



DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

ATELIER THEMATIQUE FONCTIONNALITÉS : VOYAGEURS / MIXITÉ

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

27 MARS - NARBONNE



Pourquoi sommes-nous réunis ?

**Faire un point
d'avancement sur le
projet, et sur les études
et diagnostics en cours
pour la phase 2**

**Enrichir les enjeux
territoriaux et les études
techniques pour l'analyse
multicritères**

**Préparer la concertation
publique de l'automne
2025**

Une démarche séquencée de l'automne 2024 au printemps 2025



Au programme de notre réunion

10h

- **Point d'actualité sur le projet et la démarche** : où en est-on ?
- **Présentation des garants CNDP et de la concertation préalable**
- **Panorama des enjeux : les caractéristiques, performances et incidences de la mixité**
- **Echanges collectifs** : les attentes du territoire / les points de vigilance

11h15

- **Travail participatif** : échanges directs et contributions en 3 groupes
 - **Session 1 : Pôles décryptages - 35'**
 - Quelles contributions de la ligne nouvelle à la résilience au changement climatique du réseau ferroviaire ?
 - Les solutions et contraintes techniques de la mixité (tunnel, coût, pente)
 - Les performances d'une ligne nouvelle (temps de parcours, capacité)
 - **Session 2 : Priorisation des critères de l'analyse multicritères (grille AMC) - 35'**

12h30

- **Restitution collective** des travaux en groupes
- **Et après ?** Présentation de la réunion de restitution et identification des rapporteurs

Fin de la réunion à 13h

Pause

L'équipe projet présente aujourd'hui

SNCF Réseau

- **Stéphane Lubrano** : Directeur de la mission LNMP
- **Sébastien Mis** : Directeur adjoint de la mission LNMP
- **Jean-Eric Bredel** : Coordinateur phase 2 de la mission LNMP
- **Nathalie Festor** : Responsable d'études phase 2
- **Victor Bezard et Luc Robert** : Equipe exploitation
- **Aurélie Wittersheim** : Chargée de mission Environnement phase 2
- **Wilson Humbert** : Responsable gestion de projet
- **Anne-Lise Gibbe** : Responsable de la concertation

Bureaux d'études

- **Nicolas Guyot** : Responsable de la mission de conception
- **Jean Des Robert** : Chargé des études techniques
- **Florian Cofais** : Chargé de la coordination des études techniques
- **Lionel Clément** : Pilote des études de trafics et socio-économiques
- **Bernard Couvert** : Expert concertation et aménagement du territoire





LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

Point d'actualité sur le projet et la démarche

Un doublet de lignes complémentaires formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant

PHASE 1

MONTPELLIER ↔ BÉZIER

52,3 km de ligne nouvelle
+ **7 km** de raccordements

Ligne mixte
(fret + voyageurs)

Démarrage des travaux
avant fin 2029

Mise en service
à l'**horizon 2034**

2 Mds d'€ CE 2020

PHASE 2

BÉZIER ↔ PERPIGNAN

97,7 km de ligne nouvelle
+ **23 km** de raccordements

2 gares nouvelles

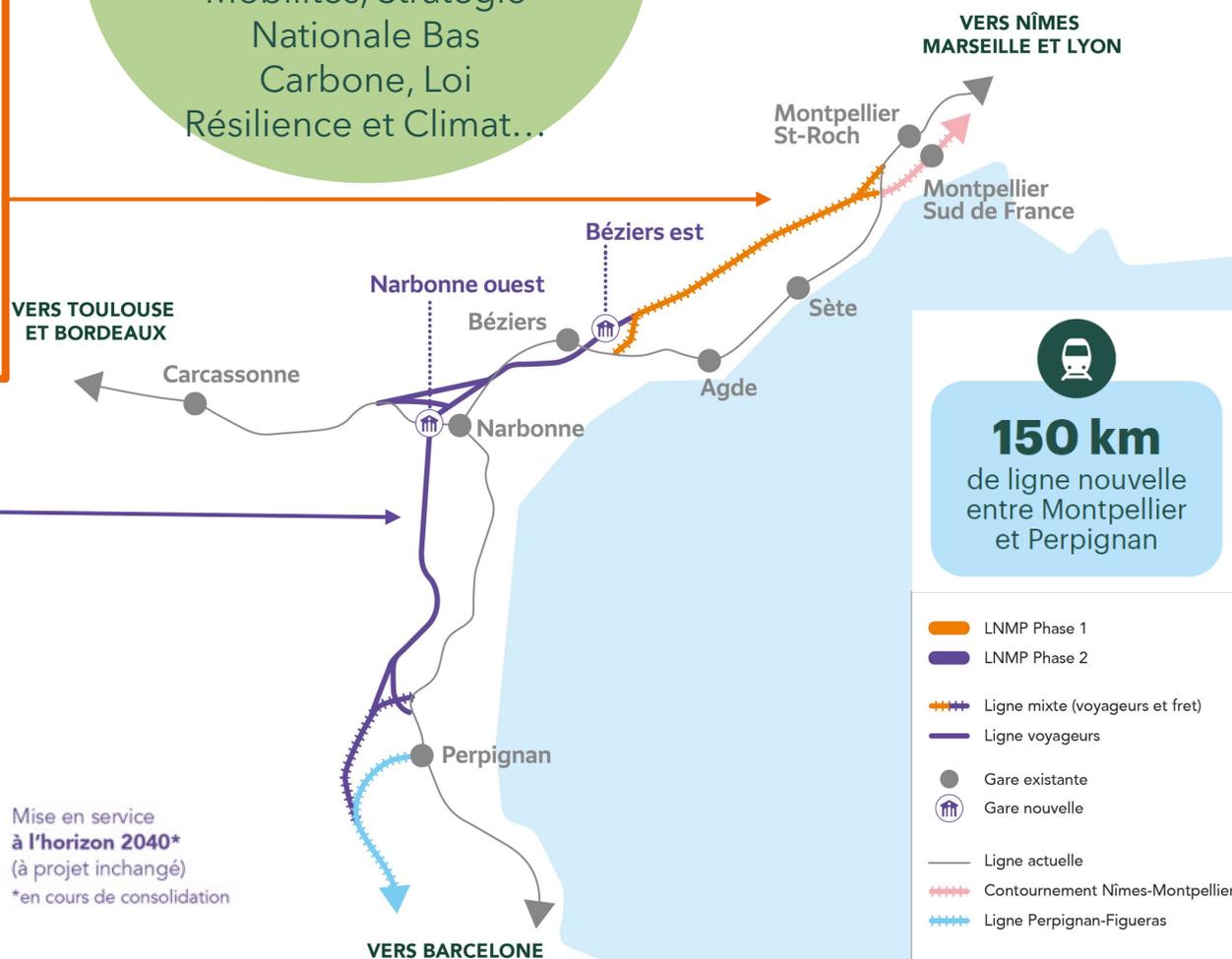
Mise en service
à l'**horizon 2040***
(à projet inchangé)
**en cours de consolidation*

4 Mds d'€ CE 2020

Un projet qui s'inscrit dans les grandes démarches nationales :

Loi d'Orientation des Mobilités, Stratégie Nationale Bas Carbone, Loi Résilience et Climat...

Un projet prioritaire à l'échelle européenne



150 km
de ligne nouvelle
entre Montpellier
et Perpignan



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER ↔ PERPIGNAN

Pourquoi requestionner les fonctionnalités de la phase 2 (mixité et gares nouvelles) ?



Compte tenu :

- Des **enseignements** des précédentes phases de concertation, et notamment des recommandations des garants
- Des demandes de **requestionnements** issues des acteurs du territoire et des partenaires co-financeurs
- Des **engagements des maîtres d'ouvrage** à associer le territoire à la réalisation du projet



Face :

- A l'évolution des incidences du **changement climatique** sur la ligne existante
- Au **développement des territoires**, prenant en compte leur attractivité et leur accessibilité
- A l'évolution des **besoins de mobilité** et aux objectifs de **décarbonation des transports**
- A l'évolution du **contexte économique** et de la **politique fret, nationale et européenne**
- A l'évolution du **référentiel technique** nécessitant une **actualisation** des données d'entrée, notamment sur la mixité

→ 2024 - 2025 : analyse multicritères de différents scénarios fonctionnels

Voyageurs ou mixité ?

