

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 ATELIER DE CO-CONSTRUCTION

MARDI 28 JANVIER 2025 – MONTPELLIER – 9H30 / 12H30

COMPTE RENDU DES ÉCHANGES

INTERVENANTS PRÉSENTS

- **Stéphane Lubrano**, Directeur de la mission LNMP – SNCF Réseau
- **Lucile Reymond**, AREP, AMO auprès de SNCF Réseau pour les études paysagères
- **Agata Bednarczyk**, Ingénieure paysagiste – setec international
- **Marie Huyghues Despointes**, Ingénieure paysagiste - setec international
- **Laurent Diaz**, Ingénieur paysagiste – setec international
- **Hélène Legrand**, Architecte – Agence Lavigne Chéron
- **Juliette Conrad**, Consultante concertation – Rouge Vif Territoires
- **Adrien Deymier**, Consultant concertation – Rouge Vif Territoires

23 participants étaient présents durant ce premier atelier.

INTRODUCTION

Stéphane LUBRANO, Directeur de mission LNMP pour SNCF Réseau, remercie les participants pour leur présence et présente le déroulé des échanges à venir :

- Un temps de présentation du projet LNMP, des Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales et des premiers éléments de diagnostics, par l'équipe projet (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 donner leur avis, questions et remarques sur les 5 secteurs géographiques dans la salle :
 - 1/ La vallée de la Mosson – De Montpellier à Fabrègues
 - 2/ Massif de la Gardiole - De Fabrègues à Poussan
 - 3/ Collines du bassin de Thau - De Loupian à Saint-Thibéry
 - 4/ Vallée de l'Hérault et du Libron - De Pinet à Montblanc
 - 5/ Arrivée sur Béziers - De Montblanc à Béziers
- Un temps de restitution des échanges, pour synthétiser les différents avis exprimés et conclure ce 1^{er} temps d'échanges.

Stéphane LUBRANO présente pour rappel les grands objectifs, l'avancement et le financement de la LNMP sur la Phase 1 et la Phase 2.

L'animatrice Rouge Vif laisse désormais la parole à l'équipe projet pour la présentation des Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales.

PRÉSENTATION DES ETUDES PAYSAGERES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES (EPPA)

Cf. présentation en ligne

Lucile REYMOND, AMO auprès de SNCF Réseau pour les études paysagères, présente les objectifs des EPPA et leurs modalités.

Le calendrier des études à venir est rappelé, ainsi que les différents temps de co-construction prévus sur la Phase 1 : un temps de co-construction du diagnostic en janvier (atelier de ce jour), suivi dans les prochains mois d'un temps de co-construction des principes d'insertion de la ligne puis d'ateliers d'approfondissement pour certains sites à enjeux forts.

PRÉSENTATION DES PREMIERS ELEMENTS DE DIAGNOSTICS

Cf. présentation en ligne

Les bureaux d'études paysagères **Setec** et **Lavigne Chéron Architectes** présentent les éléments de diagnostic :

- Les grandes séquences paysagères traversées par la LNMP sur la Phase 1 ;
- L'urbanisation, les typologies de bâti et le patrimoine architectural que l'on trouve le long de la LNMP ;
- Le patrimoine paysager et les espaces naturels le long de la LNMP ;
- Les caractéristiques des 5 secteurs traversés par la LNMP sur sa Phase 1.

QUESTIONS / RÉPONSES

Un représentant de l'association Via Domitia Occitanie souligne l'importance de travailler sur la continuité de la Via Domitia du Rhône jusqu'aux Pyrénées, notamment entre Montpellier et Béziers en ce qui concerne l'atelier de ce jour, et non pas uniquement sur le secteur concerné par la coupure.

Un second représentant de la Via Domitia Occitanie demande s'il est possible de connaître les éléments de définition du projet pour pouvoir émettre des avis sur les principes d'insertion (endroits à masquer, à mettre en valeur).

