

DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

ATELIER THEMATIQUE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

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

- **Sébastien Mis** : Directeur adjoint de la mission LNMP
- **Elena Binet** : Responsable du pôle environnement et écoconception de la mission LNMP
- **Aurélie Wittersheim** : Chargée de mission Environnement phase 2
- **Anne-Lise Gibbe** : Responsable de la concertation

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

34 participants :

Bijaoui Robert, membre du bureau et entomologiste à l'association RARE

Bonhomme Mireille, Adjointe au Maire, à la Mairie de Cuxac d'Aude

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

David Catherine, représentante de la FRENE des Pyrénées-Orientales

De Clock Jean-Baptiste, représentant de la Fédération Départementale des Syndicats d'Exploitants Agricoles de l'Hérault

Dumeunier Vincent, chargé de mission biodiversité au Département de l'Aude

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

Ferry Gérard, Conseiller Municipal à la Mairie de Roquefort-des-Corbières

Gillioz Lucie, Chargé de mission Natura 2000 et gestion conservatoire pour la Fédération Régionale des Chasseurs d'Occitanie

Jeanson Samuel, Directeur du Business Développement

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

Lafage Mathieu, bureau d'étude indépendant pour Eurosud Team

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

Lauze Jean-Bernard, Secrétaire général

Lledo Aurore, Chargé de mission Natura 2000 au PNR des Corbières-Fenouillèdes

Maillet Marc, Président de la FRENE des Pyrénées-Orientales

Participants présents

Manas Nicolas, Chargé de mission Natura 2000 au PNR de la Narbonnaise

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

Martinez Serge, Chargé d'études et d'animation foncière à la SAFER Occitanie

Noel Jean-Alexis, chargé de mission zones humides au Syndicat Mixte Rivage Salses-Leucate

Penloup Aura, chargée de mission planification à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Pinet Pascal, Directeur général de la société de financement LNMP

Pradier Francis, Trésorier de l'association Roquefort +

Pulpito Rossano, Président de la LPO des Pyrénées-Orientales

Raioho Gabriel, Chargé de mission infrastructures ferroviaires à la Région Occitanie

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

Ramondou Michel, Chargé du pilotage des grands projets à la Communauté d'Agglomération Béziers-Méditerranée

Robert Julien, chargé de mission N2000 au Syndicat Mixte Rivage-Leucate

Roi Catherine, Première adjointe à la Mairie de Bages

Sarrouy Pierre, chargé de mission biodiversité au Département des Pyrénées-Orientales

Thiboult Jean-Claude, Président de l'association Roquefort +

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

Tisseyre Georges, Conseiller Délégué à l'urbanisme à la Mairie de Nissan-les-Enserune

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 environnementaux liés à la phase 2 du projet LNMP. Cette dernière partie s'est orientée autour de deux sujets : les incidences sur l'environnement d'une ligne mixte et la méthodologie des études sur la résilience au changement climatique de la ligne classique.
- **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 **Sébastien Mis**, directeur adjoint 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 requestionner 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 **Pierre-Yves Guiheneuf**, 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.
- **Pierre-Yves Guiheneuf** présente différents points :
 - Les trois garants : Philippe Quévremont, Anne-Isabelle Pardineille, Pierre-Yves Guiheneuf
 - 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, 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, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, ainsi que des enjeux socio-économiques et environnementaux. Elle doit également permettre de débattre de solutions alternatives.
- **Pierre-Yves Guiheneuf** 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 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.

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

❖ Caractéristiques et incidences d'une ligne mixte

- L'animatrice donne la parole à **Grégory Bourgeois**, responsable des études environnementales.
- Le choix de fonctionnalités (mixte ou voyageurs) a diverses influences sur la réalisation de la ligne nouvelle. Les points principaux qui les différencient :
 - Les trains de fret ont plus de difficultés à monter des pentes. De fait, une ligne fret suit moins les courbes des terrains, et particulièrement dans des terrains accidentés comme les Corbières. Cela se caractérise par des déblais ou remblais plus prononcés, davantage d'ouvrages d'art et des passages en tunnel lorsque la hauteur à franchir est trop importante.
 - Pour le traitement des eaux, les bassins de rétention proches d'une ligne fret ont également une fonction de confinement de la pollution (ce qui n'est pas le cas pour une ligne voyageurs).

❖ Méthodologie des études sur la résilience au changement climatique de la ligne classique

- Il est nécessaire de caractériser l'évolution et la résilience de la ligne classique face au changement climatique pour pouvoir contribuer à la caractérisation de l'intérêt d'une ligne mixte ou non mixte. Si la ligne classique est régulièrement fermée au trafic pour cause d'aléa climatique, l'intérêt d'une ligne mixte, pour accueillir du fret, devient plus important. Pour cela, il faut donc analyser la capacité de résilience de la ligne existante par rapport au changement climatique.
- Concernant l'état des connaissances issu des études antérieures :
 - La ligne classique est d'ores-et-déjà soumise aux aléas climatiques et les perspectives soulignent que les événements vont se multiplier avec le temps.
 - L'aléa le plus impactant enregistré est l'inondation par ruissellement ou débordement.
 - Les principaux autres désordres observés sont : éboulements, affaissements, glissements de terrain, inondations.

Panorama des enjeux en plénière

- Les pistes d'amélioration de la résilience des territoires et de la voie ferrée en cours d'analyse à ce jour :
 - Des études poursuivies actuellement visent à :
 - Affiner les scénarios d'évolution des aléas.
 - Evaluer la vulnérabilité du territoire et de ses composantes.
 - Définir des mesures d'adaptation pertinentes : il faut pouvoir prévoir des aménagements qui envisagent ces évolutions climatiques.
 - SNCF Réseau dispose de données, enregistre les aléas et dégradations pour améliorer ses process de maintenance, de suivi, et établit des plans d'adaptation.
- La phase 2 s'inscrit dans une volonté de rendre résilient le service ferroviaire face au changement climatique. Pour caractériser cette résilience, il est nécessaire d'estimer au mieux l'indisponibilité de la ligne existante entre Montpellier et Perpignan. Pour cela, la méthode utilisée est la suivante :
 - Qualification d'évènements de référence ayant existé.
 - Prise en compte d'un évènement de référence nouveau : la submersion de la voie ferrée.
 - Utilisation de projections d'évolution climatiques pour définir des occurrences d'apparition des évènements dans le futur (long terme).

