



# DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

## ATELIER THEMATIQUE LES ÉTUDES PAYSAGÈRES, PATRIMONIALES ET ARCHITECTURALES

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

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

---

28 MARS - NARBONNE  
COMPTE-RENDU DES ECHANGES



# Point d'actualité du projet et de la démarche

# Intervenants présents

## SNCF Réseau

- **Stéphane Lubrano**: Directeur de la mission LNMP
- **Lucile Reymond**: Responsable des études paysagères
- **Anne-Lise Gibbe** : Responsable de la concertation

## Bureaux d'études

- **Grégory Bourgeois** : Responsable des études environnementales
- **Agata Bednarczyk** : Ingénieure paysagiste
- **Laurent Diaz** : Ingénieur paysagiste
- **Marie Huyghues Despointes** : Ingénieure paysagiste
- **Hélène Legrand** : Architecte
- **Juliette Conrad** : Consultante concertation
- **Adrien Deymier** : Consultant concertation

## Commission nationale du Débat Public

- **Anne-Isabelle Pardineille** : Garante



# Participants présents

## 22 participants :

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

**Boulain Jackie**, Premier adjoint au maire, à la Mairie de Roquefort-des-Corbières

**Champonnois Lydie**, Architecte urbaniste conseillère au Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement de l'Hérault

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

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

**Farelle Catherine**, Paysagiste conseil, à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - Occitanie

**Fesquet Alexia**, Chargée de mission urbanisme / paysage au Parc Naturel Régional Corbières-Fenouillèdes

**Gerber Mariette**, Première adjointe au maire, à la Mairie de Treilles

**Kron-Ramirez Corinne**, Inspectrice des sites – équipe canal du Midi, à la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement - Occitanie

**Matteo Guy**, Président de l'association Les Amis des Chemins de Saint-Jacques de Compostelle en Languedoc-Roussillon

**Palacin Marie-Ange**, Chargée de relations avec les élus et les partenaires au Conseil d'Architecture d'Urbanisme et de l'Environnement des Pyrénées-Orientales

# Participants présents

**Maurat Thierry**, Conseiller communautaire à la Communauté de communes La Domitienne

**Raioho Gabriel**, Chargé de mission Infrastructure ferroviaire 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

**Retif Bertrand**, Paysagiste-conseil de l'Etat à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude

**Richart Fanchon**, Responsable SIG et Paysage - Référente Paysage au Parc Naturel Régional Narbonnaise en Méditerranée

**Saccona Mickaël**, Chargé de mission développement durable à la Direction Départementale des Territoires et de la Mer de l'Aude

**Texier Bruno**, Maire de Portel-des-Corbières

**Thiboult Jean-Claude**, représentant de l'association Roquefort +

**Tisseyre Georges**, Conseiller délégué à l'urbanisme opérationnel à la Mairie de Nissan-lez-Ensérune

**Vincendet Christian**, Directeur du département aménagement à la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée

# Introduction

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

- Stéphane Lubrano, directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, remercie les participants pour leur présence à ce groupe de travail thématique.
- Il rappelle les objectifs du dialogue territorial :
  - Enrichir les études et diagnostics en cours d'actualisation.
  - Répondre aux demandes de requestionnements concernant la mixité et les gares nouvelles de la part des co-financiers.
  - 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 les présents ateliers thématiques, et se conclura en 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 des actualités du projet LNMP, de la Commission nationale du Débat public sur la future concertation préalable et des premiers éléments de diagnostic des Études paysagères, patrimoniales et architecturales par l'équipe projet.
- Un temps de questions / réponses en plénière sur des sujets de compréhension du projet
- Des sous-groupes de travail collaboratifs, où les participants sont invités à s'informer et donner leur avis, questions et remarques sur les 3 séquences paysagères :
  - 1/ Plaines de l'Aude et de l'Orb - De Béziers à Narbonne
  - 2/ Piémonts des Corbières - De Narbonne à Salses
  - 3/ Plaine du Roussillon - De Salses à Toulouges
- Un temps de restitution des échanges, pour synthétiser les différents avis exprimés
- Un temps de présentation de l'analyse multicritères
- Un temps de vote des critères par séquence paysagère par les participants

