1995, passe dans la plaine littorale et viticole ; elle permettrait le transport des marchandises en plus de celui des voyageurs. Par ailleurs, l'intégralité de la zone de passage est étudiée pour permettre les deux types de transport : celui des voyageurs à grande vitesse et celui des marchandises + voyageurs.

Globalement, l'ensemble du projet étudié il y a une quinzaine d'années pourrait être repris sauf pour un endroit. En effet, à Narbonne ouest, il y a eu une révision du Plan de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) au niveau de Malvésy avec l'usine de la Comhurex. Le tracé a donc du être légèrement décalé vers le nord ouest, ce qui force l'abandon d'une partie du tracé de l'époque.

L'atelier paysage dans le processus de concertation et de gouvernance

Le processus ne s'est jamais arrêté malgré les étapes de gouvernance puisqu'en janvier, un état des lieux des inventaires floristique et faunistique menés sur 2010 et 2011 a été réalisé.

La réflexion en matière de desserte du territoire s'est poursuivie avec un **second atelier sur les gares au mois de février**. Celui-ci a permis d'associer l'ensemble des partenaires et des collectivités.

Un **atelier agricole et foncier a été mené il y a trois mois**. Pendant cet atelier, le diagnostic du monde agricole et essentiellement viticole a été présenté et cela sur l'ensemble du parcours. Un deuxième éclairage a été apporté par la SAFER concernant l'état et la dynamique du marché foncier. Ce sont des études qui sont en voie d'achèvement.

L'atelier d'aujourd'hui concerne les questions de paysage et dans 15 jours se tiendra un atelier sur les questions hydrauliques et notamment les eaux de surface. Il s'agira d'évaluer comment le projet de ligne nouvelle respectera l'écoulement des eaux superficielles au regard des événements climatiques exceptionnels qui peuvent survenir dans la région ?

La dernière étape de concertation concernera un **troisième atelier « gare » qui permettra aux collectivités de présenter leurs études sur les secteurs de Béziers Est, Nissan et Narbonne Ouest**. ceux-ci désirant accueillir une gare nouvelle sur leur territoire.

A cela viennent se rajouter des réunions avec les élus qui sont regroupés dans des **commissions consultatives**. L'une s'est tenue en février dernier, la prochaine se tiendra sur trois jours vers fin juin début juillet.

Un Comité de pilotage se tiendra le 13 juillet sous la présidence du Préfet de région et du Président de région. Ce comité de pilotage devra arbitrer sur deux points :

- Quelles gares faut-il pour desservir le Languedoc Roussillon en 2020 ?
- Faut-il ou pas avoir une ligne acceptant le transport de marchandises sur l'intégralité du parcours ?

Les choix devront être proposés sur la base des études menées par RFF.

Concertation et gouvernance

Sachant que la Ministre souhaite disposer du dossier à l'automne 2012, ce calendrier sera respecté. Il faut souligner qu'un tracé ne peut pas être arrêté si les gares desservies et le type de trains ne sont pas clairement déterminés. La logique a été respectée. Les études et les avancements devraient permettre d'ici la fin de l'année de proposer un tracé, si tous les partenaires sont aussi volontaristes.

2/ Le Schéma directeur architectural et paysager (cf. diaporama)

2.1 / Equipe d'étude et approche méthodologique

En début d'année, RFF a retenu un **groupement composé de paysagistes, architectes et sociologues** :

- L'atelier paysage de SETEC international,
- L'agence Architecture et Ouvrages d'Art (AOA),
- L'association Arènes qui a mené des entretiens avec certains des participants présents aujourd'hui par une approche sociologique du paysage.

La démarche a été menée en trois grandes étapes :

- D'abord, le diagnostic a permis de déterminer les grands enjeux.
- Ensuite, la méthode élaborée pour hiérarchiser les grands enjeux va être présentée.
- Dans un troisième temps, les préconisations paysagères et architecturales seront établies (automne 2012).

Enfin, en tranche optionnelle, une déclinaison des grands principes en fonction de la variante qui sera retenue pourra être établie en fin d'année. Cette tranche optionnelle sera déclenchée lorsque RFF aura validé le diagnostic et les préconisations paysagères et lorsque l'Etat et les partenaires auront choisi un tracé avec des dessertes et des fonctionnalités.

A propos du planning, la tranche ferme (phases 1 et 2) devrait se terminer avant l'été et est aujourd'hui quasiment terminée.

2.2 / Diagnostic et principaux enjeux (SETEC / ARENES)

La zone d'étude se situe aux pieds de deux reliefs importants : le Massif central et les Pyrénées qui délimitent en pied de côte une plaine irrégulière dans laquelle va s'inscrire la zone de passage préférentielle.

La plaine est aujourd'hui dominée par ses reliefs et par l'empilement des plateaux secs de garrigue colonisés par le chêne. Ceux-ci constituent un étage intermédiaire entre ces grands reliefs et le littoral plus bas. Vers la côte, la frange littorale est très découpée, dans laquelle se dessinent beaucoup d'étangs et de lagunes qui caractérisent ce trait de côte.

C'est un territoire très anciennement occupé depuis l'époque romaine avec le dessin de la via Domitia notamment qui arrive très tôt en 120 avant Jésus Christ pour irriguer l'Espagne depuis Rome. Ce tracé se retrouve encore très bien aujourd'hui.

Sont également implantées des agglomérations qui se développent (Montpellier, Perpignan, Béziers, Narbonne) avec une position un peu particulière pour Narbonne qui se retrouve à l'intersection de la voie romaine et du sillon audois vers l'Aquitaine. Ce grand territoire est une plaine le long de l'arc méditerranéen, il y a aussi un cadrage montagneux à l'arrière plan et un chapelet de villes importantes.

Cette côte, à l'épaisseur variable, est marquée par une géologie particulière : des pointes calcaires se repèrent encore aujourd'hui. Le massif de la Clape et la Gardiole sont des points remarquables du territoire. Il y a également quelques petites buttes volcaniques qui se dessinent vers Agde.

Pour résumer, c'est une plaine à géométrie variable délimitée par l'avancée des Corbières et des collines en piémonts. Le paysage est structuré par de nombreuses vallées. Il existe une lisière d'étangs et de lagunes et un littoral très découpé.

Le site va être présenté à travers **5 séquences** entre Perpignan et Montpellier.

- *La plaine du Roussillon et l'agglomération de Perpignan.*
- *Les piémonts des Corbières qui délimitent l'étang de Salses et Leucate.*
- *Autour de Narbonne, une entité se déploie des piémonts des Corbières aux plaines de l'Aude et de l'Orb.*
- *La vallée de l'Hérault et le bassin versant de Thau autour d'Agde.*
- *La plaine de Fabrègues et la Gardiole pour aller jusqu'à Montpellier.*

SEQUENCE 1 / La plaine du Roussillon et l'agglomération de Perpignan.

Cette séquence est caractérisée par une plaine délimitée par les piémonts des Corbières qui se déploient en amphithéâtre au dessus de la plaine. Cette agglomération prend beaucoup d'espace, s'urbanise vers l'ouest, le long de la vallée de la Têt et au sud de la vallée de l'Agly. Ces deux grandes vallées qui descendent des piémonts bordent cette ville et offrent des coulées vertes dans un paysage aride.

L'urbanisation vient grignoter la plaine viticole. Aujourd'hui, la viticulture perdure mais est en déprise à certains endroits. Au niveau de l'occupation, c'est un territoire en pleine urbanisation vers l'ouest et industrialisation vers le nord.

Pour les enquêtes sociologiques, il n'a pas été possible de rencontrer des acteurs des Pyrénées-Orientales. Il aurait pu être intéressant de rencontrer une association ou un membre du SDAP, ce qui n'a pas été possible dans les délais.

Les éléments qui ont émergé sont liés à des sites particuliers. Des points de vue relativement éloignés des piémonts des Corbières se dégagent depuis le belvédère de Força Réal par exemple. Des vues privilégiées sur Perpignan et ses alentours se dégagent et pourraient donc être perturbées par le passage de la ligne.

