



DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

ATELIER THEMATIQUE FONCTIONNALITÉS : VOYAGEURS / MIXITÉ

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

27 MARS - NARBONNE
COMPTE-RENDU



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

Bureaux d'études

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



Participants présents

38 participants :

Ambros Valenti, Conseiller de l'association FERRMED

André Christine, Directrice adjointe du pôle services à l'environnement et à la population à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

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

Bassas Lluis, Directeur Technique de l'association FERRMED

Berthuel-Arcival, Présidente de l'association No Pasaran

Blanc Alain, Directeur adjoint à la Direction des Mobilités de Perpignan Méditerranée Métropole

Boulain Jackie, Premier Adjoint au Maire de la Mairie de Roquefort-des-Corbières

Chanteau Régis, Directeur Délégué Technique à la Région Occitanie

Clement Vanessa, Représentante de la Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région Occitanie

Cormier Valérie, Directrice d'Eurosud Team

Degaeff Jean-Pierre, Chargé de mission LNMP au Département de l'Aude

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

Fortune-Sans Kattalin, Responsable du service Biodiversité et Agriculture du PNR de la Narbonnaise

Fuster Jordi, Directeur Infrastructures et Transport à Barcelona Regional

Participants présents

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

Houpert Véronique, Déléguée territoriale à la DDTM des Pyrénées-Orientales

Jansana Jean-Marc, Maire 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

Lavoine Edgar, Chef de projet ferroviaire à la Direction Générale des Infrastructures des Transports et de la Mer

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

Navereau Brice, bureau d'étude indépendant pour Eurosud Team

Perrot Christian, Président de la FNAUT Occitanie

Pinet Pascal, Directeur général de la société de financement LNMP

Pradier Francis, Trésorier de l'association Roquefort +

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

Saccona Mickaël, Chargé de mission développement durable à la DDTM de l'Aude

Siso Jean Maria, Consultant à l'AFTP

Thibault Jean-Luc, Membre de l'ECCLA

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

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

Trani Stéphanie, Directrice Mobilités à la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Vincendet Christian, Directeur du département aménagement de la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée

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 cinq 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 liés aux caractéristiques, performances et incidences de la mixité.
- **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 :
 - Des pôles décryptages autour des sujets suivants :
 - ❖ Quelles contributions de la ligne nouvelle à la résilience au changement climatique du réseau ferroviaire ?
 - ❖ Les solutions et contraintes techniques de la mixité (tunnel, coût, pente)
 - ❖ Les performances d'une ligne nouvelle (temps de parcours, capacité)
 - 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 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 / 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 les 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 ces 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 : Pierre-Yves Guiheneuf, Anne-Isabelle Pardineille, 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

❖ Les enseignements de la réunion de lancement de novembre 2024

- L'animatrice énonce les premiers enjeux ayant été identifiés lors de la réunion de lancement du 24 novembre 2024 :
 - Les perspectives d'évolution du trafic et du report modal
 - La vulnérabilité et le devenir de la ligne classique
 - Les surcoûts et décalages éventuels de planning pour les solutions mixtes.

❖ 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.
 - 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 trafics de fret ferroviaire et leur évolution

- L'animatrice donne la parole à **Lionel Clément**, pilote des études de trafics et socio-économiques.
- En 2022, les recensements sur le trafic journalier moyen annuel sont les suivants :
 - 45 trains par jour à Montpellier ;
 - Une quarantaine de trains entre Sète et Narbonne ;
 - Une dizaine de trains entre Narbonne et Perpignan ;
 - Une trentaine de trains passant à Port-La-Nouvelle ;
 - Environ 5,5 millions de tonnes transportées sur l'ensemble du périmètre, dont 2 millions en transports combinés et 2,5 millions en transport ferroviaire.

Ces chiffres sont à multiplier par 1,3 en moyenne, pour les jours où le trafic est particulièrement important.

- La connexion avec l'Espagne est en cours de finalisation avec des équipements plus performants pour traverser la frontière, entraînant une diminution du tarif du péage. Selon des estimations, le trafic devrait être multiplié par 3, voire par 4 à la frontière espagnole en termes de fret, entraînant des conséquences sur la charge mise sur les infrastructures ferroviaires.
- Concernant la concurrence entre la route et le rail, il y a bien une volonté d'opérer un report modal de la route vers le rail. Il faut également considérer les critères essentiels pour les opérateurs : le coût et la fiabilité

Panorama des enjeux en plénière

❖ Les caractéristiques techniques d'une infrastructure d'une ligne nouvelle mixte

- L'animatrice donne la parole à **Florian Cofais**, chargé de la coordination des études techniques.
- Les caractéristiques principales d'une ligne mixte diffèrent des lignes voyageur :
 - Augmentation de l'entraxe (distance entre les voies)
 - Renforcement du dimensionnement des plateformes et des ouvrages d'art
 - Installations et équipements électriques plus conséquents
 - Amélioration de l'étanchéité de la plateforme pour faire face à une pollution accidentelle provenant d'un train de fret
 - Installation de bassins de rétention dans le cas de déversement de matière dangereuse
 - Impacts sonores plus importants dans certains cas (durée de passage, heure de passage...)
 - Mesures de sécurité dans les tunnels plus contraignantes
 - Ajout d'équipements spécifiques, comme les bases fret qui permettent de changer de locomotives, notamment aux frontières, ou les voies d'évitement.
- Le sujet de la pente et les conséquences sur l'insertion de la ligne est l'une des grandes particularités de la mixité. Pour prendre en compte les caractéristiques propres aux locomotives de trains de fret, les pentes doivent être limitées à environ 1%, contre 3,5% dans le cas des lignes à grande vitesse voyageur. Or, il n'est pas toujours possible de suivre le relief avec de telles pentes. Dans certains cas, la mixité impose de créer des talus plus importants, voire de passer en tunnel.
- Les raccordements, qui sont nécessaires pour relier la ligne nouvelle au réseau existant, sont également concernés par ces limites de pente. Alors qu'ils peuvent mesurer de plusieurs centaines de mètres à plusieurs kilomètres en ligne à grande vitesse, ces raccordements peuvent être rallongés de plusieurs kilomètres à cause des rampes dans le cas d'une ligne mixte.