❖ Présentation de l'analyse multicritères

- L'objet de cette démarche méthodologique est de caractériser les scénarios proposés à la concertation, en termes de mixité et en termes de desserte, et de les comparer. Il s'agit donc d'identifier les avantages et inconvénients de chaque scénario ; ce qu'il faut faire sur la base de critères objectifs, ici catégorisés en trois piliers :
 - Environnement naturel et humain
 - Dimension technico-financière
 - Fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire
- Aujourd'hui, cet atelier est axé sur l'environnement, même si les autres catégories peuvent également être traitées.
- Concernant l'environnement, il y a trois sous-catégories importantes à considérer :
 - Environnement Naturel et Biodiversité
 - Santé humaine et acceptabilité sociale et économique
 - Ressources en eau et inondations

3

Questions / Réponses en plénière

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante de la mairie de Bages demande quels sont les dispositifs existants, pour les trains de fret de la ligne classique, afin de répondre aux enjeux environnementaux, notamment lorsque la ligne traverse des étangs.**
 - **Réponse de SNCF Réseau :** des dispositifs longitudinaux sont présents sur la ligne classique. En revanche, la ligne n'a pas la capacité de bénéficier d'aménagements performants, ce qui sera possible sur la ligne nouvelle.
- ❖ **Un représentant de la CFDT des Pays du Grand Biterrois** exprime sa lassitude concernant la redondance des propos, d'ores-et-déjà abordés depuis 2009. Il exprime son adhésion à la réalisation d'une ligne nouvelle mixte, notamment pour répondre aux enjeux européens. Il précise qu'au-delà des inondations, il est également nécessaire de prendre en considération les tempêtes et les vents. Il insiste sur la nécessité *de facto* de faire passer la future ligne en tunnel sous les Corbières.
- ❖ **Un représentant de la Fédération pour les espaces naturels et l'environnement des Pyrénées-Orientales** questionne l'opportunité du développement d'une ligne voyageurs, notamment pour les personnes souhaitant se rendre en Espagne en raison du coût du billet qu'il juge trop élevé.
 - **Réponse de SNCF Réseau :** Le constat du coût des billets est partagé, mais il est aussi envisagé que l'augmentation de l'offre puisse créer la demande. Sur les études socio-économiques, un certain nombre de critères sont pris en compte, et notamment l'évolution des coûts des billets. Les grilles tarifaires ne sont pas pour autant maîtrisées par le maître d'ouvrage. Il s'agit bien de répondre aux objectifs de desserte et de fonctionnalités avant tout.
- ❖ **Un représentant du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** demande le surcoût que représente l'entretien et l'exploitation de la ligne actuelle par rapport à d'autres tronçons qui ne sont pas soumis aux aléas climatiques, et la plus-value qu'apporterait la mise en place d'une ligne nouvelle mixte sur ce sujet.
 - **Réponse de SNCF Réseau :** Ce chiffre varie en fonction du nombre de trains impactés et supprimés, et représente plusieurs centaines de milliers d'euros par jour, voire des millions d'euros lorsque la ligne est touchée par des événements conséquents. Parmi les critères en faveur de la mixité, ce sujet est bien sûr central et c'est bien l'objectif du projet LNMP : constituer un doublet de lignes.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Pascal Pinet, Directeur général de la société de financement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan** a souhaité insister sur le doublet de lignes : l'objectif n'est pas de remplacer une ligne par une autre, mais bien d'avoir 2 lignes pour augmenter la performance et la résilience du réseau ferroviaire. Il indique également que les capacités d'une ligne mixte favoriseront l'organisation de travaux d'aménagement pour améliorer la résilience de la ligne classique. Il ajoute que l'enjeu de la ligne nouvelle est de pouvoir développer la desserte fine et locale du territoire, car la ligne classique sera en capacité d'accueillir davantage de trains régionaux. Il conclut en soulignant que l'un des avantages de développer le nombre de trains, et donc la capacité de desserte, est de pouvoir baisser les prix des billets (logique de marché Offre-Demande).
- ❖ **Un représentant de la Ligue de Protection des Oiseaux (LPO) des Pyrénées-Orientales** rejoint la remarque faite au sujet des coûts des billets. Il exprime sa surprise sur la proposition initiale d'une ligne strictement voyageurs, et se dit favorable à la mixité de la ligne, afin de limiter la circulation des poids lourds, qui ont des impacts sur la biodiversité du territoire.
- ❖ **Un représentant de la Direction Mobilités, Infrastructures et Développement de la Région Occitanie** précise que la Région porte des projets de développement ferroviaire conventionnés avec +24% d'offre à produire d'ici 2030. Le doublet de lignes apparaît donc essentiel, en proposant une réelle complémentarité entre les deux lignes. Concernant le coût des billets, il revient sur la notion de concurrence tarifaire et prend l'exemple de l'entreprise ferroviaire Renfe qui étudie l'ouverture de la liaison Toulouse-Barcelone. Enfin, concernant la mixité, il exprime l'idée selon laquelle il reste nécessaire de développer une offre ferroviaire pour le fret qui soit de qualité, fiable et compétitive : c'est un enjeu européen, national et local.

4

Approfondissement des enjeux territoriaux

Contributions des participants

Secteur 1 : Béziers - Narbonne

Enjeux généraux

❖ Enjeux de biodiversité

- Attention au morcellement du territoire induit par l'éloignement du tracé par rapport à l'autoroute, ce qui impacte les continuités écologiques.
- Enjeux liés aux ongulés sauvages (notamment sangliers) : il faut maintenir des corridors de passage pour limiter les collisions.
- Enjeux forts sur les poissons migrateurs (alose feinte, aiguille), notamment au niveau du cours inférieur de l'Aude.
- Plans Nationaux d'Actions faune-flore à prendre en compte dans l'analyse environnementale.
- Forêts publiques : à faire figurer explicitement.
- Attention aux espaces boisés, et en particulier ceux soumis à la Loi Littoral (partie audoise). A ce sujet, faire le lien avec les PLU des communes pour éviter de traverser des espaces boisés classés.
- A l'échelle fine, mobiliser les données naturalistes SINP / Faune L-R pour identifier les corridors écologiques à préserver (modélisation des chemins de moindre coût pour la faune)
- En phase chantier, la priorité doit être donnée à la biodiversité, cf. RIIPM (Réduction des Impacts et Intégration de la Protection de la biodiversité en phase de Montage)
- Trames vertes et bleues : utiliser les données du SCOT du Grand Narbonne - publication de l'étude en juin 2025.

❖ Enjeux hydrologiques et risques inondation

- Attention aux zones inondables de l'Aude et aux bassins de rétention existants ou à prévoir.
- Une attention particulière doit aussi être portée sur l'impact des talus sur la ventilation naturelle du territoire.

❖ Enjeux d'aménagement et de planification

- L'intermodalité autour des gares n'apparaît pas sur les cartes, il faut l'intégrer dans les analyses
- L'autoroute n'est pas représentée sur les cartes
- Dans le scénario actuel, le trafic fret passe par les pôles d'échanges multimodaux de Narbonne et Béziers : les effets doivent être anticipés sur les mobilités locales et l'environnement
- Prendre en compte l'évolutivité du territoire (révision des PLU, projets d'aménagement à venir etc.)

