

COMMISSION CONSULTATIVE

PHASE 2

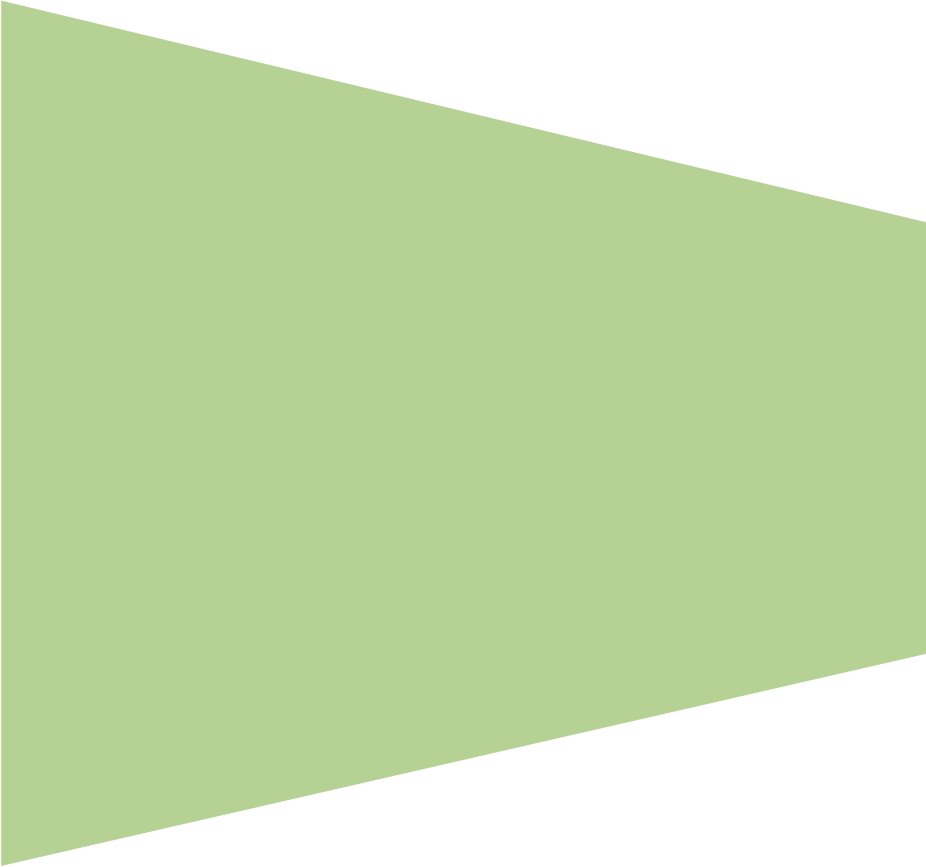
BÉZIERS ↔ PERPIGNAN

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

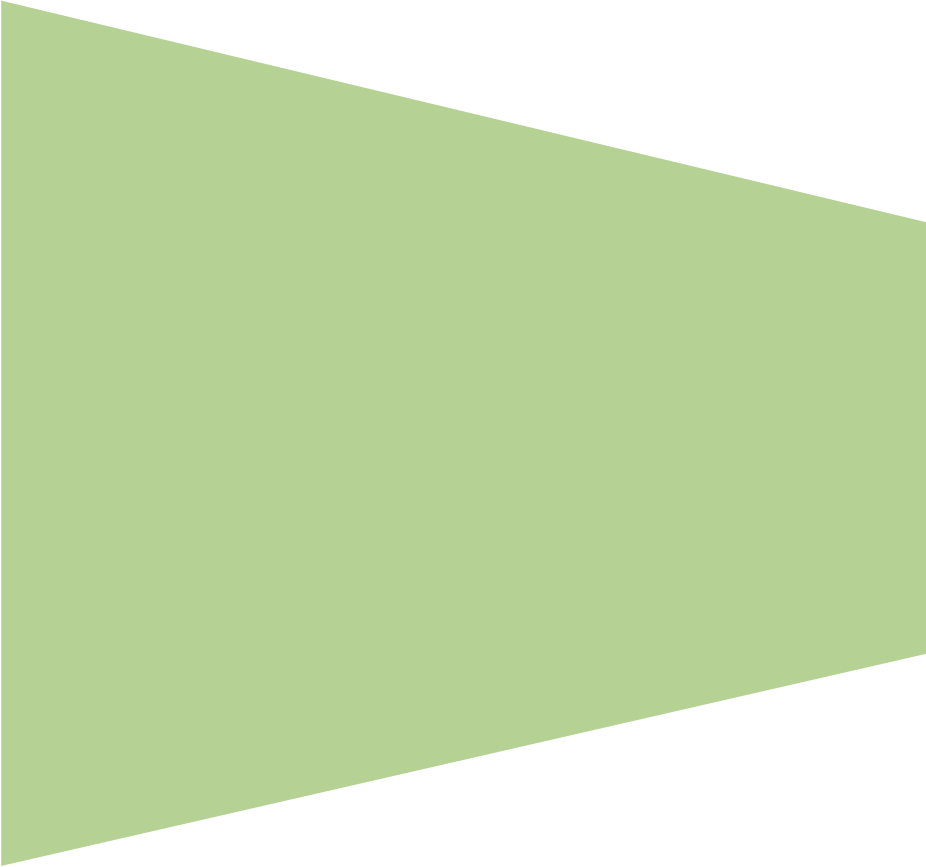
14 MAI 2025 - NARBONNE





Christian **POUGET**

Préfet de l'Aude



Catherine TREVET
Directrice territoriale
Occitanie
SNCF Réseau

L'équipe projet présente aujourd'hui

Stéphane LUBRANO

Directeur de la mission LNMP

Sébastien MIS

Directeur Adjoint de la mission LNMP

Aurélie WITTERSHEIM

Chargée de mission environnement Phase 2

Nathalie FESTOR

Coordinatrice phase 2

Anne-Lise GIBBE

Responsable de la concertation

Vincent BOUVIER

Directeur des Grands Projets du Sud-Ouest /
Gares Nouvelles LNMP



Le programme

15h00

Présentation :

- Point d'actualités sur la phase 1
- Une concertation préalable sur la phase 2
- Le programme d'études
- Le dialogue territorial
- Préparation de la concertation