Panorama des enjeux en plénière

❖ Les performances d'une ligne nouvelle mixte par rapport à une ligne voyageurs

- Les trains à grande vitesse et les trains de fret peuvent à la fois circuler sur la ligne classique et sur la ligne nouvelle
- Néanmoins, la ligne nouvelle ne permet pas :
 - La desserte fine du territoire (exemple : Port-la-Nouvelle n'est pas raccordé à la ligne nouvelle). De fait, si les trains ont comme destination Port-la-Nouvelle par exemple, ils devront circuler sur la ligne classique depuis / jusqu'à Narbonne ou Perpignan
 - En Occitanie, la ligne classique a une pente très faible, favorable aux trains de fret, en permettant des tonnages tractés importants avec des locomotives classiques, ce que ne permettra pas la ligne nouvelle qui sera, de ce point de vue, moins performante
- Les trains régionaux pourront physiquement emprunter la ligne nouvelle (sous réserve d'être équipés des équipements de signalisation adaptés), mais sans toutefois desservir finement le territoire.
- Pour les trains d'opérateurs privés, le passage en ligne classique ou nouvelle est au choix de ceux-ci.

❖ Complémentarité du doublet de lignes

- Les deux lignes ne sont pas interchangeables mais complémentaires. Elles ne peuvent se substituer l'une à l'autre, notamment pour certains trains de fret.
- Avoir une ligne mixte apporte d'autres avantages : la circulation de nuit, le report des circulations en cas de travaux de rénovation / de maintenance, la disponibilité d'un second itinéraire moins sensible aux aléas climatiques et notamment épargné par le futur risque de submersion marine.

❖ Notions d'exploitation ferroviaire

- La vitesse maximale de circulation permise sur une ligne mixte est d'environ 300 km/h pour les trains à grande vitesse, et d'environ 100 km/h pour les trains de fret. Cela induit de fait des différences de temps de parcours entre les trains voyageurs et les trains de fret (de l'ordre de 40 min sur un trajet de 100 km), induisant des problématiques d'exploitation et de capacité de la ligne. Les solutions envisageables :
 - Créer des voies d'évitement pour que les trains de voyageur doublent les trains de fret
 - Développer une mixité temporelle, c'est-à-dire distinguer des périodes de circulation des trains de fret et des trains de voyageurs. Cette option pose cependant d'importantes contraintes sur l'organisation des horaires des trajets de bout en bout
 - Créer des batteries de trains, c'est-à-dire envoyer successivement plusieurs trains à grande vitesse, puis plusieurs trains de fret, pour réduire le nombre de dépassements à réaliser et maximiser la capacité de la ligne.

3

Questions /
Réponses en
plénière

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Un représentant de la Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Pyrénées-Orientales** demande si les impacts de la mixité présentés sont aussi importants sur les itinéraires phase 2, considérant que les trains voyageurs s'arrêteront sur 2, voire 3 gares.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : La présentation faite en panorama des enjeux évoque un cas théorique de section homogène, sans évitement, sans gare, avec des trains à grande vitesse roulant à 300 km/h tout le long de leur parcours. Pour notre cas particulier, il s'agit de l'objet des études en cours d'actualisation. Elles seront présentées à la concertation de l'automne prochain. Il est pressenti que la différence de vitesse nécessitera des évitements.
- ❖ **Un représentant de la FNAUT Occitanie** demande comment sont prises en compte les différences de performances et de capacité des trains espagnols par rapport aux capacités de la ligne nouvelle, notamment en termes de traction.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : Les performances des trains de fret prises en compte en Espagne et en France diffèrent, engendrant des déclivités maximales différentes dans les 2 pays. L'objet des études sera également de tester plusieurs niveaux de performances de trains et de déclivité maximale.
- ❖ **Un représentant de la FNAUT Occitanie** demande si une étude réaliste peut être réalisée sur le nombre de trains voyageurs qui pourront circuler sur la ligne nouvelle.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : Sur la ligne Paris-Lyon, il y a aujourd'hui jusqu'à 15 TGV par heure et par sens environ. Il s'agit de la ligne à grande vitesse la plus chargée en France. Néanmoins, ce volume n'est pas envisagé sur la ligne mixte. Des études exploitation et trafic sont en cours et visent à intégrer un nombre de trains cohérent par rapport aux besoins existants tant pour les trafics voyageurs que pour les trafics fret sur la ligne nouvelle. Ces données seront présentées à la concertation préalable de l'automne 2025.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** demande combien de trains de fret supplémentaires sont envisagés sur la ligne classique avec l'arrivée de la ligne nouvelle, en sachant qu'on comptabilise aujourd'hui 30 000 poids lourds / jour sur l'autoroute
 - **Réponse de SNCF Réseau :** A horizon 2045, on estime le transfert modal (sans contrainte de capacité) à hauteur de 35000/40000 PL par an soit environ 1500 à 2000 tonnes de marchandises par jour (études DUP). La mise à jour des études de trafics et d'exploitation en cours pourrait aboutir à une fourchette comprise dans une fourchette de 20.000 à 100.000 PL évités/an mais nous ne pouvons être plus précis à ce stade. Il est nécessaire de prendre en compte qu'il existe aujourd'hui des difficultés pour faire passer les contenants des poids lourds sur les infrastructures ferroviaires, ce que mettrait en évidence les études en cours. Par ailleurs, le trafic fret tend à augmenter avec l'accès à l'Espagne, ce qui doit également être pris en compte dans les études et le choix de scénario. Il est nécessaire de prendre en compte qu'il existe aujourd'hui des difficultés pour faire passer les contenants des poids lourds sur les infrastructures ferroviaires. Ce sujet est en cours d'études. Par ailleurs, le trafic fret tend à augmenter, ce qui doit également être pris en compte dans les études et le choix de scénario.