Secteur 1 : Béziers - Narbonne

Enjeux localisés

Secteur Montredon-des-Corbières

- Projet de barrage écrêteur sur le bassin de Veyret (au stade de la consultation) pour limiter les risques d'inondation des eaux pluviales à Narbonne. Il faudrait analyser les indicateurs de crue du Veyret pour bien évaluer les risques et contraintes.
- Présence d'un site Natura 2000 (Grotte de la Ratapanade) aux enjeux chiroptères forts.
- Des prescriptions locales ne sont pas représentée (réglementations, contraintes environnementales, etc.).
- Une aire de grand passage pour les gens du voyage est située au niveau du projet de gare nouvelle (étoile orange). Les travaux d'aménagement sont prévus en avril 2025.
- Zone de chasse sinistrée : l'association ACCA prévoit une compensation foncière.
- ZAC à Montredon-des-Corbières à prendre en compte dans le projet.
- Projet de 13 ha de bocage engagé depuis 2020 dans le cadre de CRERCO : pression foncière croissante.

Etang de Capestang

- Zone Natura 2000 à fort enjeu écologique, notamment sur la partie sud. Zone de refuge, et fonction de repli écologique avec la destruction de la côte littorale.

Secteur Béziers Est

- Le scénario de gare nouvelle à Béziers-Est aggraverait les embouteillages déjà existants dans l'est de Béziers, et donc la pollution atmosphérique.

Canal du Midi

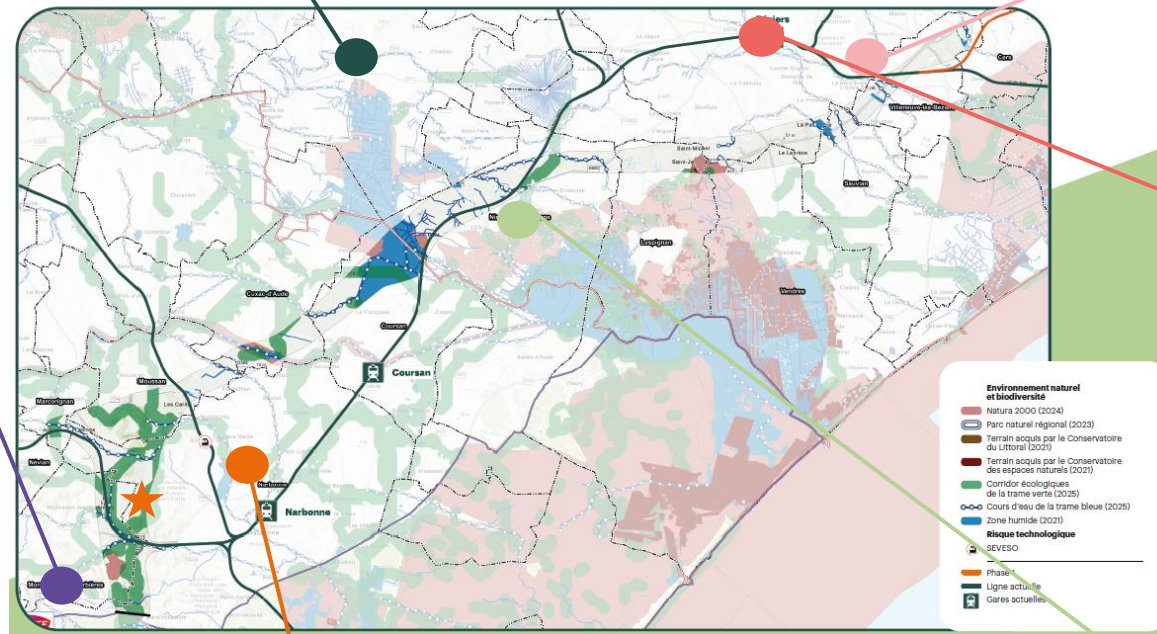
- Le Canal du Midi doit être pris en compte par rapport à deux enjeux essentiels :
 - Patrimonial
 - Hydraulique
- Point de vigilance sur le projet, susceptible d'impacter le canal ou ses abords.

Secteur Nissan-lez-Enserune et Orb

- Une attention doit être portée sur la pente entre Orb et Nissan : à réduire et/ou créer un aménagement en tranchée souterraine au niveau du Domaine de Bayssan pour faciliter le franchissement et limiter l'impact topographique.
- Impacts agricoles direct sur les Vignerons des Pays d'Ensérune (VPE) : estimation d'une quarantaine d'hectares touchés : quelle va être la compensation ?

Secteur Narbonne / Pradines

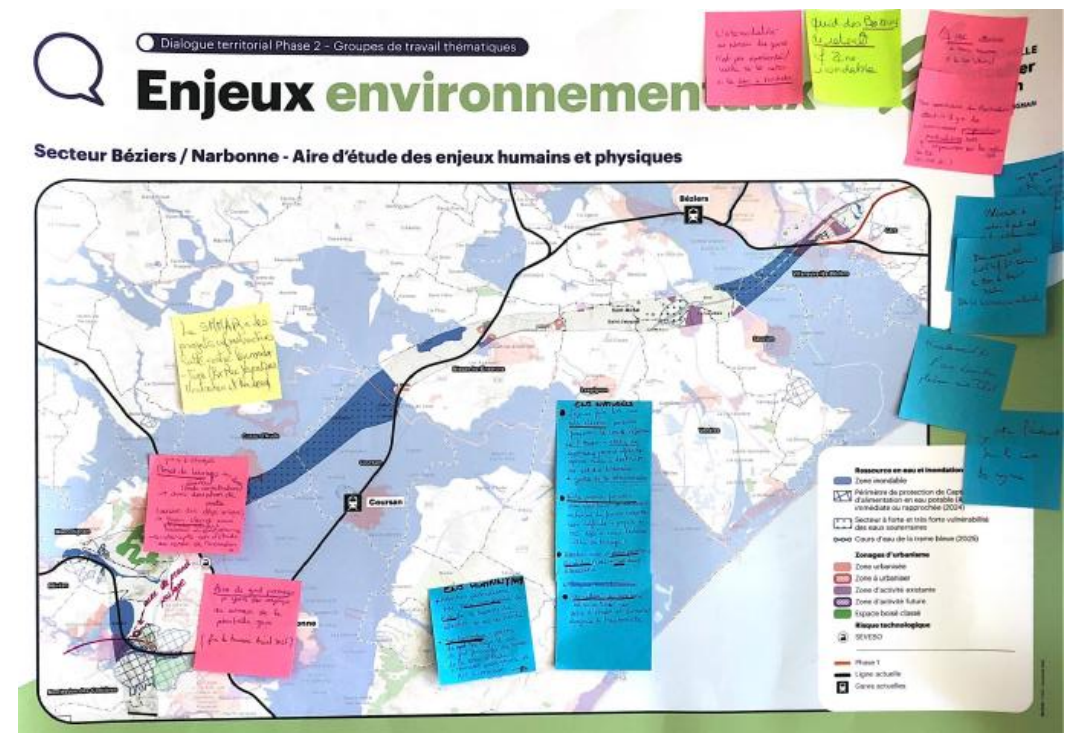
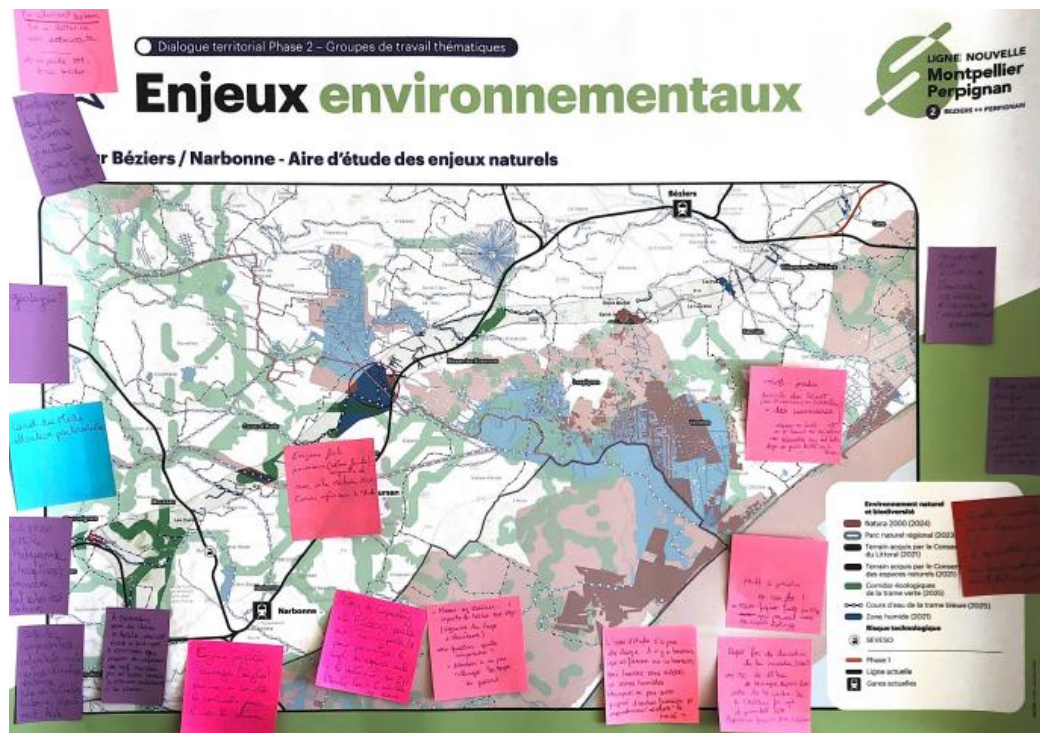
- Site de compensation naturaliste existant sur 14 ha, pour donner suite à une déviation antérieure.