# Présentation synthétique du projet

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

- Stéphane Lubrano énonce 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 était jusqu'alors uniquement voyageurs, principe acté par décision ministérielle. Aujourd'hui, il y a une nécessité de requestionner les fonctionnalités de la ligne : voyageurs/mixité et gares nouvelles.
- Les nouveaux enjeux à prendre en compte dans ces requestionnements :
  - Une nécessité de prendre en compte la résilience du projet et des infrastructures au changement climatique.
  - Des territoires qui se développent, dont les dynamiques et besoins sont à prendre en compte dans l'actualisation des études et diagnostics.
- Les scénarios :
  - Mixité : scénario voyageurs, scénario mixte appelé « Corbières Littorales », scénario mixte « Tunnel sous les Corbières »
  - 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.

Stéphane Lubrano précise que ces propositions de scénarios peuvent être alimentés d'autres propositions si les participants souhaitent en soumettre.

- La concertation :
  - Une première phase à l'automne 2025 sur les choix de fonctionnalités
  - Une seconde phase à l'automne 2026 sur les tracés pour réaliser ces choix de fonctionnalités

Si le choix se porte sur le scénario défini dans la décision ministérielle (ligne voyageurs + 2 gares nouvelles), alors la concertation qui suivra sera continue, pour améliorer le tracé.

# Présentation synthétique du projet

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

- L'animatrice donne la parole à Anne-Isabelle Pardineille , 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.
- Anne-Isabelle Pardineille présente différents points :
  - Les trois garants : Pierre-Yves Guiheneuf, Philippe Quévremont, et Anne-Isabelle Pardineille
  - 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, des objectifs et des caractéristiques principales du projet, des enjeux socio-économiques et environnementaux. Elle doit également permettre de débattre de solutions alternatives.
- Anne-Isabelle Pardineille 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.

# 2

## Panorama des enjeux

# Panorama des enjeux

## ❖ Les objectifs et les modalités des Etudes paysagères, architecturales et patrimoniales

Lucile REYMOND, AMO auprès de SNCF Réseau pour les études paysagères, présente les objectifs des EPPA et leurs modalités. Le calendrier des études à venir est rappelé, ainsi que les différents temps de co-construction prévus sur la Phase 2, inclus dans le dialogue territorial : un corner lors de la réunion de lancement en novembre 2024, le groupe de travail de ce jour, des participations en commissions consultatives et la réunion de restitution des groupes de travail en juin.

## ❖ Les premiers éléments de diagnostic paysager, patrimonial et architectural sur la Phase 2 (cf support de présentation)

Le bureau d'études paysagères Setec et Lavigne Chéron Architectes présentent les éléments de diagnostic sur les trois grandes séquences paysagères traversées par la LNMP sur la Phase 2. Chaque séquence est présentée sous le prisme de ses grandes caractéristiques paysagères et urbanistiques :

- **Les plaines de l'Aude et de l'Orb** - De Béziers à Narbonne : Il s'agit de plaines viticoles inondables. Cette séquence est anthropisée, notamment avec les agglomérations de Béziers et de Narbonne. Entre les deux agglomérations, des petites villes et villages se situent en chapelet le long de l'aire d'étude.
- **Les piémonts des Corbières** - De Narbonne à Salses : Il s'agit d'un plateau ondulé et avancé sur la mer. Cette séquence est plus naturelle, moins urbanisée du fait des reliefs. Quelques communes sont disséminées le long de l'aire d'étude.
- ❖ **La plaine du Roussillon** - De Salses à Toulouges : Il s'agit d'une plaine viticole mitée par une urbanisation croissante. Cette séquence est anthropisée autour de l'agglomération de Perpignan.

Les intervenants présentent ensuite des éléments de patrimoine architectural (patrimoine classé, inscrit, architecture vernaculaire) et paysager (motifs végétaux caractéristiques, viticulture, espaces naturels) concernés par la zone d'étude de la Phase 2.