Pour cette séquence, le **résumé des sensibilités du territoire** :

- *Préservation de la plaine viticole du Roussillon.*
- *Valorisation des horizons boisés des Corbières.*
- *Intégration, requalification de l'étalement urbain de Perpignan à l'ouest en fonction du passage de la LGV.*
- *Préservation des grandes vallées et des plaines viticoles.*

SEQUENCE 2 / Les piémonts des Corbières qui délimitent l'étang de Salses et Leucate.

Cette séquence est marquée par un relief particulier sur le plan géomorphologique. Un étagement se fait depuis la côte. L'étang de Leucate est bordé par les piémonts des Corbières. Le rebord des Corbières orientales est un endroit relativement plat avec quelques ondulations. Ensuite, les piémonts sont délimités par de véritables falaises comme à Roquefort les Corbières.

Sur le plateau, des garrigues et poches viticoles apparaissent comme des événements dans le paysage. Dans certaines zones d'habitation relativement préservées, sont implantés des villages intéressants : Fitou, Roquefort des Corbières, qui est marqué par une falaise rocheuse aux abords.

Un travail de cartographie suffisamment précis a été réalisé afin que les acteurs du territoire puissent spécifier soit des lieux de visibilité de la ligne soit des lieux de promenade ou d'usage pas forcément protégés par une réglementation. Ainsi, les sites suivants ont été évoqués lors des entretiens : Opoul, le château d'Opoul, Fitou, Roquefort, le site de Salses.

Pour cette séquence, le *résumé des sensibilités du territoire* :

Deux options sont possibles. Il y a une sensibilité forte dans le rapport entre le relief (ZPP pour un projet voyageurs) et le littoral (ZPP pour un projet mixte). Il y a également une sensibilité forte au niveau de la lisière de l'étang de Leucate et du bord des piémonts.

- **Didier Rochotte, inspecteur des sites des Pyrénées-Orientales, DREAL Languedoc-Roussillon** confirme que la DREAL préférerait, au titre des paysages, le fuseau oriental (voyageurs) qui préserverait le paysage plutôt que le fuseau occidental. Il y a deux fuseaux de passage concernant l'analyse paysagère de la DREAL. D'après eux, le fuseau occidental serait moins impactant qu'un fuseau littoral oriental. Il permettrait d'éviter le site classé du fort de Salses. Il y a une grosse carrière à la confluence à la « patte d'oie sud », le tracé passerait à l'intérieur. Il faudrait éviter le site archéologique, c'est le meilleur choix au niveau du paysage. Il y aussi le site d'Opoul qui figure sur les cartes. Sur ce site, des éoliennes ont été installées. Le tracé passerait juste derrière et peut-être ce serait moins impactant. Ce choix permettrait d'éviter le passage en plein milieu de la commune de Fitou qui est problématique.
- **Jean-Luc Thibaut, association ECCLA** pense qu'il serait important de faire figurer sur les cartes les villages de Treille et Caves entre Fitou et Corbières. Quelle partie serait souterraine dans la partie orientale ?

Réponse du maître d'ouvrage

Actuellement, c'est une étude paysagère qui est menée ; aucun élément de projet n'a été donné aux paysagistes, volontairement. Il se dégage des enjeux paysagers, d'usage des habitants sans préjuger du passage de la ligne. Un travail va être réalisé avec le cabinet d'architecture « AOA » pour donner des éléments de tracé pour le profil en long. Ensuite, les sensibilités vont être analysées sans préjuger d'où et comment la ligne passera. Les solutions techniques qui pourraient être mises en œuvre dans les zones de passage à enjeux n'ont pas encore été déclinées.

Le cahier des charges du schéma directeur architectural et paysager précisait bien : « Vous analysez le paysage dans la zone de passage élargie à la Narbonnaise ».

- **Pierre DROSS – DREAL LR** précise qu'il s'occupe d'évaluation environnementale des projets d'infrastructure. Il comprend parfaitement la remarque mais confirme attendre depuis longtemps des idées en matière de profil en long. Proposer des préconisations paysagères mais sans avoir d'éléments sur les profils, va être difficile.
- **Daniel CALLA – Fédération Régionale des Espaces Naturels 66 (FRENE 66)** rappelle que le refus du tracé littoral signifie également une fermeture immédiate à la mixité fret + voyageurs et qu'il est intervenu à plusieurs reprises pour rappeler les engagements des deux Etats français et espagnol en matière de mixité de la ligne jusqu'à Perpignan depuis Barcelone en direction des pays du nord. Dans la convention signée par le fameux consortium financier, il était bien prévu la mixité jusqu'à Perpignan. Sur le plan paysager, il note que RFF propose des éléments très précis. Des solutions devront être trouvées pour masquer l'ouvrage si l'option littorale est retenue. Il se dit surtout scandalisé par le non engagement de l'Etat. Des pré-études qui coûtent très cher sont lancées, c'est normal, un gros travail est réalisé, mais pourquoi ne pas se soucier du fait qu'il y ait de l'argent à la clé du financement ou non ?

SEQUENCE 3 / Les piémonts des Corbières aux plaines de l'Aude et de l'Orb.

C'est en quelque sorte une zone de transition. La zone étudiée arrive au nord des Corbières, au niveau de Sigean. Il y a un étang puis ensuite le massif de la Clape et entre les deux, Narbonne, ouverture du sillon audois. C'est finalement la variation de la zone inondable de l'Aude et donc l'arrivée vers un secteur de plaine. Cette plaine de l'Aude est suivie de la plaine de l'Orb à Béziers et donc du passage du canal du Midi (UNESCO).

Au niveau de Narbonne, c'est une zone de collines, carrefour entre les deux autoroutes A9 et A61 se faufilant entre les collines. Le massif de la Clape se détache vraiment comme un relief remarquable isolé à l'horizon. Il y a un fort caractère humide présent avec l'Aude, le canal de la Robine à Narbonne et le canal du Midi à Béziers. Dans cet espace de plaines, des reliefs ponctuels se détachent notamment avec l'oppidum d'Ensérune, une zone de belvédère donnant sur la plaine de Nissan-lez-Ensérune.

Il y a aussi la via Domitia qui est très présente et côtoyée à plusieurs reprises par le fuseau.

Lors des entretiens, les Corbières ont été identifiés comme un site à enjeu fort pour quelques acteurs sachant que c'était les Corbières dans leur unité et leur entièreté qu'ils souhaitaient voir préserver, non pas des sites particuliers.

Le deuxième élément non cartographiable est relatif à la représentation du risque inondations qu'ont les habitants au niveau de la plaine de l'Aude surtout. Cette remarque est bien de l'ordre de la représentation. Les acteurs ne remettent pas en cause le fait que RFF prenne en compte tous les paramètres techniques pour qu'il n'y ait pas d'inondations. Il y a une vraie inquiétude de voir le territoire recouvert par les eaux.

Pour résumer, c'est est une séquence riche et diversifiée, sensible à plusieurs niveaux :

- *Insertion dans les reliefs et collines de Narbonne.*
- *Présence du sillon audois qui mérite d'être mis en valeur dans le nord-ouest de Narbonne.*
- *Succession de zones inondables de grande sensibilité.*
- *Passage dans l'agglomération de Béziers.*

- **Alain Bergé, directeur adjoint du Parc naturel régional de la Narbonnaise** précise que le Parc est plus particulièrement concerné par les séquences 2 et 3. « Cette partie du tracé de la LGV est identifiée comme une zone de mutation rapide à forte sensibilité paysagère. Concernant la spécificité de l'ensemble du tracé, ce qui distingue la partie de territoire qui nous concerne plus directement, c'est l'étroitesse de la plaine du littoral appelée parfois « le piémont des Corbières maritimes ». Se concentrent ici des réseaux de circulation qui conduisent à de très forts enjeux de covisibilité. Ces enjeux peuvent être renforcés dans l'étude tant de la nouvelle infrastructure vers les paysages traversés que des territoires et axes de circulation existants vers la nouvelle infrastructure ».