Analyse et comparaison de **3 scénarii** :

- Le tracé voyageurs acté par Décision Ministérielle (**scénario actuel**)
- Un scénario mixte dit « Corbières Littorales »
- Un scénario mixte avec un passage en tunnel sous le massif des Corbières

Les gares nouvelles

Analyse et comparaison **de 4 scénarii** :

- 2 gares nouvelles Béziers Est et Narbonne Ouest (**scénario actuel**)
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec un raccordement à Nissan
- 1 seule gare nouvelle à Nissan



Une 1^{ère} phase de **concertation publique** sur les **FONCTIONNALITÉS** accompagnée par la **CNDP**, et les **3 garants** nommés le **5 février 2025** précédée d'une démarche de **dialogue territorial** avec les parties prenantes

→ **Bilan de la concertation et décision ministérielle sur les fonctionnalités**

→ 2026 : poursuite des études sur les tracés

Solution MIXTE



Concertation sur
de nouveaux tracés

1^{er} semestre 2026

Etudes sur les tracés et les gares nouvelles

Automne 2026

Concertation sur les tracés

→ *Bilan de la concertation et décision ministérielle sur les tracés*

OU

Solution VOYAGEURS



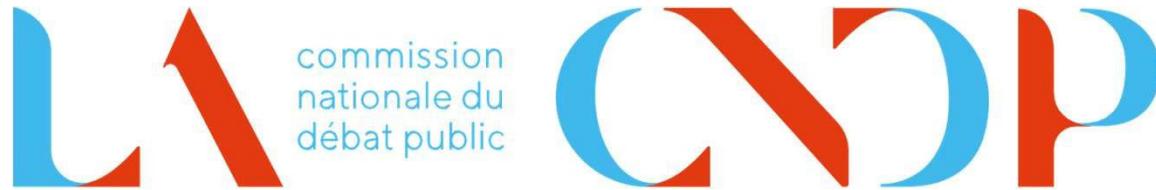
Concertation sur
le tracé actuel

2026

Poursuite des études

Actualisation et compléments portant sur l'insertion paysagère, les mesures compensatoires, les modifications à la marge du tracé, les connexions aux gares nouvelles, etc.





MA PAROLE A DU POUVOIR

**Pierre-Yves Guihéneuf,
Anne-Isabelle Pardineille
Philippe Quévremont**

Garants de la concertation

Droit du public à la participation et rôle des garants

« Toute personne a le droit (...) de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »

(Charte de l'environnement, 2005)

La Commission nationale du débat public, autorité administrative indépendante, devra valider les modalités de la future concertation.

Les garants : nommés par la CNDP, **neutres et indépendants**, veillent au respect des droits du public.

La future concertation préalable

«*La concertation préalable permet de débattre :*

- ***de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet,***
- ***des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire,***
- ***le cas échéant, de solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre.***

Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable ».

La préparation de la concertation préalable

Chacun de leur côté, les garants et le maître d'ouvrage doivent identifier les thèmes à mettre en débat au cours de la future concertation préalable

Le maître d'ouvrage rédige le projet de dossier de concertation, les garants veillent à la qualité de l'information

La CNDP valide le dossier et les modalités de la concertation

Les garants, aujourd'hui observateurs, sont à votre écoute

2

Panorama des enjeux

Les caractéristiques,
performances
et incidences
de la mixité

Les enseignements de la réunion de lancement

Déroulé :

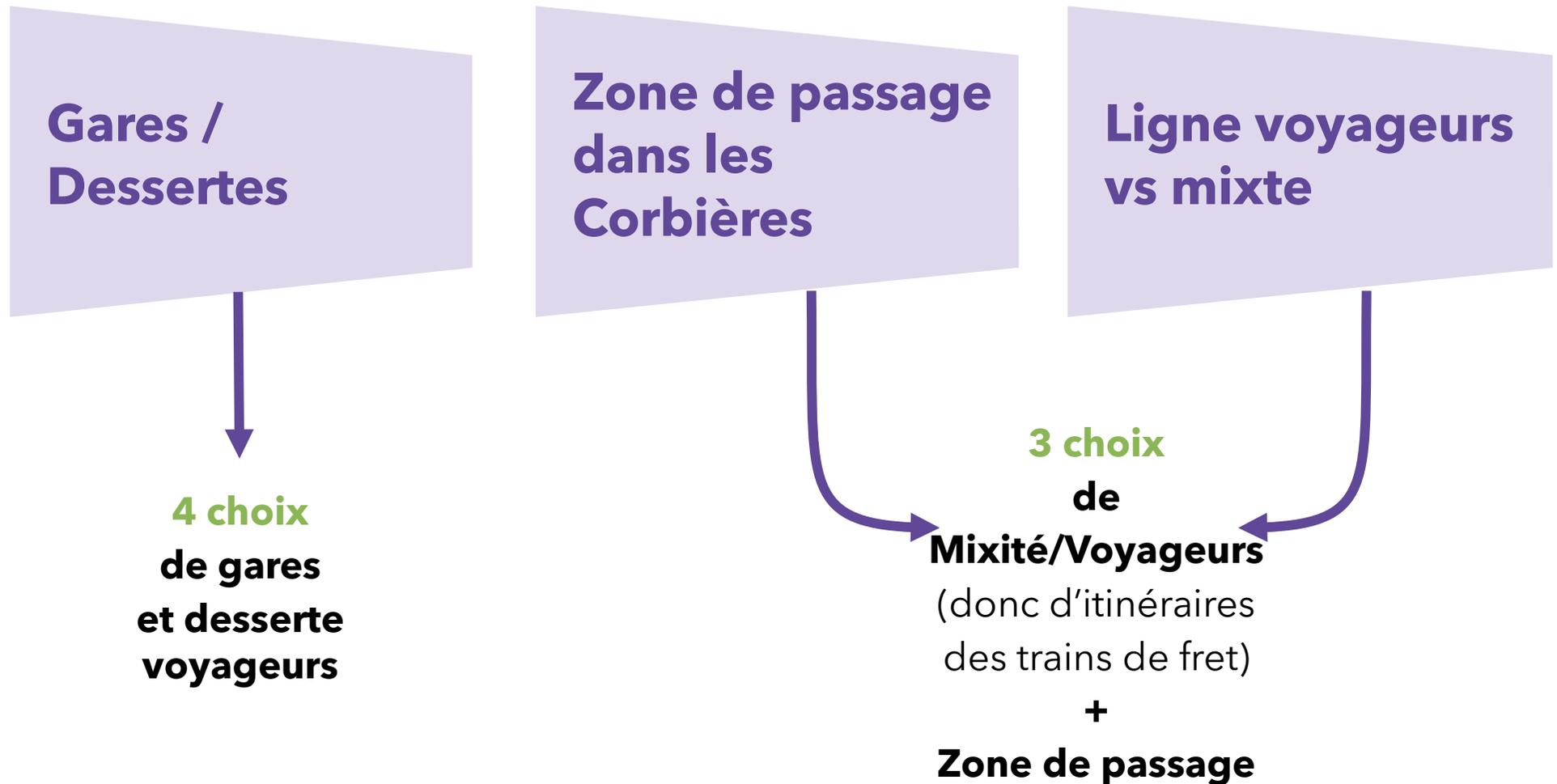
- **Présentation du projet, du programme d'étude et de la démarche de dialogue territorial**
- **Questions / Réponses sur le projet global**
- **Emergence participative des enjeux territoriaux, avec cinq pôles thématiques**
 - ❖ Mixité / Voyageurs
 - ❖ Desserte / Gares Nouvelles
 - ❖ Environnement
 - ❖ Agriculture
 - ❖ Paysage et Patrimoine

Et pour la thématique Voyageurs / Mixité ?