# 3

Questions /  
Réponses en  
plénière

# Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante de la Commune de Treilles** souligne la nécessité de prendre en compte les co-visibilités et les espaces à préserver présents sur la commune (un type de capitelle particulier, une localisation sur le seuil des Corbières...).
- ❖ **Une représentante du Parc naturel régional des Corbières-Fenouillèdes** souligne l'importance de traiter le risque incendie, par exemple sur les territoires de garrigues et les quartiers résidentiels de Rivesaltes.
- ❖ **Un représentant de la CFDT Occitanie** interroge sur les enjeux paysagers et patrimoniaux à l'interface des Phases 1 et 2 du projet, notamment autour de Béziers, du Canal du Midi et du tunnel du Malpas. Par ailleurs, il souligne l'importance des langues régionales pour comprendre ces territoires.
- ❖ **Un représentant de la DDTM de l'Aude** indique que l'Atlas des paysages de la DREAL (2014) identifie des entités et des sous-entités paysagères à prendre en compte dans les EPPA.
- ❖ **Une paysagiste-conseil de l'Etat auprès de la DREAL Occitanie** demande si les sites classés et inscrits sont bien pris en compte.
  - **Agata Bednarczyk et Laurent Diaz** confirment que l'ensemble de ces éléments sont pris en compte dans les études paysagères et dans les préconisations qui en découleront. Ils rappellent que l'objectif de la co-construction des études paysagères est d'identifier et de mettre en avant ces points sensibles relevés par les participants. Le travail en sous-groupe permettra de mettre en avant les zones à enjeux, co-visibilités et patrimoines.

# Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée** évoque le diagnostic paysager du Parc (2023), qui détaille les entités paysagères et les enjeux de qualité paysagère du territoire.
  - **Agata Bednarczyk et Laurent Diaz** confirment leur intérêt d'obtenir ce document. Le sous-groupe de travail "Piémonts des Corbières", dans la deuxième partie de l'atelier, permettra d'en discuter.
- ❖ **Un représentant de la Ville et de la Communauté d'Agglomération de Béziers** souligne l'importance de simuler l'impact du saute-mouton à Nissan-lez-Enserune pour déterminer l'acceptabilité des solutions de dessertes des gares d'un point de vue paysager et architectural.
  - **Stéphane LUBRANO** indique que sur la phase 1, les études sont en effet en cours pour optimiser l'insertion paysagère. Sur la phase 2, en l'absence d'un tracé à ce stade du projet, il s'agit davantage, dans le cadre de la concertation préalable, de préciser les différents scénarios fondés sur des critères tels que l'insertion paysagère.

# 4

**Approfondissement  
des enjeux territoriaux**  
Contributions des participants

# Secteur 1 : Béziers - Narbonne

## ❖ Sortants du groupe de travail (1/2) :

Les participants ont identifié un certain nombre de vues à préserver :

- Vues en direction du massif du Caroux,
- Vue vers la cathédrale Saint Nazaire de Béziers (**1**).
- Vue depuis le domaine de Bayssan vers Béziers (**3**)
- Co-visibilités avec la ligne depuis l'Oppidum d'Ensérune et depuis Nissan-lez-Enserune

Les participants ont exprimé de fortes attentes concernant la traversée de la plaine entre Nissan et l'oppidum d'Ensérune (**2**). La ligne passera dans la plaine ouverte, entre les deux, il est important de préserver cette covisibilité au maximum, car l'oppidum est un repère fort dans le paysage de la commune. Il est important de préserver le caractère ouvert de la plaine. Les participants ont également souligné la présence d'éléments patrimoniaux importants tels que le Canal du Midi (UNESCO) au pied de l'oppidum, le réseau de drainage de l'Etang de Montady, la Via Domitia et le point singulier que représente le tunnel du Malpas.

