



# DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

## ATELIER THEMATIQUE LES ENJEUX AGRICOLES

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

[WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM](http://WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM)

---

26 MARS - NARBONNE  
COMPTE-RENDU DES ECHANGES



# Point d'actualité du projet et de la démarche

# Intervenants présents

## SNCF Réseau

- **Stéphane Lubrano** : Directeur de la mission LNMP
- **Sébastien Mis** : Directeur adjoint de la mission LNMP
- **Sylvie Martin** : Responsable foncier et urbanisme
- **Aurélie Wittersheim** : Chargée de mission Environnement phase 2
- **Anne-Lise Gibbe** : Responsable de la concertation

## Chambres d'Agriculture

- **Renaud Lachenal** : Chargé de mission foncière CA de l'Hérault
- **Margaux Lecroq** : Animatrice territoriale Narbonnais, CA de l'Aude
- **Manoëlle Chaillou** : Chargée de mission aménagement du territoire, CA des Pyrénées-Orientales

## Bureaux d'études

- **Nicolas Guyot** : Responsable de la mission de conception
- **Grégory Bourgeois** : Responsable des études environnementales
- **Stéphane Roux** : Chargé d'études environnementales
- **Bernard Couvert** : Expert concertation et aménagement du territoire



# Participants présents

## 40 participants dont :

**Aviles Patrice**, Présidente de l'association Coop Montredon-des-Corbières

**Azema Pierre-Charles**, Chargé d'études prospectives et territoires de la Chambre du Commerce et d'Industrie de l'Hérault

**Bajada Benjamin**, Représentant de la Coordination Rurale de l'Hérault

**Boillat Rami Benjamin**, Président de l'ADASEAH

**Bouarfa Abdelwahhab**, Juriste en droit rural à la FDSEA des Pyrénées-Orientales

**Boutier Lionel**, Président de l'association ASA Coursan

**Bradignans Georges**, Chargé de mission biodiversité à la DDTM des Pyrénées-Orientales

**Camman Paul**, Technicien et Conseiller Foncier de la SAFER Occitanie

**Cassagnes Brice**, Représentant de la FDSEA des Pyrénées-Orientales

**Ching Jade**, Chargée de Mission dans la Commission Agriculture au PNR de la Narbonnaise

**Crouzet Laurent**, Représentant de la Coordination Rurale de l'Hérault

**Dinton Julie**, Responsable Accueil Information et Référente Qualité à l'Office du Tourisme de Perpignan

**Eckart Alexandre**, Chargé de projet filière logistique à la DDTM des Pyrénées-Orientales

**Escafit Jean-Louis**, Secrétaire et Responsable de la commission Mobilité/Transport de la CFDT des Pays du Grand Biterrois

**Escobio David**, Délégué territorial de Rail Logistics Europe

**Formento Julien**, Chargé de mission agriculture à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

# Participants présents

**Guillemet Jean-Marc**, Directeur délégué en charge de l'appui au développement territorial et des programmes européens de la Chambre du Commerce et d'Industrie Occitanie

**Hastaran Elena**, Cheffe du Service Territoire de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales

**Hocedez Hugo**, Chargé de Mission à l'Union 13A Hydraulique de l'Est Audois

**Jorda Claude**, Vice-Président de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales

**Josse Aline**, Directrice générale des services à la Mairie de Montredon-des-Corbières

**Lafargue Patrice**, Directeur des grands projets urbains à la Mairie de Perpignan

**Lantier Guy**, Trésorier de l'association ODG Languedoc

**Martinez Amandine**, Chargée de mission en urbanisme et aménagement à la Mairie de Montredon-des-Corbières

**Monié Jean-Marie**, Maire de la Ville de Moussan

**Pinet Pascal**, Directeur général de la société de financement LNMP

**Rambaud Patrice**, Chef de projet grands travaux à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

**Robert Véronique**, Représentante de la SCAV Les Caves de l'Espérance

**Saes Véronique**, Directrice de l'ADASEAH

**Siso Jean Maria**, Consultant à l'AFTP

**Thomas Didier**, Chef de service à la DDTM des Pyrénées-Orientales

**Vibert Claudine**, Cheffe de service du Pôle Territoires-Eau-Environnement de la Chambre d'Agriculture de l'Aude

**Villedieu Marion**, Juriste en droit rural à la FDSEA de l'Hérault

# Introduction

## ❖ Rappel de la démarche engagée : le dialogue territorial

- **Estelle Brasseur-Brisset**, animatrice de la réunion, remercie les participants pour leur présence à ce groupe de travail thématique.
- L'animatrice rappelle les objectifs du dialogue territorial :
  - Faire un point d'avancement sur le projet, et sur les études et diagnostics en cours pour la phase 2 Béziers-Perpignan du projet LNMP.
  - Répondre aux demandes de requestionnements de la part des co-financeurs, concernant la mixité et les gares nouvelles.
  - Enrichir les enjeux territoriaux et les études techniques pour l'analyse multicritères des différents scénarios à l'étude.
  - Préparer la concertation préalable de la phase 2 de l'automne 2025, sous l'égide de la CNDP.
- Le dialogue territorial a été introduit en novembre 2024, lors de la réunion de lancement. Il se poursuit en mars 2025 avec ces 5 ateliers thématiques, et se conclura, pour cette étape, le mardi 3 juin pour la restitution collective des différents enseignements des travaux menés.

## ❖ Présentation de l'ordre du jour de la séance

- **Un temps en plénière** avec une présentation très synthétique du projet, des garants de la CNDP, des scénarios à l'étude, et du panorama des enjeux agricoles liés à la phase 2 du projet LNMP. Cette dernière partie s'est orientée autour des enseignements tirés de la réunion de lancement : les enjeux, les points d'attention exprimés et les remarques soulevées.
- **Un temps de questions / réponses** en plénière sur des sujets de compréhension du projet.
- **Un temps d'échanges collaboratifs en sous-groupes**, où les participants sont invités à échanger et apporter leurs contributions sur :
  - L'approfondissement des diagnostics territoriaux sur la phase 2, séquencée en trois secteurs (Béziers-Narbonne / Narbonne-Salses / Salses-Toulouges)
  - La définition et la priorisation de critères pour l'analyse multicritères, afin de préparer la comparaison des scénarios présentés lors de la concertation préalable de l'automne 2025.

# Présentation synthétique du projet

## ❖ Les grandes caractéristiques du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

- L'animatrice donne la parole à **Stéphane Lubrano**, directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, qui présente les grandes caractéristiques du projet.
- Un projet de 150 km de ligne nouvelle, phasé depuis 2017 :
  - Une première phase entre Montpellier et Béziers
  - Une seconde phase entre Béziers et Perpignan
- La phase 2 est aujourd'hui dans son principe, acté par décision ministérielle, uniquement destinée au trafic voyageur. Toutefois, les acteurs du territoire et les partenaires co-financeurs ont demandé de questionner les fonctionnalités de la ligne : voyageurs/mixité et desserte / gares nouvelles.
- En effet, de nouveaux enjeux émergent, et notamment :
  - La résilience du projet et des infrastructures au changement climatique ;
  - Le développement des territoires, dont les dynamiques évolutives et les nouveaux besoins sont à prendre en compte dans l'actualisation des études et diagnostics.
- Les scénarios en cours d'étude, qui seront présentés à la concertation publique de l'automne 2025 :
  - 3 scénarios Mixité : scénario voyageurs (scénario actuel) / scénario mixte « Corbières Littorales » / scénario mixte « Tunnel sous les Corbières »
  - 4 scénarios Gares Nouvelles : deux gares nouvelles à Narbonne et à Béziers (scénario actuel) / une seule gare nouvelle à Nissan / une seule gare nouvelle à Narbonne avec un raccordement à la ligne classique / une seule gare nouvelle à Narbonne sans raccordement à la ligne classique.
- Les démarches de concertation à venir :
  - Une première phase à l'automne 2025, sur le choix de fonctionnalités, avec des fuseaux de passages associés et le rappel de l'opportunité du projet.
  - Une seconde phase à l'automne 2026, sur les tracés pour mettre en œuvre les choix de fonctionnalités décidés