- **Etude de quatre scénarios**
 - ↔ Scénario voyageurs
 - ↔ Scénario mixité - Corbières Littoral
 - ↔ Scénario mixité - Tunnel sous les Corbières
- **Echanges sur les + et les - de chaque scénario**
- **Principales remarques et enjeux à prendre en compte**
 - ↔ Perspectives d'évolution du trafic et report modal
 - ↔ Vulnérabilité et devenir de la ligne actuelle
 - ↔ Surcoût / décalage planning pour les solutions mixtes

Présentation des scénarios

Les scénarios fonctionnels à comparer



Présentation des scénarios

4 choix de gares et desserte voyageurs - *L'infrastructure*

2 gares nouvelles
Béziers Est
et Narbonne Ouest
 (scénario actuel)



1 gare nouvelle à Nissan



-  Gare existante
-  Gare nouvelle
-  LNMP phase 1
-  LNMP phase 2
-  Ligne actuelle
-  Perpignan-Figueras

1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec raccordement à Nissan



1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan



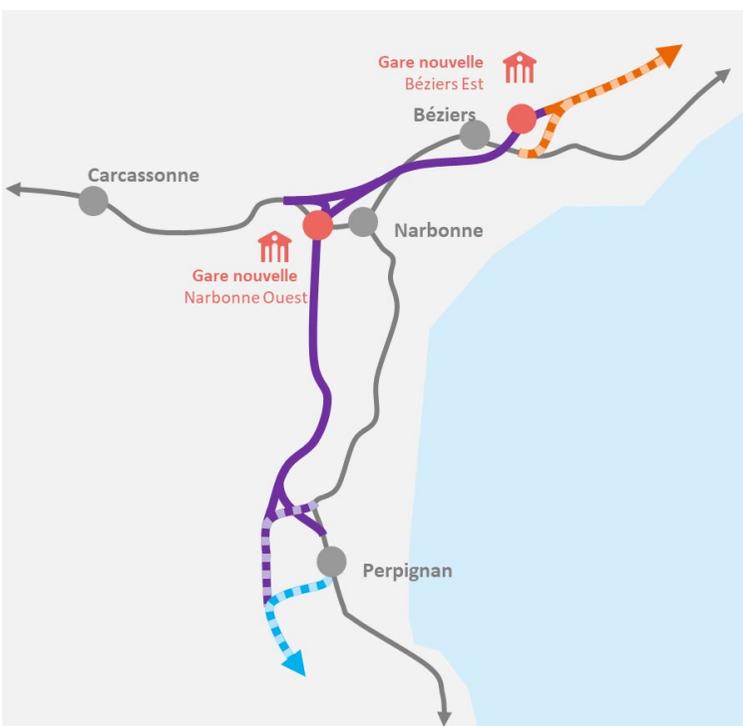
PHASE 2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

Présentation des scénarios

3 choix Mixité / Voyageurs & Zone de passage - *L'infrastructure*

Scénario Voyageurs

(scénario actuel)

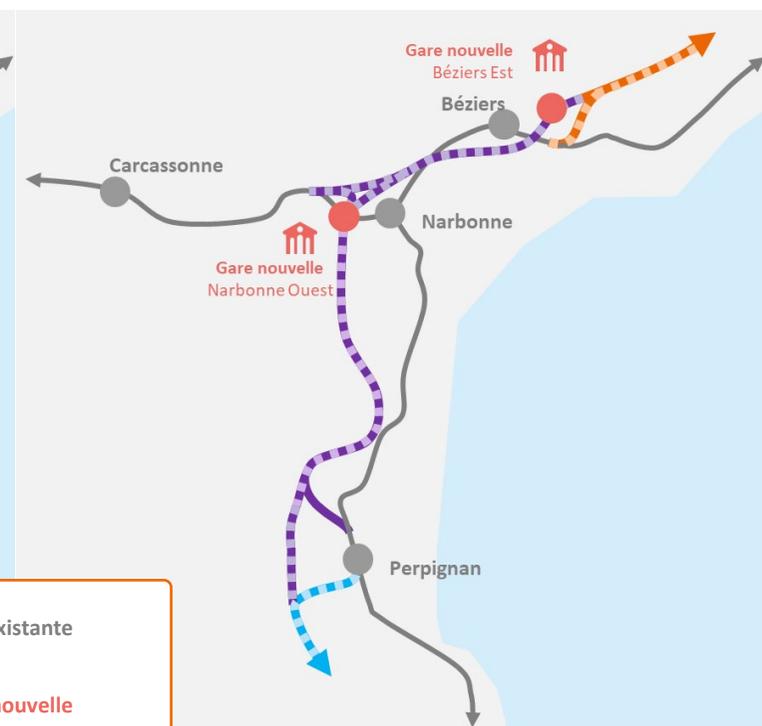


Scénarios Mixtes

Tunnel dans les Corbières



Corbières Littoral

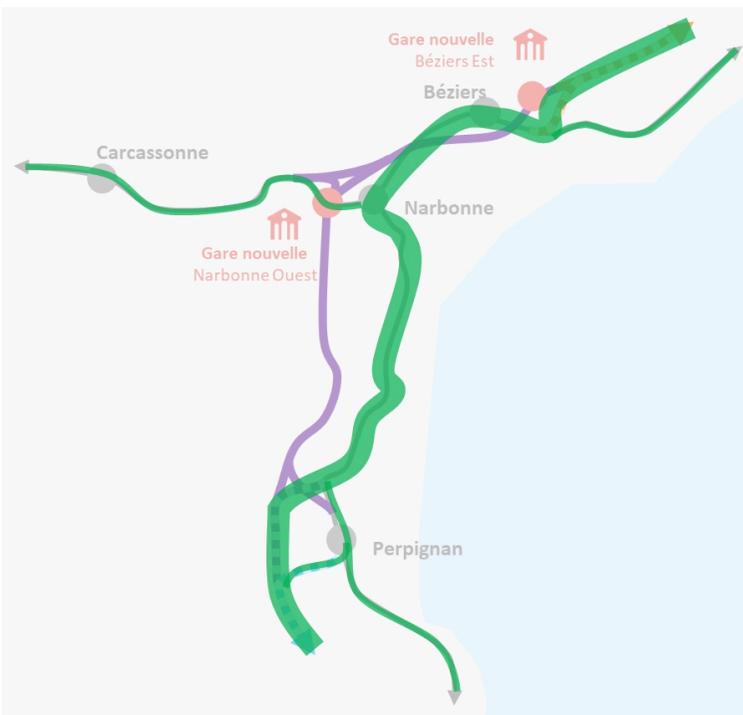


Présentation des scénarios

3 choix Mixité / Voyageurs & Zone de passage - *Les services fret*

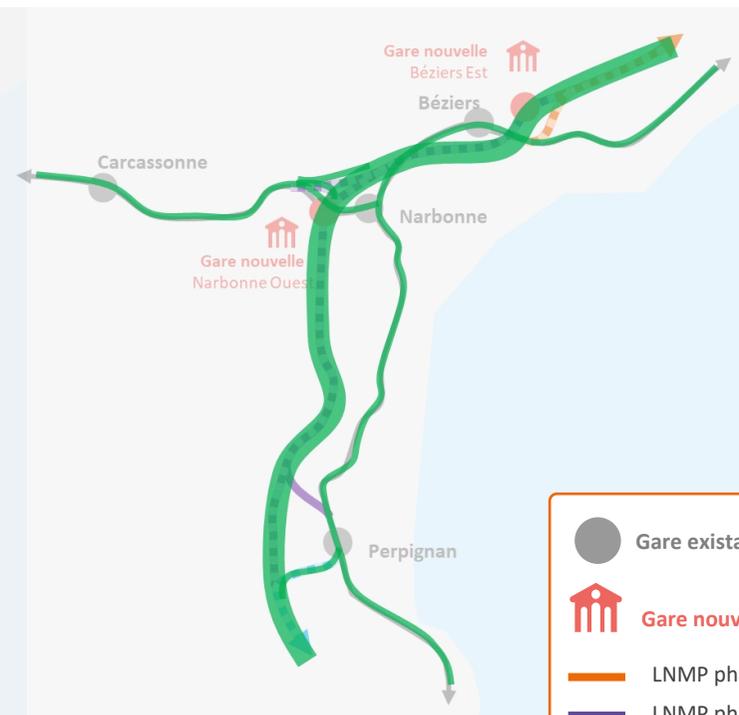
Scénario Voyageurs

(scénario actuel)