Secteur 1 : Béziers - Narbonne

Questions

- Y-a-t-il eu des études géologiques ?
- L'aire d'étude n'a pas été élargie sur ce tronçon : un seul fuseau traverse des zones Natura 2000 et des zones humides : pourquoi ne pas avoir proposé d'autres variantes ?
- Où seront situés les bassins de rétention ?



Secteur 2 : Narbonne - Salses

Enjeux généraux

❖ Enjeux de biodiversité

- La charte du PNR de la Narbonnaise fixe un objectif à l'horizon 2040 : réduire les impacts des projets urbains et de transport sur l'environnement.
- Les oiseaux constituent un enjeu fort, à la fois sur les sites Natura 2000 et dans le périmètre du PNR. Ces enjeux seraient sous-estimés dans les études antérieures. Les participants demandent un travail de mise à jour de ces éléments.
- Les cartes présentées ont été considérées comme trop « vides », ne mettant pas en évidence les différents zonages environnementaux (APPB, EMS, sites classés, ORE, acquisitions foncières à but écologique ou cynégétique, etc.).
- La perte de biodiversité liée aux chantiers doit être compensée (éviter - réduire - compenser), et évitée dans la mesure du possible.

❖ Enjeux Natura 2000 et milieux sensibles

- Le tunnel sous Natura 2000 est considéré comme une option favorable par rapport à un tracé en déblai / remblai.
- Les travaux en zone Natura 2000 nécessitent une vigilance particulière sur les bruits, vibrations et emprises, qui sont des éléments à prendre en compte dans le choix du scénario.
- Demande de davantage intégrer les zones réglementaires Natura 2000 dans les études.
- Inventaires faune / flore à actualiser et à croiser avec les données disponibles (observatoires, données ONF, SINP, etc.)

Secteur 2 : Narbonne - Salses

Enjeux généraux

❖ Enjeux hydrauliques et de transparence écologique

- L'implantation d'ouvrages d'art a suscité des avis plus favorables que des passages en remblai et déblai, pour garantir la transparence hydraulique et écologique.
- Une préférence a été formulée sur la réalisation de tunnels longs dans le PNR, moins impactants pour les paysages, la biodiversité et les déplacements de la faune.
- Un point d'attention a été formulé sur la perméabilité est-ouest, qui doit être assurée à la fois pour les écosystèmes et l'écoulement des eaux.

❖ Enjeux liés au changement climatique

- Le PNR mène une étude sur la salinisation des aquifères, qui serait intéressante à intégrer aux études menées par l'équipe projet.
- Le Syndicat Mixte des Milieux Aquatiques et des Rivières conduit une étude sur la submersion marine, qu'il serait également intéressant d'intégrer dans les modélisations et les choix de tracé.
- Demande d'identifier et d'évaluer les impacts potentiels sur les forêts publiques à haute valeur naturaliste gérées par l'ONF.