16h00

Echanges

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**

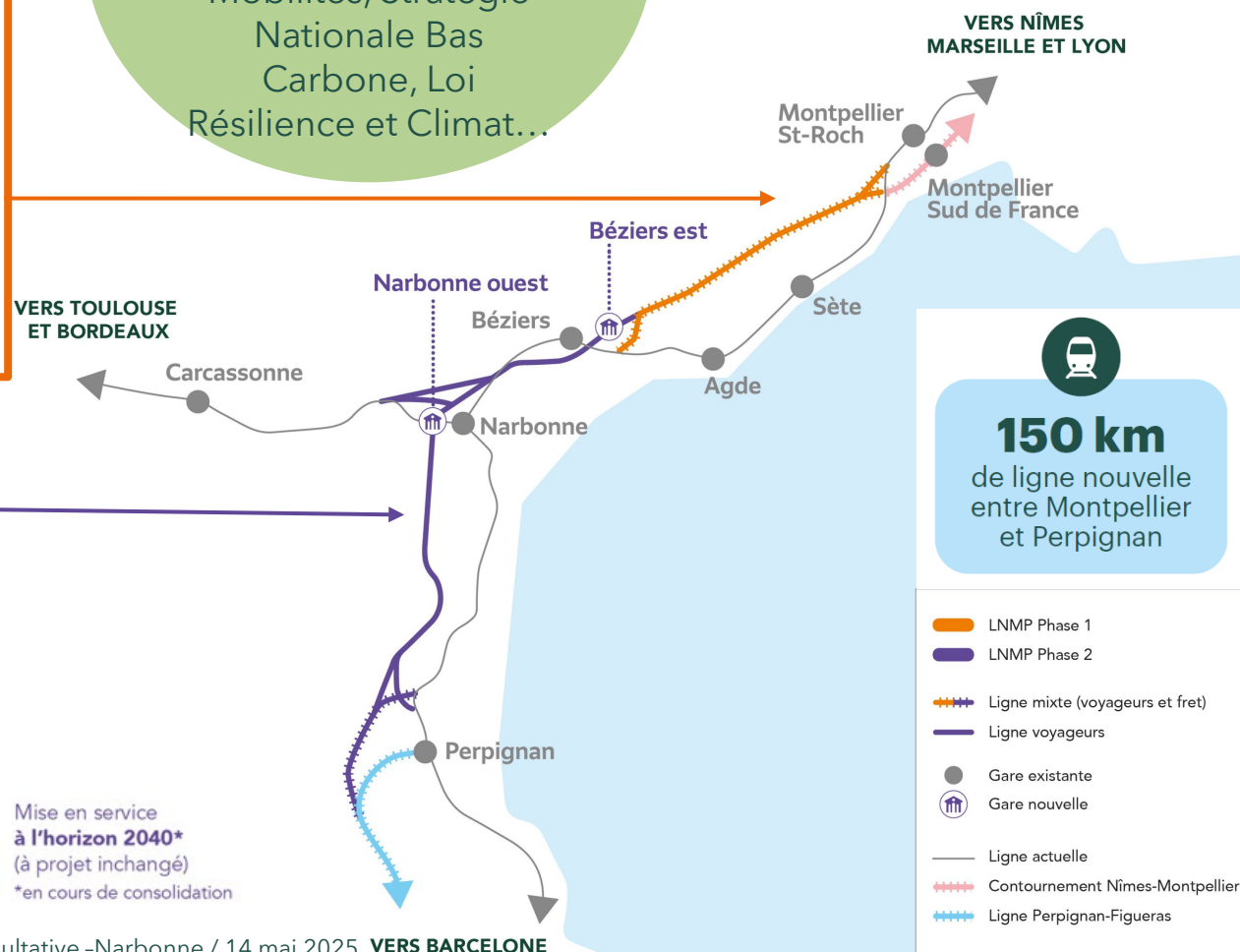
 Mise en service
à l'**horizon 2040***
(à projet inchangé)
*en cours de consolidation

 **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



2024
Compléments
d'études sur la mixité
et les gares nouvelles



2025/2026
Concertation préalable
à l'enquête publique



Déclaration
d'Utilité Publique



Démarrage
des travaux



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

1

Point d'actualité sur la phase 1

Focus Phase 1

CA SLNMP (mardi 15 avril 2025)

- ↔ **Signature d'une convention de financement de 25,50 M€ avec SNCF Réseau** pour lancer les études préparatoires à l'appel d'offres du marché de conception-réalisation de la phase 1 (Montpellier – Béziers), prévu en septembre 2026.
- ↔ **Une seconde convention de 26,15 M€, portant sur les acquisitions foncières, est en cours de signature** avec SNCF Réseau et l'AFIT-F.

Engagement de l'Europe

- ↔ **Engagement européen réaffirmé avec 22 M€ de financement sur 2024-2026, phase 1 et phase 2** (de nouvelles demandes de subventions seront déposées en suivant)

Un calendrier conforté :

- ↔ **Lancement de l'appel d'offres** du marché de conception-réalisation : **septembre 2026**
- ↔ **Démarrage des travaux** : **2029**
- ↔ **Mise en service de la phase 1** : **2034**

2

Une
concertation
préalable sur
la phase 2

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

2025 : études et concertation préalable sur les fonctionnalités

Voyageurs ou mixité ?

Analyse et comparaison de **3 scénarii** :

- Le tracé voyageurs acté par Décision Ministérielle (**projet de référence**)
- 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 (**projet de référence**)
- 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

Automne
2025

✓ Une 1^{ère} phase de **concertation préalable** 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

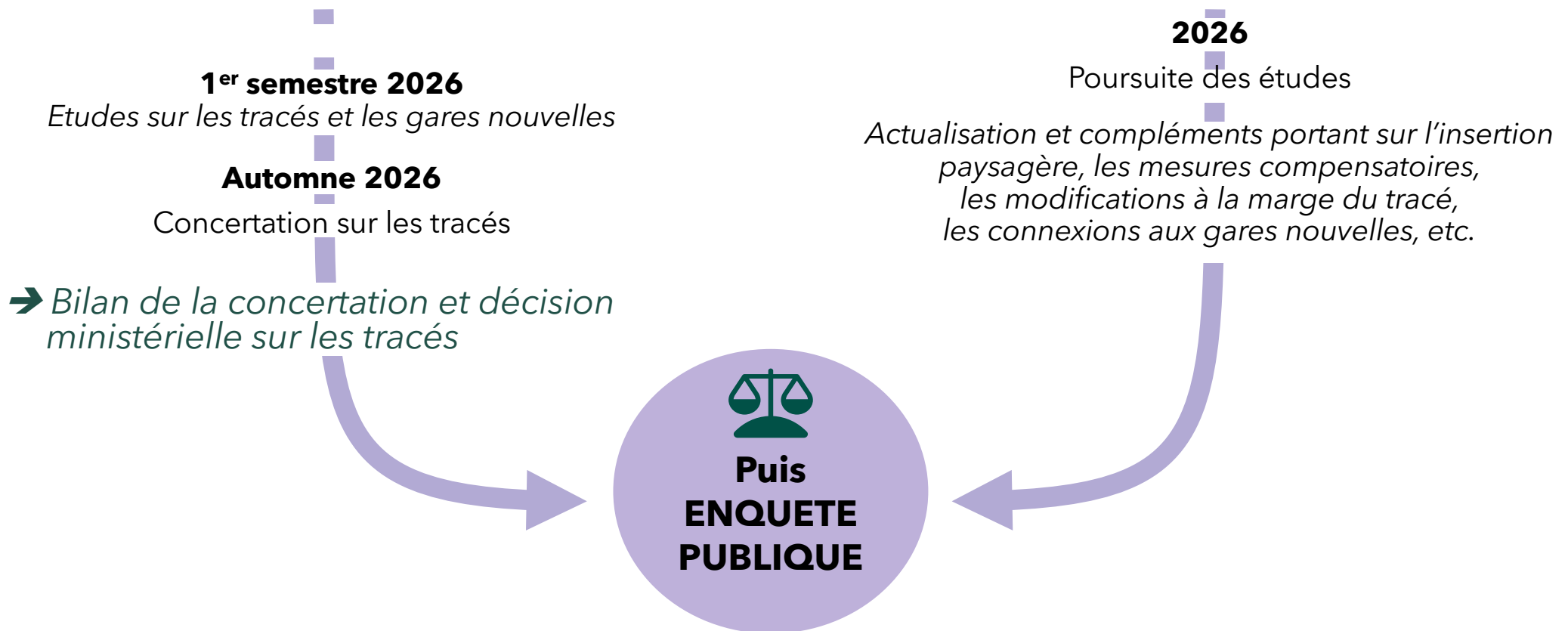
➔ **Bilan de la concertation et décision ministérielle sur les fonctionnalités**