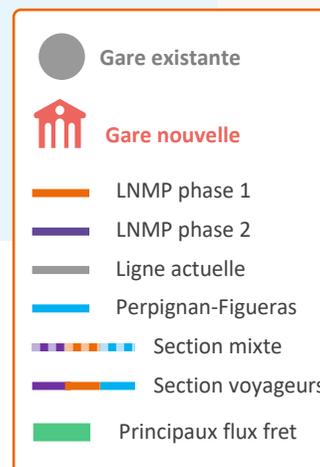
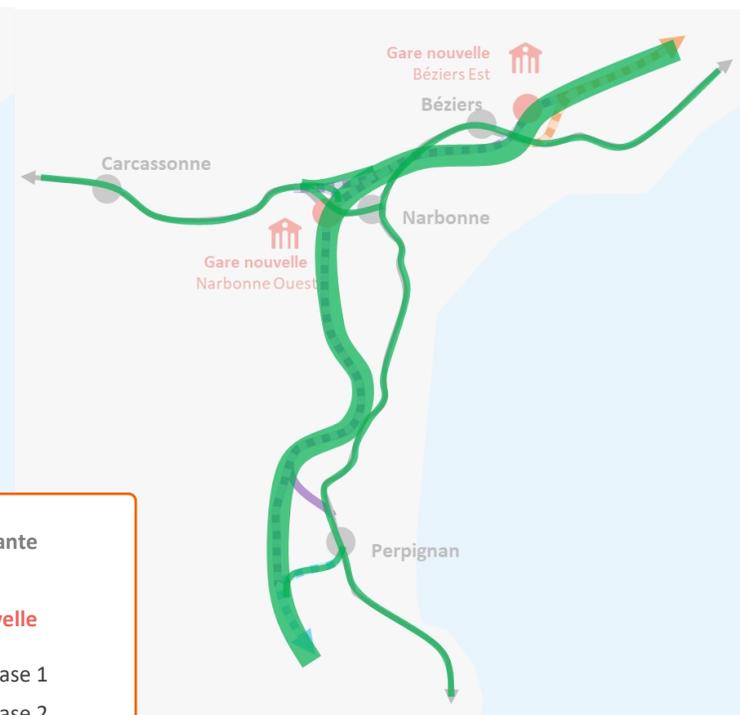


Scénarios Mixtes

Tunnel dans les Corbières



Corbières Littoral



PHASE 2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

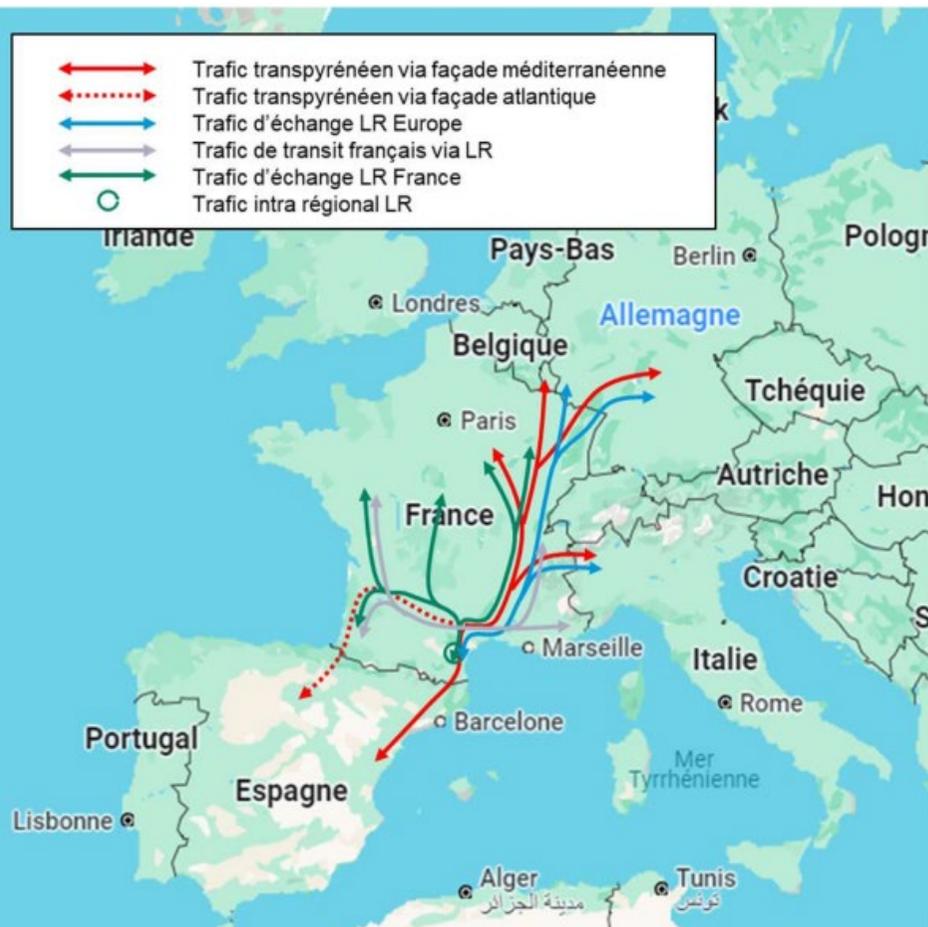
Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Les trafics de fret ferroviaires et leur évolution

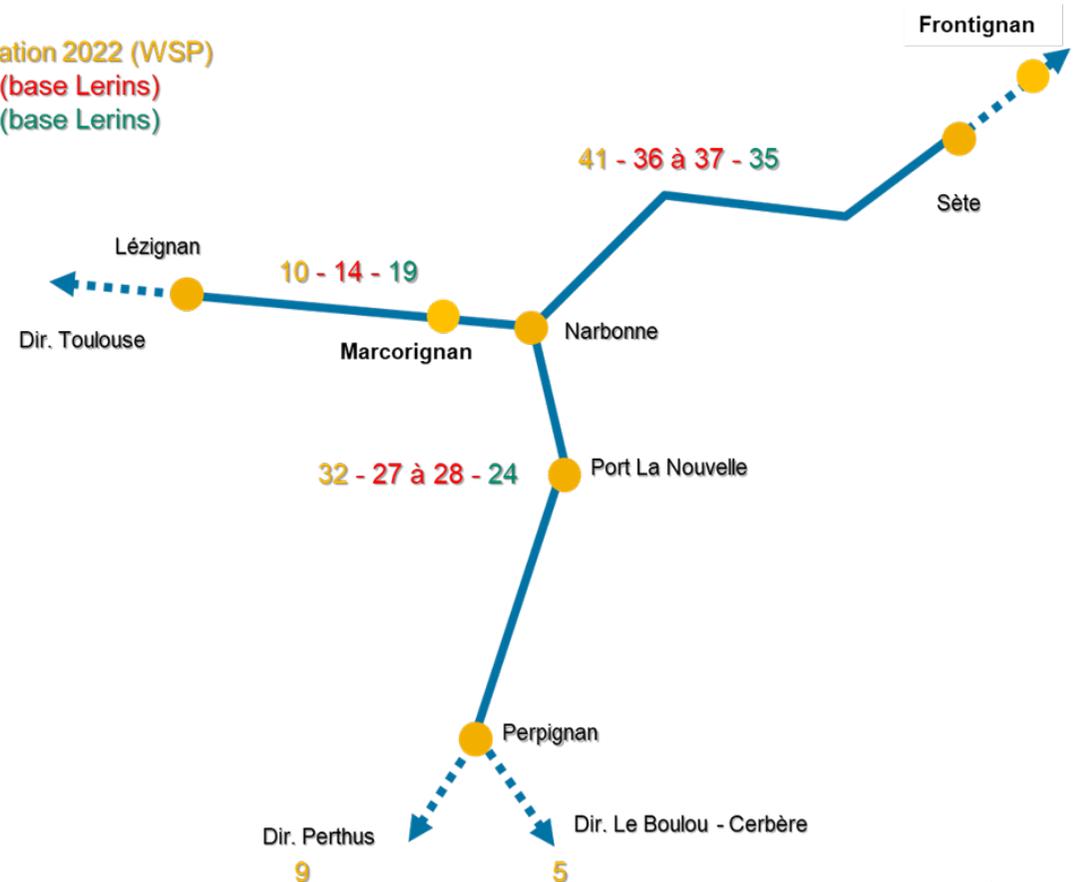
➤ Pertinence économique sur longue distance