# Présentation synthétique du projet

## ❖ La Commission Nationale du Débat Public (CNDP)

- L'animatrice donne la parole à **Philippe Quévremont**, garant de la CNDP, pour expliquer le rôle des garants dans la concertation préalable de la phase 2 du projet, et les principes de cette concertation préalable
- **Philippe Quévremont** présente différents points :
  - Les trois garants : Anne-Isabelle Pardineille, Pierre-Yves Guiheneuf, Philippe Quévremont
  - Les fondamentaux de la participation citoyenne, définis dans la charte de l'environnement : « *Toute personne a le droit (...) de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement* ». La CNDP est une autorité administrative indépendante qui est représentée sur le terrain par des garants neutres et indépendants qui veillent au respect des droits du public.
  - Les principes de la concertation préalable : pour finaliser la phase 2, SNCF Réseau et SNCF Gares et Connexions étaient tenus de saisir la CNDP, qui a acté en février l'organisation de cette concertation préalable. Elle doit permettre de débattre de l'opportunité, les objectifs et les caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques et environnementaux. Elle doit également permettre de débattre de solutions alternatives.
- **Philippe Quévremont** précise que les trois garants sont actuellement en préparation de la concertation préalable à venir. Les garants et le maître d'ouvrage doivent notamment identifier les thèmes à y mettre en débat. En fin de concertation, ce sont les garants qui en rédigeront le bilan. Le maître d'ouvrage aura ensuite 2 mois pour annoncer les enseignements qu'il tire de cette concertation préalable.



LIGNE NOUVELLE  
**Montpellier  
Perpignan**

**2** BEZIERS ↔ PERPIGNAN

# 2

## Panorama des enjeux

# Panorama des enjeux en plénière

## ❖ Présentation des scénarios

- L'animatrice donne la parole à **Nicolas Guyot**, responsable de la mission conception de la phase 2 du projet LNMP.
- Les scénarios à l'étude, et qui seront présentés à la concertation, sont des scénarios dits fonctionnels, avec deux grands blocs d'options :
  - Le choix des gares nouvelles et des raccordements associés ayant une importance sur les schémas de desserte, et sur les services voyageurs. Nicolas Guyot rappelle les 4 scénarios présentés en novembre 2024 : deux gares nouvelles à Narbonne et à Béziers (scénario actuel) / une seule gare nouvelle à Nissan / une seule gare nouvelle à Narbonne avec un raccordement à la ligne classique / une seule gare nouvelle à Narbonne sans raccordement à la ligne classique.  
Les deux derniers scénarios se distinguent donc par ce raccordement à Nissan : s'il existe, les trains voyageurs longue distance arrivant au niveau de Béziers par l'Est par la ligne nouvelle LNMP phase 1, s'ils sortent sur la ligne classique pour desservir Béziers centre, peuvent regagner la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan en passant par Narbonne Ouest. Sans ce raccordement, ils restent sur la ligne classique, ne pouvant plus bénéficier de la grande vitesse offerte par la ligne nouvelle phase 2.
  - Le choix de passer à une ligne mixte, en capacité d'accueillir le fret, ou de rester sur une ligne uniquement voyageurs. En étroite lien avec cette décision, il s'agit également d'échanger et de choisir le couloir de passage dans les Corbières, choix qui a une incidence sur les coûts, sur l'insertion et sur les impacts sur le territoire.

# Panorama des enjeux en plénière

## ❖ Les attentes formulées par le territoire :

- L'animatrice donne la parole à **Sylvie Martin**, responsable foncier et urbanisme.
- Un point d'attention a été soulevé concernant l'évitement de la zone de Fitou, pour diminuer l'impact sur le foncier, et notamment agricole.
- Une demande avait également été faite au sujet du maintien des paysages ouverts, tout en conservant une activité rémunératrice, notamment sur l'agropastoralisme. L'agropastoralisme est plutôt localisé dans les Corbières, entre Salses et Fitou. Ces effets aux moindres impacts sont présents dans le scénario tunnel.

## ❖ Les points de vigilance formulés par le territoire :

- Il a été relevé de forts impacts sur :
  - La plaine maraîchère de la Têt, très riche en maraîchage et en d'arboriculture.
  - La zone arboricole de Rivesaltes, impactée par les raccordements de nœuds ferroviaires.
  - La coupure des espaces pastoraux du massif des Corbières, de Salses jusqu'à Bages.
  - Le secteur irrigué sur la commune de Roquefort des Corbières. La station d'épuration irrigue un certain foncier agricole impacté par la zone d'étude.
  - La Plaine de Montredon-des-Corbières. Il s'agit d'une terre coopérative engageant une dynamique de reconquête des terrains pour les mettre en viticulture, et que le projet viendrait en partie impacter.
- Les participants de la réunion de lancement ont également soulevé les impacts cumulés avec la ZAC des Cabanes à la Palme. Le tracé passe plus à l'ouest de la ZAC, qui concerne quant à elle une trentaine d'hectares. Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan touche plutôt des zones de garrigue tandis que la ZAC concerne plutôt de la zone viticole.

# Panorama des enjeux en plénière

## ❖ Les remarques complémentaires

- Un point de vigilance a été mis en évidence au sujet de la localisation des dépôts de matériaux sédentaires que la ligne nouvelle va provoquer, et qui seraient plus importants dans le scénario "Tunnel dans les Corbières".
- Les participants ont également soulevé la nécessité d'approfondir les études concernant le fonctionnement de la zone karstique des Corbières entre Salses et Leucate où les sols sont particulièrement fragiles.

# 3

## Questions / Réponses en plénière

# Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante de la Fédération pour les espaces naturels et l'environnement du Département des Pyrénées Orientales** demande s'il est possible de définir l'étendue de surface impactée par le projet, et notamment sur les zones agricoles.
  - **Réponse de SNCF Réseau :** Des emplacements réservés sont indiqués dans les plans locaux d'urbanisme (PLU) des communes, au titre du projet d'intérêt général qui a été déclaré en 2019. A noter que les emplacements réservés ne sont pas des emprises foncières. Ils représentent environ 2000 hectares sur la phase 2. Pour les zones agricoles, cela concerne environ 700-800 hectares.
- ❖ **Un représentant de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales** demande si le document cadre pour l'agrophotovoltaïsme, en cours de production par la chambre d'agriculture, sera pris en compte dans le périmètre du projet.
  - **Réponse de SNCF Réseau :** L'objectif du travail proposé ce jour est de mettre en évidence ce type de projet. Les participants sont donc invités à échanger sur ces sujets pendant les temps de sous-groupes, afin qu'ils soient intégrés dans les études menées par SNCF Réseau.
- ❖ **Un représentant de la CFDT des Pays du Grand Biterrois** insiste sur la nécessité d'assurer la transition écologique du territoire. Il est donc important d'assurer également une étude sur les évolutions des cultures de la région et la manière dont la conception de la ligne les favorisera ou non.
- ❖ **Un représentant de l'ASA Coursan** exprime son étonnement de la non prise en compte de la traversée de la zone au pied de Nissan, jusqu'à Narbonne, qui traverse un territoire classé Natura 2000 ainsi que la zone inondable de Poussan jusqu'à Narbonne, sans aucun projet de tunnel ou aérien.
  - **Réponse de SNCF Réseau :** Les enjeux environnementaux de ces territoires ont bien été pris en compte durant la séance dédiée aux enjeux environnementaux, le 26 mars matin. Le lien entre les différentes thématiques et les différents enjeux est bien opéré par l'équipe projet, afin que les contributions des participants soient toutes prises en compte dans le cadre des études menées.

# Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Un représentant de la mairie de Nissan** demande comment va être organisé le rachat des terres agricoles pour le projet et la compensation agricole.
  - **Réponse de SNCF Réseau :** Le sujet du rachat des terres agricoles est organisé au cas par cas, selon la nature de la culture, la configuration de la parcelle, le sens d'implantation s'il s'agit d'une vigne, l'irrigation ou encore les accès. Il y a un panel de critères à prendre en compte pour définir les modalités de rachat du reliquat et pour prendre en compte, ou non, la demande d'un propriétaire exploitant. Par ailleurs, le code de l'expropriation donne un certain nombre de règles par rapport à la productivité de la surface restante. Cela dépend finalement de l'exploitabilité du reliquat.
- ❖ **Une représentante de la Fédération pour les espaces naturels et l'environnement du Département des Pyrénées Orientales** demande si les deux gares nouvelles prévues sont à proximité des villes ou excentrées. Elle manifeste une inquiétude dans le cas d'une implantation de gares nouvelles excentrées des villes, et de l'impact potentiel que cela pourrait avoir sur les espaces naturels et agricoles situés à proximité.
  - **Réponse de SNCF Réseau :** Le nombre de gares nouvelles et la localisation de leur implantation sont aujourd'hui questionnés. En revanche, tous les scénarios proposent des gares nouvelles hors agglomération. En fonction du choix exprimé par le grand public lors de la concertation de l'automne 2025, les gares seront co-construites avec les territoires pour qu'elles soient intégrées dans le développement économique, en cohérence avec les documents de planification. La gare de Narbonne par exemple, ne sera pas sur des terres agricoles au regard de la configuration du terrain (viaduc). A Béziers, l'agglomération a un projet de développement sur ce secteur, avec ou sans gare. Ce sujet dépend donc également de la manière dont les collectivités s'en emparent.

# 4

**Approfondissement  
des enjeux territoriaux**  
Contributions des participants

# Secteur 1 : Béziers - Narbonne

## Enjeux généraux

### ❖ **Connaissances et pilotage agricole**

- Les données issues de l'Union des ASA, et en particulier dans le secteur du MOCEDEZ sont jugées insuffisamment documentées.

### ❖ **Aménagement foncier et gestion de l'emprise**

- Le recours à un aménagement foncier type AFAFE est recommandé pour redistribuer les parcelles de manière cohérente avec les futurs usages.
- Il est également demandé d'anticiper la gestion des délaissés créés par l'emprise du projet, pour éviter les friches non entretenues ou les risques d'incendie.

### ❖ **Dynamiques agricoles et adaptation climatique**

- Le territoire étant largement viticole, des questions émergent quant à l'avenir de la vigne dans un contexte de réchauffement climatique.
- Certains acteurs suggèrent de renoncer à une gare à Béziers pour préserver les terres agricoles et y développer la culture du chanvre, qui pourra être valorisable dans des filières locales d'écoconstruction (isolation thermique et phonique).

### ❖ **Contraintes environnementales et cohérence du tracé**

- Mise en évidence de l'enjeu de salinité des sols.
- Des interrogations ont été soulevées sur la pertinence de l'aire d'étude retenue, notamment dans les zones inondables.

# Secteur 1 : Béziers - Narbonne

## Enjeux localisés

### Montredon-des-Corbières

- Fort impact attendu sur la cave coopérative locale.

### Moussan

- Constitution d'une ASL en lien avec l'Union des ASA
- Patrimoine bâti agricole à valoriser au Domaine de Vedilhan
- Projet d'irrigation porté par l'ASA de la Livière

### Entre Narbonne et Cuxac d'Aude

Impacts identifiés sur :

- La cave des Celliers du Soleil
- Irrigation sous pression gérée par l'ASA du Canal de Raonel

### Nissan-lez-Enserune, Almas Cercios, Sérignon

- Atteinte possible à une cave coopérative de 42 hectares
- Cumul d'impacts avec la ZAC en développement
- Localisation en zone IGP AOC Languedoc

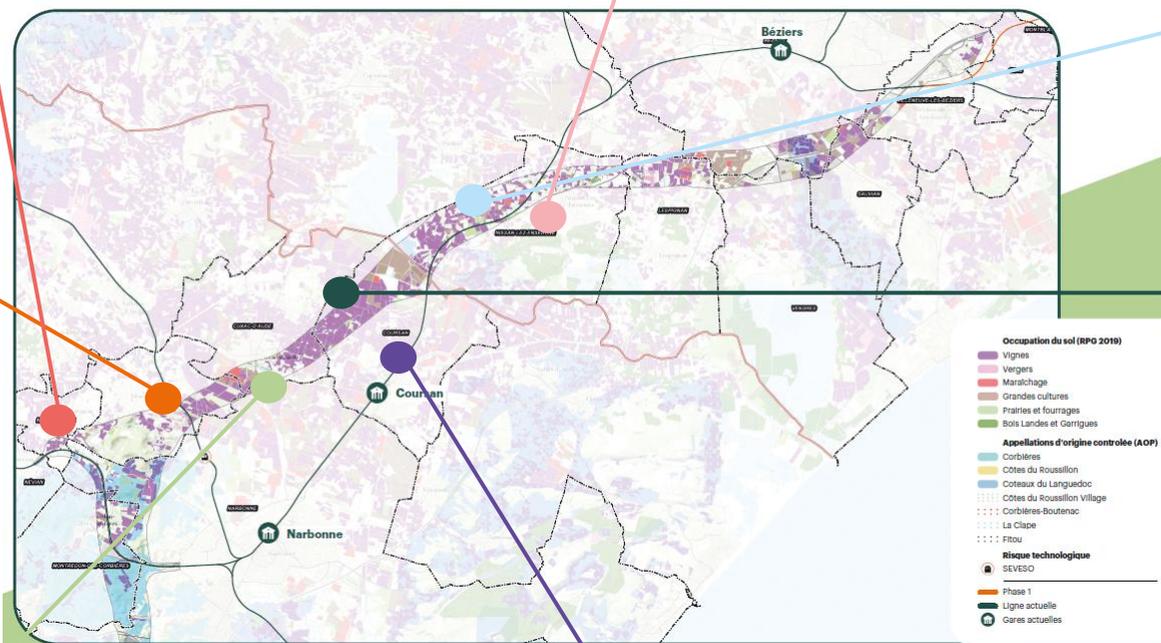
### Entre l'Orb et Nissan

- Domaine de Bayssan, site à vocation touristique et culturelle.
- La question du profil en long du tracé est posée, notamment pour permettre le passage du fret sans compromettre les usages du site.