2026 : poursuite des études et concertation continue sur les tracés

Solution MIXTE

OU

Solution VOYAGEURS





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 présente à la concertation un projet et les solutions alternatives. Il 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.

Les valeurs de la Commission nationale du débat public



INDÉPENDANCE

Vis-à-vis de toutes les parties prenantes



NEUTRALITÉ

Par rapport au projet



TRANSPARENCE

Sur son travail



ARGUMENTATION

Approche qualitative des contributions, et non quantitative



ÉGALITÉ DE TRAITEMENT

Toutes les contributions ont le même poids, peu importe leur auteur



INCLUSION

Aller à la rencontre de tous les publics

3

Les études menées sur la phase 2

Les fonctionnalités : voyageurs/mixité, zone de passage

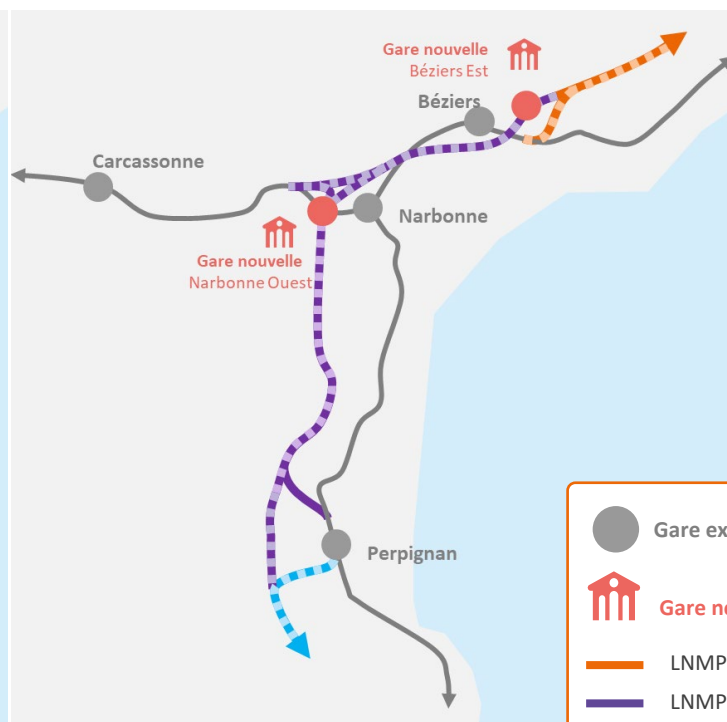
Projet de référence

Ligne voyageurs de Béziers à Rivesaltes



Scénarios alternatifs

Ligne mixte « tunnel dans les Corbières »



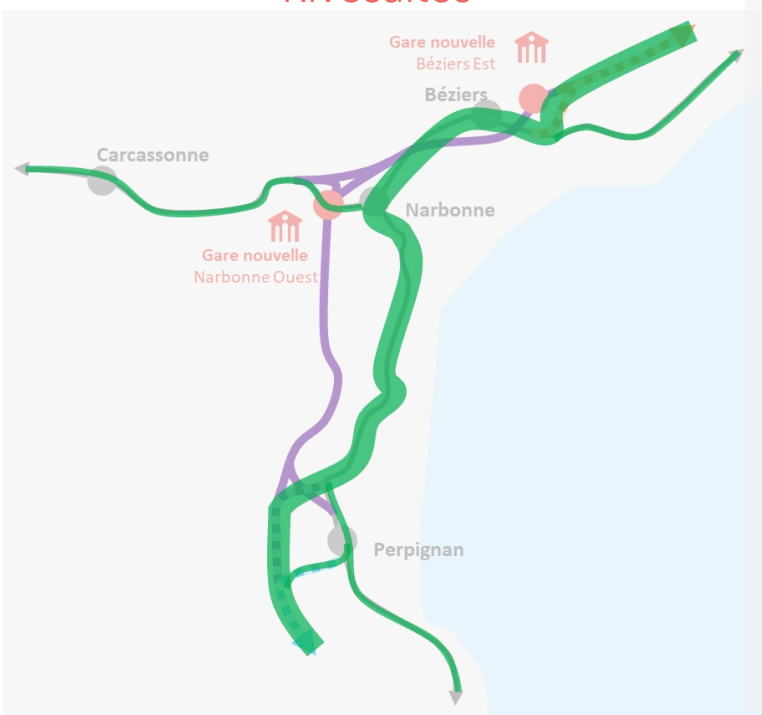
Ligne mixte « Corbières Littoral »



Les scénarios : les circulations Fret

Projet de référence

Ligne voyageurs de Béziers à Rivesaltes

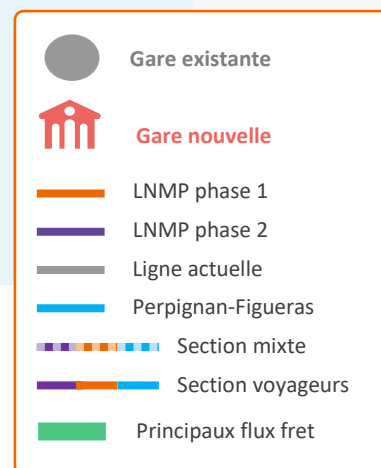


Scénarios alternatifs

Ligne mixte « Tunnel dans les Corbières »