➤ Flux actuels

↔ **Un peu moins de 45 tr./j au droit de Montpellier**, une trentaine entre Narbonne et Port la Nouvelle, **15 tr./j à la frontière** (dont 10 par le Perthus et 5 par Cerbère)



14 : simulation 2022 (WSP)
14 : 2022 (base Lerins)
14 : 2017 (base Lerins)

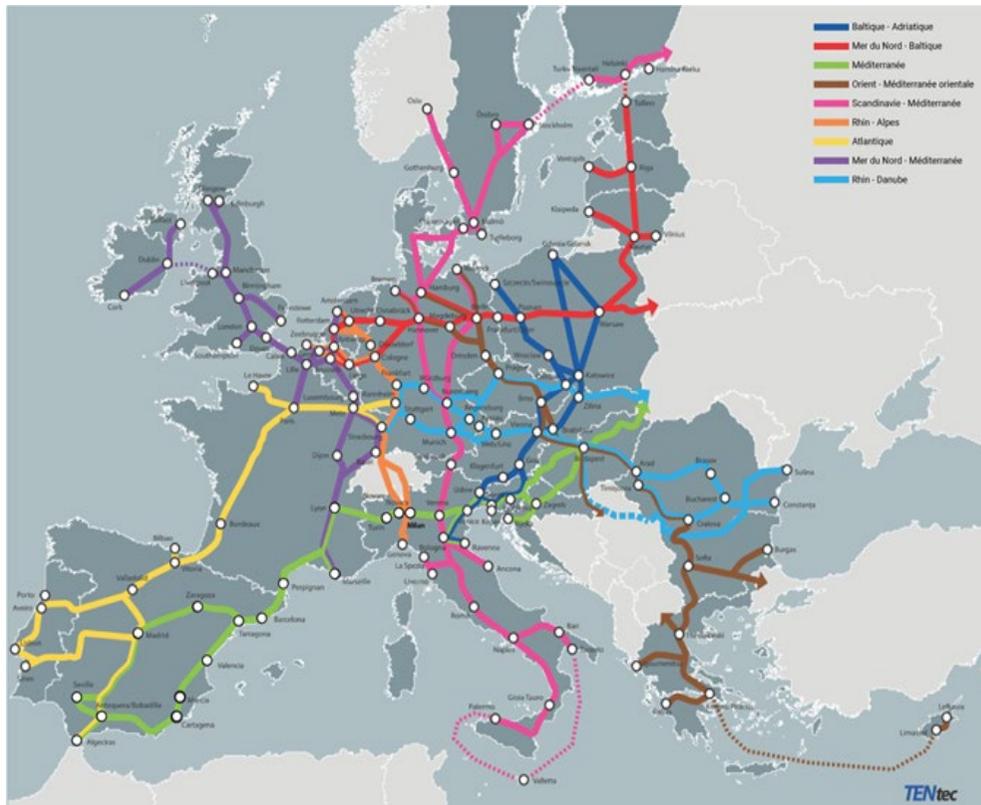


Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Les trafics de fret ferroviaires et leur évolution

➤ L'Espagne étend son réseau à écartement international et y raccorde progressivement les ports

↔ **Le potentiel de fret pouvant emprunter la section internationale Perpignan-Figueras va sensiblement s'accroître dans les années / décennies à venir**



➤ Le corridor Européen Méditerranée a vocation à être un itinéraire privilégié, intermodal

Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

La concurrence fer-route

- Critères majeurs pour les opérateurs économiques (pour le transport combiné et l'autoroute ferroviaire)
 - ↔ **Le coût** : recherche de maximisation des tonnages et du remplissage des trains pour amortir les coûts fixes
 - ↔ **La fiabilité** : circulation effective, respect des horaires des sillons commandés, garantie des délais annoncés

Les temps de parcours en tant que tels ne sont pas un critère discriminant.

- En cas de ligne nouvelle mixte :
 - ↔ Meilleure fiabilité
 - ↔ Temps de parcours et péages similaires pour les deux itinéraires
 - ↔ Pente plus marquée que sur la ligne existante
- Arbitrage des transporteurs possible entre les deux itinéraires

Ligne nouvelle : infrastructure mixte

Impact sur les équipements en ligne

Dimensionnement des écrans acoustiques

LGV Est Européenne (source : Setec)