### Domaine de Coutelle

- Perturbation des écoulements d'eau en cas d'inondation attendue (zone d'expansion des crues)
- Reconfiguration des réseaux d'arrosage ASA
- Division des îlots de production avec perte de cohérence agricole (parcelles de 5 à 10 ha)
- Risques de nuisances pour les habitations isolées du secteur

Secteur Béziers / Narbonne - Aire d'étude



### Coursan

- Secteur agricole sensible
- Présence des ASA de Capestang et Coursan
- Enjeux pour la SCAV Les Caves de l'Espérance (apports viticoles)
- Accessibilité aux infrastructures hydrauliques à préserver
- Effets hydrauliques : création potentielle de barrières aux écoulements
- Domaine de Ricardelle de Lautrec (agrotourisme) : forte attente de transparence sur le tracé, notamment entre Perriers et Narbonne



# Secteur 2 : Narbonne - Salses

## Enjeux généraux (1/2)

### ❖ Foncier et aménagement du territoire

- En l'absence de décision, et de définition de tracé précis, certaines parcelles agricoles sont aujourd'hui gelées (blocage foncier). L'indécision autour du projet entraîne donc une rétention foncière, et freine les investissements agricoles, générant une pression sur les terres disponibles. De même, l'incertitude du tracé empêche l'évolution des exploitations (construction, agrandissement...), compromettant les projets d'installation ou de diversification.
- Les participants ont mis en évidence que l'absence de données précises génère un flou, alimentant les incompréhensions, fantasmes et freinant la planification.

### ❖ Compensations agricoles et économiques

- Les participants ont exprimé une attente forte autour des mesures de compensation agricole et économique, incluant le relogement des exploitants et la reconstitution des surfaces productives impactées.

### ❖ Développement agricole et économique

- Un des enjeux relevés concerne la valorisation des terres en cas de non-réalisation du projet sur certaines d'entre elles : les parcelles concernées pourraient être réorientées vers des projets agricoles ou économiques, pour éviter une vacance prolongée.
- Les échanges se sont appuyés sur les documents cadres des Chambres d'Agriculture, qui doivent, selon les participants, guider les décisions notamment pour identifier les zones de développement agricole à préserver.

### ❖ Scénario de ligne mixte « Corbières Littorales »

- Ce scénario est jugé préjudiciable à l'agriculture, notamment dans la plaine de La Palme et le secteur de Caves, où les terres agricoles sont particulièrement vulnérables.

# Secteur 2 : Narbonne - Salses

## Enjeux généraux (2/2)

### ❖ Environnement, résilience et paysages

- Une importance a été accordée à la préservation des espaces ouverts (enjeux de ruissellement, paysagers, de biodiversité, risque incendie...), pour renforcer la résilience du territoire.
- A noter que les sécheresses successives ont accéléré la fermeture des paysages, et fragilisent la structure agricole en particulier pour les petits exploitants.

### ❖ Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée

- Un point d'attention a été soulevé à propos de la trame mosaïque agricole, composante spécifique de la trame verte et bleue locale.
- Une vigilance est également demandée sur les zones de préservation agricole identifiées dans la charte du PNR.

# Secteur 2 : Narbonne - Salses

## Enjeux localisés

Secteur Narbonne / Salses - Aire d'étude

### Bages

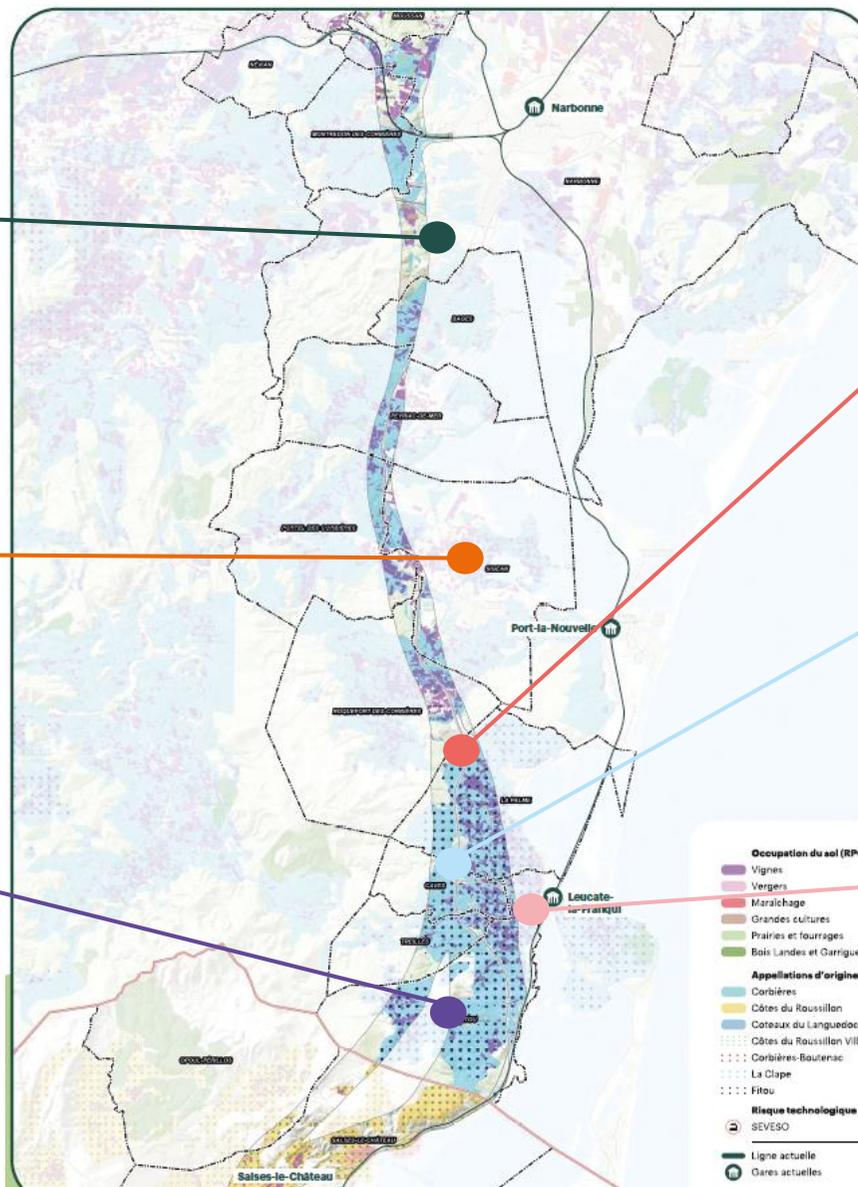
- Les propriétaires fonciers soulignent que la durée de réalisation du projet n'est pas incompatible avec la gestion de leur exploitation d'ici la mise en service

### Sainte-Croix

- Zone humide abritant des projets agricoles à forte valeur ajoutée, à prendre en compte dans les arbitrages

### Fitou

- Vigilance particulière accordée à la consommation foncière : berceau de l'AOC Fitou, avec des exploitants engagés en MAEC.



### Entre La Palme et Roquefort-des-Corbières

- Présence d'une zone irrigable stratégique, structurant pour l'activité agricole locale.

### Entre La Palme et Treilles

- Présence d'un projet de forage, susceptible d'être impacté par le projet, ou de nécessiter une coordination.