Les participants ont exprimé une forte attente de transparence, aussi bien paysagère qu'hydraulique, de la ligne dans le paysage :

- Transparence hydraulique de l'Aude (**12**)
- Transparence visuelle le long de l'Orb (**6**) : Attention au masquage végétal de la ligne trop proche de l'identité de la ripisylve. On doit comprendre le paysage ; « lire le tracé de l'eau », à l'instar du Canal du Midi qui a sa propre palette végétale (**8**).
- Plus largement, les participants ont exprimé leur souhait d'assurer la perméabilité aux piétons, randonneurs et viticulteurs le long de la ligne (**10**). Pour les randonneurs, et particulièrement les pèlerins des chemins de Saint Jacques, les participants souhaiteraient des passages réguliers (idéalement tous les 2km) pour éviter de rallonger outre mesure les itinéraires existants.

# Secteur 1 : Béziers - Narbonne

## ❖ Sortants du groupe de travail (2/2) :

Le sujet des étangs du secteur est aussi largement commenté :

- Les participants pointent la richesse de l'étang de Capestang (biodiversité, ..)
- Ils identifient deux étangs non recensés : Etang St Aubin et Etang St Paul (**14**).
- Ils insistent sur la préservation du fonctionnement hydraulique de l'étang de Montady (**15**) et de sa connexion (par aqueduc) avec l'étang de Capestang (**13**)
- On notera aussi la présence d'une zone humide vers Lespignan.

Le Canal du Midi et le Canal de la Robine seront franchis par la ligne nouvelle (**7**). Il faut garder une similitude de traitement architectural et paysager entre les deux ouvrages afin de signifier l'appartenance à une même complexe. La transparence visuelle qu'offriront ces ouvrages est primordiale pour garantir « l'enjeu de lisibilité des canaux, la compréhension des fluidités »

Une participante insiste sur la notion de paysage et d'insertion de la ligne nouvelle. Insérer ne signifie pas cacher. Cela ne doit pas être un problème pour l'infrastructure d'assumer son tracé, de créer des tranchées franches si besoin (dans les reliefs en calcaire par exemple) ou d'imposer un nouveau motif végétal identitaire, du moment que cela participe de la compréhension de cette insertion dans le territoire, que cela donne à voir la nouvelle logique

Les participants ont identifié un certain nombre d'éléments architecturaux ou de zones urbanisées dans la zone d'étude, comme le domaine de Bayssan (**3**), des châteaux pinardiens, folies et domaines autour de Béziers (**4**), la Zone d'activités de la Mouline (**5**) et le hameau de Périès (traversé par la ligne existante) à Nissan-lez-Enserune (**9**).

Sur la question des gares, les participants souhaiteraient le raccord de la gare de Nissan-lez-Enserune à la ligne existante pour désengorger les routes du territoire (**11**). Ils expriment également leur souhait de voir le choix d'implantation des gares nouvelles réinterrogé sous l'angle de l'impact paysager. Ils laissent ainsi entendre que l'emplacement de Montredon -des-Corbières serait peut-être moins impactant puisque dans une zone déjà en partie urbanisée (**16**).



# Secteur 2 : Narbonne Salses

## ❖ Sortants du groupe de travail :

Le massif de Fontfroide présente de nombreux coteaux propices au ruissellement (**1**) ainsi qu'un des plus forts risques incendie du département (**13**), tout comme le secteur de Rivesaltes, près du camp historique (**17**). Plus globalement, le secteur est décrit par un des participants comme traversant de petits côtières avec des fortes pentes, à l'origine d'inondations, et nécessitant une attention à la transparence hydraulique de l'ouvrage.

Les participants ont identifié de multiples éléments paysagers et architecturaux à rajouter au diagnostic : les réseaux de Tours Chappe (**20**) et de capitelles, des projets de bassins de rétention d'eau (**19**), les ruines du château (**3**) ainsi qu'un axe de la Via Domitia (**4**) à Roquefort-des-Corbières, et le Rec de Fontdama (**18**).