- ❖ **Une représentante du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise** demande comment sont prises en compte les études actuellement terminées sur le territoire concernant l'élévation du niveau de la mer, qui montrent que la ligne classique est submersible, et que les estimations d'élévation du niveau de la mer annoncent une élévation d'un mètre en 2100. La participante demande également si un choix est réellement possible compte tenu de ces différentes analyses : la mixité semble indispensable.
 - **Réponse de SNCF Réseau :** Si ce sujet n'a pas été pris en compte dans les études antérieures, il s'agit aujourd'hui d'un paramètre essentiel des études actuelles. Par ailleurs, il s'agit de l'un des enjeux ayant été mis en perspective par les cofinanceurs de la ligne nouvelle pour intégrer la mixité dans les choix de scénarios à étudier, et à présenter à la concertation préalable de l'automne 2025.

- ❖ **Un représentant de l'Ecologie du Carcassonnais des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA)** exprime la position de l'association en faveur de la mixité. Il précise également que la vitesse de 300 km/h est la vitesse maximum annoncée pour les trains à grande vitesse, mais qu'elle peut être baissée pour résoudre les sujets de cadencement. Enfin, il demande des précisions sur la longueur du tunnel envisagé dans le scénario « Tunnel sous les Corbières ».
 - **Réponse de SNCF Réseau :** Il est important de différencier la vitesse maximale permise par la ligne nouvelle (dite vitesse de conception) et la vitesse effective de circulation des trains à grande vitesse. La ligne est construite pour une certaine vitesse de conception ; il s'agit donc de savoir quelle est la vitesse maximale qui sera permise sur la ligne. Concernant le tunnel, des précisions seront bien données lors de la concertation préalable de l'automne 2025.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Un représentant de la CFDT des Pays du Grand Biterrois** exprime son intérêt pour la présentation faite par l'équipe projet avec de nouveaux éléments mis en évidence par rapport aux différentes phases de concertation engagées depuis 2009. Il précise que ce projet n'est pas un enjeu local, mais européen, notamment concernant le fret, et qu'il pourra également répondre aux enjeux climatiques (réduction des émissions de gaz à effet de serre, des émissions de particules fines). Enfin, il explique que le report modal ne doit pas être envisagé, et comptabilisé, uniquement sur ce tronçon, mais bien sur toutes les voies qui seront reliées à cette section et qui peuvent faire circuler des trains de fret, et notamment la phase 1.
- ❖ **Pascal Pinet, Directeur général de la société de financement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan** exprime son intérêt vis-à-vis de la complémentarité du doublet de lignes, notamment pour être résilient face au changement climatique, mais également pour optimiser les différentes circulations. Il attire l'attention des participants et de l'équipe projet sur la nécessité d'éclaircir les points relevés ce jour lors de la concertation préalable de l'automne 2025. Il rappelle que certains aspects relèvent de l'infrastructure tandis que d'autres relèvent de l'exploitation. Par ailleurs, il insiste sur la complémentarité du choix voyageurs/mixité et du choix de gares nouvelles lors de la concertation préalable à venir. Enfin, il demande si les voies peuvent, de manière indépendante, être pensées à double sens, pour faciliter les passages de trains, notamment en tunnel.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : Le report modal n'est pas envisagé de la même manière pour les trains voyageurs et pour les trains de fret. Pour le fret, il est important d'analyser la manière dont le projet pourra répondre à la demande. Pour les trains voyageurs, il faut certes prendre en compte l'augmentation du nombre de voyageurs, mais également les capacités servicielles qu'aura la ligne nouvelle sur le territoire. Concernant le dernier point soulevé, les voies seront banalisées pour pouvoir faire circuler les trains dans un sens ou dans un autre. Cela doit néanmoins prendre en compte la capacité de la ligne : les trains peuvent aujourd'hui basculer d'une voie à l'autre car ils sont en faible nombre. Si un trafic plus important est attendu, cette option ne sera pas forcément intéressante.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante de l'association No Pasaran** précise que l'association est favorable à l'implantation d'une ligne nouvelle respectueuse des territoires. Concernant la ligne actuelle, elle indique qu'en raison des problématiques climatiques, elle ne doit pas être considérée comme une ligne fiable, et qu'elle a de surcroît déjà un impact environnemental sur l'étang de la Palme. Elle demande par ailleurs des précisions sur le nombre d'incidents relevés sur la ligne existante en raison des problèmes climatiques. Par ce propos, elle rappelle l'intérêt d'une ligne mixte, pour reporter les circulations sur la ligne nouvelle en cas d'intempéries climatiques. Elle rappelle que le rôle de l'équipe projet est bien de réaliser les études pour trouver la solution qui soit la plus adaptée pour le territoire.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : Il existe une base de données référençant le nombre de trains impactés, le temps perdu sur chaque type de problème, le nombre d'accidents de personnes ou encore le temps pendant lequel un train reste arrêté. Une analyse basée sur ces données sera transmise lors de la concertation préalable de l'automne 2025.