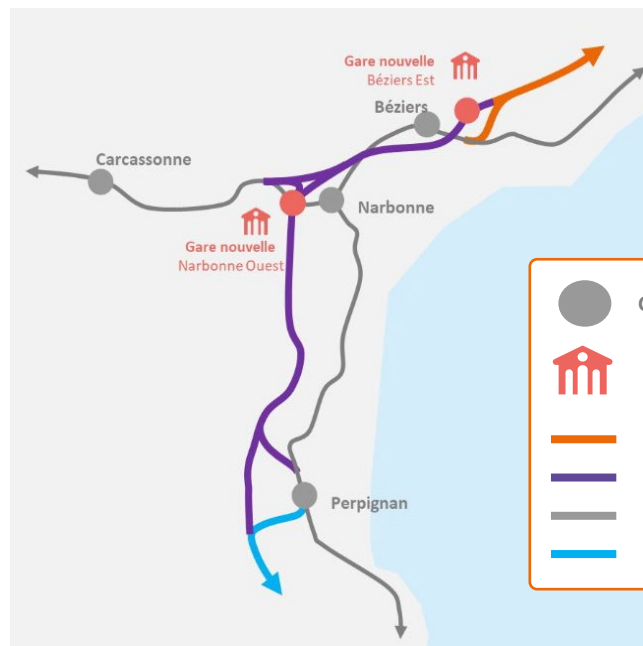
Ligne mixte « Corbières Littoral »



Les scénarios : les gares nouvelles

Projet de référence

2 gares nouvelles
Béziers Est
et Narbonne Ouest



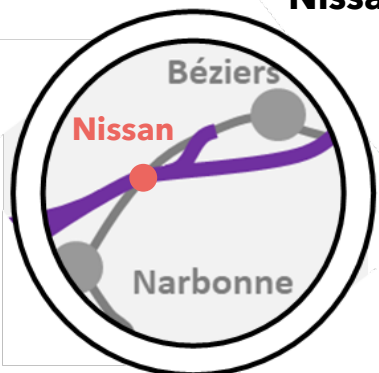
Scénario alternatif

1 gare nouvelle à Nissan



Scénario alternatif

1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec raccordement à Nissan



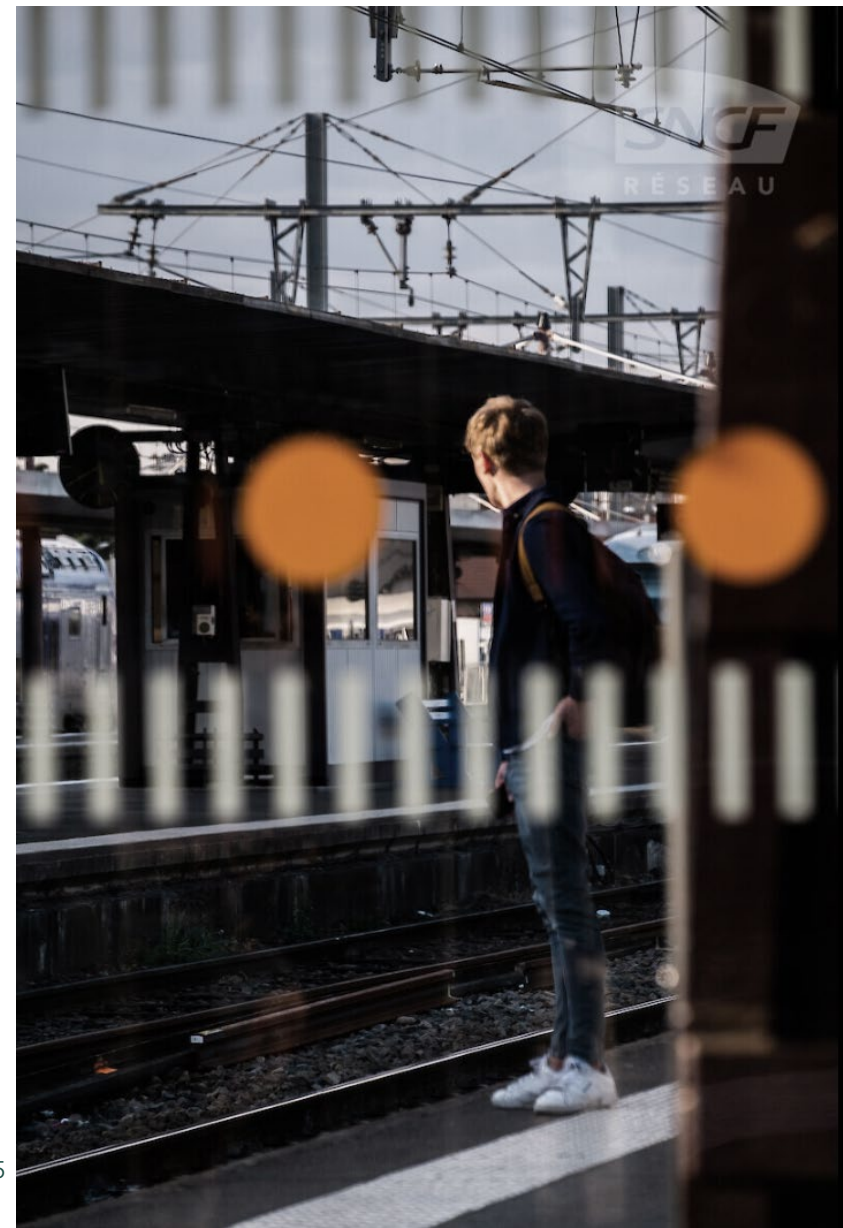
Scénario alternatif

1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan



Evaluation économique et sociale

- ↔ **Réaliser un diagnostic des territoires et des mobilités**, en situation actuelle et future (prévisions de trafics), **afin d'objectiver les enjeux et problématiques**
- ↔ **Identifier les objectifs du projet** en cohérence avec les politiques publiques locales, nationales et internationales
- ↔ **Analyser les effets des scénarios de projets pour chacun des acteurs** (usagers, chargeurs, gestionnaires d'infrastructures, riverains, puissance publique, etc...)
- ↔ **Synthétiser l'évaluation**, scénario par scénario, afin de pouvoir les comparer entre eux



Etudes techniques

Etudier la faisabilité technique et les **chiffrages de chaque scénario** en fonction des caractéristiques suivantes :

- ↔ La nature des sols (résistance, qualité des matériaux, etc.)
- ↔ Le relief (pentes admissibles)
- ↔ Le comportement des cours d'eaux (crues, inondations)
- ↔ La ressource en eau (captages, nappes, etc.)
- ↔ Les grandes infrastructures de réseaux