Secteur 2 : Narbonne - Salses

Enjeux localisés

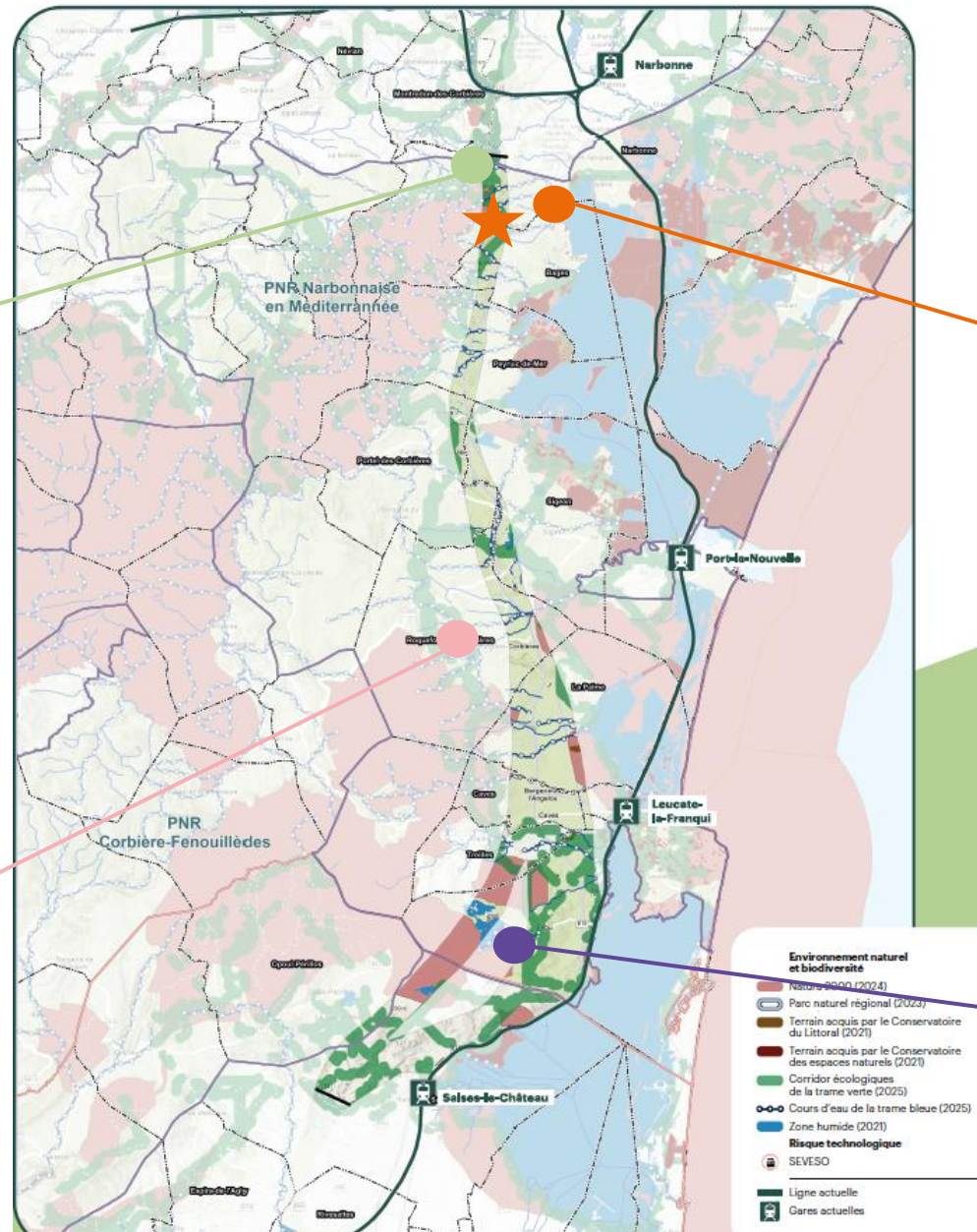
Secteur Narbonne / Salses - Aire d'étude des enjeux naturels

Domaine de Jonquière (Narbonne)

- Le domaine de Jonquière a été acquis par la Ville de Narbonne et le Grand Narbonne comme réserve foncière pour compensation naturaliste.
- La SAFER et le Conservatoire des Espaces Naturels mènent actuellement une étude sur le site.

Secteur Roquefort-des-Corbières

- Inquiétude manifestée au sujet du passage du projet à proximité du village, avec des risques de nuisances visuelles, sonores et environnementales.
- Demande de privilégier le début de tunnel en amont du plateau de la Roque.
- Un point d'attention sur la topographie entre Roquefort-des-Corbières et La Palme : demande de préciser la différence de relief



Secteur Bages / Prat-de-Cest / Narbonne

- Bages :
 - o Enjeu paysager fort en lien avec les sorties de tunnel prévues dans ce secteur
 - o Présence d'un Site Patrimonial Remarquable et d'un parc protégé
 - o Propriété viticole à acquérir pour de la compensation environnementale (étoile orange)
- Bages / Prat-de-Cest : point d'attention sur le risque d'artificialisation excessive du corridor avec le cumul de voies de grande mobilité
- Narbonne / Bages : présence du site d'enfouissement Lambert à échelle régionale, qui pourraient être intégré dans les contraintes environnementales et sanitaires du projet.

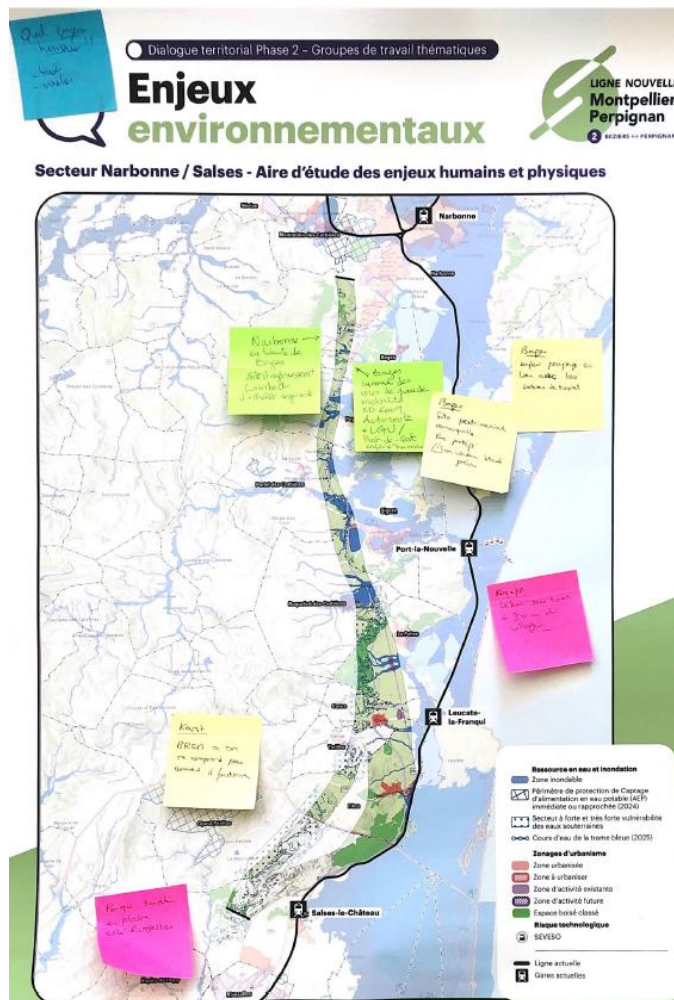
Secteur La Palme / Fitou

- Un point de vigilance sur la zone humide du Pla de Ventenac (Fitou) : dépression reconnue comme hotspot de biodiversité : demande d'éviter ce secteur ou d'assurer une transparence écologique.

Secteur 2 : Narbonne - Salses

Question

- Quelle est la différence d'impact entre un viaduc et un remblai, concernant le risque de collision avec la faune ?



Secteur 3 : Salses - Toulouges

Enjeux généraux

❖ Enjeux de biodiversité

- En phase chantier, la priorité doit être donnée à la biodiversité, cf. RIIPM (Réduction des Impacts et Intégration de la Protection de la biodiversité en phase de Montage).
- Un point d'attention a été accordé aux zones de compensation environnementales dont certaines ne correspondent pas aux besoins réels de protection des espèces et milieux concernés. Une demande est donc faite de mieux identifier les terrains disponibles pour la compensation écologique, et ce d'autant plus pour limiter l'artificialisation des sols.
- Demande d'intégrer dans les cartographies les terrains acquis par le Conservatoire d'espaces naturels et par les acteurs cynégétiques.
- Clarification nécessaire sur la prise en compte des ongulés et des chemins de moindre coût pour la faune : un partage de données peut être envisagé avec les structures environnementales.
- Le département des Pyrénées-Orientales a réalisé un Atlas des zones humides qui pourrait également être intégré aux études.
- Les cartes présentées ont été considérées comme trop « vides », ne mettant pas en évidence les différents zonages environnementaux (APPB, EMS, sites classés, ORE, acquisitions foncières à but écologique ou cynégétique, etc.)
- Importance de croiser les emprises prévues avec les zones humides, les sites sensibles et les trames vertes et bleues

❖ Enjeux d'aménagement

- Pour anticiper les effets d'éviction ou de pression foncière liés au projet, il peut être judicieux de se référer à la liste nationale des zones prioritaires pour la réindustrialisation.