### Leucate / La Franqui

- Enjeux liés à l'irrigation :
- Projet REUTE en cours d'étude (réutilisation des eaux traitées)
  - Projet IRRILEUCATE porté par une ASL



# Secteur 3 : Salses - Toulouges

## Enjeux généraux

### ❖ Données agricoles et référentiels

- La disponibilité des données agricoles est inégale sur le territoire, notamment en raison de l'absence ou de l'irrégularité des déclarations PAC. Il apparaît donc important de s'appuyer sur des bases actualisées pour mener des analyses précises.
- Il convient par ailleurs de remplacer l'appellation « Coteaux du Languedoc » par « AOP Languedoc » dans l'ensemble des études et cartographies.
- Plusieurs AOC sont perçues comme figées, limitant les possibilités d'évolution des productions agricoles.

### ❖ Adaptation des cultures et évolution agricole

- Le renouvellement des cultures, notamment dans les zones viticoles, est un sujet important à intégrer pour assurer la résilience des exploitations face aux aléas climatiques et économiques.

### ❖ Gestion des délaissés et risques naturels

- Les parcelles résiduelles ou abandonnées liées à l'infrastructure peuvent devenir des foyers de risques incendie (rex Cave de Fitou).

### ❖ Cohérence d'ensemble et effets cumulatifs

- Un point d'attention a été soulevé à propos des effets cumulatifs des différents projets mis en œuvre sur le territoire (consommation de terres agricoles, impacts sur la biodiversité, cohérence des mesures de compensation écologique ou agricole).

### ❖ Passage en Tunnel

- L'exemple du tunnel de Figueras a été cité en référence concernant la problématique inondations, en lien avec le scénario « Tunnel dans les Corbières ».

# Secteur 3 : Salses - Toulouges

## Enjeux localisés

Secteur Salses / Toulouges - Aire d'étude

### Salses-le-Château

- Les propriétaires fonciers évoquent une vision de long terme : « On a 20 ans devant nous, on n'est pas bloqués. »

### Espira

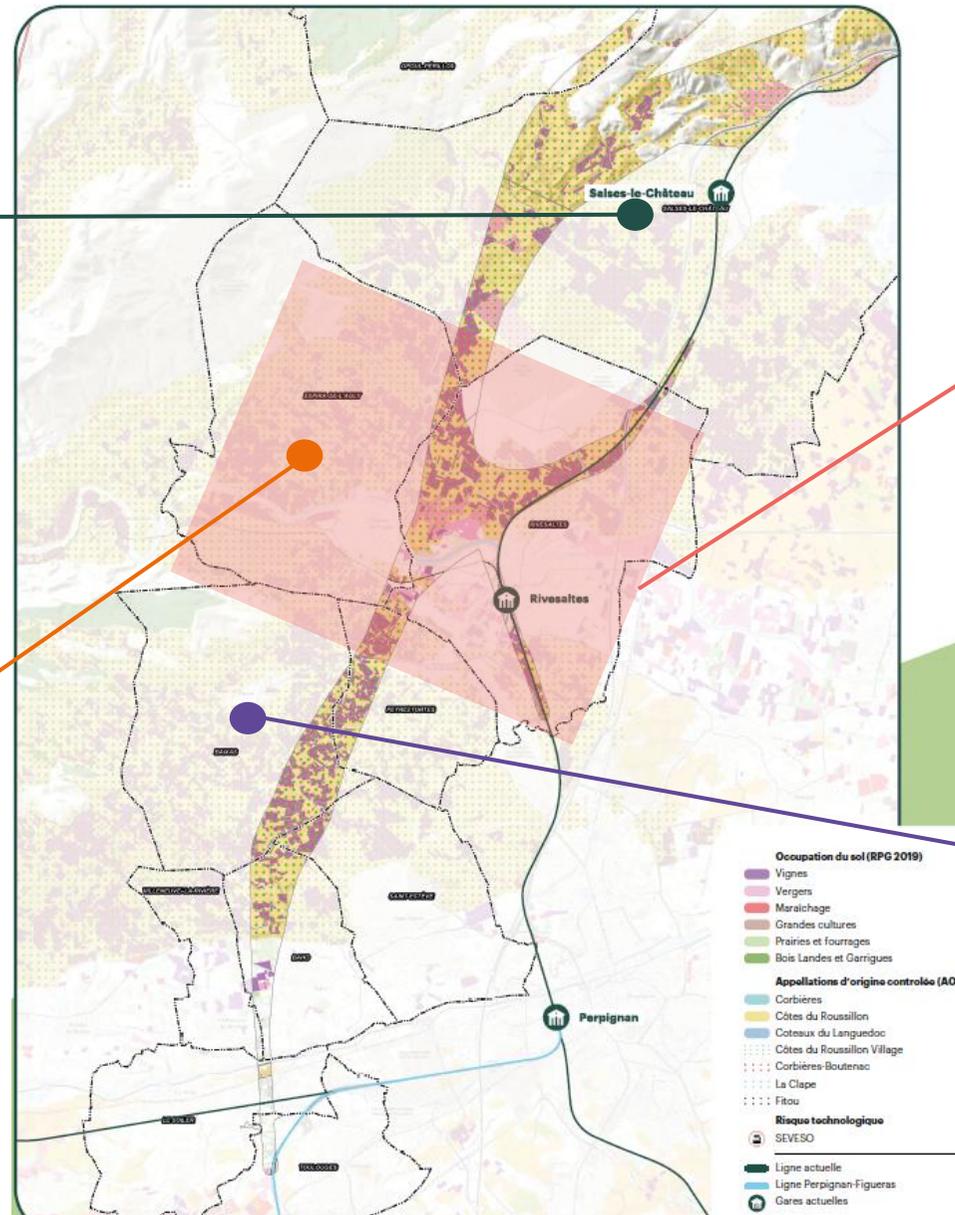
- Faille au niveau du barrage d'Estagel, qui a conduit à la mort des vergers : une étude est en cours pour comprendre ce qu'il s'est passé et anticiper les impacts

### Rivesaltes

- Au nord : présence d'un camp militaire (contrainte de disponibilité foncière donc relocalisations agricoles limitées)
- A l'est : constructions en cours sur des terres acquises par la Région (contrainte de disponibilité foncière également donc relocalisations agricoles limitées)
- Au sud : cave en activité en bordure du raccordement
- A l'ouest : projet d'irrigation en cours, connecté à la Gigue.

### Baixas

- Enjeu viticole fort
- Perspectives de relocalisations agricoles jugées plus favorables qu'au niveau de Rivesaltes





# 5

## Grille d'Analyse Multicritères Détermination et priorisation des critères par les participants

# La grille d'analyse multicritères (AMC)

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



Enjeux agricoles - Secteur .....