Ce territoire a une forte valeur de vitrine. Il y a environ 15 à 20 millions de passages par an, ce qui est considérable. C'est la raison pour laquelle le Parc a engagé la réalisation d'une charte paysagère pour cette partie très spécifique du territoire, pour essayer notamment d'identifier des zones d'enjeux.

Il complète sa réponse par une question : y aura-t-il une phase optionnelle durant laquelle certaines zones d'enjeux feront l'objet d'autres travaux complémentaires, d'investigations plus approfondies ?

« Sur la carte de la page 23, il faudrait distinguer entre « site inscrit et site classé » plutôt que distinguer des « sites inscrits et classés de milieux humides » et « des sites inscrits et classés de milieux étanches ». C'est important. Cela veut dire que la ligne passe entre deux sites classés ». Enfin, il conclut en signifiant qu'il n'a pas retrouvé dans le document de travail tout ce que le Parc avait dit dans son entretien mais suppose que le travail peut encore être complété.

Réponse du maître d'ouvrage

Les sites inscrits et classés sont représentés dans le document. Les documents des services de l'Etat et de tous les partenaires ont été repris pour noter les éléments qui interféraient avec le tracé.

Le diagnostic sera regardé à nouveau pour compléter les zones réglementaires qui n'ont pas encore été mises dans le diagnostic.

Pour l'étude sociologique, RFF regardera avec le cabinet Arènes et complètera. Ceci n'est qu'un document intermédiaire. Les propos de chacun ne seront pas déformés.

- **Christine Combarous, SPEF**, précise qu'il y a un site le long de la Berre assez intéressant : il s'agit d'un oppidum préhistorique. Il conviendrait d'évaluer l'impact et d'en tenir compte.
- **Jean-Luc Thibaut, association ECCLA** : « sur les basses plaines de l'Aude, les gens sont inquiets par rapport à ce qu'ils ont vécu sur la partie inondable. Il y un défi technique important. Quand vous êtes en basse plaine, par définition, c'est plat. Quand vous allez mettre : viaduc, remblai, TGV, ligne d'alimentation, ça fait 15 km de linéaire. Sur une plaine surélevée, on ne peut pas le cacher. En plus, il y a des villages qui ont la route nationale qui est à 4-5 mètres, la ligne de chemin de fer à 6-7 m et là ça va être à 10 m et la longue barre va être ininterrompue sur 15 km. Il faut penser aux gens qui sont là ».

« D'un point de vue des nuisances sonores, quand un TGV passe sur une falaise, il renvoie le bruit sur le littoral et ça risque d'être infernal. Sur la partie sud de Narbonne, c'est tellement étroit au niveau de Sigean là où il y a une fourche ».

« Les gens sont habitués mais quand la ligne va se séparer de l'autoroute pour aller en tunnel sur les plateaux des Corbières, ça va être difficile de faire en sorte que ça souligne le paysage comme disent les paysagistes. Dans le paysage, il y a ce qu'on voit et ce que l'on entend. Il faut penser aussi au paysage auditif et olfactif ».

Réponse du maître d'ouvrage

Pour les basses plaines de l'Aude, c'est une question de transparence hydraulique en largeur et non en hauteur. Les basses plaines de l'Aude sont encadrées par des reliefs au niveau de Narbonne et de Béziers. Ce sont deux points qui ramèneront l'accroche et le profil en long dans ce secteur. Pour le moment, les problèmes de covisibilité sont ressortis dans ce secteur-là, quel que soit le projet retenu (mixte ou voyageur au Sud de Nissan), la ligne passera au même endroit et ça donnera des orientations pour les insertions paysagères, l'architecture des ouvrages d'art à créer, et l'optimisation de profil.

SEQUENCE 4 / La vallée de l'Hérault et le bassin versant de Thau.

C'est un ensemble qui s'étale entre l'étang de Thau et son bassin versant. Il y a, entre Agde et Sète, l'étang qui est maintenu par un cordon dunaire. Ensuite, c'est tout un réseau hydrographique qui s'inscrit dans une grande pente et l'étang. Le bassin versant est délimité par la vallée de l'Hérault qui prend naissance à l'intérieur des Cévennes. Et enfin, il y a aussi un relief qui fait la séparation entre l'entité que l'on voit là et la plaine de Fabrègues, la montagne de La Mourre.

Au niveau de l'occupation du territoire, il y a un réseau hydrographique perpendiculaire (chevelu de petits écoulements nombreux) au bassin. Des vallonnements s'accompagnent de reliefs longitudinaux qui descendent des piémonts et qui s'étirent. Les rives de l'étang sont marquées par la présence d'anciens villages de pêcheurs que sont Bouzigues, Mèze, Marseillan. A l'ouest, la vallée de l'Hérault forme une grande plaine. Dans ce secteur, la zone d'étude est proche du tracé de la via Domitia qui est protégée sur cette partie-là et qui vient couper ces vallonnements et se placer parallèlement à l'étang de Thau.

Comme cela a été cité tout à l'heure pour les piémonts des Corbières, les entretiens ont mis en évidence cette zone littorale restreinte où de multiples usages viennent se superposer (notamment la viticulture) d'où le questionnement de certains d'acteurs quant à savoir où la ligne pourrait passer ? Comment elle va s'articuler avec les contraintes et usages actuels ?

Pour résumer sur cette séquence, il faudra considérer l'ensemble formé par « l'étang et son versant », avec ses multiples vallonnements et ruisseaux qui alimentent le bassin de Thau.

- **Christine Combarrous, SPEF** : sur le plan, il est marqué « tronçon protégé ». Cela a un rapport avec la via Domitia ou avec le projet de la ligne ?
- **Claire Gageonnet, chargée de mission à Setec international : précise que** C'est bien la Via Domitia (site inscrit).
- **Pierre DROSS, chargé de mission – DREAL LR**, précise que les villages du bassin de l'étang de Thau sont des villages de pêcheurs qui ont un passé très ancien. S'ils sont situés sur la Via Domitia, c'est que les bateaux venaient sur le bassin, alors accessible par la mer. La zone de Loupian a également un passé historique qui n'est pas seulement lié à la Via Domitia...

Réponse du maître d'ouvrage

Au niveau de l'archéologie, RFF a mené une étude quasiment achevée aujourd'hui avec la DRAC. Cette étude regroupe toutes les époques et recense des sites archéologiques au-delà de l'époque romaine jusqu'au Néolithique. Au-delà de Loupian, elle va jusqu'à Perpignan. Ce sera dans le corpus des études qui seront présentées.

SEQUENCE 5 / Plaine de Fabrègues et la Gardiole

Une transition se fait avec la montagne de La Mourre dans la continuité des piémonts et c'est l'arrivée sur un espace qui est une plaine longitudinale. La plaine mène à Montpellier, elle est séparée du littoral par le massif de la Gardiole. Entre les deux, il y a une sorte d'anse (plaine de Poussan) qui forme un couloir visuel depuis Poussan jusqu'à l'étang de Thau. La plaine qui suit cette orientation est agricole, homogène et l'horizon est marqué très fortement par la montagne La Mourre. Plus à l'Est, l'agglomération de Montpellier est séparée de Fabrègues par la vallée de la Mosson et finalement à l'ouest de l'agglomération de Montpellier, il y a un secteur périurbain encore en train de se transformer avec encore de l'agriculture mais aussi des zones d'activités.

Lors des entretiens d'ARENES, La Gardiole, comme les Corbières, a été cité comme un enjeu très fort, un site dans son intégralité, une entité unique à sauvegarder. Durant l'étude, un effort était porté sur le besoin de se «

dégager » du passage de la ligne pour attacher la réflexion à une approche paysagère, en termes de promenade, visibilité et autres...