Secteur 3 : Salses - Toulouges

Enjeux localisés

Secteur Salses / Toulouges - Aire d'étude des enjeux naturels

Secteur Salses-le-Château

- Enjeux chiroptères identifiés à Salses : présence d'espèces protégées.
- Dépression du Mas d'Embac : zone humide intégrée au SAGE Salses-Leucate
- Zone de compensation environnementale identifiée au niveau de la Route de Fitou
- Combe Française (au-dessus du Fort de Salses) : secteur vierge de toute infrastructure en raison de son intérêt patrimonial fort.

Secteur Plaine du Roussillon

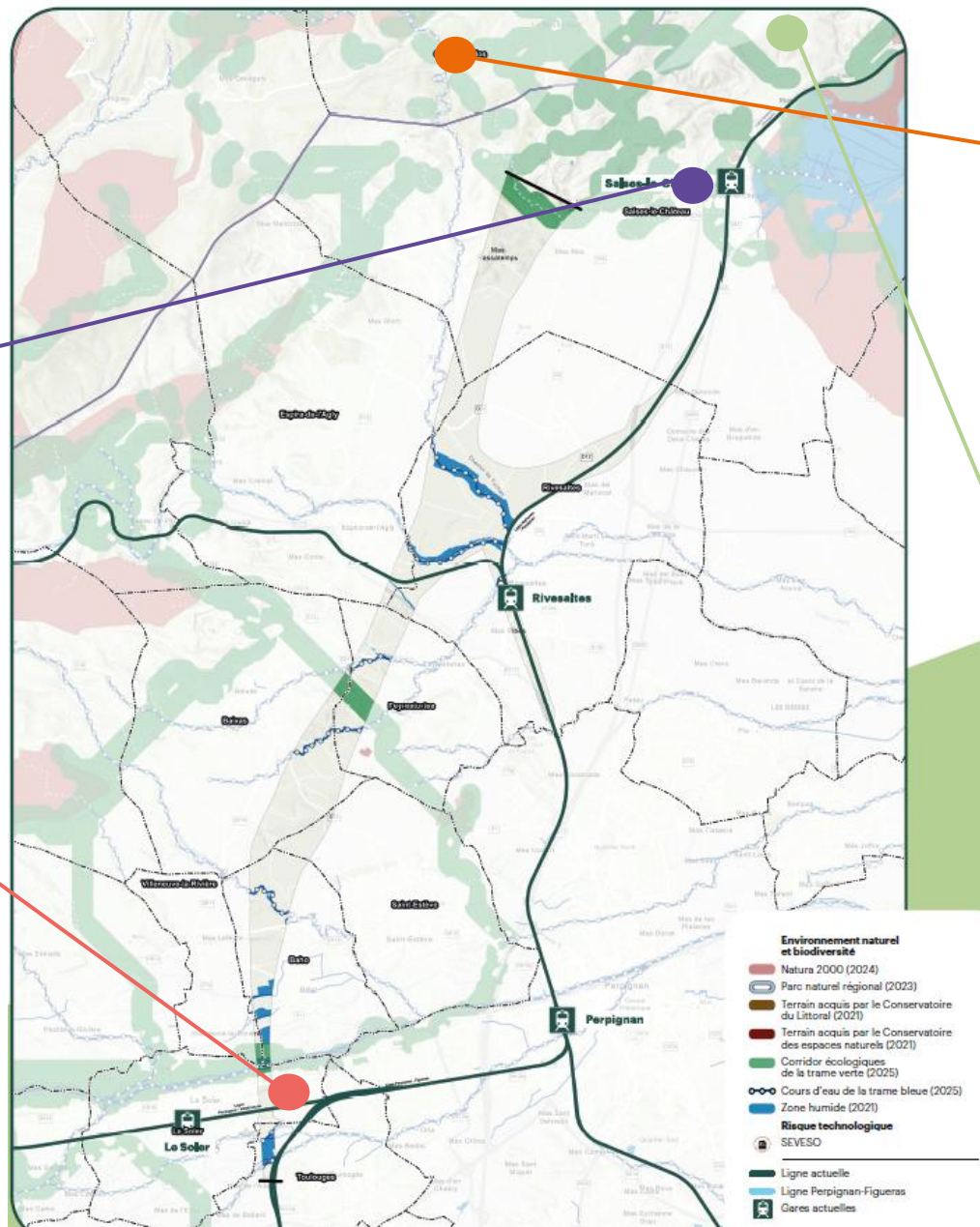
- Une étude départementale est en cours sur les franchissements faune et les risques de collision, sur le secteur de la plaine du Roussillon, et plus du côté de Toulouges.