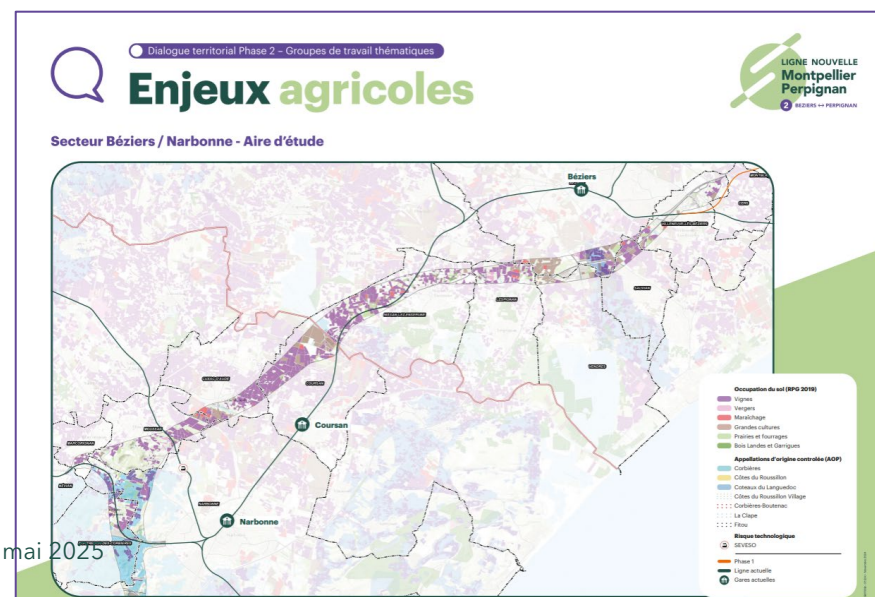
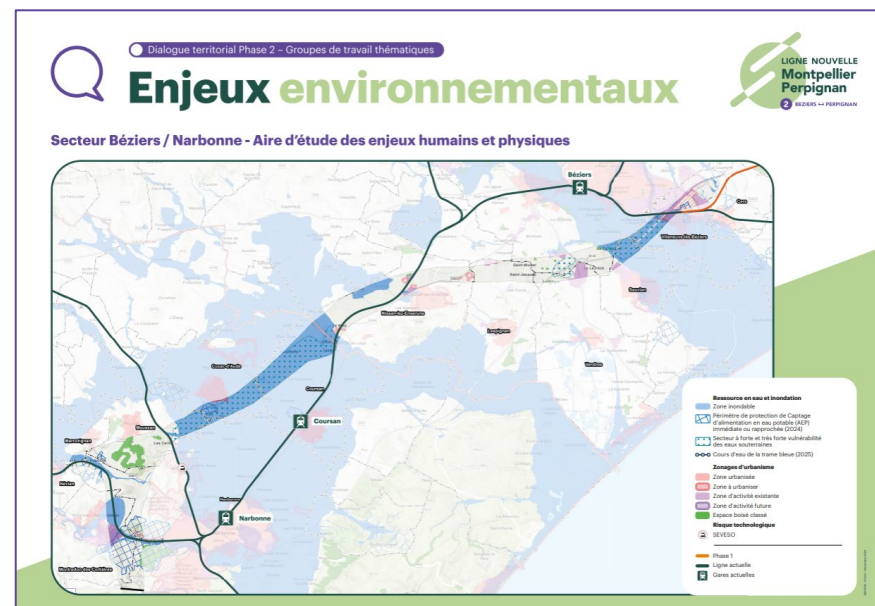
Etudes environnementales et agricoles

↔ Déterminer et évaluer les enjeux environnementaux et agricoles du territoire

- Environnement naturel et biodiversité
- Ressources en eau et inondations
- Santé humaine / acceptabilité sociale et économique
- Agriculture, viticulture et sylviculture

↔ Etudier les impacts potentiels de chaque scénario

↔ Mettre en œuvre la démarche ERC (Eviter / Réduire / Compenser)



↔ **Définir les enjeux paysagers du territoire** (monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, paysages identitaires, proximité de zones habitées...) à l'échelle du grand paysage mais aussi à l'échelle des sites traversés.

Analyse de la résilience du doublet de lignes au changement climatique

Étudier la pérennité et les conditions de la continuité du service ferroviaire sur l'arc méditerranéen dans un contexte de changement climatique

- ↔ **Evaluer la vulnérabilité physique et fonctionnelle** de la ligne existante au changement climatique
- ↔ **Identifier les solutions d'adaptation** à envisager sur la ligne existante
- ↔ **Evaluer le fonctionnement et les fonctionnalités du doublet de lignes** dans le contexte du changement climatique



4

La démarche de dialogue territorial

Une démarche séquencée de l'automne 2024 au printemps 2025

- ↔ **Informar sur le programme d'études** et l'objet de la future concertation
- ↔ **Présenter ce qui a changé** (contexte, aménagement du territoire, perspectives de trafic...)
- ↔ **Partager le diagnostic et les enjeux territoriaux de chaque scénario** : identifier les atouts et les points de vigilance et de sensibilité.
- ↔ **Enrichir les études techniques** : prise en compte de tous les sujets et points de vigilance pour l'analyse multicritères
- ↔ **Echanger des informations et préparer la concertation**

Acteurs associés

- ↔ **Collectivités** (services)
- ↔ **Services de l'état**
- ↔ **Syndicats** mixtes et établissements publics
- ↔ Acteurs **économiques, environnementaux, associatifs, agricoles, touristiques**
- ↔ **Acteurs espagnols et européens**

Réunion plénière de lancement

21 nov
2024

5 groupes de travail thématiques

- Les fonctionnalités : voyageurs / mixité
- Les fonctionnalités : desserte / gares nouvelles
- Les enjeux environnementaux
- Les enjeux agricoles
- Les enjeux paysagers et architecturaux

26, 27 et
28 mars
2025

Réunion plénière de restitution

3
Juin
2025

Fonctionnalités : voyageurs / mixité

Principaux enseignements

- ➔ **La mixité est globalement demandée par les acteurs du territoire**, tant pour la réponse qu'elle apporte aux enjeux agricoles et environnementaux que pour sa contribution au développement d'un fret ferroviaire compétitif.
- ➔ **La complémentarité entre ligne classique et ligne nouvelle est un enjeu clé** : la ligne nouvelle ne doit pas remplacer la ligne classique mais renforcer la capacité globale du réseau.
- ➔ **Le potentiel de résilience au changement climatique constitue un argument, et un levier d'adhésion fort**, pour un projet de ligne nouvelle mixte.



Fonctionnalités : desserte/gares nouvelles

Principaux enseignements

- ➔ **Le positionnement stratégique des gares nouvelle est déterminant** : accessibilité, intégration intermodale, lien avec les projets de territoire.
- ➔ **Le binôme de gare centre / gare nouvelles est envisagé positivement**, à condition d'éviter la concurrence et de garantir leur complémentarité
- ➔ **Narbonne Ouest et Béziers Est sont perçues comme des leviers de structuration urbaine**, tandis que Nissan interroge sur sa capacité à incarner un projet de territoire.



Enjeux environnementaux

Principaux enseignements

- **Une vigilance forte sur les impacts environnementaux du projet attendue** : biodiversité, zones humides, milieux sensibles, corridors écologiques et bruit doivent être pris en compte dans les scénarios proposés.
- **La résilience face au changement climatique, un critère central d'analyse** : l'inondabilité de la ligne classique et les effets du climat futur justifient une réflexion poussée sur l'intérêt d'un doublet de lignes.
- **Des attentes claires pour une approche territorialisée et transparente** : meilleure valorisation des données locales, lisibilité des cartes et intégration des documents de planification sont jugées indispensables.



Enjeux paysagers et architecturaux

Principaux enseignements

→ Principaux enjeux identifiés :

- **Co-visibilités**
- **Risques** (inondation, incendie...)
- **Transparence** paysagère et hydraulique
- Rupture de **linéaires**, cheminements, voies, etc.