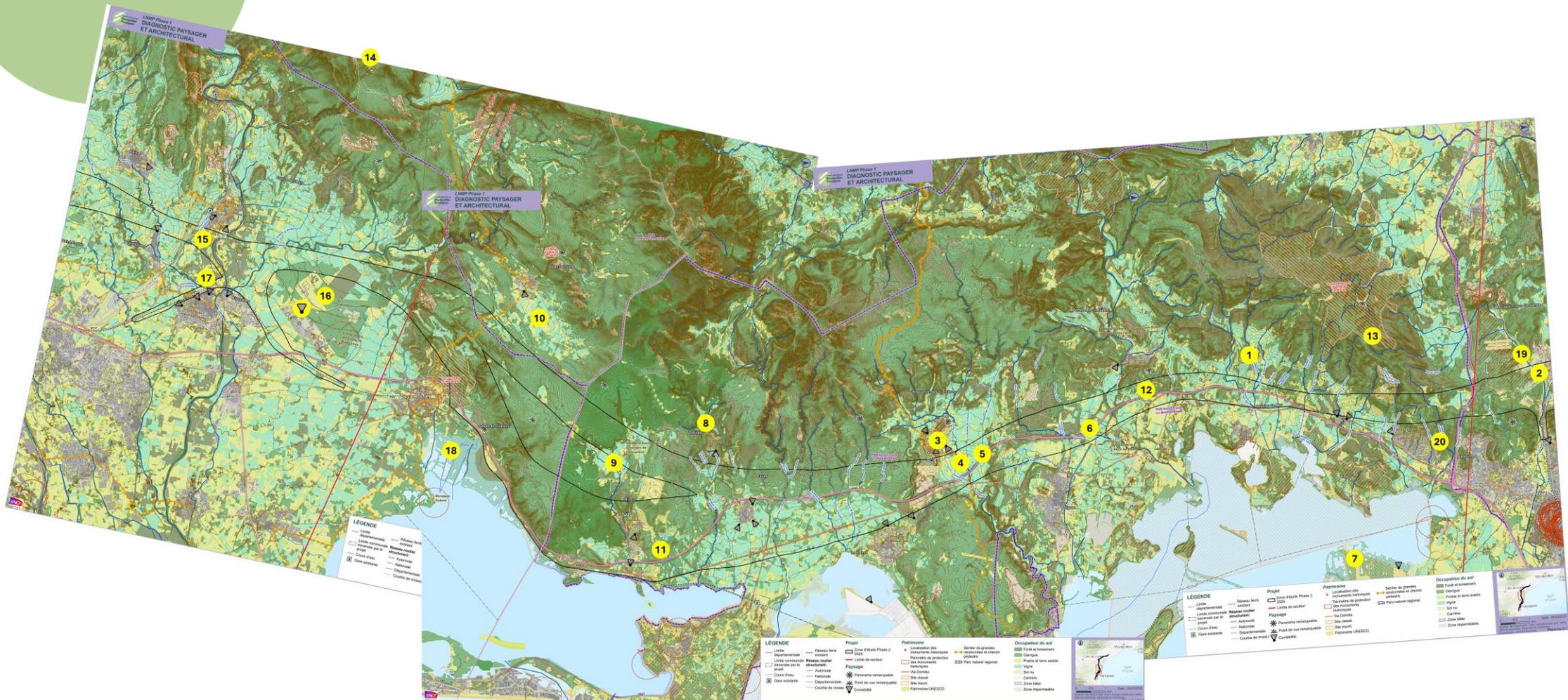
Les participants ont également indiqué un ensemble de co-visibilité du territoire, aussi bien depuis les communes de Roquefort-des-Corbières (**3**) et de Rivesaltes (**16**) pour leur proximité avec le tracé, que depuis Treilles (**8**) de par son positionnement en surplomb. Les participants ont également partagé les co-visibilités possibles depuis la rive opposée des étangs (**7**), notamment celui de Bages-Sigean, mais aussi depuis une tour sentinelle présente dans le PNR Corbières-Fenouillèdes (**14**).

Les participants ont partagé la présence de zones humides remarquables dans la dépression de Ventenac, près des vestiges de l'ancienne chapelle Saint-Aubin à Fitou (**9**) et une mare pour laquelle est prévu la mise en place d'un arrêté de protection de biotope à Opoul-Périllos (**10**). Ils ont également émis un point d'attention relatif au choix du tracé pour la commune de Fitou (**11**) et ont indiqué la présence d'un domaine avec une bâtis remarquable impactée, au niveau de la commune de Portel-des-Corbières (**12**).