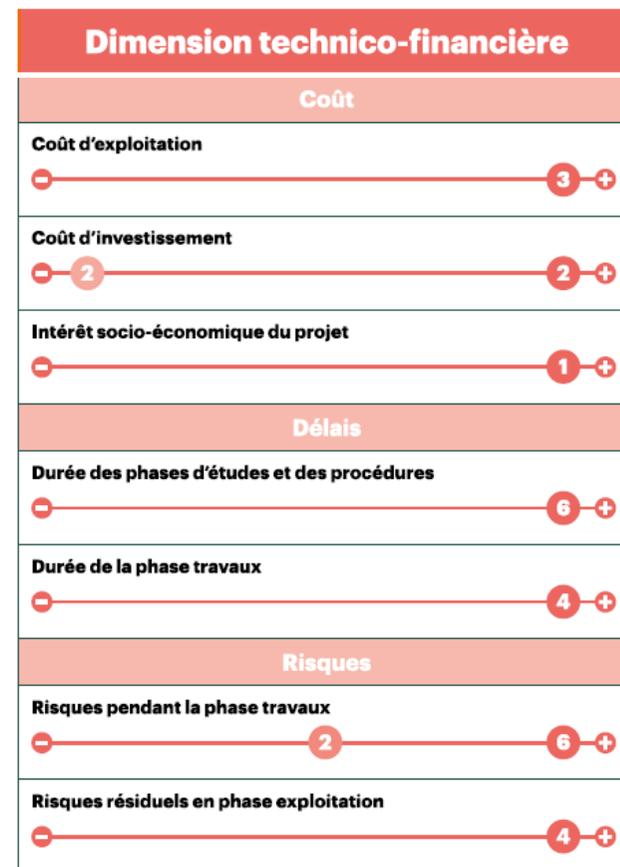
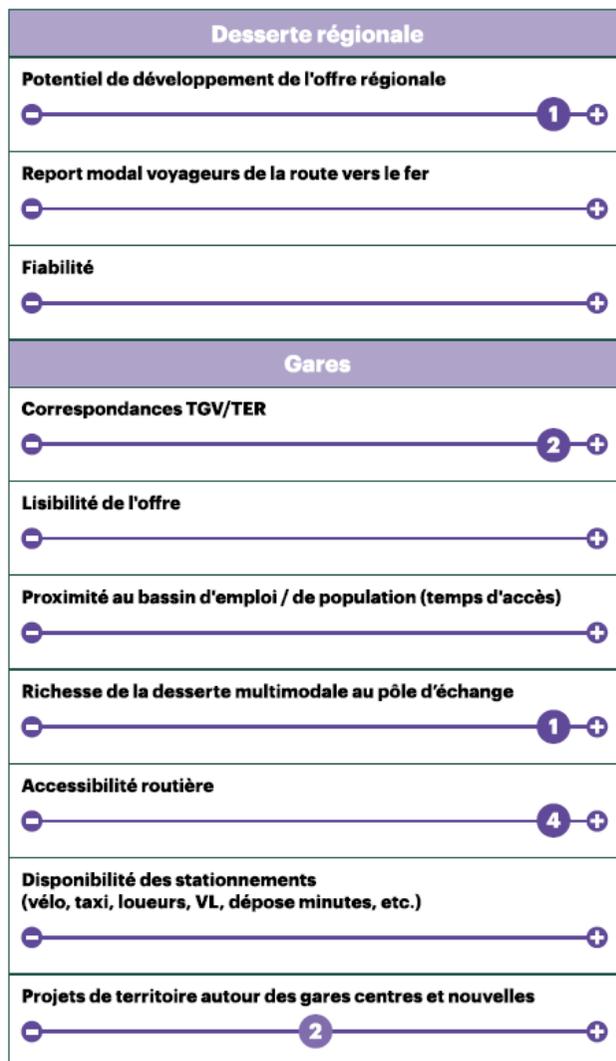
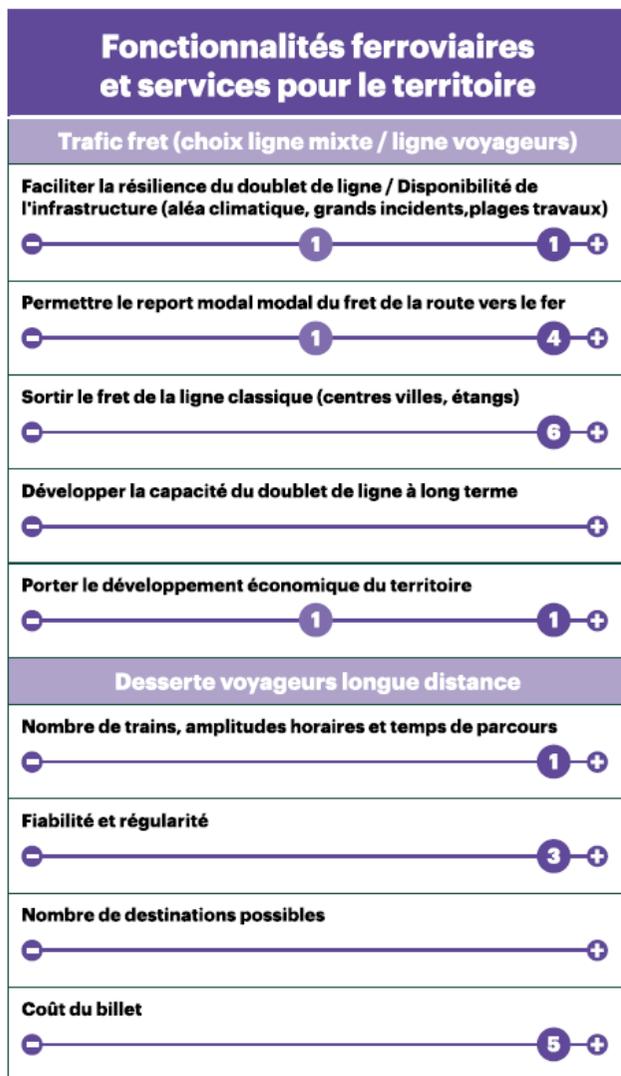
### Objectifs de la grille AMC :

- Analyser et comparer les scénarios entre eux en fonction de critères pré-identifiés
- Chaque participant a pu contribuer à la détermination et à la priorisation des critères en :
  - Proposant des critères supplémentaires par rapport à ceux d'ores-et-déjà identifiés
  - Plaçant des gommettes sur les curseurs de chaque critère pour les prioriser les uns par rapport aux autres

Fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire	Environnement humain et naturel	Dimension technico-financière
<b>Trafic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)</b> Faciliter la résilience du doublet de lignes / Disponibilité de l'infrastructure (câble climatique, grands incidents, legs travaux)	<b>Environnement naturel et biodiversité</b> Zones Natura 2000	<b>Coût</b> 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, stangs)	Trames vertes et bleues	Indice socio-économique du projet
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	Parc Naturel Régional	<b>Débat</b> Durée des phases d'études et des procédures
Porter le développement économique du territoire	Terrains protégés par la Convention de Littoral et la Convention des Espaces Naturels	Durée de la phase travaux
<b>Descriptif voyageurs longue distance</b> Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours	Terrains avec objectifs de compensation déjà identifiés	<b>Risques</b> Risques pendant la phase travaux
Fiabilité et régularité	Présence d'habitats et espèces à enjeux	Risques résiduels en phase exploitation
Nombre de destinations possibles	Risque de pollution du milieu naturel	<b>Les propositions de critères</b>
Coût du billet	Artificialisation des sols	..
<b>Descriptif régional</b> Potential de développement de l'offre régionale	<b>Ressources en eau et inondations</b> Captage et périmètre de protection de la ressource en eau	..
Report modal voyageurs de la route vers le fer	Vulnérabilité des eaux souterraines	..
Fiabilité	Eaux superficielles (zones inondables)	..
Correspondances TGV/TER	Francisement de cours d'eau	..
Liberté de l'offre	<b>Santé humaine Acceptabilité sociale et économique</b> Niveau sonore	<b>Patrimoine et Paysage (ou)</b> Morphologie des lieux
Proximité au bassin d'emploi / de population (rayon d'acolyte)	Exposition des populations au bruit et aux vibrations	Prévalence de secteurs urbanisés et de zones habitées
Richesse de la diversité multimodale au pôle d'échange	Exposition des populations à la pollution de l'air	<b>Agriculture, Viticulture et Sylviculture</b> Typologie des cultures
Accessibilité routière	Impact sur le bâti d'habitation	Possibilité d'irrigation
Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, bus, etc., espace vélos, etc.)	Impact sur l'activité économique	Périmètre de classement (ADP/MOC, etc.)
Projets de territoire autour des parcs centres et cercles	Conformité avec les documents de planification (SCoT, PLU, P10)	Potential apicole
<b>Les propositions de critères</b>	Niveaux technologiques	Exploitation forestière
..	Bilan carbone	<b>Les propositions de critères</b>
..	<b>Patrimoine et Paysage</b> Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits	..
..	Traversés de paysages identitaires	..
..	Perception des zones de passage dans le paysage = « no man's land »	..