→ Principaux enjeux pour l'analyse multi-critères :

- Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables et sites classés et inscrits
- Proximité des secteurs urbanisés et des zones habitées
- Perception des zones de passage dans le paysage "en mouvement"
- Traversée de paysages identitaires
- Morphologie des lieux



Enjeux agricoles

Principaux enseignements

- **Une forte inquiétude sur la consommation de foncier agricole** : les participants appellent à limiter les impacts sur les terres productives et à préserver la cohérence des exploitations.
- **Des attentes claires sur les compensations et l'aménagement foncier** : les participants demandent que la reconstitution des surfaces, la gestion de l'eau et des délaissés et les modalités de rachat soient mieux anticipées.
- **Un besoin d'intégration des transitions agricoles et climatiques** : les choix de tracé doivent tenir compte des mutations agricoles, des risques naturels et des projets de territoire.



5

**Préparation de
la concertation
préalable**

Préparation de la concertation préalable



Mai - Septembre 2025 : préparation du dossier de concertation et définition des modalités de concertation



1er octobre 2025 : validation du dossier de concertation et des modalités en commission CNDP



Courant octobre : nouvelles Commissions Consultatives de présentation des modalités de concertation



Fin octobre 2025 - fin janvier 2026 : concertation préalable (3 mois)

Vos préconisations sur les formats d'échanges et de recueil des avis ?

Vos préconisations pour mobiliser les habitants et les acteurs du territoire ?



**Merci pour votre
participation**

Groupes de travail thématiques

« Fonctionnalités : voyageurs / mixité »

EN BREF :

La mixité est globalement plébiscitée par les acteurs du territoire, tant pour la réponse qu'elle apporte aux enjeux agricoles et environnementaux que pour sa contribution au développement d'un fret ferroviaire compétitif.

La complémentarité entre ligne classique et ligne nouvelle est un enjeu clé : la ligne nouvelle ne doit pas remplacer la ligne classique mais renforcer la capacité globale du réseau.

Le potentiel de résilience au changement climatique constitue un argument, et un levier d'adhésion, fort pour un projet de ligne nouvelle mixte.

Les besoins d'approfondissement et recommandations

❖ Des besoins d'approfondissement techniques

- Précisions attendues au sujet de l'impact du projet sur la qualité de l'air, le transport de fret (produits périssables, évolution du nombre de chauffeurs routiers), le maintien de la ligne classique (coût et enjeux techniques) et les conditions de mixité (fiabilité, performances, capacités...).
- Besoin d'une meilleure compréhension des évitements, du tunnel des Corbières, de la signalisation et des impacts environnementaux.

❖ Une attente forte de prise en compte des enjeux territoriaux

- Demande forte des participants d'intégrer les études locales (submersion marine, logistique, etc.) dans les scénarios.
- Point d'attention manifesté sur les effets induits par le changement climatique et sur le besoin de faire de la ligne un levier de résilience au changement climatique.

❖ Une demande de clarification sur les scénarios de mixité

- Nécessité d'objectiver les impacts réels de la mixité (coûts, délais, fiabilité).
- Demande d'éclaircissements sur les différences de traitement entre la phase 1 et la phase 2 au sujet de la mixité.

❖ Un besoin de renforcer le dialogue avec les acteurs

- Besoin d'échanges directs avec les opérateurs fret pour comprendre leurs contraintes et besoins.
- Demande forte d'associer les collectivités à la concertation et aux choix d'aménagement.

❖ Une demande de prise en compte des interconnexions existantes

- Nécessité d'articuler le projet avec les autres infrastructures ferroviaires (Narbonne, Nissan, Bordeaux-Toulouse).

Groupes de travail thématiques

« Fonctionnalités : desserte / gares nouvelles »

EN BREF

Le positionnement stratégique des gares nouvelles est déterminant : accessibilité, intégration intermodale, lien avec les projets de territoire.

Le binôme de gare centre / gare nouvelles est envisagé positivement, à condition d'éviter la concurrence et de garantir leur complémentarité

Narbonne Ouest et Béziers Est sont perçues comme des leviers de structuration urbaine, tandis que Nissan interroge sur sa capacité à incarner un projet de territoire.

Les besoins d'approfondissement et recommandations

❖ Une attente forte sur l'implantation d'un projet de gare nouvelle cohérent par rapport aux dynamiques territoriales

- Les participants insistent sur l'importance de choisir des emplacements en lien avec les dynamiques urbaines et économiques locales.
- Une gare nouvelle doit s'insérer dans un tissu existant ou en développement, avec un potentiel d'urbanisation maîtrisé et cohérent.

❖ Un besoin d'intermodalité pensée dès la conception

- La gare doit être accessible par tous les modes (voiture, vélo, transports en commun) et intégrée aux plans de mobilité dès la phase de conception.
- La réussite d'une gare repose sur la fluidité des correspondances et l'existence de solutions concrètes pour les déplacements du quotidien.

❖ Une demande de clarification des coûts et de souplesse dans le phasage

- Les participants souhaitent disposer d'ordres de grandeur sur les coûts de fonctionnement et d'entretien des gares nouvelles.
- Ils proposent également d'explorer un phasage possible de leur implantation, en lien avec l'évolution des besoins.

❖ Un besoin de projet de territoire autour des gares nouvelles

- Une gare nouvelle n'a de sens que si elle s'inscrit dans une stratégie plus large de développement urbain, économique et social.
- Les collectivités doivent être associées très en amont pour anticiper les aménagements et articuler la gare aux autres projets du territoire.

❖ Une vigilance soulevée sur les impacts des scénarios techniques

- Une demande d'informations supplémentaires sur la compatibilité des gares avec une éventuelle ligne mixte a été formulée.
- Les choix d'implantation doivent aussi tenir compte des contraintes d'exploitation et de desserte à long terme.

Groupes de travail thématiques

« Enjeux environnementaux »

EN BREF :

Une vigilance forte sur les impacts environnementaux du projet attendue : biodiversité, zones humides, milieux sensibles et corridors écologiques doivent être pris en compte dans les scénarios proposés.

La résilience face au changement climatique, un critère central d'analyse : l'inondabilité de la ligne classique et les effets du climat futur justifient une réflexion poussée sur l'intérêt d'un doublet de lignes.

Des attentes claires pour une approche territorialisée et transparente : meilleure valorisation des données locales, lisibilité des cartes et intégration des documents de planification sont jugées indispensables.

Les besoins d'approfondissement et recommandations

❖ Une forte attente d'intégration des enjeux de biodiversité

- Les impacts sur les milieux naturels (zones humides, corridors écologiques, espèces protégées) doivent être identifiés finement et cartographiés avec plus de précision.
- Les mesures d'évitement, de réduction et de compensation doivent être adaptées localement, en s'appuyant sur les données des acteurs environnementaux.