- ❖ **Un représentant de la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne** demande la valeur des surcoûts qu'engendrerait la mise en service d'une ligne mixte.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : Les ordres de grandeur sont présents dans les dossiers ministériels (1,280 milliards aux conditions économiques de janvier 2020 de différence entre un tracé voyageurs et un tracé mixte). A noter qu'il s'agissait de chiffres associés à un type de tracé, et à des données techniques particulières qui doivent être réétudiées. Ce sujet spécifique n'est pas l'objet de la concertation à venir, mais des données financières seront bien présentées.

- ❖ **Une représentante de l'association No Pasaran** met en évidence le fait que la commune de Villeneuve-les-Béziers est impactée par les deux phases. Elle demande ce qu'il se passera si la gare nouvelle prévue dans le scénario actuel n'est pas effectuée.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : La phase 2 débutera bien à Villeneuve-les-Béziers, quel que soit le scénario de gare nouvelle choisi.

4

Pôles décryptages
Contributions des
participants

Pôle décryptage 1

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



Les points à retenir

❖ **Précisions de vocabulaire**

Il ne s'agit pas, ici, de discuter de la réduction des effets du changement climatique, mais bien de résilience, c'est-à-dire de la capacité du projet et du territoire, à s'adapter et fonctionner malgré les effets du changement climatique.

❖ **Port-la-Nouvelle**

Port-la-Nouvelle est un territoire ayant déjà intégré des aménagements orientés vers la résilience au changement climatique.

❖ **Aspects techniques et environnementaux de la ligne classique**

- Des dispositifs de protection dans l'eau pourraient théoriquement être envisagés au niveau du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise pour renforcer la résilience de la ligne classique, mais cela entraînerait une dégradation de l'écosystème, rendant cette solution peu souhaitable.
- En cas d'inondation de la ligne classique, des solutions techniques existent aujourd'hui, pour remettre rapidement en service certaines installations

❖ **Prise en compte des risques climatiques spécifiques sur la ligne classique**

Sécheresse et incendies :

- En phase travaux : mesures de prévention et de gestion des incendies d'ores-et-déjà intégrées au projet (matériaux, protocoles...)
- En phase exploitation : dispositifs de détection, d'alerte et zones coupe-feu également intégrés au projet.

Ces enjeux sont donc maîtrisables.

❖ **Volet économique et réglementaire :**

- Le scénario AMS (Avec Mesures Supplémentaires), reflétant l'ambition d'une neutralité Carbone des transports dès 2050) est pris en compte dans les projections faites pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, et notamment pour la deuxième phase.
- Les études de trafic sont pénalisées dans les études par l'absence de taxation des véhicules électriques dans le cadre méthodologique imposée, ce qui biaise la comparaison intermodale et les prévisions de report modal.

Pôle décryptage 1

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

Les besoins d'approfondissement

❖ **Qualité de l'air**

Besoin d'un état des lieux précis de l'impact du projet sur la qualité de l'air du territoire, et en particulier sur les agglomérations comme Béziers et Perpignan.

❖ **Le transport fret**

- La capacité de transport de produits périssables via la ligne nouvelle doit être mieux documentée, notamment en lien avec les filières agricoles du territoire.
- Comment sont gérés les allers-retours de trafic fret ? Par exemple, on fait l'aller avec des fruits et légumes, mais avec quoi fait-on le retour ?
- Existe-t-il des études ou projections sur le non-renouvellement des générations de chauffeurs routiers ? Si oui, comment sont-elles intégrées aux diagnostics et projections trafic ?
- Peut-on envisager une stratégie dédiée à la valorisation du fret dans les scénarios d'aménagement (infrastructures, soutiens publics, incitations économiques, etc.) ?

❖ **Ligne classique**

- Demande d'une évaluation claire du coût de maintien de la ligne classique
- Demande de précisions concernant son maintien en service : jusqu'à quand ? Existe-t-il une étude prospective de SNCF sur l'avenir de cette ligne et les seuils critiques d'exploitation ? Quid de la desserte des villes littorales si la ligne classique devient inopérante ?
- Est-il possible d'intégrer de manière explicite la vulnérabilité de la ligne classique dans les diagnostics et les choix de scénario ?
- Est-il possible d'exclure l'hypothèse selon laquelle la ligne classique continue d'exister et d'être utilisée ?

❖ **Résilience territoriale et projets de territoire**

- Comment la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan peut-elle devenir un levier de résilience territoriale face au changement climatique ?

Pôle décryptage 1

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

Les recommandations et points de vigilance

❖ **Intégrer les études existantes des acteurs du territoire dans l'analyse des différents scénarios**

- Des modélisations des scénarii de submersion marine ont déjà été réalisées sur l'ensemble du littoral, y compris pour la région de la Narbonnaise.

❖ **Enjeux de mixité et de planification**

- Si la ligne nouvelle n'est pas mixte, il devient indispensable de maintenir la ligne classique, ce qui suppose un effort budgétaire important. C'est pourquoi, il est nécessaire d'intégrer dans tous les scénarios le coût réel de la fiabilisation et du maintien de la ligne classique.
- Dans un scénario où la ligne classique serait progressivement contrainte et/ou fragilisée, il convient d'anticiper un report modal massif vers la ligne nouvelle, ce qui soulève des enjeux forts de planification et d'infrastructures. Une solution pourrait être d'exploiter la ligne classique jusqu'à sa limite d'usage, et d'ensuite activer un scénario alternatif pensé en amont (type contournement ou nouvelle infrastructure).
- Les deux scénarii mixtes répondent à des enjeux de mobilité, de santé publique et d'aménagement : l'angle socio-économique mérite d'être davantage valorisé dans les études et l'analyse des scénarii.

❖ **Prise en compte des pollutions indirectes**

- Il est nécessaire d'aller au-delà des seuls indicateurs de CO2 dans la comparaison des scénarii et les projections de report modal : les effets liés à l'usure des freins, de plaquettes ou à d'autres formes de pollution matérielle doivent également être considérés.