Ont été relevés trois points de promenade et de visibilité à 360° : sites de Saint Félix de Monceau, La Tortue et Saint Bauzille. Puis, il y a la bergerie de Saumade qui a été citée comme un lieu de promenade apprécié. Le site d'Issanka est un point de captage d'eau, donc il y a une vulnérabilité et un besoin de conservation. D'autres sites ont été identifiés : le château des templiers, l'oppidum de la Roque, les anciens domaines viticoles. Dans tout ce secteur, il était spécifié lors des entretiens qu'un patrimoine architectural existait et se devait d'être préservé (châteaux, domaines viticoles etc.).

Pour résumer, les grands enjeux paysagers de cette séquence:

- *Préserver la montagne et son intégrité.*
- *Traiter l'horizon depuis la plaine de Fabrègues.*
- *Franchir la Mosson et insérer le tracé dans l'agglomération.*

➤ **Jean-Luc Noyer, association des Gardiens de la Gardiole** réitère son souhait de voir passer le projet comme initialement prévu avec le PIG de 1995 : « l'endroit est le plus discret, au plus près et au Sud l'autoroute. Vu la topographie, le long de la Gardiole, ce sera là que le projet sera le moins visible. Si vous passez dans la plaine de Fabrègue, il y aura un impact visuel fort entre Fabrègues et Gigean ».

« Ensuite, au niveau de Fabrègues, il y aura des nuisances sonores importantes ».

« Il faut aller au plus près et au sud de l'autoroute. Bien entendu, beaucoup de choses rentrent en ligne de compte. Comme le disait le Monsieur tout à l'heure, c'est une ligne prévue sur plus de 100 ans, il faut faire les choses correctement. »

➤ **Katia Baumgartner, Présidente de l'association des Gardiens de la Gardiole** : Il y a une ambiguïté sur cette zone comme dans d'autres zones. L'objectif est de préserver un environnement, des sites remarquables tout en préservant aussi le cadre de vie futur des citoyens. L'investissement sur la vie des collectivités et des citoyens est tout aussi inestimable que la biodiversité.

La particularité du massif de la Gardiole, c'est l'effet visuel et toute la pollution visuelle et auditive qu'il pourrait y avoir si la ligne se retrouvait du côté de la plaine.

De l'autre côté de la plaine où vous avez un visuel en longueur sur presque 15 km dégagés, vous auriez cette barre avec le bruit qui viendrait se répercuter sur les massifs qui serait assez désagréable pour les collectivités et les citoyens.

Concernant les sites remarquables relevés par la société Arènes : au niveau du massif, il y a un visuel en 360°. Il est clair que si le tracé au sud de l'autoroute est choisi, la ligne serait suffisamment cachée et enterrée pour la préservation de ces sites. Par contre, si la ligne se retrouve sur la plaine, au contraire, elle sera particulièrement visible et désagréable pour les promeneurs.

➤ **Muriel Saint-Sardos, responsable de l'Unité Paysages et Aires protégées, service Biodiversité Eau Paysage, DREAL Languedoc-Roussillon** soulève un problème de méthodologie dans ce qui est présenté. « Ce travail est remarquable, bien présenté mais quelque part il ne s'agit guère plus que de l'exploitation de l'atlas régional des paysages. C'est un travail à l'échelle satellitaire, aérienne, schématique ».

« Pour parler de paysage, il faudrait au moins présenter quelques vues emblématiques de paysages à protéger. Le degré de précision attendu pour un projet de cette envergure n'est pas atteint et c'est ce qui explique que quelques personnes présentes dans la salle puissent penser qu'un tracé au sud aurait moins d'impact paysager que la variante nord. Mais, c'est une question qui ne peut pas être tranchée aujourd'hui car tous les éléments du diagnostic ne sont pas disponibles pour conforter l'une ou l'autre des positions ».

Réponse du maître d'ouvrage

Un travail bibliographique important a été réalisé sur la base des études transmises par la DREAL notamment les études sur le canal du Midi, l'extension du massif de Fontfroide, de la Gardiole.

Les bureaux d'études ont fait beaucoup de travail de terrain. Les cartes au 50 000^{ème} seront employées dans la seconde partie de l'atelier pour hiérarchiser les enjeux au regard de certains critères en termes de covisibilité, d'usage quotidien, etc. Ce travail a été également retranscrit au 25 000^{ème}, qui est l'échelle la plus adaptée au regard de l'étendue de la zone d'étude (20 000 ha).

Ce diagnostic s'est voulu large autour de la zone de passage. Il n'était pas prévu dans le cahier des charges (NB : co-rédigé avec le PNR de la Narbonnaise) de faire un diagnostic paysager au 5 000^{ème} de cette zone qui ne servirait pas à grand-chose. Cela sera fait en Avant Projet sur la base d'un tracé, de profils en long et d'équipements précis (bassins de rétention, sous station d'alimentation électrique, etc...).

Le mérite de cette étude est de ne pas s'être cantonnée au projet, d'avoir vu large : 20 000 ha alors que le projet en prendra 2 000 ha. L'objectif est d'avoir une vision du territoire qui va de la mer aux montagnes de La Mourre

avec en plus le volet sociologique qui n'est pas seulement du dire d'experts mais celui des gens qui y vivent afin de comprendre comment eux perçoivent le territoire.

- **Catherine BOUTRY, Urbaniste paysagiste - STAP 34:** pense que, concernant la question des réseaux, il faudrait ajouter toutes les anciennes voies ferrées et les principales infrastructures qui constituent des coupures pour voir si le projet ne les multiplie pas ou comment les associer.

Réponse du maître d'ouvrage

Ces éléments seront effectivement intégrés dans la réflexion mais lorsque celle-ci sera engagée à un autre niveau de détails et que le projet sera plus avancé. Le Maître d'ouvrage indique que suivant les secteurs, accoler le projet LNMP à l'A9 est positivement perçu ou à l'inverse refusé ; l'exemple le plus parlant étant celui de Fitou.

- **Pierre DROSS, chargé de mission – DREAL LR,** ajoute que vers Fitou, un tracé entre la nationale, la voie ferrée et l'autoroute n'est pas mieux accepté par les riverains qui pensent qu'il va détruire le paysage alors que la voie ferrée est à 20 m de l'autoroute. Ils préfèrent qu'une nouvelle coupure soit créée au milieu des éoliennes, à 150 m, et que celle-ci ne soit pas visible par les touristes et ceux qui vivent là.
- **Christine COMBARNOUS, SPEF :** Le site de la Gardiole a déjà été amputé d'une partie avec la création de l'autoroute. Elle confirme que la SPEF s'opposera à ce que ça soit le tracé sud qui empiète sur la Gardiole (tracé PIG).
- **Jean-Luc NOYER, association des Gardiens de la Gardiole** ne partage pas cette position en confirmant sa position, à savoir que d'après lui le tracé le moins impactant est bien celui qui s'inscrit dans les espaces déjà touchés au sud de l'autoroute.
- **Jean-Luc THIBAUT, association ECCLA** souhaite que pour l'élaboration d'études paysagères sur plusieurs dizaines de kilomètres, des images soient visibles en 3D. Il est important de pouvoir voir les arbres, les voitures, les animaux, la Gardiole.

Comment le travail présenté ce matin va-t-il s'articuler pour influencer le choix du Ministère ? Comment cela va s'inscrire dans l'enquête publique afin d'aider le grand public à se faire une idée de la ligne ?

« Le TGV c'est le train du futur ; il ne faut pas mettre des outils paysagers qui correspondent à la calèche. La photo c'est la calèche comme outil paysager. Il faudra avoir un jour ou l'autre de vrais outils dynamiques. Même faire ses options soi-même. C'est peut-être très cher aujourd'hui mais un jour, dans 20 ans, ce sera moins cher. Il conclut en indiquant qu'il ne voit pas comment articuler ces réflexions paysagères avec le travail de l'architecte ».

Réponse du maître d'ouvrage

Avant de faire un ouvrage, le paysage et l'architecture ça s'écrit, ça ne se dessine pas. La 3D est un outil de compréhension pas un outil de réflexion.