Secteur Opoul

- Enjeux chiroptères également signalés sur la commune

Secteur Leucate - Fitou

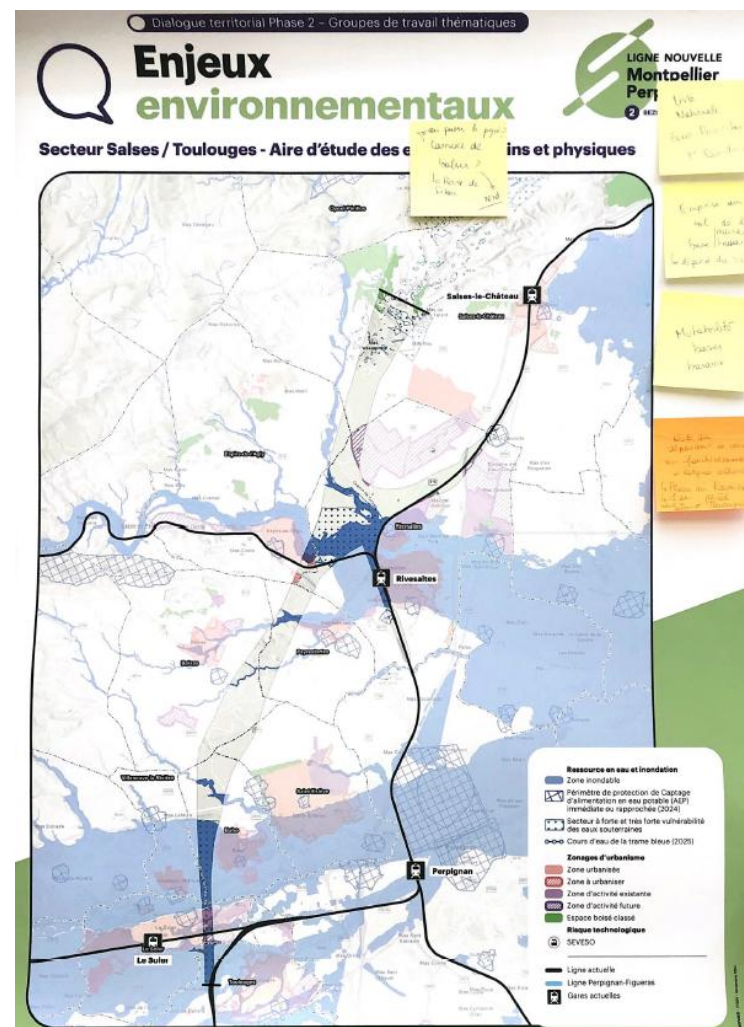
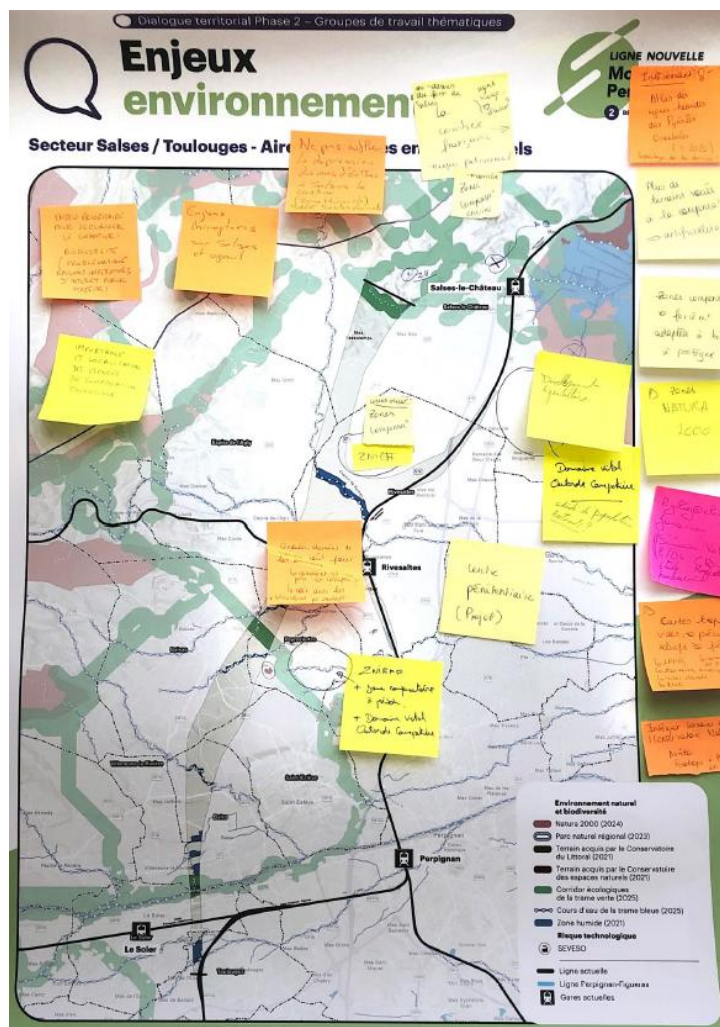
- Domaine vital de l'Outarde Canepetière : zone sensible à la fragmentation : nécessaire d'y réaliser des études de population et d'intégrer la sensibilité de cette espèce à l'artificialisation des sols et aux projets d'aménagement structurants.



Secteur 3 : Salses - Toulouges

Questions

- Quelle est l'emprise au sol des bases travaux et maintenance ?



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 environnementaux - 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
Traffic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)	Environnement naturel et biodiversité	Coût
Faciliter la réalisation du doublet de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (sola climatique, grande incidence, plages 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, Arange)	Trames vertes et bleues	Intérêt socio-économique du projet
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	Parcs Nationaux Régionaux	Délais
Porter le développement économique du territoire	Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels	Durée des phases d'études et des procédures
Deserte 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	Risques 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	
Potential de développement de l'offre régionale	Vulnérabilité des eaux souterraines	
Report modal voyageurs de la route vers le fer	Eaux superficielles (zones inondables)	
Fiabilité	Fraichissement de cours d'eau	
Gares	Santé humaine	Patrimoine et Paysage (hors)
Correspondance TGV/TER	Acceptabilité sociale et économique	Morphologie des bords
Liberté de l'offre	Risques inondés	Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées
Proximité au bureau d'emploi / de population (temps d'accès)	Exposition des populations au bruit et aux vibrations	Agriculture, Viticulture et Sylviculture
Richesse de la desserte multimodale au pôle d'échange	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, VL, places minutes, etc.)	Impact sur l'activité économique	Périodes de classement (ADP/ADP/vis.)
Projet de territoire autour des gares centres et nouvelles	Conformité avec les documents de planification (SCoT, PUL, PIR)	Potential agricole
Vos propositions de critères	Risques technologiques	Exploitation forestière
	Bilan carbone	Vos propositions de critères
	Patrimoine et Paysage	
	Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits	
	Traversée de paysages identitaires	
	Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »	

Priorisation des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux environnementaux »

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)	5 +
Permettre le report modal modal du fret de la route vers le fer	3 +
Sortir le fret de la ligne classique (centres villes, étangs)	3 +
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	1 3 +
Porter le développement économique du territoire	2 +
Desserte voyageurs longue distance	
Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours	+
Fiabilité et régularité	1 +
Nombre de destinations possibles	+
Coût du billet	10 +

Desserte régionale	
Potentiel de développement de l'offre régionale	+
Report modal voyageurs de la route vers le fer	4 +
Fiabilité	+
Gares	
Correspondances TGV/TER	3 +
Lisibilité de l'offre	3 +
Proximité au bassin d'emploi / de population (temps d'accès)	1 +
Richesse de la desserte multimodale au pôle d'échange	1 +
Accessibilité routière	3 +
Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, loueurs, VL, dépose minutes, etc.)	3 +
Projets de territoire autour des gares centres et nouvelles	2 +
Propositions de critères	
Avec fiabilité et régularité : adaptation du matériel	1 +

Dimension technico-financière	
Coût	
Coût d'exploitation	1 3 +
Coût d'investissement	1 3 +
Intérêt socio-économique du projet	4 +
Délais	
Durée des phases d'études et des procédures	1 +
Durée de la phase travaux	3 +
Risques	
Risques pendant la phase travaux	+
Risques résiduels en phase exploitation	+
Propositions de critères	
Régularité et qualité du service fret	8 +
Contribution à la transition écologique	1 +