Un représentant de Setec répond que l'insertion de la ligne fera l'objet d'un second atelier. Ce second atelier permettra de s'intéresser aux différentes solutions d'insertion de la ligne dans le paysage (remblais, viaduc, boisements, etc). De plus, des ateliers d'approfondissement, par exemple un atelier spécifique à la Via Domitia, permettront d'affiner les propositions d'insertion.

Stéphane Lubrano confirme que les principes d'insertion de la ligne pourront être précisés sur certains sites sensibles. Dans le rapport en réponse au commissaire enquêteur, SNCF Réseau avait déjà identifié un secteur de la Via Domitia nécessitant une continuité. Le diagnostic, enrichi des contributions actuelles, servira de base pour définir ces principes, notamment pour les sites à fort enjeu paysager.

Un représentant de la Via Domitia demande si le diagnostic des EPPA intègre des éléments tels que les itinéraires de randonnée.

Une représentante de Setec confirme que les études paysagères intègrent ce type d'élément et que le recensement de tous les éléments de diagnostic est bien l'objet de l'atelier de ce jour. Il est précisé qu'un atelier d'approfondissement traitera également plus spécifiquement du Massif de la Gardiole, particulièrement concerné par la question des itinéraires de randonnée.

Stéphane Lubrano indique que les modalités des rétablissements routiers, chemins agricoles et chemins de randonnée sont définies actuellement avec les communes. Des aménagements/projets complémentaires pourront être proposés dans le cadre de mesures de compensations agricoles. La co-construction du diagnostic permet ainsi de veiller au bon recensement de ces différents espaces d'importance pour les participants.

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 – Atelier de co-construction – Mardi 28 janvier 2025

TRAVAUX EN SOUS-GROUPES

L'**animatrice** appelle désormais les participants à échanger sur les pôles géographiques dédiés, l'objectif étant de recueillir l'expertise d'usage des participants sur les différents secteurs, afin d'alimenter les études en cours. Il s'agit de caractériser les zones de passage et d'identifier, avec l'aide des acteurs du territoire, des enjeux non encore déterminés ou des projets connexes en cours d'élaboration qui pourraient avoir un impact sur le projet.

5 secteurs de travail sont proposés aux participants :

- 1/ La vallée de la Mosson – De Montpellier à Fabrègues
- 2/ Massif de la Gardiole - De Fabrègues à Poussan
- 3/ Collines du bassin de Thau - De Loupian à Saint-Thibéry
- 4/ Vallée de l'Hérault et du Libron - De Pinet à Montblanc
- 5/ Arrivée sur Béziers - De Montblanc à Béziers

Chaque pôle dispose de cartes présentant les éléments de diagnostics et enjeux identifiés, sur le secteur concerné, avec des espaces d'expression pour recueillir les contributions écrites des participants via des pots-it. Les participants sont invités à exprimer leur point de vue sur leur expertise d'usage, sur la validité d'éléments de diagnostics, les points forts ou les points faibles des zones de passage, les co-visibilités. Ils peuvent également 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 pôle pour échanger avec les participants, recueillir leurs contributions et leur apporter des précisions et clarifications sur les éléments de diagnostics présentés.

A l'issue de ce temps collaboratif, les membres de l'équipe d'animation présents sur les différents pôles procèdent à une restitution synthétique des échanges en plénière, puis les autres groupes réagissent.

SECTEUR GEOGRAPHIQUE « La vallée de la Mosson »

Cf. présentation en ligne

Sortants de l'atelier :

- **Un secteur avec un paysage à la fois ouvert et fermé, où le tracé traverse beaucoup de spécificités paysagères du secteur ; passant d'une identité très végétale à de la garrigue très évolutive dans le temps, et présentant les $\frac{3}{4}$ de la biodiversité nationale en son sein.**
- **La vallée de la Mosson crée l'articulation entre le secteur anthropisé de l'entrée sud de Montpellier et les paysages de garrigues.**
- **L'eau joue un rôle clé sur ce territoire, se déployant à travers un réseau fortement maillé mais difficilement identifiable car à sec la majorité du temps. Les participants conseillent de s'appuyer sur les travaux des communes ou des EPCI pouvant disposer de cartographies précises de ces cours d'eaux.**