❖ **Vigilance environnementale sur les zones sensibles**

- Lagunes et zones humides : la ligne classique traverse d'ores-et-déjà des zones écologiquement sensibles comme l'étang de La Palme. L'infrastructure actuelle présente donc un manque de transparence hydraulique, ce qui doit être pris en compte dans la comparaison des scénarii concernant l'impact sur l'écosystème local.
- La traversée en tunnel du parc naturel des Corbières - Fenouillèdes pose des questions en matière de fragmentation écologique et de coûts de compensation. Il est donc nécessaire d'approfondir les études d'impact sur le sujet.

Pôle décryptage 2

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



Les points à retenir

❖ Impacts sur le tracé défini dans le Projet d'Intérêt Général (PIG)

- Le tracé défini dans le PIG est basé sur un scénario voyageurs. De fait, l'introduction de la mixité nécessiterait des ajustements partiels du tracé, mais pas une refonte complète.

❖ Impacts techniques et économiques

- La mixité engendre des coûts supplémentaires et des délais allongés par rapport à un projet strictement voyageurs. Ces surcoûts concernent notamment :
 - La robustesse des ouvrages (pentes, courbes, rayons)
 - L'adaptation de certaines sections du tracé aux exigences techniques du fret
- Le choix des gares, et notamment des gares nouvelles, influencent les décisions relatives à la mixité et au tracé

❖ La signalisation

- Le cantonnement (séparation des trains sur une même voie) constitue un levier technique critique.
- Le projet nécessite d'intégrer des systèmes de signalisation modernes pour ne pas nuire à la régularité du trafic.

❖ Les attentes des opérateurs fret

- Pour les opérateurs fret, la fiabilité prime sur la vitesse. Il s'agit donc de concevoir une infrastructure stable dans le temps, avec une forte robustesse aux aléas climatiques et techniques, permettant d'éviter les incidents liés à la cohabitation des trafics.

❖ Le doublet de lignes

- En cas d'incident, la possibilité d'avoir deux itinéraires distincts (ligne classique + ligne nouvelle) est stratégique, et en particulier dans un contexte de changement climatique. Le doublet de lignes constitue, en effet, une assurance contre les interruptions longues et un facteur de résilience du réseau.
- A noter que le coût des incidents (retards, pertes de fret, logistique), est souvent plus élevé que celui des solutions techniques permettant d'éviter ces incidents.

❖ Report modal

- La mixité permettrait de ne retirer qu'environ 1000 camions par jour, sur un total estimé entre 15 000 et 30 000 camions / jour (soit environ 5% du trafic). Bien que ce chiffre puisse paraître limité, il s'agit d'un premier levier structurant avec des externalités positives importantes (baisse d'émissions de GES, sécurité, congestion, etc.)

Pôle décryptage 2

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

Les besoins d'approfondissement (1/2)

❖ **Impulser un dialogue avec les opérateurs fret**

- Besoin exprimé de rencontrer directement les opérateurs fret, afin d'évaluer concrètement :
 - Leurs besoins techniques
 - Leurs contraintes d'exploitation (plages horaires, types de marchandises, attentes en matière de fiabilité)
 - Leur stratégie sur le corridor de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

❖ **Les différences de faisabilité entre la phase 1 et la phase 2**

- Un éclairage technique est demandé sur la faisabilité admise, et décidée, de la mixité en phase 1, et sa remise en question en phase 2 : pourquoi une telle différence de traitement, est-ce lié au relief, aux contraintes d'insertion, aux choix de tracé, ou à une stratégie de phasage ?
- Quels sont les freins techniques ou économiques propres à la phase 2 ?

❖ **Fiabilité d'une ligne nouvelle mixte**

- Pourquoi et dans quelles conditions la fiabilité de la ligne classique est renforcée par le fonctionnement en doublet de ligne permis par la mixité de la ligne nouvelle ?
- Quel est le rôle des dispositifs techniques (signalisation, évitements, etc.) ?
- Quel est le fonctionnement des évitements et leur contribution à la robustesse d'exploitation ?

❖ **Le tunnel des Corbières (scénario mixte)**

- Besoin de précisions techniques :
 - Où se situeraient l'entrée et la sortie ?
 - Quels sont les impacts potentiels sur l'environnement et le calendrier ?
 - Quels sont les enjeux d'entretien, de ventilation, de sécurité ?

❖ **Articulation avec la liaison Est/Ouest (Carcassonne - Toulouse)**

- Existe-t-il une vision d'ensemble multimodale intégrant cette liaison ?
- Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan prévoit-il des interfaces physiques et horaires pour ces

Pôle décryptage 2

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

Les besoins d'approfondissement (2/2)

❖ **Le report modal**

- Besoin d'un chiffrage plus précis et documenté sur le potentiel de report modal du fret routier vers le rail :
 - Quels volumes transférables selon les scénarios ?
 - Quelle évolution attendue selon le contexte réglementaire (tarification carbone, ZFE, etc.).
 - Il serait intéressant de croiser ces projections avec les ambitions régionales ou nationales sur le fret ferroviaire.

❖ **Répartition fret / trains voyageurs**

- Comment se répartiront les circulations entre le fret et les trains voyageurs ? Jour/Nuit ?
- Existe-t-il des projections réalistes ou des contraintes techniques sur ces fenêtres de répartition ?
- Une répartition jour/nuit nuit-elle à la fiabilité de l'un ou l'autre des usages ?

❖ **Acoustiques et nuisances sonores**

- Besoin d'évaluation comparative entre les nuisances sonores des trains voyageurs et des trains de fret.
- Besoin d'évaluation comparative entre les fréquences, les vitesses, les poids et la typologie de matériel roulant des trains voyageurs et des trains de fret.