❖ Un besoin d'anticiper les risques liés aux enjeux hydrauliques et climatiques

- Les zones inondables, les effets du ruissellement, la salinisation et les transparences hydrauliques doivent être intégrés aux choix d'aménagement.
- La résilience du réseau ferroviaire face au changement climatique doit guider la nécessaire complémentarité entre ligne classique et ligne nouvelle.

❖ Une demande de scénarios articulés avec les documents de planification du territoire

- L'évolutivité des documents d'urbanisme (PLU, SCOT) et des projets locaux doit être intégrée aux analyses.
- Les tracés et scénarios doivent éviter le morcellement et la fermeture des paysages ainsi que l'artificialisation de sols sensibles.

❖ Un besoin de lisibilité et de transparence sur les impacts

- Les cartes présentées doivent mieux refléter les réalités écologiques et foncières (zonages, sites classés, contraintes).
- Des éclairages sont demandés sur les différences d'impact entre tunnels, viaducs, remblais, et leur rôle écologique.

❖ Une vigilance sur la complémentarité des lignes et les usages

- La ligne nouvelle ne doit pas remplacer mais compléter la ligne classique, pour mieux répartir les trafics et réduire les risques d'interruption.
- La mixité fret/voyageurs est perçue comme un levier utile pour décarboner le transport, sous réserve d'une bonne insertion environnementale.

Groupes de travail thématiques

« Enjeux agricoles »

EN BREF :

Une forte inquiétude sur la consommation de foncier agricole : les participants appellent à limiter les impacts sur les terres productives et à préserver la cohérence des exploitations.

Des attentes claires sur les compensations et l'aménagement foncier : les participants demandent que la reconstitution des surfaces, la gestion des délaissés et les modalités de rachat soient mieux anticipées.

Un besoin d'intégration des transitions agricoles et climatiques : les choix de tracé doivent tenir compte des mutations agricoles, des risques naturels et des projets de territoire.

❖ Une alerte sur la perte de foncier agricole structurant

- Les participants demandent à limiter l'impact sur les zones irriguées, les caves coopératives et les parcelles en reconquête viticole.
- Des inquiétudes sont exprimées face aux effets cumulés avec d'autres projets (ZAC, infrastructures, urbanisation).

❖ Un besoin d'accompagnement foncier adapté et réaliste

- Appel à recourir à des outils comme l'aménagement foncier (AFAFE) pour préserver la cohérence des exploitations.
- Nécessité d'anticiper la gestion des délaissés et d'éviter les friches génératrices de risques (incendies, abandon).

❖ Une attente forte de dialogue autour des compensations

- Les participants demandent que les modalités de rachat, relogement et reconstitution des surfaces soient coconstruites avec les exploitants, tout comme l'ensemble des mesures compensatoires agro-écologiques (MCAE).
- Le cadre d'analyse doit intégrer les réalités propres à chaque culture (vigne, maraîchage, arboriculture, agropastoralisme...).

❖ Un besoin de cohérence entre projet ferroviaire et dynamiques agricoles

- Les territoires attendent que le projet tienne compte des évolutions à venir : diversification des cultures, irrigation, filières nouvelles (chanvre, écoconstruction).
- Le gel foncier et l'incertitude actuelle freinent l'installation, la transmission et les projets de développement.

❖ Une vigilance sur l'articulation avec l'environnement et le territoire

- Les scénarios doivent éviter les zones sensibles : karsts fragiles, zones Natura 2000, trames agricoles à haute valeur paysagère.
- Appel à une coordination avec les autres études (SAGE, PNR) pour garantir la cohérence globale du projet.

Les éléments de diagnostic EPPA

- Cinq séquences paysagères ont été identifiées le long du tracé, à la suite d'une analyse territoriale

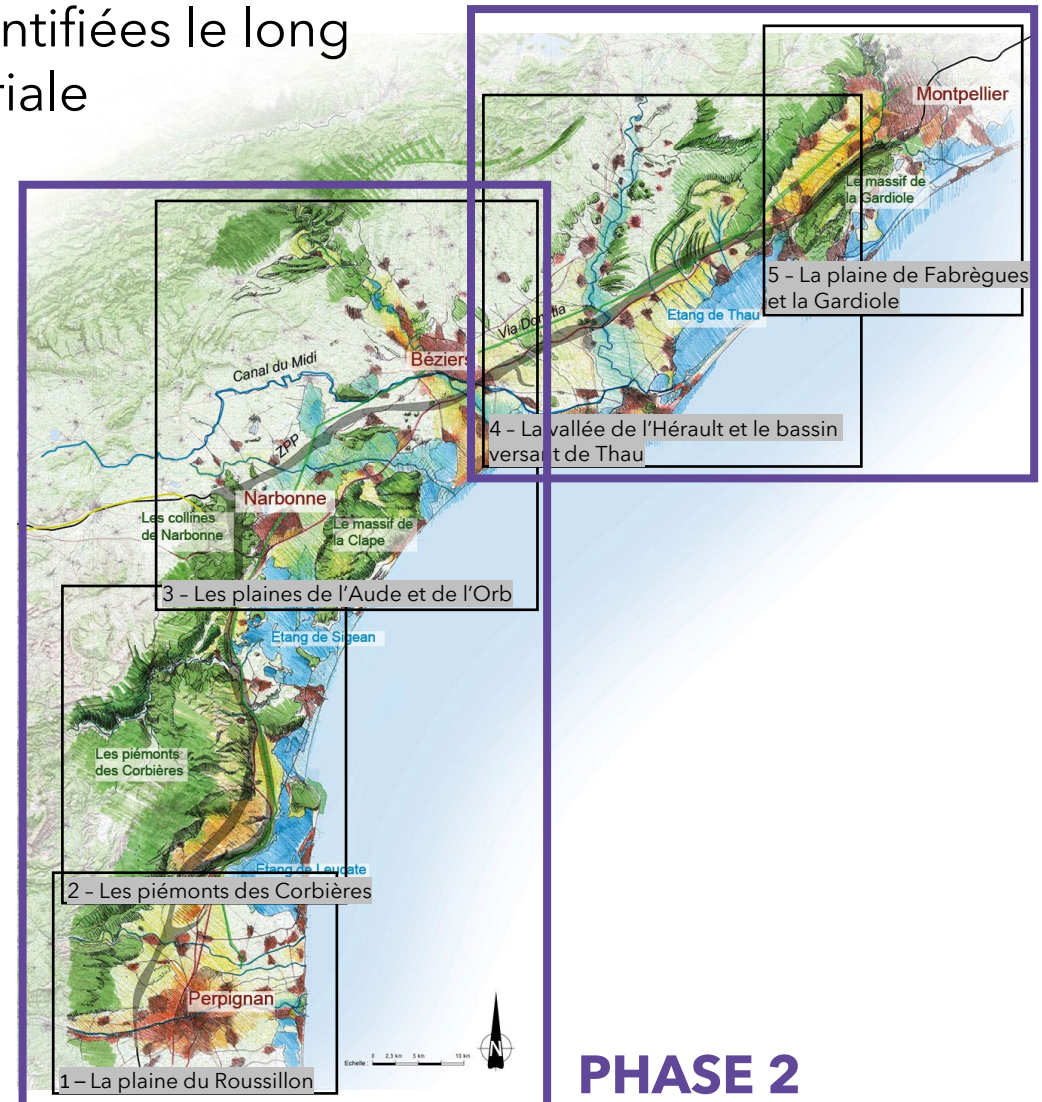
PHASE 1

- **Séquence 5** : la plaine de Fabrègues et la Gardiole
- **Séquence 4** : la vallée de l'Hérault et le bassin versant de Thau