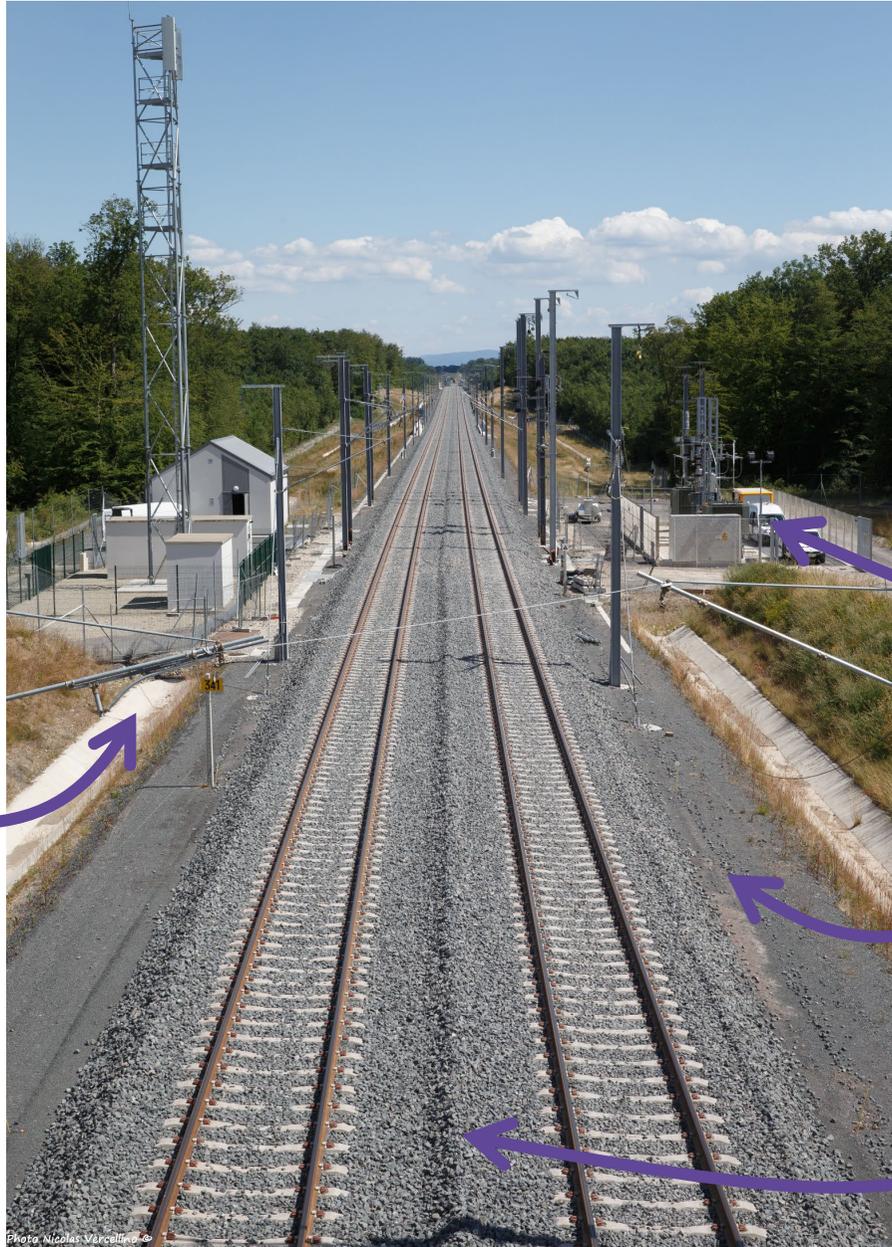
Dimensionnement des tunnels

Dimensionnement des installations électriques

Dimensionnement de la plateforme des ouvrages d'art et de la voie

Entraxe élargi

Dimensionnement des dispositifs d'assainissement



Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

La ligne nouvelle mixte se caractérise par un profil en long plus « plat » (de l'ordre de 1% de pente) qu'une ligne nouvelle dédiée aux trains à grande vitesse (jusqu'à 3,5% de pente).

Cette contrainte est notamment due à la masse des trains (400 à 800 t pour un TGV contre plus de 2000 t pour des trains de fret), à la puissance et au type de motrice utilisé.

Cette caractéristique technique contraint l'insertion dans les zones à relief difficile :

- ↔ Ligne plus ouvragée
- ↔ Déblais / Remblais plus importants
- ↔ Passage en tunnel lorsque la hauteur à franchir est trop importante
- ↔ Raccordements plus longs et ouvragés (notamment rampes d'accès aux sauts-de-mouton)



LGV Est Européenne (source : Setec)

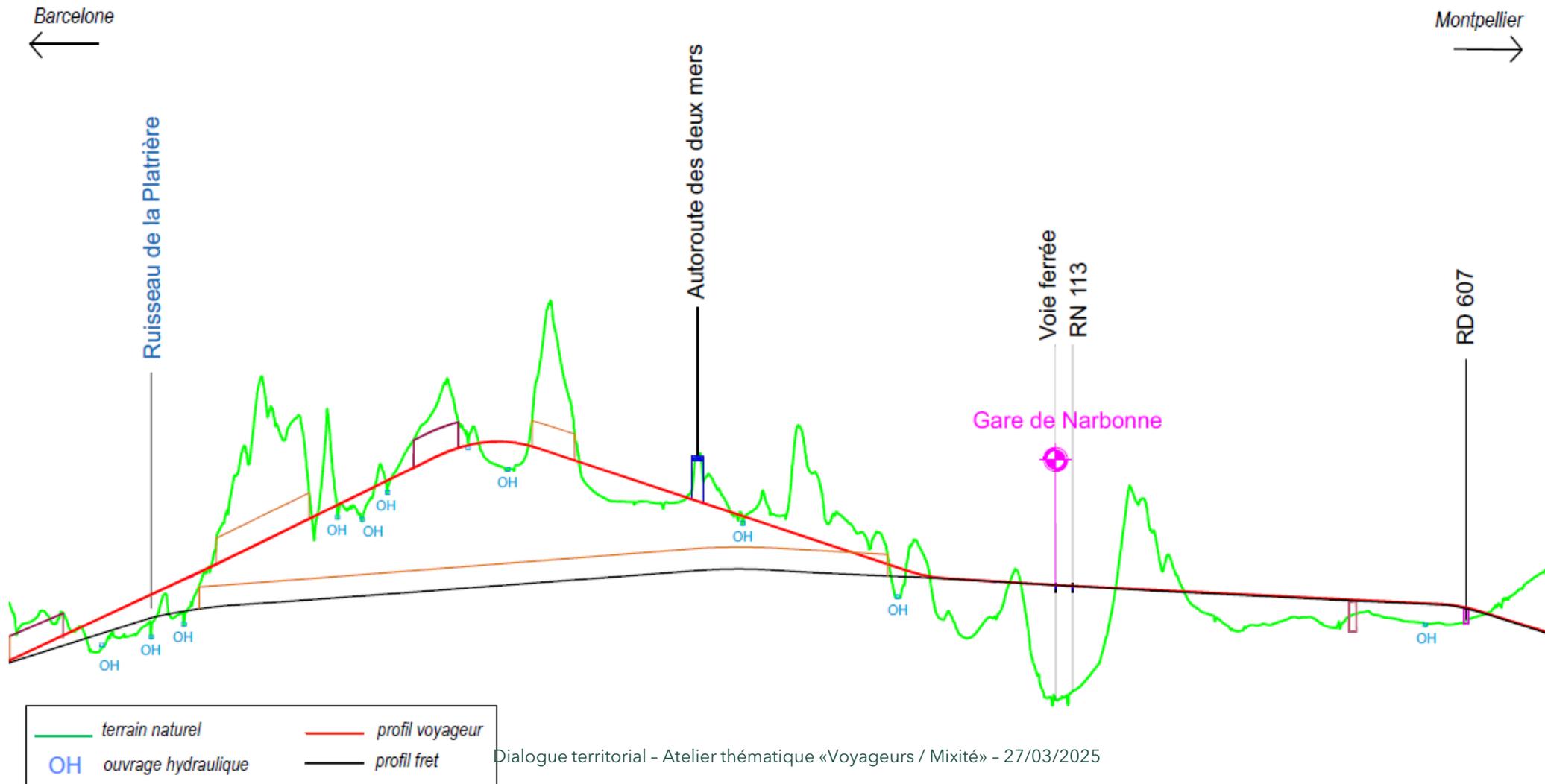


LGV Est Européenne (source : wikipédia)

Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Illustration d'un profil en long (travail en cours) d'une ligne mixte et d'une ligne voyageurs au sud de Narbonne :

- ↔ Le tracé voyageur (en rouge) franchit le massif avec de court tunnels et des zones en remblais/déblais
- ↔ Le tracé mixte (en noir) nécessite la réalisation d'un tunnel « de base » long de plusieurs km



Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Circulations permises sur ligne mixte

Ligne Nouvelle	Ligne Existante
TAGV : itinéraire préférentiel	TAGV : possible à vitesse réduite (desserte des gares centres...)
Trains de fret : possible pour la plupart	Trains de fret : possible voire obligatoire pour certains
Trains régionaux : peu pertinent	Trains régionaux : Itinéraire préférentiel
Autres trains : possible selon choix des EF / AOM	Autres trains : possible selon choix des EF / AOM

- La circulation des TAGV et fret sur la ligne nouvelle peut **permettre de libérer de la capacité sur la ligne existante** pour développer l'offre TER
- **La ligne nouvelle ne peut pas se substituer à la ligne existante**, même à long terme (pas de fonction d'irrigation fine du territoire)
- La circulation de **certains trains de fret reste nécessaire sur la ligne existante**. La mixité de la ligne nouvelle **ne permet pas d'exclure totalement le fret des zones urbanisées** (Béziers, Narbonne, Perpignan) **et des zones sensibles** traversées par la ligne classique (étangs, PNR...)

Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Complémentarité du doublet de lignes

Circulations de nuit

- ✓ La planification coordonnée des plages de maintenance de chacune des lignes permet d'assurer une **continuité de service** de nuit (en particulier pour les trains fret longue distance et trains de nuit)

Allongement des plages travaux sur ligne classique

- ✓ La possibilité de basculer certaines circulations de nuit et de weekend vers la ligne nouvelle permet d'allonger les périodes dédiées aux travaux sur ligne classique. L'allongement des plages travaux facilite la rénovation et la **modernisation du réseau existant**.

Gestion des aléas grands incidents

- ✓ La possibilité de **basculer d'une partie des circulations d'une ligne sur l'autre** peut être recherchée en cas d'aléa (incident majeur) sur l'une des lignes

Résilience au changement climatique

- ✓ La ligne nouvelle est conçue de manière à **limiter la sensibilité aux aléas** climatiques. Elle est par construction plus résiliente que la ligne existante.
- ✓ Par ailleurs, elle offre un **itinéraire alternatif en cas d'aléa** climatique touchant la ligne existante (crue, submersion...)
- ✓ Enfin, elle permet de libérer de la capacité sur la ligne classique pour y réaliser des **travaux de confortement / réparation suite à un aléa climatique**

La complémentarité du doublet de lignes est maximale dans le cas d'une ligne mixte.

Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Quelques notions d'exploitation ferroviaire

- La vitesse de circulation maximale permise sur une ligne mixte est d'environ 300 km/h pour les TaGV et 100 km/h pour les trains de fret, contre 320 km/h habituellement pour une ligne dédiée TaGV
- A ces vitesses, un trajet direct de 100 km (longueur approximative de la ligne LNMP phase 2) est réalisé en :
 - ↔ 1h pour un train fret sans arrêt à 100 km/h
 - ↔ 20 min pour un train TaGV sans arrêt à 300 km/h (1 min et 15sec de plus qu'à 320 km/h)
- Avec des trains directs et sans arrêt, il ne serait pas possible d'envoyer un TaGV dans les 40 min qui suivent le départ d'un train de fret, sans quoi il rattraperait le train précédent.
- Dans cet exemple, la capacité est de 2 trains en 45 min environ, à comparer à la capacité usuelle d'une ligne TaGV de 15 trains par heure environ (1 train toutes les 4 min env.)

La mixité entre des trains fret lents et des trains à grande vitesse péjore très fortement la capacité de la ligne nouvelle

Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Quelques notions d'exploitation ferroviaire

Pour éviter de limiter trop fortement la capacité de la ligne nouvelle, plusieurs solutions peuvent être envisagées :

- **Création de voies d'évitement** : les trains lents sont garés régulièrement sur des voies d'évitement positionnées le long de la ligne, pour laisser passer les trains rapides.
- **Mixité temporelle** : cette solution revient à dédier la ligne aux circulations rapides sur certaines plages, et aux circulations lentes sur d'autres
- **Création de batteries de trains** : en regroupant plusieurs trains rapides dans un même créneau temporel, il est possible de dédier une « fenêtre » horaire aux TaGV, suivie d'une fenêtre horaire dédiée aux trains lents.

Ces différentes solutions peuvent se cumuler.

Caractéristiques, performances et incidences d'une ligne nouvelle mixte ou voyageurs

Synthèse

La mixité limite les performances d'une ligne à grande vitesse sur certains aspects

➤ En termes de vitesse maximale :

- ↔ 320km/h pour une ligne voyageurs
- ↔ 300km/h pour la circulation des TaGV sur une ligne mixte, à conditions de tracé équivalent

➤ En termes de capacité :

- ↔ Pour une ligne comportant des voies d'évitement fret correctement positionnées, de l'ordre de :
 - 15 TaGV par heure sur une ligne voyageurs
 - Et 4 à 8 TaGV + 2 à 4 trains fret par heure pour une ligne mixte
 - Dans le cas d'une mixité temporelle, les performances capacitaires sont préservées

➤ En termes de contraintes horaires :

- ↔ L'insertion d'un ou plusieurs trains de fret sur la ligne réduit la « fenêtre » temporelle pour insérer un train TaGV, imposant des contraintes horaires sur l'ensemble du parcours du train (y compris en exploitation opérationnelle).

➤ En termes de parcours fret :

- ↔ En raison des arrêts successifs des trains de fret sur les voies d'évitement, la vitesse moyenne des trains de fret est pénalisée (hors mixité temporelle).

C'est à vous !

Quelles sont vos attentes ?

Quels sont vos points de
vigilance ?

*Avant de passer en atelier pour
recueillir vos contributions*



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

3

Pôles décryptages

3 pôles décryptages

Une grille de participation active à remplir !

A vous de choisir !



Pour chaque pôle :

- **Quels sont les points à retenir** : bénéfiques, limites,...
- **Vos besoins d'approfondissement** : études et diagnostics à préciser, sujets à explorer...
- **Vos recommandations et points de vigilance** : attentes fortes du territoire, points de sensibilité locaux, projets connexes à prendre en compte...

Pôle Décryptage 1

Quelles contributions de la ligne nouvelle à la résilience au changement climatique du réseau ferroviaire ?

Pôle Décryptage 2

Les solutions et contraintes techniques de la mixité : tunnel, pente, coût ...

Pôle Décryptage 3

Les performances d'une ligne nouvelle : temps de parcours, capacité ...

Pôle décryptage 1

Quelles contributions de la ligne nouvelle à la résilience au changement climatique du réseau ferroviaire ?



Les points à retenir :

Quelles contributions de la ligne nouvelle à la résilience au changement climatique ?



**Vos besoins
d'approfondissement
nécessaires :**



**Vos recommandations
et points de vigilance :**

Pôle décryptage 2

Les solutions et contraintes techniques de la mixité :
tunnel, pente, coût ...



Les points à retenir :

Quelles sont les solutions et contraintes techniques de la mixité ?



Vos besoins
d'approfondissement
nécessaires :



Vos recommandations
et points de vigilance :

Pôle décryptage 3

Les performances d'une ligne nouvelle :
temps de parcours, capacité ...



Les points à retenir :

Quelles sont les performances
d'une ligne nouvelle ?



Vos besoins
d'approfondissement
nécessaires :