Le diagnostic présenté tout à l'heure est une vision un peu plus large. A l'instar de tous les autres thèmes, les enjeux paysagers ont été hiérarchisés pour plusieurs raisons. Tout d'abord parce que dans la conception et la construction du projet, le maître d'ouvrage a cette approche multicritère des enjeux. Le critère paysager est un enjeu au même titre que le milieu humain, la biodiversité, le monde agricole.

La hiérarchisation des enjeux paysagers va être présentée dans la suite de l'atelier. Concernant les enjeux réglementaires, RFF a déjà réalisé des études pour dégager des éléments en termes de protection du patrimoine et de protection des sites.

Le deuxième but de cet exercice est de dégager des zones d'enjeux. Le travail va être poursuivi afin de dégager des principes d'insertion paysagers plus précis en fonction des options de passage. Cela fera l'objet d'un autre atelier où vous seront présentées des insertions paysagères dans des territoires à fort enjeux.

2.3 / Critères de hiérarchisation des enjeux paysagers (cf. diaporama)

SETEC a amorcé cette réflexion à partir du diagnostic qui vient d'être présenté pour s'imprégner de l'aspect sensible du paysage à partir de la question suivante : au-delà de l'aspect réglementaire, qu'est-ce qui fait paysage aujourd'hui ? Ce diagnostic identifie déjà des paysages emblématiques, de qualité, mais aussi des paysages communs qui présentent une diversité importante sur le territoire. Un projet d'infrastructure de transport tel qu'une LGV est un projet rigide qui s'accompagne d'équipements, de voies latérales, de bassins de traitement, de sous stations électriques. Tout cela participe à l'insertion de la ligne dans le paysage, ce qui fait que c'est parfois perçu comme étant une infrastructure lourde et rigide.

Quels rapports va entretenir cette ligne avec le paysage qu'elle traversera ? Souvent, des conflits d'échelle émergent, une ligne très rigide peut bouleverser des microtopographies, venir s'approcher de zones habitées, s'interposer dans des zones de covisibilité majeure, frôler des sites emblématiques. C'est ce qui est actuellement pris en compte sans connaître le tracé, celui-ci étant seulement imaginé.

Trois grandes thématiques sont apparues pour classer ces enjeux :

- **la grande échelle du paysage** et qui fait appel aux grands ensembles homogènes que l'on peut lire : reliefs, grands ensembles forestiers, vallées, vallons.
- **l'occupation humaine du territoire**, qui s'apprécie via les perceptions et covisibilités qui s'opèrent dans l'espace, souvent à proximité de l'habitat (agglomérations) et depuis des sites qui sont identifiables (belvédères, endroits fréquentés par les touristes préférentiellement).
- **les usages du paysage, continuités, déplacements**, c'est à dire la façon dont le paysage est arpenté et découvert.

Ces thématiques ont été graduées en y mettant une chromatographie et en évaluant les risques que pourraient engendrer la LGV.

En termes de **géographie et de grand paysage**, le tracé ferroviaire pourrait recouvrir :

- Un *enjeu très fort* donc rouge lorsqu'il dégrade une entité géographique remarquable ou un lieu de grande qualité (contours de la Gardiole par exemple).
- Un *enjeu fort à assez fort ou assez fort à fort*, lorsqu'il y a un risque de dégradation du paysage singulier.
- Un *enjeu faible à modéré* lorsqu'un caractère du paysage plus commun est concerné (plaine horizontale où les dimensions de l'infrastructure peuvent être à l'échelle du paysage traversé, par exemple).

La deuxième thématique concerne **l'humain et l'occupation du territoire**. Il y a des enjeux en termes de proximité des habitats et des lieux fréquentés :

- *Enjeu très fort* : covisibilité directe, impact fort sur le cadre de vie des riverains (passage à proximité de l'agglomération de Villeneuve, Béziers, Roquefort, par exemple).
- *Enjeu assez fort à fort* : visibilités partielles, cas où le relief limite les visibilités depuis l'habitat vers la LGV et inversement.
- *Enjeu faible à modéré* : pas de covisibilités particulières.

La troisième thématique concerne les **usages de ce territoire** :

- *Enjeu très fort* : fréquentation importante, patrimoine remarquable.
- *Enjeu assez fort à fort* : risque de dégradation du cadre paysager (proximité d'un chemin de randonnée, par exemple).
- *Enjeu faible à modéré* : pas de contrainte locale.

Le travail a été réalisé pas à pas à l'intérieur de la zone de passage préférentielle et aux abords pour prendre en compte tout le diagnostic élaboré et ouvrir le champ d'analyse.

Le travail élaboré au 25000^{ème} n'est pas exposé ici pour des questions de commodité de présentation. La deuxième carte établie, celle des enjeux et donc des zonages, va être présentée.

➤ **Pierre DROSS - DREAL LR** : souligne qu'il devrait s'agir d'enjeux mais que ce sont des impacts qui sont présentés. Il considère que tout cela dépend à chaque fois du tracé et du profil en long.

➤ **Laurence MEYER, directrice de projet à Setec international** rappelle que le tracé n'est pas connu. La réflexion est proposée en termes d'impact et le territoire est pensé suivant une connaissance qui s'affine progressivement. Aujourd'hui, le territoire est pris en compte dans la zone de passage préférentielle en imaginant un potentiel projet qui passerait. Dans cette zone, le projet est pressenti suivant ses possibles impacts et les préconisations pour réduire ces impacts sont alors envisagées. Sont appréciés : le paysage, ses qualités, les covisibilités, le risque de bouleversement du relief, etc.

En zone de plaine, l'impact potentiel serait plus faible.
Pourquoi rejeter le terme d'impact ?

Le tome 2 du schéma directeur est en cours de finalisation. Les principaux grands enjeux de chaque séquence sont présentés (liste non exhaustive) ci-après.

SEQUENCE 1 / La plaine du Roussillon et l'agglomération de Perpignan.

Les principaux enjeux forts sont : la vallée de la Têt et son franchissement. Comment valoriser la vallée et sa ripisylve ?

Concernant la covisibilité depuis la commune du Soler, comment requalifier cet espace déjà urbanisé sachant qu'il s'agit d'un projet de LGV ?

Puis, il y a une configuration semblable à deux reprises : au niveau de Baho et de Villeneuve la Rivière et au niveau de Peyrestortes et Espira de l'Agly. Il y a un enjeu de covisibilité et de maintien des continuités sur les routes qui relient six villages et notamment entre Peyrestortes et Espira concernant le maintien de la continuité de la liaison douce existante.

Entre ces secteurs urbanisés, c'est un secteur d'enjeu faible : la plaine avec des enjeux ponctuels et un bâti isolé. Pour la fin de la séquence 1, il y a un enjeu fort au niveau du grand paysage concernant la vallée de l'Agly qui constitue une trame verte potentielle pour l'agglomération de Perpignan. Comment maintenir la continuité et franchir cette vallée ?

SEQUENCE 2 / Les piémonts des Corbières qui délimitent l'étang de Salses et Leucate.

C'est un secteur d'enjeu assez fort à fort. La palette de couleurs correspond à la richesse du territoire.

Le rouge concerne les piémonts des Corbières et les poches viticoles (enclaves dans la garrigue). Comment préserver l'espace littoral sensible situé en bord de plateau ? Comment préserver les vues lointaines ?

Pour Salses le château, il y a un enjeu de covisibilité.

Ponctuellement, sont répertoriés des enjeux forts liés aux zones de relief accentué. Le village de Fitou est dans un vallon donc il y a assez peu de covisibilité mais il surplombe le paysage vers l'est l'étang. Il y a un enjeu de franchissement des infrastructures.

Dans la suite de la séquence 2, c'est une zone d'enjeu assez faible. Pour les deux variantes, les enjeux forts sont finalement liés au tracé de la via Domitia. Comment se positionner par rapport à cette voie ? Faut-il maintenir une continuité ou pas ? Le tracé de la via Domitia se superpose à celui de la RD 6009. Sur ce secteur, l'enjeu est lié à la continuité du chemin de randonnée et à la voie des Corbières.

A Roquefort, l'enjeu très fort, c'est le Pla de Roque. C'est la question de l'insertion dans ce relief et du passage au niveau de la falaise qui borde le village.