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 – Atelier de co-construction – Mardi 28 janvier 2025

- Le tronçon entre les points kilométriques 88 et 90 (le long de la Mosson) est à étudier particulièrement pour différents aspects :
 - Réservoir à biodiversité
 - Forte diversité paysagère
 - Changement de reliefs marqués
- Les participants recommandent de s'inspirer du modèle de la ripisylve de la Mosson en termes d'insertion paysagère de la ligne.
- Ils recommandent également de prendre en considération les trames vertes et bleus très tôt dans la définition pour en assurer le respect.
- Entre le tunnel de Gardiole et le Rieu Colon, les participants font ressortir une grande diversité de paysages à considérer.
- Le bois de Maurin est un réservoir à biodiversité situé sur une butte qui le rend très différent de la vallée de la Mosson. Sa traversée par la LNMP est à bien étudier dans le cadre des études.
- Le Coulazou, un affluent de la Mosson peut entraîner un risque d'inondation durant les épisodes cévenols
- Le secteur présente également un certain nombre de projets à considérer :
 - Extension de la ZA Lauze Est (nécessitant le passage de la Capoulière et créant donc des enjeux hydriques forts sur le projet)
 - Doublement de la RD612 sur laquelle se situe le Pont de Villeneuve sur la Mosson
 - Raccordement Ouest de Montpellier dont l'extrémité sud viendra longer le nord du bois de Maurin sans cependant intercepter le tracé de la LNMP
 - Projet d'évolution du Parc d'activités des quatre chemins de Montpellier Méditerranée Métropole à Fabrègues
 - Projet de parc photovoltaïque de l'entreprise Voltalia au sud-est du croisement entre l'A9 et la Mosson.
- Les participants font également remonter le besoin de plus d'éléments pour se projeter sur la covisibilité de la ligne, aussi bien en l'état que selon la définition du profil en long de la voie :
 - depuis le Mont Saint-Bauzille, site protégé au sommet du Massif de la Gardiole
 - depuis le centre-ville de Fabrègues en proximité de l'église
 - depuis Saint-Jean de Védas où, la solution de remblai entre les PK 88 et 90 créerait une forte co-visibilité voire obstruerait la vue sur la vallée en contrebas.
- Les participants recommandent de s'appuyer sur le SCoT du territoire ainsi que sur les différentes pièces constitutives du PLUi de Montpellier Méditerranée Métropole, actuellement en cours d'enquête, pour disposer de l'ensemble des informations utiles à ce diagnostic et récemment mises à jour. Ces éléments incluent par exemple un atlas paysager ou la caractérisation des zones agricoles protégées (Mas de Mujolan, ...).
- Enfin, les participants préconisent une intégration paysagère de la ligne au bénéfice du territoire, même si cela diminue l'expérience voyageur en termes de visibilité des paysages.

Compléments des participants durant le temps de mise en commun :

- Abandon du projet d'extension de la Zone d'Activités Marcel Dassault à Saint-Jean-de-Védas
- Projet de coulée verte le long de la Mosson en réflexion par la Métropole de Montpellier et la Fédération Française de Randonnée.

SECTEUR GEOGRAPHIQUE « Le massif de la Gardiole »

Cf. panneaux en ligne

Sortants de l'atelier :