L'atelier a également permis d'interroger la prévision d'un projet urbain associé à l'implantation de la gare à Narbonne à l'horizon 2050, tout en soulevant des questions sur la capacité des gares existantes à absorber les nouveaux flux (**2**). Des questions ont émergé sur la compatibilité avec le projet Aqua Domitia (**5**) (abandonné selon un des participants), sur le croisement avec la ligne du « Train Rouge » (**15**), ainsi que sur les opportunités de transport d'autres ressources (eau, électricité) via la ligne, en valorisant notamment les délaissés par l'intégration de panneaux solaires (**6**).

Enfin, les participants ont mentionné le travail mené par le PNR de la Narbonnaise en Méditerranée sur la sensibilité des paysages traversés par la LNMP, à inclure aux EPPA.

# Secteur 2 : Narbonne Salses



## ❖ Compléments des participants durant le temps de mise en commun :

Considérant la vulnérabilité de la voie actuelle et vu la probable mixité de la ligne, il faut s'interroger sur le tracé final car celui littoral est déjà très vulnérable.

L'entrée du tunnel devrait être approfondi pour éviter d'isoler Roquefort-des-Corbières des axes routiers.

Au niveau du raccordement à Rivesaltes, la ligne va être dans la plaine de débordement de l'Agly. Les participants s'interrogent aussi sur la présence d'un réseau de bornage marquant l'ancienne frontière entre la France et l'Aragon.

Au niveau de Roquefort-des-Corbières, il existe 3 bornes milliaires dont un des participants a proposé de transmettre des photos et la localisation.

# Secteur 3 : Salses - Toulouges

## ❖ Sortants du groupe de travail :

Le premier point d'attention du secteur pour les participants porte sur l'arrivée de la ligne dans la zone d'activité du Soler (**1**). Cela aura un impact sur le paysage et engendrera des nuisances sonores.

Les participants expriment que la zone (**8**) joignant Baho, Villeneuve-la-Rivière et Le Soler présente de nombreux enjeux à prendre en compte comme les traversées de la Têt, de nombreuses voiries et de chemins de randonnées, mais également la présence d'une voie verte. La traversée de la Têt dans ce secteur se ferait également dans une zone inondable.

Les participants portent une attention particulière sur le patrimoine de la région vu depuis la ligne comme le Canigou, le château de Salses (**4**), le camp de Rivesaltes (**5**) ou le palais des Rois de Majorque à Perpignan (**6**). La ligne pourrait servir de support de découverte de la région (parallèle fait avec les panneaux Monuments Historiques présents le long de l'A9)

Les participants ont partagé le projet avancé de centre pénitencier (**10**) dont le chantier doit finir en 2027 au nord-est de Rivesaltes. Une réserve foncière stratégique inscrite au titre du Zéro Artificialisation Nette est également présente dans ce secteur (les participants n'ont pas pu la situer sur la carte),

Ils se sont également interrogés sur la connexion entre les gares et les chemins de Saint-Jacques de Compostelle, classés au patrimoine immatériel de l'UNESCO, ainsi que sur la prise en compte du passage de la ligne dans les chartes des PNR (**2**). Une urbanisation est à prévoir aux abords des gares nouvelles (hors secteur 3).