La fin de la séquence concerne le secteur de la plaine étroite qui va jusqu'à Narbonne et qui est ponctuée de reliefs.

Sigean est un village entouré d'une plaine bocagère, c'est un enjeu fort car il s'agit de préserver l'environnement, de traverser la vallée avec des versants abrupts et en présence de vignes.

SEQUENCE 3 / Les piémonts des Corbières aux plaines de l'Aude et de l'Orb.

La plaine elle-même est un enjeu faible mais il y a des enjeux au niveau de tous les reliefs qui s'intercalent (chapelet de reliefs isolés). Quel positionnement ? Quel traitement des covisibilités par rapport à Peyriac-de-Mer et Prat de Cest les Vaquiers ?

Un enjeu assez fort à fort => la traversée des collines de Narbonne.

Un enjeu fort concerne l'insertion dans la plaine à l'ouest de Narbonne : les reliefs sont à éviter.

Puis, c'est l'arrivée dans la plaine inondable de l'Aude. Il y a un enjeu lié au franchissement de l'Aude et du canal de la Robine. Il s'agit de prendre en compte toute la plaine, pas que les cours d'eau.

Ensuite, le secteur de plaine est assez homogène et à faible enjeu. Le paysage est ouvert, dégagé. Des enjeux ponctuels se situent le long de la via Domitia qui est franchie.

A Nissan, les enjeux sont de différentes natures : vues depuis l'oppidum, présence du canal du Midi. Etant donné le cadre de vie de Nissan : comment s'insérer dans les collines qui bordent le village au Nord ?

A Béziers, il y a un enjeu au niveau du site de la garrigue de Bessan et son franchissement. L'enjeu est de limiter les délaissés (A9). La plaine est à enjeu faible mais des points de vue existent depuis les hauteurs.

SEQUENCE 4 / La vallée de l'Hérault et le bassin versant de Thau.

Au niveau de Béziers, les enjeux se situent entre l'agglomération de Béziers et Villeneuve les Béziers. Il y a un enjeu fort : limiter l'impact pour les riverains et le cadre de midi puis le franchissement du canal du Midi.

Pour le village de Cers, la zone traversée est une plaine à enjeu assez faible mais pittoresque par son boisement (Grand bois). Quelle insertion dans le boisement ? Comment se positionner par rapport à l'A9 ? Comment préserver le château de Coussergues au sud du Grand bois ?

Les volcans de St Thibéry présentent un enjeu de préservation car ce sont des monts singuliers qui ponctuent le territoire. L'objectif est d'éviter, de préserver les reliefs, de redessiner le contour de la vallée au niveau de la carrière existante (roches bleues).

Des covisibilités existent au niveau de Florensac.

La fin de la séquence 4 concerne le bassin de Thau et le vallon qui se jette dans l'étang perpendiculairement. Comment franchir ces vallons et ces crêtes de relief successifs ? Comment respecter et mettre en valeur par le tracé ?

Par rapport à la proximité de la via Domitia, l'enjeu est de trouver le positionnement du tracé et de préserver l'itinéraire protégé dans ce secteur.

Pour le secteur des buttes au niveau de Loupian, des covisibilités existent depuis le village.

Par rapport à la montagne de La Mourre, comment s'inscrire dans les reliefs et les franchir, surtout aux abords ?

La plaine de Poussan effectue la transition entre les séquences 4 et 5 et constitue un enjeu très fort. Des vues lointaines sont notables depuis Poussan jusqu'au bassin de Thau.

SEQUENCE 5 / Plaine de Fabrègues et la Gardiole

La séquence 5 a trait à la plaine de Fabrègues qui est une zone à enjeu assez fort à très fort. Comment situer le tracé dans l'épaisseur du massif et la plaine de Fabrègues ? Comment s'insérer dans les reliefs du versant ? Comment gérer les covisibilités depuis la plaine et les mas qui la ponctuent ? Comment s'inscrire dans cette transition ? Faut-il privilégier l'intégrité du massif ou les vues depuis la plaine ? Sachant que la LGV établit une nouvelle limite pour le massif.

A l'est, c'est le franchissement de la vallée de la Mosson qui est une vallée sinueuse. Comment trouver les moyens de préserver le cadre de vie aux alentours et de la franchir sans multiplier les ouvrages ?

Le tissu périurbain de Montpellier offre un cadre rural avec des zones de loisirs (buttes, Mas St Jean de Villard, itinéraires de promenade, etc.).

Le maître d'ouvrage sollicite les commentaires et observations suite à cette présentation de SETEC sur la hiérarchisation des enjeux paysagers. Il rappelle que trois grands ensembles et des zones à enjeux se dégagent et qu'il existe par ailleurs des zones plus ponctuelles qui cumulent plusieurs enjeux en termes d'insertion, d'évitement et de conception de projet. Ce sont des zones importantes pour la suite des études.

- **Muriel SAINT-SARDOS, responsable de l'Unité Paysages et Aires protégées, service Biodiversité Eau Paysage, DREAL Languedoc-Roussillon** souligne que les franchissements du canal du Midi et de la Robine ont été oubliés et qu'ils constituent pour autant des patrimoines labellisés Unesco. Par rapport à la méthode, elle se dit dans l'expectative : que faire de ce classement type « Michelin », « paysage remarquable » ? Elle ne voit pas cela peut donner au niveau du projet.

Réponse du maître d'ouvrage

Les canaux UNESCO n'ont bien évidemment pas été oubliés ; ils sont intégrés dans des séquences d'enjeux ; il donne l'exemple de la grande plaine de l'Aude (avec le canal de la Robine) qui est un enjeu fort pour les paysagistes alors qu'elle n'est pas très grande au niveau du projet. D'un point de vue paysager, il y a un travail architectural à mener pour réaliser des esquisses, ouvrages, écrans acoustiques, etc.

- **Christophe CHERON, architecte, Architecture et Ouvrages d'Art**, précise que le travail qui doit être réalisé est un schéma directeur architectural et paysager qui s'appuie sur l'analyse des demandes du maître d'ouvrage. Il rappelle que les bureaux d'étude attendent que les participants confirment si tous les enjeux sont répertoriés. Le recueil de ces éléments va guider la suite du travail.

Ensuite, le travail se concentrera sur une phase de préconisations en fonction des enjeux et des traitements possibles, dans une approche globale. En tant que spécialiste des ouvrages d'art ayant déjà travaillé sur des projets de LGV, il considère que le maintien d'une certaine unité architecturale sur l'ensemble des 150 km du linéaire est incontournable. Les enjeux sont différenciés mais il faut une unité finale de cette ligne à l'échelle des 150 km. C'est un axe structurant à très grande échelle. L'unité architecturale est importante pour la lisibilité du projet. Même dans un petit village, la voie ferrée doit être identifiée comme étant une ligne nouvelle. C'est une intégration locale mais qui doit aussi être pensée en termes d'unité générale. Certains ouvrages seront emblématiques, d'autres plus traditionnels.

La deuxième préconisation, au-delà de l'unité, concerne l'ancrage au territoire local (matériaux).

Par contre, on peut atténuer à certains endroits l'insertion de la ligne mais on ne peut pas camoufler 150 km de LGV, celle-ci ayant des effets structurants et des impacts locaux.

- **Pierre DROSS - DREAL LR** souhaite connaître la méthode pour arriver aux propositions de tracés qui seront présentées à l'automne au Ministre. Il approuve la méthode employée pour le diagnostic mais est en désaccord avec le fait que la hiérarchisation des enjeux soit utilisée pour proposer des choix de tracés. Par contre, il approuve que cette hiérarchisation permette de faire ressortir des zones dans lesquelles il faut étudier plus précisément les enjeux paysagers considérés comme importants. A quel moment sont croisés les zones paysagères importantes et les tracés possibles (y compris les profils en long) ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il confirme que le travail se fait en parallèle. Les principes directeurs ont déjà été présentés depuis plusieurs mois:

1/ *construire un projet respectueux de l'environnement* donc qui s'appuie sur un inventaire, un diagnostic des enjeux du territoire. Aujourd'hui, il s'agit de proposer un focus sur le paysage. L'analyse multicritères se base sur 60 indicateurs différents comprenant le volet paysager, agricole, la question du bruit, de l'hydraulique, du coût. C'est une grille de lecture. Après utilisation de cette grille, les variantes vont ressortir plus ou moins. Le 1^{er} principe est de s'insérer au mieux dans l'environnement naturel, paysager, humain et hydraulique.