- Sur le diagnostic, les participants ont fait ressortir :
 - Un besoin d'uniformité (de rapprochement) du tracé avec l'autoroute A9 le long du massif de la Gardiole.
 - Un besoin de conserver les accès au massif, notamment dans le cadre de la sécurité incendie (SDIS 34).
 - La continuité des itinéraires de promenades et de randonnées au sein du massif à assurer, tout en veillant au jumelage des projets à venir.
 - Une attention particulière à apporter au croisement avec le GR78.
 - Une adaptation des choix des couleurs de matériaux concernant des ouvrages d'art, des revêtements de sol (du ballast par exemple) selon le lieu. Une attention à porter sur les contrastes avec la lumière reçue (les surfaces réfléchissantes) pour assurer l'insertion de la voie dans le massif.
- Les participants émettent également le souhait d'une réelle intégration du viaduc de Poussan qui deviendra emblématique de l'identité du territoire.
- Sur les enjeux, les participants ont fait ressortir :
 - Une co-visibilité depuis la plaine anthropisée (calage de la hauteur de la Ligne Nouvelle par rapport à l'autoroute)
 - Un besoin d'allier insertion paysagère (reboisement) et accessibilité pour les services d'urgence tout en maintenant une uniformité de l'entité paysagère sur le massif.
 - Des interrogations quant aux nuisances sonores pour les communes de Bouzigues et de Pinet.
 - Un nouvel enjeu sur l'ancienne carrière de Loupian à intégrer.
 - Les enjeux liés au parc d'Issanka sont moins identifiés par les participants. Le site sera tout de même mis en valeur dans le cadre des EPPA.
 - La question de la perméabilité visuelle de la plaine de Poussan et notamment l'intégration du viaduc, autant pour les habitants que pour les usagers.
- Enfin, les participants ont rappelé le besoin de débroussaillage de part et d'autre de la future voie ferrée (prévention incendie) tout en veillant à conserver son insertion paysagère.

Complément des participants durant le temps de mise en commun :

- Le site d'Issanka est un lieu historique de villégiature des Sétois, cité par une chanson, oublié à l'échelle locale mais très intéressante dans l'histoire du bassin de Thau.
- Issanka est également la source en eau potable de la commune de Sète depuis le XIX^e siècle dont le bassin réservoir se situe dans le jardin public de Sète.
- Issanka, bien que situé à Poussan, a été vendu dans les années 1960 à la ville de Sète, et fut un grand lieu de festivités pascales mais également politiques avec l'organisation de concerts organisés par le parti communiste français.

- Le viaduc de Poussan va fortement impacter la commune, après l'autoroute qui l'a déjà coupée en deux. Par conséquent, il est indispensable de porter une réelle attention à l'intégration du viaduc pour satisfaire les habitants.
- L'animatrice rappelle que le viaduc permettra également aux voyageurs de découvrir l'étendue du territoire et ses paysages.

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

Cf. présentation en ligne

Sortants de l'atelier :

- Les participants décrivent ce secteur comme un paysage en constante évolution. L'aspect qu'il présente aujourd'hui est le fruit de transformations successives. Par exemple, les boisements actuels sont une caractéristique récente : ils sont apparus dans les années 1960-1970 avec la mission Racine, visant à « verdir » le Languedoc-Roussillon et à attirer les touristes. Le paysage de ce territoire, marqué par ses boisements et ses vignobles, est amené à évoluer à nouveau, notamment sous l'effet du changement climatique. La LNMP doit s'insérer dans ce paysage en mutation.
- Les participants évoquent la préservation du patrimoine vernaculaire comme les capitelles et des points d'eau (lavognes, ...) dans les collines de la Moure.
- Une attention doit être portée à la continuité de la Via Domitia tout le long du tracé. Les participants expriment que certains tronçons le long de l'itinéraire de la LNMP pourraient ainsi être rétablis, malgré sa coupure ponctuelle par des domaines viticoles. Ils expriment que la LNMP pourrait ainsi être une opportunité de redécouvrir la Via Domitia en travaillant sur la question des accès (perpendiculaires) à la Via Domitia.
- Les participants précisent que le territoire présente plusieurs strates historiques à mettre en valeur, en plus de la Via Domitia, comme les anciennes voies ferrées ou le pont romain de Saint-Thibéry.
- Les participants font ressortir l'importance du recensement et de l'inventaire des chemins de randonnées du territoire, ainsi que des itinéraires vélos et pédestres, plus plébiscités par les habitants du territoire, afin de travailler à leur valorisation. Deux principaux axes de randonnées sont coupés par le projet, la liaison entre Florensac et Bessan, et le parcours dans le boisement de Pinet. Les participants expriment le besoin de maintenir la continuité des itinéraires de randonnée, à travers des boucles courtes ou en mutualisant avec des itinéraires de la Via Domitia, afin de valoriser les terroirs. De plus, les participants ont fait ressortir l'existence de projets de randonnées pédestres en lien avec la ligne, portés par le département.
- Une attention particulière doit être portée au lien avec l'étang de Thau afin d'éviter la pollution de l'eau, un sujet sensible dû à l'activité ostréicole.
- Les participants expriment également leurs préoccupations concernant les 75 hectares de vignobles affectés par le projet. Selon eux, la mise en place de zonages est essentielle pour anticiper les replantations et assurer une gestion efficace de la phase de transition induite par les travaux de la ligne.
- Sur les enjeux, les participants ont fait ressortir :
 - Les enjeux de co-visibilité, notamment depuis Loupian ;
 - La préservation des vues depuis et vers le bassin de Thau et le mont Saint-clair ;