❖ **Ligne classique**

- Que se passera-t-il lorsque la ligne classique sera trop affectée par le changement climatique ?

❖ **Les évitements**

- Quel est le fonctionnement précis des évitements ? Leur dimensionnement, leur implantation sur le tracé, leur intégration dans la conception globale du projet ?
- Quel est leur rôle dans l'amélioration de la fluidité et de la robustesse, notamment dans le développement d'un projet mixte et dans la résilience au changement climatique, sur la ligne nouvelle ?

Pôle décryptage 2

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



Les recommandations et points de vigilance

❖ **Contraintes techniques de la mixité**

- Avoir un retour d'expérience du contournement Nîmes-Montpellier pour ajuster les choix du tracé, notamment concernant les tractions et les pentes.
- Prévoir des gabarits adaptés aux semi-remorques sur wagons surbaissés et des courbes adaptées pour les convois massifiés.
- Travailler sur un transport combiné performant, avec une bonne gestion des aléas et des longueurs/poids de train compatibles avec les besoins logistiques.
- Intégrer les écarts éventuels liés à la comptabilité avec le fret international dans les études techniques.

❖ **Dialogue avec les opérateurs fret**

- Renforcer l'implication des opérateurs fret dans le dialogue territorial et la concertation préalable à venir :
 - Réaliser des projections de circulation/exploitation en lien avec les opérateurs et tractionnaires
 - Comprendre leurs besoins et contraintes, et notamment dans une logique de long terme (anticipation des besoins de demain)

❖ **Intégration territoriale**

- L'identification du tracé est attendue rapidement
- Raccordement à Nissan : un point stratégique à ne pas négliger
- Vigilance sur le bruit et les vibrations, étant donné que la ligne nouvelle traversera des zones jusque-là non exposées : est-il possible d'aller au-delà des obligations légales ?
- Les points d'injection électrique pourraient entraîner des impacts supplémentaires (visuels, fonciers, techniques). Il serait donc judicieux de les intégrer dans les études d'impact globales.
- Penser la desserte et l'interopérabilité de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan avec le projet Bordeaux-Toulouse-Narbonne, ainsi qu'avec les autres projets d'infrastructures situés à proximité (comme l'Aqua Domitia)

❖ **Impacts de la mixité à mieux expliciter**

- Point de vigilance sur la présentation des impacts de la mixité, qui semblent surévalués dans la présentation réalisée des enjeux dans cet atelier, et en particulier pour ce qui concerne les circulations voyageurs. Forte demande d'objectiver les impacts réels de la mixité (coûts, délais, capacité, fiabilité).

Pôle décryptage 3

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

Les points à retenir : Quelles sont les performances d'une ligne nouvelle ?

❖ **Nœud de Narbonne**

- Rôle stratégique dans le réseau ferroviaire
- En situation de saturation, une nouvelle ligne permettrait de libérer de la capacité, notamment grâce à la réorganisation du plan de voie et à une meilleure gestion des correspondances à la minute.

❖ **Doublement de ligne classique**

- Existe presque partout sur l'axe Méditerranée, sauf entre Montpellier et Perpignan, d'où la nécessité de mixité sur les deux lignes (classique et nouvelle) pour absorber le trafic.
- Le doublet de lignes améliore la résilience, la capacité de déviation, le basculement en cas d'incident.
- Il améliore également la gestion chantier : une seconde ligne permet de maintenir le service pendant les phases de travaux (qu'ils soient liés au projet lui-même ou à des opérations de maintenance / développement du réseau).

❖ **Capacité de la ligne nouvelle**

- La ligne doit être suffisamment dimensionnée pour accueillir les trafics à venir, notamment en lien avec les plateformes multimodales.

❖ **Valeur ajoutée du fret ferroviaire**

- Performances liées à la capacité, au tonnage et à la régularité.
- Nécessite une pédagogie renforcée pour faire comprendre ses atouts par rapport à la route ou au fluvial.

Pôle décryptage 3

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



Les besoins d'approfondissement

- ❖ **Connexion entre les deux gares à Narbonne** (gare actuelle et potentielle gare nouvelle)
 - Quelles sont les modalités techniques ?
 - Quels sont les impacts ?

- ❖ **Liaison Narbonne - Toulouse - Perpignan**
 - Un éclairage est demandé sur les trois branches possibles, les choix des opérateurs et les contraintes techniques (dénivelés, capacité, etc.).

- ❖ **Concurrence fret/route/naval**
 - Un éclairage est demandé pour mieux comprendre les conditions du report modal, notamment sur l'axe Béziers/Port-La-Nouvelle, et sur la manière d'activer des leviers de bascule modale.

- ❖ **Nouvelles plateformes multimodales**
 - Peuvent-elles s'adapter à la ligne nouvelle, même si aucune n'est prévue actuellement ? Si oui, comment ? Quelle coordination avec le projet ?

- ❖ **Mixité temporelle**
 - Est-il possible de penser une mixité évolutive dans le temps, et de l'analyser comme un levier d'adaptabilité du projet ?

- ❖ **Caractéristiques techniques du fret**
 - Demande d'affiner les données sur les capacités, les gabarits, les tonnages, pour adapter les choix de tracé et d'infrastructures.

Pôle décryptage 3

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

Les recommandations et points de vigilance

❖ **Différence d'emprise foncière entre le scénario mixte et le scénario voyageurs**

- A première vue, les participants notent que ce n'est pas un sujet sauf pour les zones d'évitement qui nécessitent plus d'espace. Il convient de vérifier ces données pour les zones sensibles.

❖ **Planification et intégration territoriale**

- La ligne nouvelle ne doit pas limiter la capacité d'adaptation du territoire : vigilance sur son intégration à long terme dans les dynamiques logistiques locales.
- Il convient également de rendre le projet adaptable pour ne pas hypothéquer l'avenir. Autrement dit, il serait judicieux de maintenir une flexibilité dans les usages futurs grâce à la mixité, qu'elle soit permanente ou évolutive.