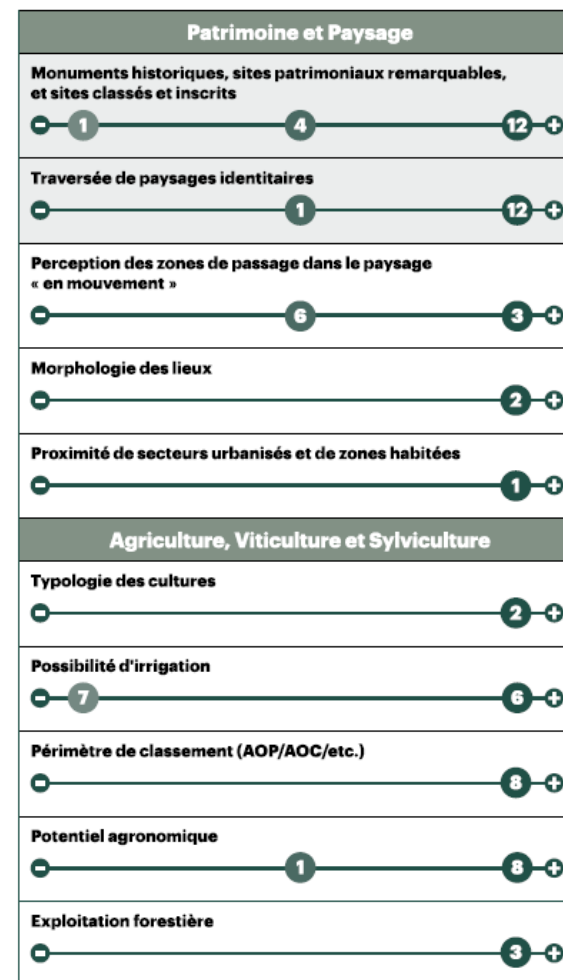
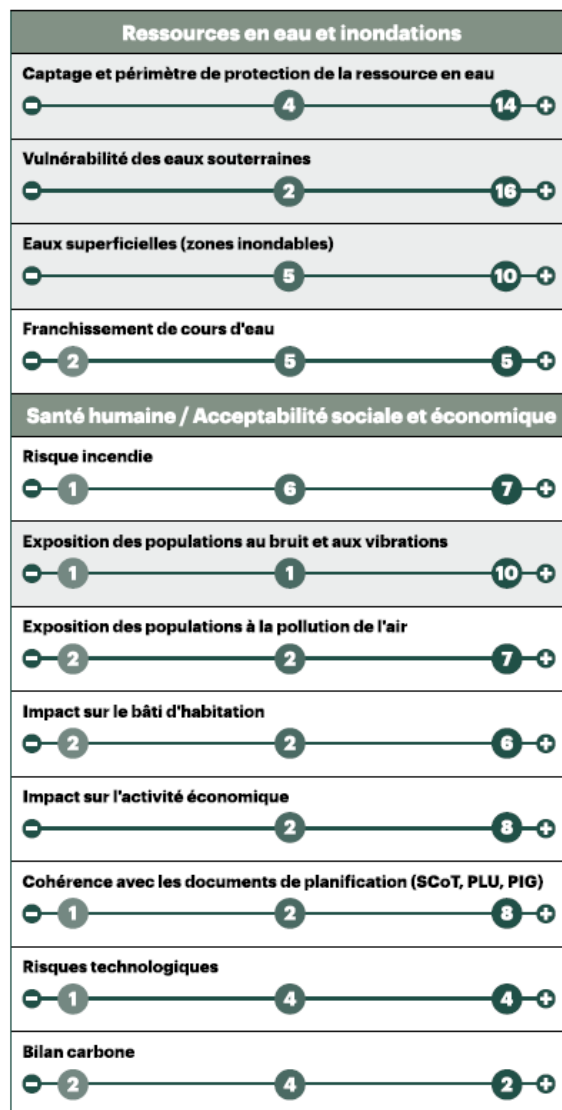
Les bulles numérotées indiquent le nombre de gommettes placées par les participants sur le curseur de priorisation. Plus elles se rapprochent du symbole « + », plus le critère a été jugé prioritaire par les participants par rapport aux autres.

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

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 des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux environnementaux »



Détermination des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux environnementaux »

Environnement humain et naturel	
Propositions de critères	
ZNIEFF	5+
Forêts publiques (enjeux de biodiversité)	2+
Sites acquis par les acteurs cynégétiques	2+ 1
Plans nationaux d'actions faune/flore	7+

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

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 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

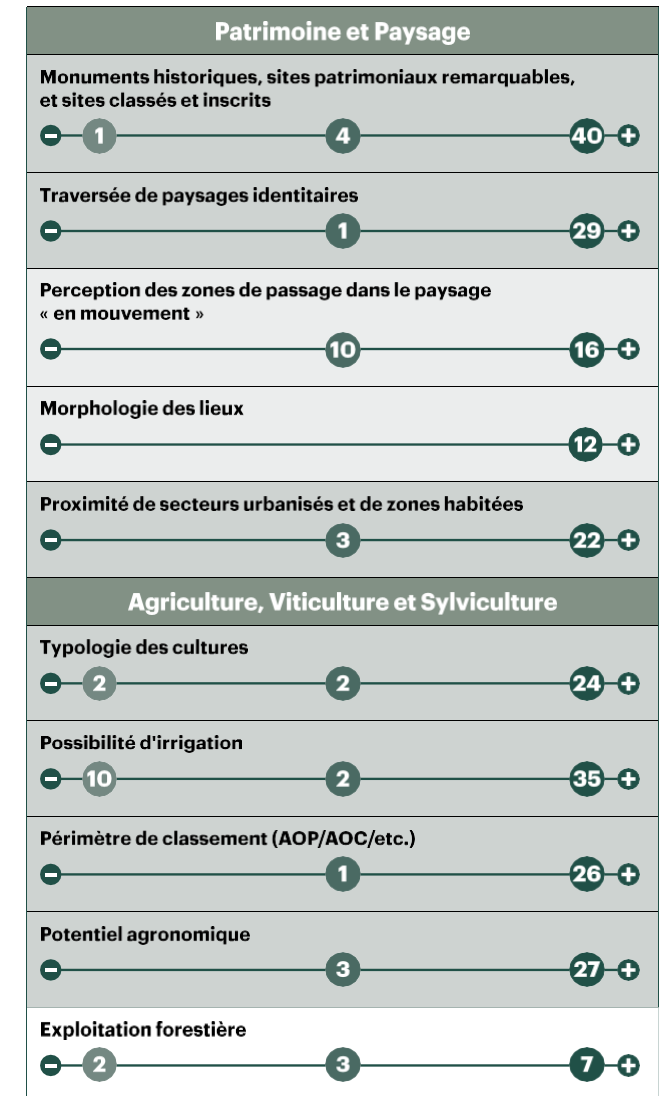
Dimension technico-financière		
Coût		
Coût d'exploitation	- 3	7 19 +
Coût d'investissement	- 10	2 10 +
Intérêt socio-économique du projet	-	1 18 +
Délais		
Durée des phases d'études et des procédures	- 6	8 +
Durée de la phase travaux	- 4	12 +
Risques		
Risques pendant la phase travaux	- 1	1 5 +
Risques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