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 – Atelier de co-construction – Mardi 28 janvier 2025

- La réalisation de fouilles archéologiques dans les vignobles, notamment dans le territoire du Picpoul, permettrait notamment de consolider la valorisation de sites historiques comme la Via Domitia.

Compléments des participants durant le temps de mise en commun :

- À l'époque romaine, la Via Domitia a été construite sur une crête afin d'offrir une visibilité dégagée sur les paysages environnants. Aujourd'hui encore, cet aménagement permet d'admirer des vues emblématiques sur l'étang de Thau et le mont Saint-Clair. Il est donc essentiel de préserver ces perspectives et d'éviter toute obstruction visuelle.
- Les fouilles d'archéologies préventives de la nouvelle ligne pourraient permettre de découvrir des éléments archéologiques venant consolider le projet de valorisation de la Via Domitia. Des réunions début février sont prévues pour rassembler les propriétaires fonciers sur ces questions avec un début de ces travaux sur certaines zones annoncés aux participants dès l'automne 2025.

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

Cf. présentation en ligne

Sortants de l'atelier :

- **Points de vue et covisibilités**

Les participants ont recensé un grand nombre de points de vue à prendre en compte dans l'étude. Des points de vue vers l'Etang de Thau et vers la mer :

- Depuis la Vallongue
- Depuis le château d'eau de Montblanc
- Depuis la tour de Valros permettant un point de vue à 360°
- Depuis le château de Coussergues en direction de l'étang de Thau
- Depuis les Pioch de Castelnaud et depuis Montblanc, offrant de grandes vues jusqu'à la mer

Des points de vue vers les Monts Ramus :

- Depuis Florensac
- Depuis le tracé de la LGV au nord de Florensac, où on les voit alignés
- Depuis la RD13

- **Autoroute A9 :**

- La préservation de ces points de vue dépend en grande partie du profil en long de la LNMP et de son altimétrie par rapport à celle de l'A9, dont elle longe le tracé sur la quasi-totalité de ce secteur. Un point d'attention a été relevé concernant l'altimétrie à Pinet.
- La question du tracé de la LNMP par rapport à l'Autoroute interpelle également les participants. Quid des délaissés ? Les politiques locales d'incitation à la création de

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 – Atelier de co-construction – Mardi 28 janvier 2025

parcs énergétiques (notamment photovoltaïques) pourraient y trouver un intérêt foncier quand les compensations d'ordre paysagères pourraient plutôt trouver leur place dans des secteurs plus directement en lien avec les riverains.

- **Les Monts Ramus**

- Les participants évoquent les forts impacts potentiels à l'entrée des Monts Ramus au niveau de l'intersection avec la D13 entre Bessan et Saint-Thibéry. Ils expriment leur désapprobation de l'arasement prévu du cône central, visible depuis Bessan et Florensac, point de repère du paysage local. L'opportunité de passer en tranchée couverte ou en tunnel est-elle envisageable ?
- Les participants précisent que l'exploitation de la carrière sur le territoire a été accordée pour 8 ans. Quid de l'avenir de ces espaces ?

