

# Insertion paysagère et architecturale



Le territoire d'Occitanie dispose d'un patrimoine naturel, historique et culturel parmi les plus riches et les plus variés de France. Allant de la mer jusqu'aux crêtes de deux grands massifs, le Languedoc et le Roussillon possèdent une grande richesse paysagère et patrimoniale, résultat de la diversité géologique et climatique, des variations d'altitudes et d'une occupation humaine ancienne de ce territoire. On y recense plus d'une centaine de sites remarquables classés, couvrant près de 110 000 hectares.

Ce paysage exceptionnel qui participe à la qualité de vie des riverains doit être préservé. Des études spécifiques sont conduites par SNCF Réseau pour une insertion harmonieuse la future ligne dans les territoires traversés.

## Prise en compte du paysage et du patrimoine dès les premières études

Dans le dossier d'enquête d'utilité publique de la phase 1, SNCF Réseau a réalisé un **Schéma Directeur Architectural et paysager** (SDAP) de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan. Ce document établit un diagnostic du territoire sur un périmètre élargi, une hiérarchisation des enjeux et la définition de premières mesures d'insertion paysagère et architecturale.

### LE DIAGNOSTIC PAYSAGER

SNCF Réseau a mené une analyse approfondie **des caractéristiques paysagères** des territoires traversés, accompagnée d'une **évaluation de leur sensibilité** par rapport au projet : grandes unités paysagères, lignes de reliefs, points de vue particuliers, points sensibles (dont les zones urbanisées et les zones réglementaires) ...

Sur l'ensemble de la Zone de Passage Préférentielle (ZPP, 22 000 ha), les **différents enjeux d'insertion paysagère et architecturale ont été hiérarchisés** de faibles ou modérés, à forts ou très forts.

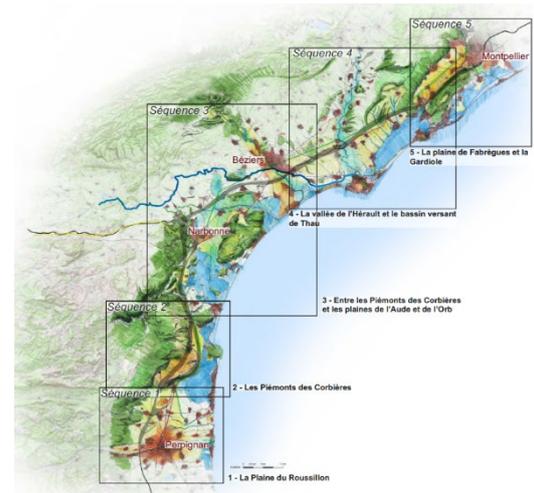
Ils concernent :

- La géographie et le grand paysage,
- Les perceptions visuelles,
- Les usages, les continuités et les déplacements.

### LA DEFINITION DE MESURES D'INSERTION

Le Schéma Directeur Architectural et Paysager (SDAP) **fournit les lignes directrices pour l'aménagement de la future ligne et de ses abords**. Il met également en scène la ligne, les éléments paysagers et architecturaux tels qu'ils seront perçus des riverains et des voyageurs. Ces **principes seront encore affinés** au cours des étapes ultérieures du projet et aboutiront à la production de plans détaillés par zone d'intervention.

Des études complémentaires au schéma directeur seront réalisées par un groupement pluridisciplinaire constitué de **paysagistes, urbanistes et architectes du patrimoine**. Pour les secteurs aux enjeux spécifiques des démarches participatives seront mises en place avec les acteurs des territoires concernés.



Extrait Schéma directeur architectural et paysager, Tome 3, Dossier DUP.

# Quelles sont les mesures d'insertion paysagère possibles ?

## UNE ACTION SUR LA MORPHOLOGIE DES TERRAINS

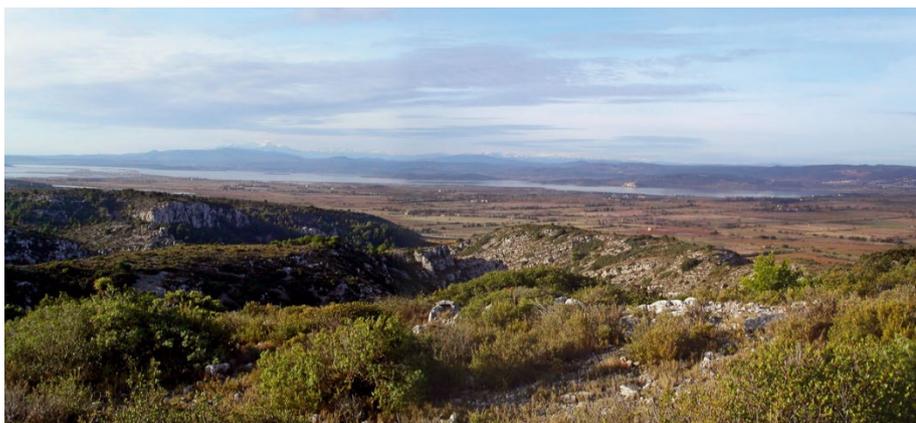
La première mesure d'insertion est, dans la mesure du possible, **d'abaisser le plus possible la ligne** afin de limiter sa visibilité. Ensuite, un travail peut être effectué pour **harmoniser la morphologie de la ligne avec celle du relief existant**. Les pentes des talus peuvent être également atténuées pour améliorer l'insertion dans les sites sensibles.

## UN CHOIX DE PLANTATIONS LOCALES

Pour compléter au mieux l'intégration du projet, SNCF Réseau prévoit de **réaliser des plantations aux abords de la ligne, des futurs ouvrages d'art et des talus**. Ces plantations sont faites à partir d'une palette végétale composée d'essences locales afin de restituer les ambiances régionales et de s'adapter aux diverses caractéristiques des sols.

## L'INSERTION ARCHITECTURALE DE LA LIGNE

Les viaducs et les grands ouvrages d'art, les équipements spécifiques tels que les sous-stations électriques, les bases travaux... font l'objet d'une étude d'insertion paysagère et architecturale spécifique. **Les couleurs et les lignes des ouvrages d'art seront choisies dans des gammes adaptées.**



## QUE DIT LA RÉGLEMENTATION ?

Un projet d'infrastructure ferroviaire tel que LNMP, bien que se positionnant prioritairement dans l'évitement des enjeux, intercepte des périmètres de protection réglementaire comme :

- le **canal de la Robine** et le **Canal du Midi**, classés au Patrimoine mondial de l'UNESCO,
- les **Zones de Protection du Patrimoine Architectural, Urbain et Paysager** (ZPPAUP) de **Bages** (11) et **Loupian** (34),
- le site classé de **la Gardiole**,
- les sites inscrits de **la Roque à Roquefort-des-Corbières** (11),
- et quelques périmètres de protection de **Monuments Historiques**.

La traversée de ces zones fera l'objet d'une **insertion paysagère et architecturale détaillée** qui sera instruite par :

- l'Architecte des Bâtiments de France (ABF),
- les Services Territoriaux de l'Architecture et du Patrimoine (STAP),
- et du Ministre chargé des sites dans certains cas particuliers.

SNCF RÉSEAU  
S'ENGAGE !



Le travail paysager vise à préserver harmonieusement le cadre de vie. Anticipée dès les prémices du projet, la dimension paysagère constitue un enjeu majeur pour le projet LNMP. Tout au long du projet, SNCF Réseau travaille en étroite collaboration avec les maires des communes concernées par le projet et le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée, afin de répondre au mieux aux attentes des services instructeurs et des acteurs du territoire.