# Priorisation des critères par les participants

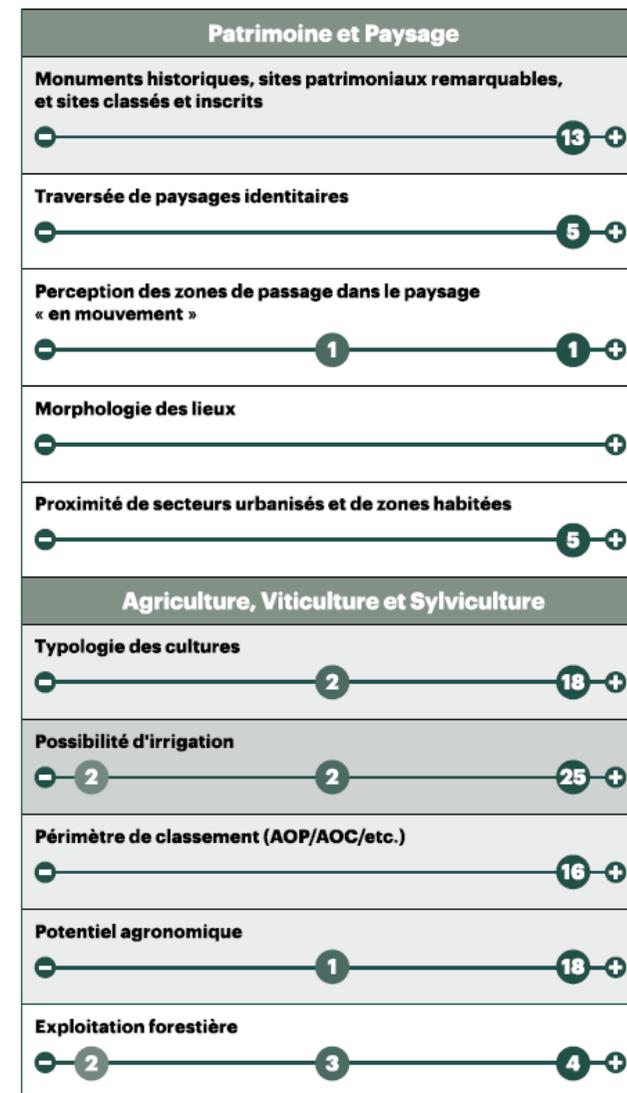
Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux agricoles »



Les bulles numérotées indiquent le nombre de gommettes placées par les participants sur le curseur de priorisation. Plus elles se rapprochent du symbole « + », plus le critère a été jugé prioritaire par les participants par rapport aux autres.

# Priorisation des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux agricoles »



Les critères ayant suscité le plus d'adhésion de la part des participants ont été colorés pour les mettre en évidence.

# Détermination des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux agricoles »

Environnement humain et naturel	
Propositions de critères	
Aménagement foncier	1
Opportunités de remembrement	1
Effet cumulé des projets consommateurs de terre	6
Reconduction des chemins d'exploitation avec la prise en compte du dimensionnement des engins agricoles	5
Démembrement des parcelles d'exploitation (découpage/scission d'une exploitation)	3
Temporalité (épée de Damoclès : terres inutilisables à CT alors que le projet est de LT)	2
Impact sur les bâtis d'exploitation / des vigneron indépendants	5
Type de culture	1
Changement de mode de transport longue distance et proximité vers ferroviaire	1

Au-delà de l'exercice de priorisation des critères, les participants ont également eu la possibilité d'en proposer de nouveaux. Ces suggestions, regroupées dans la rubrique « Propositions de critères » pourront être intégrées à l'analyse multicritères conduite par les bureaux d'étude.

# Détermination des critères par les participants

Résultats issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques

Fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire		
Trafic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)		
Faciliter la résilience du doublet de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (aléa climatique, grands incidents, plages travaux)	1 ————— 4 ————— 32	+
Permettre le report modal modal du fret de la route vers le fer	1 ————— 1 ————— 32	+
Sortir le fret de la ligne classique (centres villes, étangs)	1 ————— 4 ————— 22	+
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	1 ————— 13 —————	+
Porter le développement économique du territoire	4 ————— 17 —————	+
Desserte voyageurs longue distance		
Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours	4 ————— 13 —————	+
Fiabilité et régularité	22 —————	+
Nombre de destinations possibles	1 ————— 12 —————	+
Coût du billet	1 ————— 2 ————— 21	+

Desserte régionale		
Potentiel de développement de l'offre régionale	19 —————	+
Report modal voyageurs de la route vers le fer	3 ————— 11 —————	+
Fiabilité	12 —————	+
Gares		
Potentiel de développement de l'offre régionale	5 ————— 23 —————	+
Lisibilité de l'offre	2 ————— 14 —————	+
Proximité au bassin d'emploi / de population (temps d'accès)	16 —————	+
Richesse de la desserte multimodale au pôle d'échange	1 ————— 20 —————	+
Accessibilité routière	2 ————— 22 —————	+
Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, loueurs, VL, dépose minutes, etc.)	2 ————— 17 —————	+
Projets de territoire autour des gares centres et nouvelles	2 ————— 33 —————	+

Propositions de critères		
Avec fiabilité et régularité : adaptation du matériel	1 —————	+
Intégration des objets ferroviaires (triangle Rivesaltes)	—————	+
Intégration de la ligne nouvelle dans le maillage territorial de toutes les dessertes	1 —————	+
Artificialisation des sols	2 —————	+
Liaison Perpignan / Toulouse et impact sur la LNMP (dans l'hypothèse d'une gare à Nissan)	—————	+
Comparaison de l'utilisation d'une gare centre par rapport à une gare extra-muros	2 —————	+
Fiabilisation des circulations	1 —————	+
Impact du changement climatique sur la ligne actuelle	1 —————	+

Au-delà de l'exercice de priorisation des critères, les participants ont également eu la possibilité d'en proposer de nouveaux. Ces suggestions, regroupées dans la rubrique « Propositions de critères » pourront être intégrées à l'analyse multicritères conduite par les bureaux d'étude.