❖ **Nuisances**

- Vigilance sur ce sujet : la ligne nouvelle peut générer du bruit dans des territoires jusqu'alors non exposés, et parfois en hauteur. Vibrations également à intégrer. Une recommandation a émergé : aller au-delà de la loi sur ce point, si nécessaire.

❖ **Etudes mixité**

- Les premières phases d'études (années 2010) avaient écarté la mixité. Il apparaît crucial de réinterroger ce point au regard des enjeux climatiques (résilience, montée des eaux, vents, etc.).

❖ **Gares Nouvelles**

- Sans gare nouvelle à Narbonne, des investissements lourds seraient nécessaires sur la ligne classique, compte tenu des raccordements à réaliser.
- Une étude d'exploitation est nécessaire sur la zone de Narbonne pour valider la faisabilité de la gare nouvelle en cas de mixité de la ligne nouvelle.
- Importance du raccordement à Nissan : à prendre en compte dans les études de tracé.

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)

Fonctionnalités : Mixité / Voyageurs



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 mixité / ligne voyageurs) Faciliter la résilience du doublet de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (à la vitesse, grande incidence, ligne travaux)	Environnement naturel et biodiversité Zones Natura 2000	Coût Coût d'exploitation
Permettre le report modal modal du fret de la route vers le fer	Zones littorales	Coût d'investissement
Soutir le fret de la ligne classique (centres villes, étangs)	Trames vertes et bleues	Intérêt socio-économique du projet
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	Parcs Naturels Régionaux	Risques
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
Recherche voyageurs longue distance Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours	Terrains avec objectifs de compensation déjà identifiés	Durée de la phase travaux
Fiabilité et régularité	Présence d'habitats et espèces à enjeu	Risques pendant la phase travaux
Nombre de destinations possibles	Risque de pollution du réseau naturel	Risques résiduels en phase exploitation
Coût de billet	Artificialisation des sols	Autres propositions de critères
Recherche régionale Potentiel de développement de l'offre régionale	Ressources en eau et inondations Captage et périmètre de protection de la ressource en eau	...
Report modal voyageurs de la route vers le fer	Vulnérabilité des zones vulnérables	...
Fiabilité	Eaux superficielles (zones inondables)	...
Garage Correspondances TGV/TER	Franchissement de cours d'eau	...
Liberté de frets	Santé humaine Acceptabilité sociale et économique	Patrimoine et Paysage (hors)
Proximité au basculement / de population (temps d'accès)	Risque incendie	Morphologie des lieux
Risques de la desserte multimodale au pôle d'échange	Exposition des populations au bruit et aux vibrations	Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées
Accessibilité routière	Exposition des populations à la pollution de l'air	Agriculture, Viticulture et Sylviculture
Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, bus, VL, dépôt-matras, etc.)	Impact sur le bâti d'habitation	Typologie des cultures
Projet de territoire autour des gares centres et nouvelles	Impact sur l'activité économique	Possibilité d'irrigation
Vos propositions de critères	Conformité avec les documents de planification (SCoT, PLU, PDU)	Potentialité de classement (ADP/BOC/etc.)
...	Risques technologiques	Potentialité agronomique
...	Bilan carbone	Exploitation forestière
...	Patrimoine et Paysage	Vos propositions de critères
...	Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits	...
...	Traversés 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 « Fonctionnalités : voyageurs / mixité »

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)	3 ————— 16 +
Permettre le report modal modal du fret de la route vers le fer	————— 18 +
Sortir le fret de la ligne classique (centres villes, étangs)	1 ————— 4 ————— 4 +
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	————— +
Porter le développement économique du territoire	————— 3 ————— 9 +
Desserte voyageurs longue distance	
Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours	————— 2 ————— 5 +
Fiabilité et régularité	————— 11 +
Nombre de destinations possibles	————— 1 ————— 2 +
Coût du billet	1 ————— 1 ————— 4 +

Desserte régionale	
Potentiel de développement de l'offre régionale	————— 3 +
Report modal voyageurs de la route vers le fer	————— 3 ————— 2 +
Fiabilité	————— 7 +
Gares	
Potentiel de développement de l'offre régionale	————— 1 ————— 5 +
Lisibilité de l'offre	————— 1 ————— 3 +
Proximité au bassin d'emploi / de population (temps d'accès)	————— 2 +
Richesse de la desserte multimodale au pôle d'échange	————— 1 ————— 4 +
Accessibilité routière	1 ————— 3 +
Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, loueurs, VL, dépose minutes, etc.)	————— 1 ————— 3 +
Projets de territoire autour des gares centres et nouvelles	————— 6 +

Propositions de critères	
Fiabilisation des circulations	————— 1 +
Impact du changement climatique sur la ligne actuelle	————— 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 « Fonctionnalités : voyageurs / mixité »

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

Propositions de critères	
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.