2/ *se rapprocher des infrastructures existantes* en essayant de suivre les couloirs utilisés depuis longtemps, pour limiter les nouvelles coupures (visuelles ou pour la biodiversité).

3/ *ne pas construire une infrastructure hors de prix* et faire en sorte que le projet évite au maximum les contraintes de relief. La mixité dans les Corbières est compliquée. Le Ministre a indiqué que si la ligne n'est pas mixte, elle peut passer dans un relief accidenté, sinon il faut rester près des infrastructures existantes.

4/ *Faciliter la desserte*. Faire en sorte que le projet desserve au mieux les populations locales. Personne ne veut le TGV chez lui mais souhaite pouvoir monter dedans. Etre en capacité de respecter les fonctionnalités c'est-à-dire le cahier des charges : rouler à 350 km/h. Pour faire circuler des trains de marchandises, il faut aller droit et ça doit être plat. Il faut aussi passer près des grands centres urbains avec nécessité de se connecter avec le sillon audois.

Les bureaux d'étude techniques travaillent sur ces grands principes directeurs et vont proposer des variantes de tracés qui les respectent.

Dans les bureaux d'études, certains sont chargés d'agglomérer les résultats des différents inventaires : paysager, faune, flore, hydraulique, bruit, paysage, etc. pour évaluer ensuite les différentes variantes, les confronter. C'est la même méthode qu'en étape 1.

- **Pierre DROSS- DREAL LR** n'est pas satisfait de la réponse apportée ; Comment le paysage sera-t-il pris en compte dans les choix effectués ? A partir de quels critères ? La hiérarchisation des enjeux n'apporte rien si ce n'est pas fait pour réétudier les zones de tracé et les profils en long.

Réponse du maître d'ouvrage

A partir du diagnostic, la première démarche pour concevoir les variantes, c'est l'évitement des effets de l'insertion de la ligne. Par exemple, pour les piémonts des Corbières maritimes : comment limiter les effets d'insertion de la ligne avec la présence de la viticulture, du bâti, de monuments historiques, etc. ?

Si la ligne est finalement enterrée sur un certain linéaire qu'advient-il ? Au moment de la hiérarchisation des enjeux, combien de linéaire est pris en compte ? Ce paramètre n'est pas considéré puisque la ligne est enterrée, l'enjeu paysager disparaît donc complètement, sauf au droit des têtes de tunnel.

Pour celle qui passera en arrière vers Opoul, le critère paysager va subsister.

S'il y a une mesure d'évitement, de limitation de l'impact paysager, il peut y avoir augmentation d'un autre critère, celui du coût.

Celui qui construit et dessine les variantes a l'obligation de prendre en compte dans le dimensionnement de l'infrastructure le volet paysager. Il n'y a jamais de réponse à tout, tout de suite. A partir du diagnostic, les stratégies sont définies. Sinon, c'est une méthode calquée qui peut être remise en cause tout de suite puisqu'elle ne s'appuie pas sur un diagnostic partagé.

L'idée du schéma directeur, c'est d'enrichir la réflexion du maître d'ouvrage dans la conception paysagère, autant que faire se peut.

A titre d'exemple, le bassin de Thau ne bénéficie d'aucune protection réglementaire. Dire que cela signifie qu'il n'y a pas d'enjeux est faux. Et c'est bien ce qui ressort du diagnostic paysager. Certes, ce n'est pas un enjeu comme le franchissement du canal du Midi ou de la Robine. Mais il ne sera peut-être pas possible de l'éviter. Mais c'est un enjeu qui ressort du diagnostic.

- **Pierre DROSS - DREAL LR** note que si la comparaison des différentes variantes se base sur les enjeux, ce n'est pas ce qui permettra d'orienter les choix en matière de paysage. Il faut avoir des éléments plus précis sur la manière de traiter le paysage dans chacun des enjeux puisque ces enjeux sont déterminés sur l'ensemble du linéaire.

Réponse du maître d'ouvrage

Dans la tranche optionnelle, un travail spécifique paysager sur la variante retenue est prévu ; il s'agit donc d'une étape ultérieure. Maintenant, il s'agit de développer les orientations qui vont de Perpignan jusqu'à Montpellier. Les bureaux d'études vont travailler sur les zones à enjeux pour l'insertion et la conception du projet. La finalité du schéma directeur est bien de proposer des orientations, prescriptions à un maître d'œuvre qui lui conçoit.

Ce schéma directeur permet d'aller au-delà du volet réglementaire, de prendre en compte le paysage et le ressenti. Les gens ne s'intéressent pas forcément au fait de vivre dans une ZPPAUP. Par contre, c'est important pour eux de savoir qu'ils ont été écoutés et que leur point de vue a été mis en valeur par rapport à ce qui avait de l'importance pour eux : le bruit, la sécurité, le paysage, etc.

Pour les variantes, si le paysage n'est pas un élément discriminant, il n'est pas pris en compte. Le but est de permettre un choix sur les variantes à retenir.

- **Muriel SAINT-SARDOS, responsable de l'Unité Paysages et Aires protégées, service Biodiversité Eau Paysage, DREAL Languedoc-Roussillon** fait un point de méthode. Entre le tome 1 et le tome 2, la méthode de hiérarchisation des enjeux apparaît et le lien semble faible. Il y a un intérêt à s'assurer que dans les séquences qui ont été décryptées, les enjeux du tome 1 correspondent bien à ceux du tome 2. Cela donne l'impression d'avoir été fait indépendamment. Ensuite, il faut rapprocher les échelles pour mieux s'y retrouver. Il serait intéressant de faire évoluer le tome 1 pour intégrer le travail a posteriori. Cela faciliterait la compréhension par le public.
- **Laurence MEYER, directrice de projet à Setec international** confirme qu'il manque un niveau de cartes dans la présentation d'aujourd'hui, qui figure bien dans le tome 2. Pour passer du diagnostic au 100 000e à la carte d'enjeux au 25 000e qui est présentée, une carte de diagnostic intermédiaire a bien été établie au 25 000e pour pointer un diagnostic plus fin qui conduit ensuite aux enjeux au 25 000e. Les cartes d'enjeux ont leur équivalent en diagnostic dans le tome 2.
- **Muriel SAINT-SARDOS, responsable de l'Unité Paysages et Aires protégées, service Biodiversité Eau Paysage, DREAL Languedoc-Roussillon** note que les participants n'ont pas pu prendre connaissance de ce document sur les enjeux hiérarchisés avant cet atelier. Comment RFF envisage de communiquer le tome 2 pour que la DREAL puisse vérifier en interne qu'il n'y a pas d'oubli et faire une réponse circonstanciée ? Par rapport au calendrier très court, quel est le calendrier que RFF propose pour travailler sur ces documents ?

Réponse du maître d'ouvrage

Le document peut être transmis vers le 15 juin. Les retours de la DREAL seront attendus sous 3 semaines. L'objectif de l'atelier n'est pas de valider des documents finalisés mais bien de pouvoir échanger sur la méthode et sur des points précis.

- **Katia BAUMGARTNER, présidente de l'association des Gardiens de la Gardiole** souligne le manque de visibilité quant à la manière de croiser et hiérarchiser les indicateurs. En dehors du coût raisonnable, elle pense que certains choix peuvent être faits à coût minimum pour rentrer dans le budget dessiné ou pour s'assurer de la réalisation du projet.
L'insertion de la ligne est recherchée avec unité et simplicité. Elle considère qu'une ligne ferroviaire n'est pas qu'une invitation au voyage poétique mais surtout une nouvelle infrastructure dans son paysage quotidien. La vision de l'architecte est louable mais c'est un critère qui ne doit pas être majeur pour elle.
Elle reste craintive quand la question des coûts est abordée. Le tunnel est certes une forme d'évitement mais peut aussi être pénalisant sur ce critère. Comment se fait l'arbitrage par rapport à cette hiérarchisation des enjeux ?