- **La traversée du fleuve Hérault**

C'est un point particulièrement sensible, au carrefour de nombreux enjeux :

- Ne pas limiter les vues sur les Monts Ramus : profil de la LNMP pas trop haut ni trop éloigné de l'A9
- Ne pas compliquer le tracé des liaisons douces qui longent l'Hérault, en dévoyant le tracé des voies sur berge, en multipliant les traversées d'ouvrage, ...
- Intégrer les aménagements existants (activités aquatiques, espaces récréatifs, ...)
- Représenter l'opportunité d'offrir aux circulations douces une traversée de ce fleuve côtier, mieux adaptée et sécurisée que l'actuelle traversée sur le pont de Florensac (D18) où la circulation des cycles est dangereuse et les trottoirs piétons trop étroits.

- **RD28**

Les participants citent la RD28, qui passe dans les domaines viticoles, présentant un châtelet ou un moulin en arrivant sur Bessan, et dont le point de franchissement de la LNMP interviendrait dans une zone pittoresque, qu'il conviendra de préserver.

- **La petite Ligne**

Durant les travaux, la ligne actuellement hors-service entre Vias et Bessan pourrait être utilisée. Les participants se sont interrogés sur l'impact de cette réouverture au sein de nouveaux quartiers s'étant développé sans jamais avoir vu la ligne en service, la mise en place de grillage le long et son devenir une fois les travaux réalisés. Les participants ont ainsi évoqué la possibilité de compensation pour les riverains ainsi que son évolution future en voie verte. Ils considèrent que, dans tous les cas, l'aménagement de cette ligne constitue une annexe indissociable des aménagements de la LNMP

- **Vents et bruit**

Les participants évoquent la question du bruit porté par les vents dominants venant de l'ouest/nord-ouest. D'où la nécessité de prévoir des protections acoustiques au niveau des communes de Florensac, Pinet et Pomerols, situées directement au sud-est de la future ligne, ainsi que l'insertion paysagère des écrans ou des merlons.

- **Randonnée**

- Attention à préserver, au nord de Pinet, le parking de départ de randonnée de la Via Domitia et des Pioch de Castelnaud, actuellement dans la bande DUP.

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 – Atelier de co-construction – Mardi 28 janvier 2025

- Peu d'enjeux dans la vallée du Libron où les chemins de randonnée du territoire sont présents plus au sud.
- Maintien des circulations douces le long de l'Hérault.
- **Châteaux et patrimoine viticole**
 - Les participants évoquent leur incompréhension quant à l'abaissement du niveau d'enjeu autour du château pinardier de la Valmale (Bessan), abandonné puis entouré de panneaux photovoltaïques, récemment racheté et actuellement en réhabilitation en lieu d'accueil et de réception (colloques, mariages, ...).
 - Chatelet ou moulin à identifier sur la RD28 à l'approche de Bessan.
 - Un exploitant viticole, présent à la table, s'inquiète des compensations qui seront proposées aux vigneron, notamment dans le secteur de Pinet.

Compléments des participants durant le temps de mise en commun :

- La traversée du fleuve Hérault, décrite comme un goulot d'étranglement, nécessite une concertation large entre les ayants-droits, les gestionnaires de réseaux et les usagers pour résoudre en une rencontre l'ensemble des problèmes existants.
- Le département est traversé par une coulée basaltique reliant le nord jusqu'à Agde comme en témoignent les Monts Ramus. Le département de l'Hérault porte un projet de label UNESCO Géoparc, majoritairement au nord du département mais présentant des points périphériques dont la coulée basaltique pourrait faire partie. Le participant conseille de se rapprocher du Département pour échanger sur ce sujet.
 - Les paysages autour du Libron sont pittoresques, avec un intérêt particulier pour les paysages agricoles et viticoles de l'est du secteur. L'animatrice précise que cet aspect-là est présent, le long de la RD28, une route emblématique qui permet de découvrir la région.