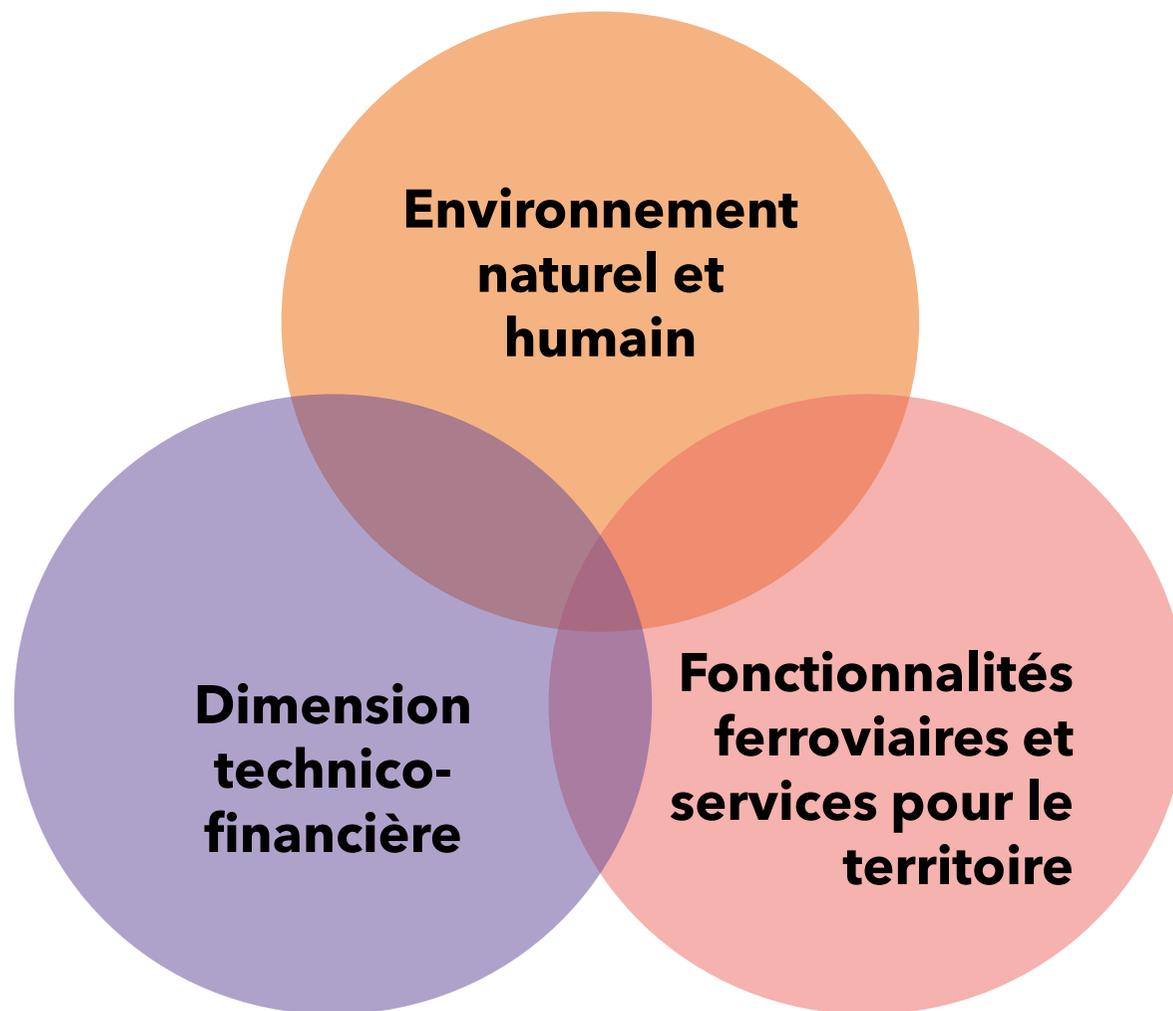
Vos recommandations
et points de vigilance :

4

Priorisation des critères d'analyse multicritères (grille AMC)

Les 3 piliers de l'analyse multi-critères

OBJECTIFS DE LA GRILLE AMC :
analyser et comparer
les scénarios entre eux
en fonction de critères
pré-identifiés



Ce que l'on attend de vous !

Prioriser les critères déjà identifiés

Proposer d'autres critères et les prioriser

Du moins important au plus important

En traitant en priorité les critères liés à la mixité !

La grille d'analyse multicritères

Critères d'analyse et de comparaison des scénarios (grille AMC)

Fonctionnalités : Mixité / Voyageurs



Fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire	Environnement humain et naturel	Dimension technico-financière
Traffic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)	Environnement naturel et biodiversité	Coût
Faciliter la résilience du dossier de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (aléa climatique, grands incidents, grands travaux)	Zones Natura 2000	Coût d'exploitation
Permettre le report modal modal du fret de la route vers le fer	Zones Humides	Coût d'investissement
Sortir le fret de la ligne classique (centres villes, étangs)	Trames vertes et bleues	Intérêt socio-économique du projet
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	Parcs Naturels Régionaux	Délais
Porter le développement économique du territoire	Terrains protégés par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels	Durée des phases d'études et des procédures
Deserteurs voyageurs longue distance	Terrains avec objectifs de compensation déjà identifiés	Durée de la phase travaux
Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours	Présence d'habitats et espèces à enjeux	Risques
Fiabilité et régularité	Risque de pollution du milieu naturel	Risques pendant la phase travaux
Nombre de destinations possibles	Artificialisation des sols	Risques résiduels en phase exploitation
Coût du billet	Ressources en eau et inondations	Vos propositions de critères
Deserte régionale	Captage et périmètre de protection de la ressource en eau	...
Potentiel de développement de l'offre régionale	Vulnérabilité des eaux souterraines	...
Report modal voyageurs de la route vers le fer	Eaux superficielles (zones vendables)	...
Fiabilité	Franchissement de cours d'eau	...
Gares	Santé humaine	Patrimoine et Paysage (hors...)
Correspondances TGV/TER	Acceptabilité sociale et économique	Morphologie des lieux
Liaison de l'offre	Risque incendie	Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées
Proximité aux basses d'emploi / de population (temps d'accès)	Exposition des populations au bruit et aux vibrations	Agriculture, Viticulture et Sylviculture
Richesse de la desserte multimodale auprès d'échanges	Exposition des populations à la pollution de l'air	Typologie des cultures
Accessibilité routière	Impact sur le bâti d'habitation	Possibilité d'irrigation
Disponibilité des stationnements (Vélo, taxi, bus, vélos, etc.)	Impact sur l'activité économique	Périmètre de classement (AOP/MOC/MDC)
Projets de territoire autour des gares existantes et nouvelles	Conformité avec les documents de planification (SCoT, PLU, PDU)	Potential agroécologique
Vos propositions de critères	Risques technologiques	Exploitation forestière
...	Bilan carbone	Vos propositions de critères
...	Patrimoine et Paysage	...
...	Mémoires historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits	...
...	Traversée de paysages identitaires	...
...	Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »	...

Pause !

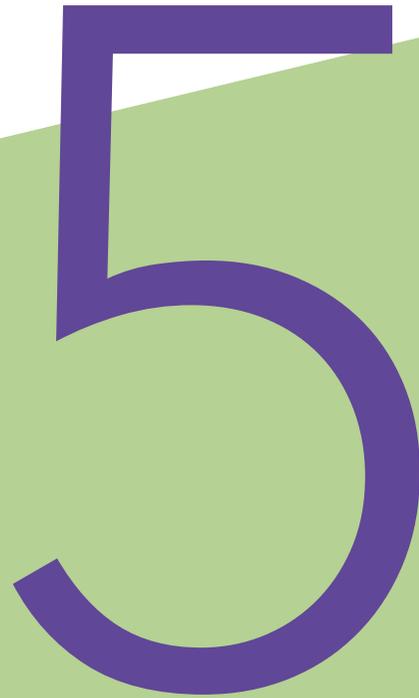
*Profitez-en pour vous inscrire à la
réunion de restitution du 3 juin !*

*Et réfléchissez : souhaitez-vous
être le rapporteur des échanges
de ce GT lors de cette réunion ?!*



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN



Restitution des échanges

Quelles sont vos contributions ?



Pour chaque pôle Décryptage :

- **Quels sont les points à retenir :** bénéfiques, limites,...
- **Vos besoins d'approfondissement :** études et diagnostics à préciser, sujets à explorer...
- **Vos recommandations et points de vigilance :** attentes fortes du territoire, points de sensibilité locaux, projets connexes à prendre en compte...

Les critères de la grille AMC priorisés

Pôle Décryptage 1

Quelles contributions de la ligne nouvelle à la résilience au changement climatique du réseau ferroviaire ?

Pôle Décryptage 2

Les solutions et contraintes techniques de la mixité : tunnel, pente, coût ...

Pôle Décryptage 3

Les performances d'une ligne nouvelle : temps de parcours, capacité ...



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

6

Les prochaines
étapes

Une démarche séquencée de l'automne 2024 au printemps 2025



Pour préparer la concertation préalable de la phase 2

Une réunion de synthèse avec l'ensemble des acteurs le **mardi 3 juin 2025** - 14h / 17h
à Narbonne (ici-même)

AU PROGRAMME :

↔ Restitution des échanges de chaque groupe de travail et enrichissement collectif :

- Synthèse des enjeux territoriaux identifiés
- Enseignements des points à retenir, besoins d'approfondissement, recommandations et points de vigilance exprimés
- Critères de la grille AMC priorisés

↔ Préparation de la concertation préalable de l'automne 2025 :

- Présentation du dispositif envisagé
- Appel à la mobilisation pour devenir relais de communication / ambassadeur

Inscrivez-vous !

Qui veut être rapporteur ?!

MERCI !

A BIENTÔT !