Réponse du maître d'ouvrage

Il précise qu'il faudrait reprendre le dossier de fin d'étape 1 pour comprendre la structure de l'analyse multicritères qui s'appuie sur le Grenelle de l'environnement (environnemental, sociétal, économique). Dans ces chapitres, les sous thèmes agrègent des indicateurs. Aujourd'hui, ce sont 26 indicateurs qui reprennent les 60 thématiques identifiées. Dans ces 26 indicateurs figurent : le paysage, le bruit, le nombre de maisons à déplacer ou détruire, le coût, la connexion avec le projet Toulouse Narbonne...

Par rapport au coût, ce n'est pas RFF qui dispose d'une enveloppe limitée. Si le projet doit se faire, il doit se faire par rapport à un certain nombre d'infrastructures en compétition au niveau national.

Le SNIT (schéma national des infrastructures de transport) correspond à 120 années du budget de l'AFITT. Ne vont survivre que les projets qui sont acceptables c'est-à-dire ceux dont les coûts sont en regard des bénéfices engendrés pour les sociétés. Beaucoup vont disparaître.

RFF n'est pas tout seul mais a à ses côtés l'Etat, la Région LR, l'ensemble des départements (hormis l'Hérault) et les communautés d'agglomération, qui cofinancent les études. Si au final, le projet ne convient pas, les cofinanceurs actuels des études se retireront du projet.

- **Daniel CALLA – Fédération Régionale des Espaces Naturels 66 (FREN 66)** souhaite que soit souligné lors du COPIL du 13 juillet prochain, le non respect de l'engagement de l'Etat concernant la mixité de cette ligne jusqu'à Perpignan. Pour le financement, il souligne que les élus décident d'une enveloppe unique attribuée au projet alors qu'ils ne seront plus là dans 10 ans. L'Etat français et l'Europe se désengagent. Pour les ouvrages d'art, les financements reposeront sur une enveloppe globale. Sur la portion Perpignan le Perthus, le consortium a réalisé les travaux à minima avant de partir. L'élément clé est qu'il n'y a pas de financement, tout reposera donc sur l'enveloppe que les élus voudront bien accorder.

2.3 / Premières réflexions et orientations paysagères et architecturales (cf. diaporama)

Le positionnement du tracé est le 1^{er} critère d'insertion. Le tracé doit-il être enterré ou pas ? Doit-il être rapproché d'une zone ou d'une autre ? Ces réflexions permettent de localiser le tracé, de conseiller la localisation du passage plutôt à tel ou tel endroit. Les éléments sont présentés par itération, zone par zone, du Sud au Nord.

Concernant les franchissements des vallées de la Têt et de l'Agly. Faut-il formaliser ou conserver les liens entre les paysages, les liaisons douces ? Cela relève de la valorisation des grandes composantes naturelles : les vues dégagées sont maintenues (faire voir les grands horizons aux usagers).

Pour les Corbières et les piémonts, il y a beaucoup de travail sur le positionnement du projet. Comment passer dans le territoire en ayant pour optique de préserver au maximum cette zone à enjeu très fort et fort ? Comment doivent-être traitées les entrées en terre ? Quelles emprises du projet ? Le fait de longer l'A9 et la via Domitia oblige à qualifier les délaissés, à positionner judicieusement la ligne notamment par rapport à l'autoroute.

Plus au nord vers Narbonne : quelle utilisation des atouts du site ? Comment la présence de l'eau et des reliefs sont intégrées ? Quelle transparence en zone inondable ? Quelle morphologie au plus proche de la ligne ?

Concernant Nissan, il faut faire émerger des idées pour trouver un moindre impact dans un endroit qui est exposé à des perceptions sensibles en termes de paysage.

Pour les vallons du bassin de Thau et le contournement de Béziers, il faut travailler dans l'urbanisation, penser à des emprises restreintes pour préserver les riverains. C'est une priorité. Pour passer dans le vallon, il faut positionner la ligne en crête des reliefs ou de manière plus enterrée.

Dans la plaine de Poussan, il faut trouver le franchissement le plus opportun. Comment préserver les covisibilités mises en évidence ?

Au niveau de la Gardiole : quelle nouvelle limite doit être créée avec la LGV entre la Gardiole et la plaine de Fabrègues ?

Toutes ces réflexions vont être approfondies dans les deux mois à venir et seront présentées lors d'un prochain atelier paysage à l'automne.

- **Pierre DROSS- DREAL LR** se demande comment seront orientés les choix à partir des zones d'enjeux identifiées ? Par ailleurs, il souhaiterait disposer d'une image du projet avec différentes options d'insertion pour appuyer les choix qui doivent être faits.

Réponse du maître d'ouvrage

RFF confirme que les croquis et principes d'insertion seront présentés à l'automne. Il faut bien avoir des principes d'insertion en termes de paysage. Des vues d'artiste, images visuelles et pédagogiques seront présentées pour

comparer les différentes options de passage. Le traitement du paysage s'effectuera suivant les principes indiqués. Peut-être que des zones d'enjeux ne le seront plus à ce moment-là.

Par ailleurs, RFF souligne que lorsque le dossier remonte à Paris, si tout est traité avec le même niveau de détail, rien ne sera important. Il faut dégager ce qui est le plus emblématique en termes de paysage, avoir des grands focus.

A titre d'exemple, au niveau de Poussan, il y a certes une vue sur le mont St Clair mais le passage s'effectuera de toute manière en viaduc à 30 mètres de haut. C'est un travail avec l'architecte, il n'y a pas besoin d'étude paysagère pour ça. Par contre, pour la Gardiole, le niveau de définition n'est pas assez fin pour éclairer suffisamment les choix. Faut-il rester près de l'autoroute ou en plaine dans le cas d'un passage au nord ? Ces éléments doivent être apportés. Pour la traversée de la plaine de Nissan, que la ligne soit uniquement pour le transport voyageurs ou qu'il y ait mixité, ce n'est pas pareil. S'il y a un raccordement à Narbonne, ce ne sera pas la même insertion paysagère pour des questions de pentes. A Fitou, l'autoroute sera longée mais il y a aura nécessairement un croisement. Comment faire ? Des précisions vont être apportées.

Ici, les grands principes sont présentés et les participants attendent des éléments plus « concret ». Pour RFF, il importe de poser les bases – le diagnostic, et de définir les lignes directrices sinon les participants demanderont plus tard quels étaient les objectifs initiaux.

Pour la plaine du Roussillon, il n'y aura pas beaucoup de variantes de tracés. Vers Fitou ou Opoul, ce n'est pas du tout pareil. Différents avis sont apportés, RFF doit en faire la synthèse. Autour de la plaine de la Palme, il n'y a que des vignes qui ne sont pas classées réglementairement mais les perceptions locales sont très différentes. Il faut présenter quelque chose d'audible et de discriminant. Il faut faciliter les choix de personnes qui n'ont pas beaucoup de temps à consacrer sur ces « gros dossiers » et qui ne peuvent pas se tromper.

3/ Fin de l'atelier

Réseau ferré de France clôture l'atelier en remerciant les nombreux participants et précise les lieux et dates des réunions publiques à venir prochainement :

- Béziers le 26 juin,
- Gigean le 27 juin,
- La Palme le 2 juillet,
- Peyrestortes le 3 juillet,
- Narbonne le 4 juillet,
- Nissan le 5 juillet.

Toutes les réunions auront lieu de 18h30 à 20h30.

Les participants sont invités à poursuivre la discussion autour d'une collation.

Réseau Ferré de France rappelle que le diaporama de présentation est en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique documents – réunions de concertation – ateliers.

Fin de l'atelier 13h10