SECTEUR GEOGRAPHIQUE « L'arrivée à Béziers »

Cf. présentation en ligne

Sortants de l'atelier :

- Le secteur étudié est en grande partie une plaine ouverte où la question des impacts visuels des infrastructures sera marquée.
- Dans ce secteur, les participants relèvent un enjeu particulièrement fort de développement urbain sur Villeneuve-les-Béziers, impactée par la LNMP à trois titres : passage de la ligne, raccordement et potentielle gare nouvelle (à l'étude dans le cadre de la phase 2). Cet enjeu est important dans un contexte où le développement de Villeneuve-les-Béziers est d'ores et déjà contraint (partie du territoire gelé par la LGV, présence des autoroutes, de la voie ferrée, d'usines Seveso, servitude aéronautique, inondations...).
- En termes de co-visibilités, les participants notent principalement sur ce secteur de potentielles co-visibilités en particulier entre le raccordement et le bâti voisin ; mais aussi potentiellement avec le Canal du Midi, patrimoine mondial de l'Unesco. En effet, si le canal du

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 – Atelier de co-construction – Mardi 28 janvier 2025

Midi est assez éloigné du raccordement, les participants s'interrogent sur la perception qui sera possible de la ligne, surélevée, depuis le canal, et rappellent qu'il présente une largeur classée (zone tampon) et donc des paysages à préserver. La commune de Villeneuve-lès-Béziers fait partie de cette zone tampon du bien UNESCO canal du Midi.

- Ainsi, les participants se questionnent sur la volumétrie, l'élévation de la ligne (talus, ouvrage...) et du raccordement, ainsi que la vitesse d'arrivée des trains, qui auront un impact sur le cadre de vie. Une modélisation serait pertinente pour les prochains temps de co-construction des principes d'insertion de la ligne, afin de mieux appréhender ces impacts.
- Les participants partagent également le fait que les compensations possibles sont limitées (urbanisation, proximité des terrains de Béziers...). Ils recommandent d'inclure dans les cartes les zones de développement futurs du territoire.
- Les participants notent également un enjeu autour du risque d'inondation : Concernant en particulier la phase 2 du projet LNMP, des zones présentant des risques d'inondations sont identifiées par les participants, venant limiter les compensations possibles (canal du Midi, plaine de l'Orb et eaux de ruissellement issues du secteur de Béziers).
- Par ailleurs, les participants soulignent l'importance du petit patrimoine, du patrimoine agricole et viticole biterrois, qui est à inventorier plus précisément (grands domaines, parcs, jardins, ...) et à prendre en compte, au-delà du patrimoine inventorié et protégé.

Complément des participants durant le temps de mise en commun :

- Les participants aimeraient la réalisation d'une modélisation 3D pour juger des impacts visuels de la ligne.
- Ils recommandent d'échanger directement sur le territoire avec les élus et les associations pour préciser ces éléments.
- Concernant la gestion des délaissés entre la LNMP et l'A9, les participants expriment le fait que les terrains de certains propriétaires et exploitants se retrouvent isolés dans ces espaces interstitiels. Le bureau d'études EPPA confirme qu'il y a un besoin de réflexions des politiques publiques sur le sujet ainsi que de proposer des compensations paysagères aux endroits pertinents pour les usagers.

CONCLUSION

Une fois ces 5 synthèses présentées, l'équipe projet remercie les participants pour leur présence et les invite aux prochains ateliers de co-construction des EPPA, qui se tiendront dans les prochains mois en 2025.

POST REUNION

Etudes paysagères, patrimoniales et architecturales PHASE 1 – Atelier de co-construction – Mardi 28 janvier 2025

Suite à la réunion, Le collectif « Via Domitia Occitanie » a rédigé une note qui présente leurs premières pistes de réflexion sur la mise en valeur de la Via Domitia et le maintien de ses accès à la suite de la réalisation du projet LNMP.

Un questionnaire de satisfaction a été partagé aux participants, les remarques ou interrogations reçus par ce questionnaire sont bien prises en compte et des réponses y seront apportées lors du prochain atelier.