PHASE 2

- **Séquence 3** : les plaines de l'Aude et de l'Orb
- **Séquence 2** : les piémonts des Corbières
- **Séquence 1** : la plaine du Roussillon

PHASE 1

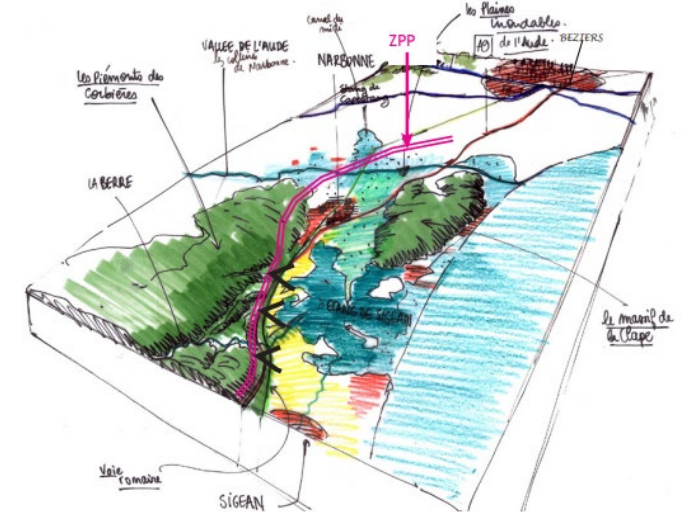


PHASE 2

Les éléments de diagnostic EPPA

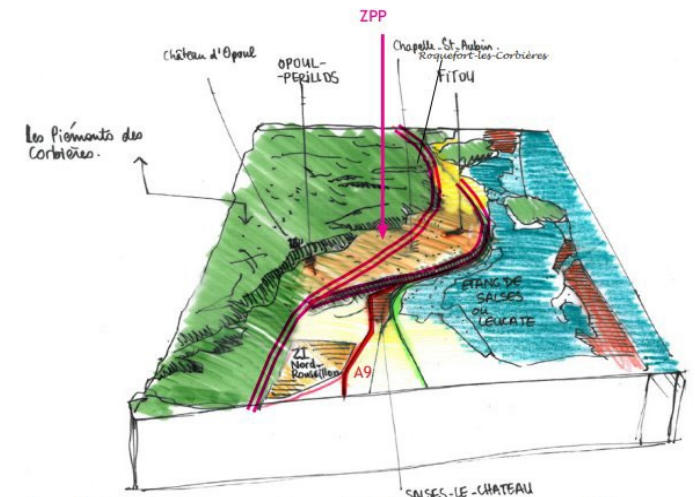
Les plaines de l'Aude et de l'Orb de Béziers à Narbonne

- Plaines inondables, principalement viticoles.
- Séquence anthropisée, notamment avec les agglomérations de Béziers et de Narbonne. Entre elles, des petites villes et villages se situent en chapelet le long de l'aire d'étude.



Les piémonts des Corbières de Narbonne à Salses

- Plateau ondulé et avancé sur la mer.
- Séquence plus naturelle, moins urbanisée du fait des reliefs. Quelques communes sont disséminées le long de l'aire d'étude.



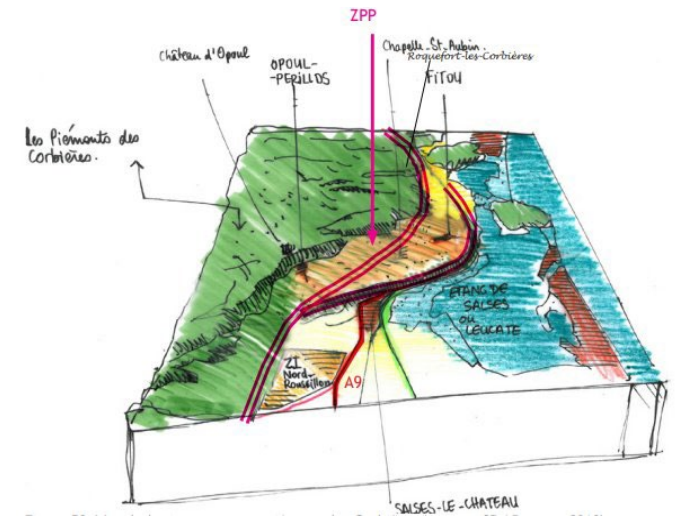
Tout au long de la zone d'étude,

- des éléments de **patrimoine architectural** (patrimoine classé, inscrit, architecture vernaculaire)...
- ... et **paysager** (motifs végétaux caractéristiques, viticulture, espaces naturels, **PNR**).

Les éléments de diagnostic EPPA

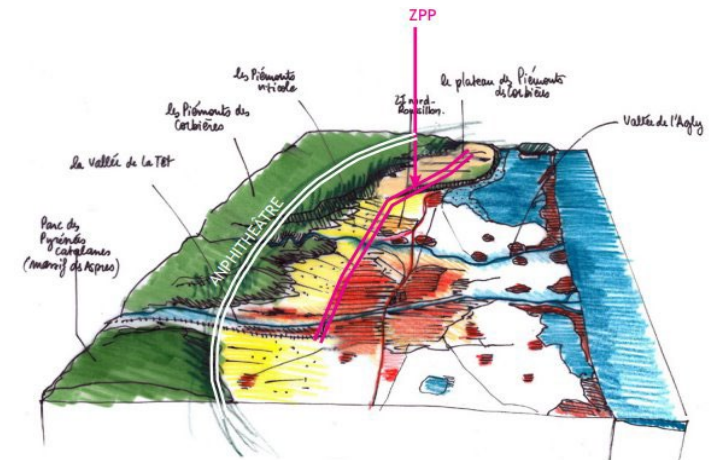
Les piémonts des Corbières de Narbonne à Salses

- Plateau ondulé et avancé sur la mer.
- Séquence plus naturelle, moins urbanisée du fait des reliefs. Quelques communes sont disséminées le long de l'aire d'étude.



La plaine du Roussillon de Salses à Toulouges

- Plaine viticole mitée par une urbanisation croissante.
- Séquence anthropisée autour de l'agglomération de Perpignan.



Tout au long de la zone d'étude,

- des éléments de **patrimoine architectural** (patrimoine classé, inscrit, architecture vernaculaire)...
- ... et **paysager** (motifs végétaux caractéristiques, viticulture, espaces naturels, **PNR**).