

OCTOBRE 2024



# 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. Des **études paysagères, patrimoniales et architecturales** complémentaires sont réalisées en 2024 et 2025 par un groupement pluridisciplinaire constitué de **paysagistes, urbanistes et architectes du patrimoine**. Objectif : définir l'identité globale de la ligne et préciser les différentes dispositions nécessaires à son insertion dans son environnement paysager.

### LE DIAGNOSTIC PAYSAGER

SNCF Réseau mène 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**. Ils concernent :

- un volet paysage, architecture et urbanisme,
- et un volet réglementaire en lien avec les autorisations environnementales.

### LA DEFINITION D'UNE IDENTITE GLOBALE DE LA LIGNE

Le Schéma Directeur Architectural et Paysager (SDAP) **fournit les lignes directrices pour l'aménagement de la future ligne et de ses abords**. Les études complémentaires visent à définir une identité globale de la ligne, en définissant les conditions d'insertion dans le territoire, en travaillant sur les continuités (physiques, visuelles...) et en intégrant l'ensemble des composantes du projet (voies, équipements, ouvrages d'art, caténares, clôtures, bassins...)

**Un atlas cartographique** sera réalisé, avec des **prises en compte de la ligne** (les éléments paysagers et architecturaux tels qu'ils seront perçus des riverains et des voyageurs) et **des plans détaillés** par zone d'intervention.

### APPROFONDISSEMENT DES SITES SENSIBLES

Pour la phase 1, les secteurs aux enjeux spécifiques font l'objet d'études approfondies : Viaduc de Poussan, la Gardiole, Issanka, Via Domitia et Picpoul de Pinet.

Des démarches participatives seront mises en place avec les acteurs des territoires concernés en vue de la définition de préconisations d'aménagement sous forme de plans, coupes, schémas, croquis d'ambiance...



# 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, etc. font l'objet d'une attention particulière dans les études d'insertion architecturales et paysagères : **couleurs, lignes, matériaux, etc.** Le viaduc de Poussan fait par ailleurs l'objet d'une concertation publique spécifique.



## UNE DEMARCHE COCONSTRUITE AVEC LE TERRITOIRE

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 acteurs locaux (collectivités, partenaires institutionnels, PNR, ONF, chambres consulaires, CAUE, syndicat et associations...) afin de répondre au mieux aux attentes des acteurs du territoire et des services instructeurs.

Pour le viaduc de Poussan, ouvrage d'importance majeure, SNCF Réseau a mis en place un dispositif complet de concertation publique jusqu'au choix de l'architecte en 2029.

Objectif : associer les acteurs et les habitants à la réalisation du viaduc afin de construire un ouvrage d'art respectueux de son environnement et de l'identité du territoire



## 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.