Détermination des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « Fonctionnalités : voyageurs / mixité »

Environnement humain et naturel	
Environnement naturel et biodiversité	
Zones Natura 2000	4+
Zones Humides	2+
Trames vertes et bleues	4+
Parc Naturel Régional	6+
Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels	1+
Terrains avec objectifs de compensation déjà identifiés	
Présence d'habitats et espèces à enjeux	2+
Risque de pollution du milieu naturel	1 1+
Artificialisation des sols	1+

Ressources en eau et inondations	
Captage et périmètre de protection de la ressource en eau	
Vulnérabilité des eaux souterraines	3+
Eaux superficielles (zones inondables)	1+
Franchissement de cours d'eau	
Santé humaine / Acceptabilité sociale et économique	
Risque incendie	1+
Exposition des populations au bruit et aux vibrations	4+
Exposition des populations à la pollution de l'air	3+
Impact sur le bâti d'habitation	1+
Impact sur l'activité économique	3+
Cohérence avec les documents de planification (SCoT, PLU, PIG)	1 1+
Risques technologiques	1+
Bilan carbone	1 4+

Patrimoine et Paysage	
Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits	2+
Traversée de paysages identitaires	4+
Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »	1 3+
Morphologie des lieux	1+
Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées	4+
Agriculture, Viticulture et Sylviculture	
Typologie des cultures	
Possibilité d'irrigation	3+
Périmètre de classement (AOP/AOC/etc.)	1+
Potentiel agronomique	
Exploitation forestière	

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	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	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	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.)		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

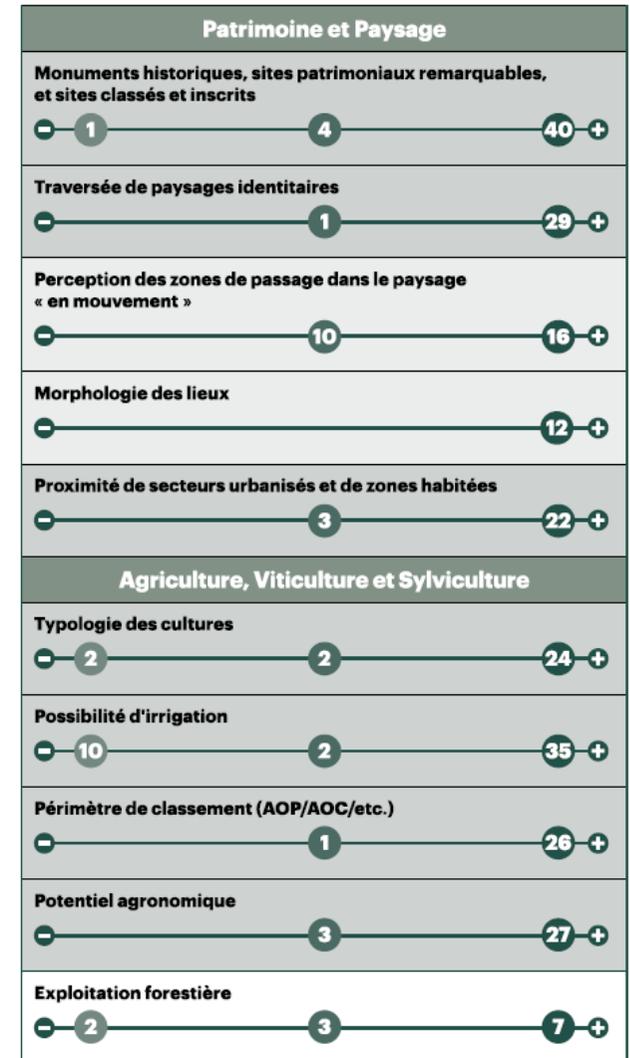
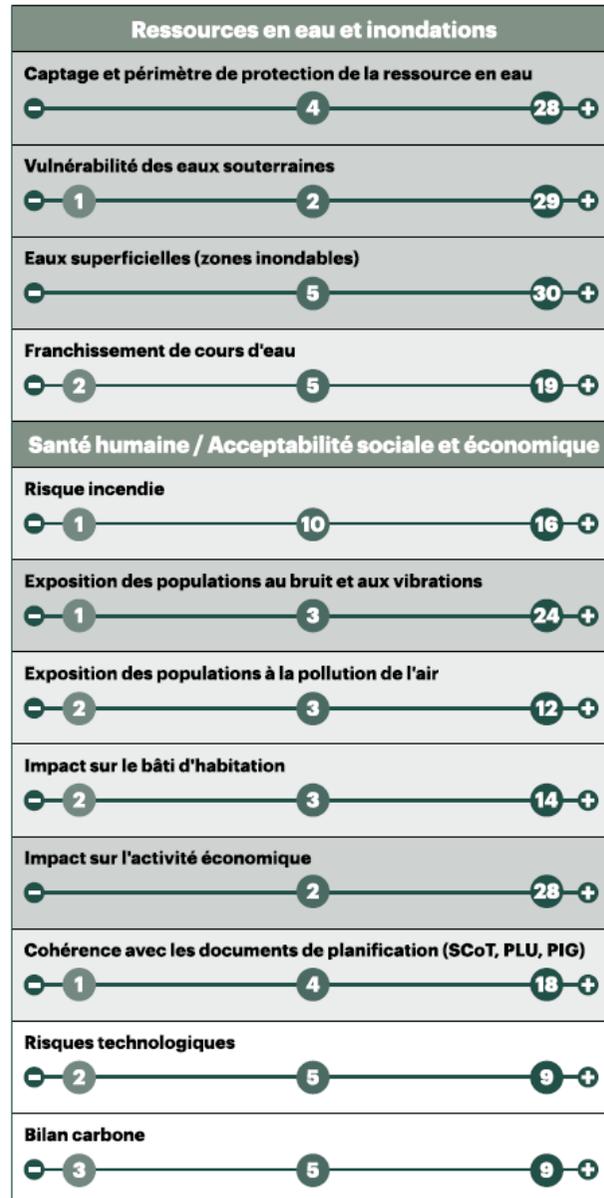
Dimension technico-financière	
Coût	
Coût d'exploitation	3 — 7 — 19+
Coût d'investissement	10 — 2 — 10+
Intérêt socio-économique du projet	1 — 18+
Délais	
Durée des phases d'études et des procédures	6 — 8+
Durée de la phase travaux	4 — 12+
Risques	
Risques pendant la phase travaux	1 — 1 — 5+
Risques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

Conclusion

- ❖ 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 Décryptages 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.