# Priorisation et détermination des critères par les participants

Résultats issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques

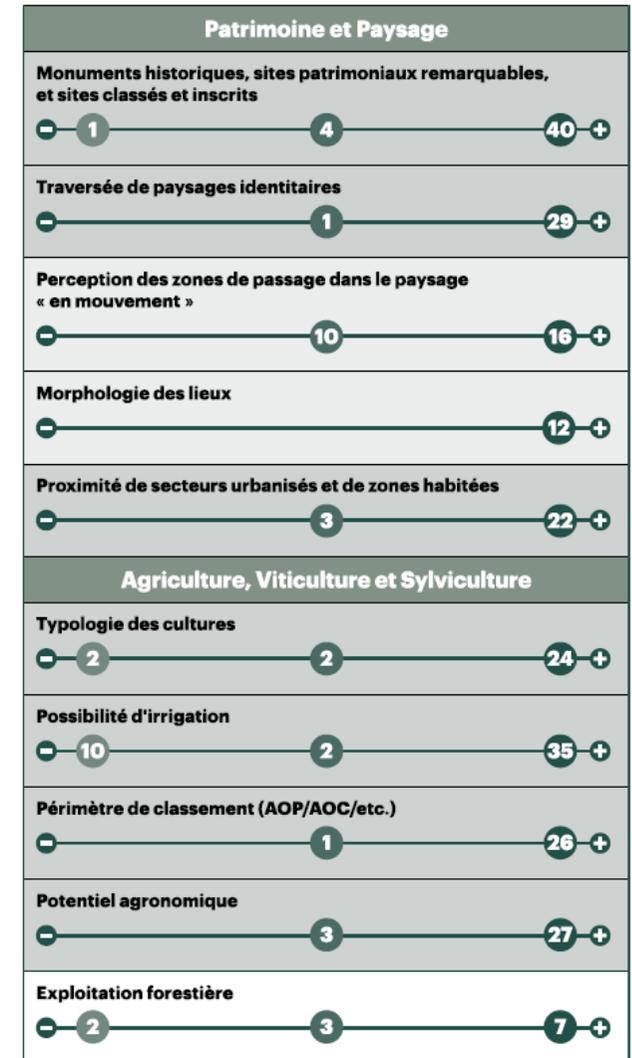
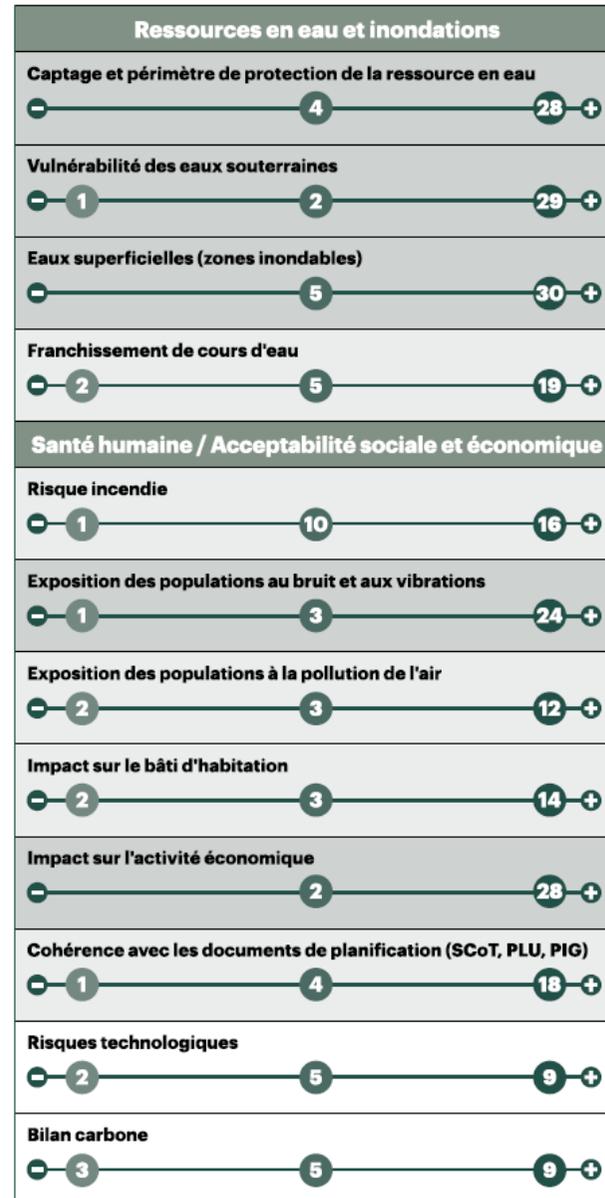
Dimension technico-financière	
Coût	
Coût d'exploitation	3 — 7 — 19+
Coût d'investissement	10 — 2 — 10+
Intérêt socio-économique du projet	1 — 18+
Délais	
Durée des phases d'études et des procédures	6 — 8+
Durée de la phase travaux	4 — 12+
Risques	
Risques pendant la phase travaux	1 — 1 — 5+
Risques résiduels en phase exploitation	1 — 1 — 10+

Propositions de critères	
Régularité et qualité du service fret	8+
Contribution à la transition écologique	1+
Nouvel axe structurant parallèle à des axes historiques (chemin de Saint-Jacques - Via Domitia)	+
Structure du financement	2+
Financements communaux pour des projets européens	1+
Répondre à un scénario ambitieux d'augmentation du fret ferroviaire	1+
Valoriser le gain du dernier tronçon manquant sur la ligne Espagne-Ukraine	1+
Réduction des dégâts de pollution de l'air par le trafic poids lourds	1+

Au-delà de l'exercice de priorisation des critères, les participants ont également eu la possibilité d'en proposer de nouveaux. Ces suggestions, regroupées dans la rubrique « Propositions de critères » pourront être intégrées à l'analyse multicritères conduite par les bureaux d'étude.

# Priorisation et détermination des critères par les participants

Résultats issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques



# Priorisation et détermination des critères par les participants

Résultats issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques

Environnement humain et naturel	
Propositions de critères	
ZNIEFF	5+
Forêts publiques (enjeux de biodiversité)	2+
Sites acquis par les acteurs cynégétiques	2+
Plans nationaux d'actions faune/flore	7+
La valorisation du patrimoine linguistique, occitan et catalan, lisible dans la toponymie	+
L'impact sur la transition écologique juste, sobre et solidaire : réduire les inégalités territoriales	+
La transparence hydraulique	+
Perception du paysage depuis la ligne nouvelle : traversée et découverte d'une portion de la région => invention d'un nouveau paysage	+
Aménagement foncier	1+
Opportunités de remembrement	1+

Effet cumulé des projets consommateurs de terre	6+
Reconduction des chemins d'exploitation avec la prise en compte du dimensionnement des engins agricoles	5+
Démembrement des parcelles d'exploitation (découpage/scission d'une exploitation)	3+
Temporalité (épée de Damoclès : terres inutilisables à CT alors que le projet est de LT)	2+
Impact sur les bâtis d'exploitation / des vigneron indépendants	5+
Type de culture	1+
Changement de mode de transport longue distance et proximité vers ferroviaire	1+

Au-delà de l'exercice de priorisation des critères, les participants ont également eu la possibilité d'en proposer de nouveaux. Ces suggestions, regroupées dans la rubrique « Propositions de critères » pourront être intégrées à l'analyse multicritères conduite par les bureaux d'étude.



LIGNE NOUVELLE  
**Montpellier  
Perpignan**

**2** BEZIERS ↔ PERPIGNAN

6

Conclusion

# Restitution des échanges

- ❖ Après les travaux en sous-groupes, les participants se sont retrouvés en plénière et les co-animatrices présentent de manière synthétique les résultats des pôles par secteur ainsi que la priorisation des grilles d'analyse multicritères.
- ❖ **Estelle Brasseur-Brisset**, animatrice, après avoir remercié les participants pour leur présence et leurs contributions, rappelle la prochaine étape du dialogue territorial : la réunion de restitution la mardi 3 juin prochain pour :
  - Faire le bilan des échanges de chaque groupe de travail et les enrichir collectivement
  - Préparer la concertation préalable de l'automne 2025.