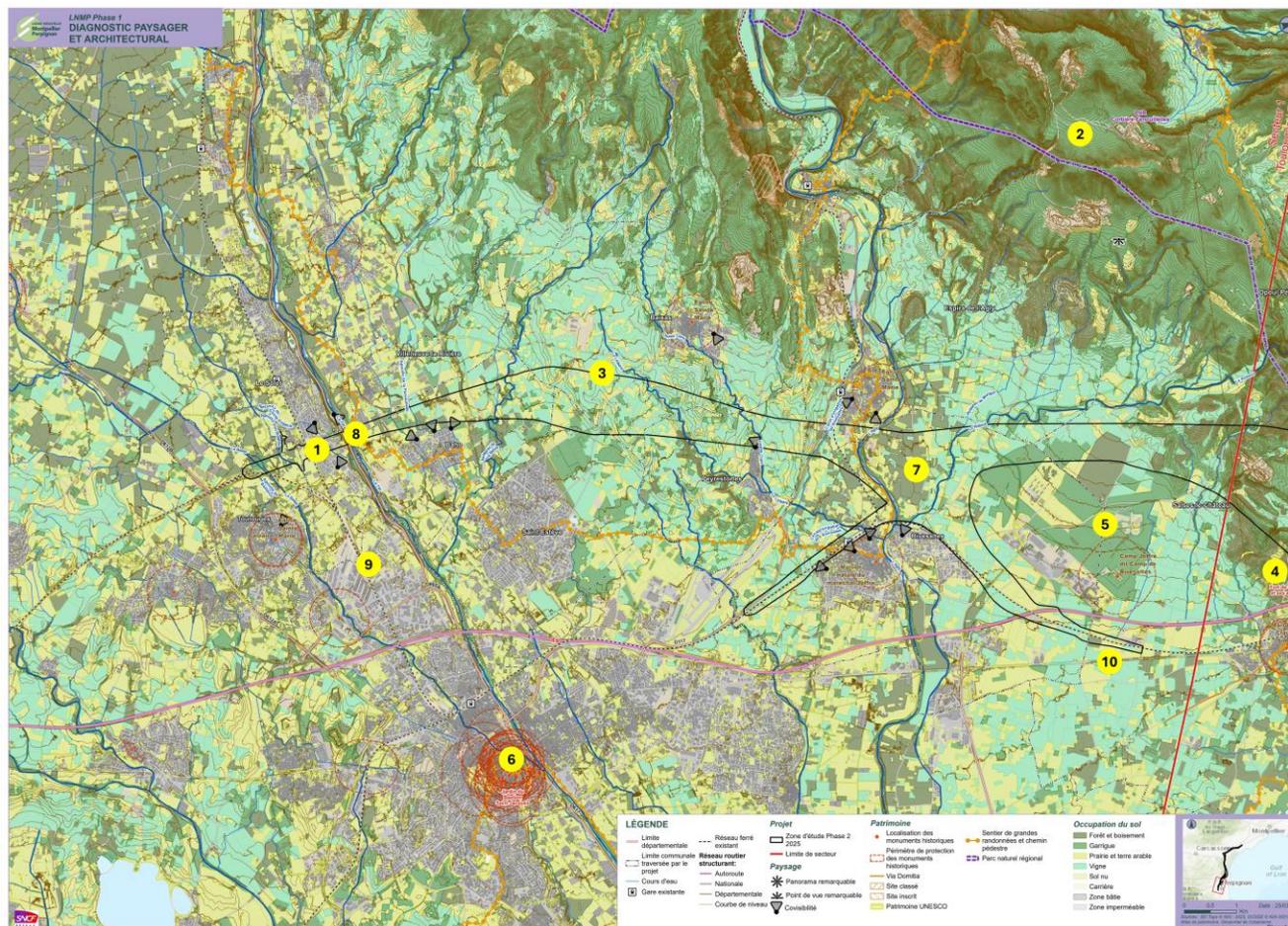
Les participants expriment un besoin d'accompagnement de l'évolution des paysages agricoles très marqués du secteur (**3**), autant par la mise en place de la ligne que par l'impact du réchauffement climatique sur l'activité viticole. Ils leur semblent pertinent de réfléchir dès maintenant à ce que l'on veut reconstruire/remettre en place dans les terres agricoles bouleversées par le projet.

Au nord de Rivesaltes, les participants expriment le fait que le triangle ferroviaire (**7**) pourrait permettre de valoriser la ligne comme une œuvre d'art avec de nombreux raccordements, pour faciliter son appropriation par le territoire.

Enfin, les participants expriment le fait que le report modal du fret selon la mixité de la ligne permettrait de désengorger les transports vers la plateforme multimodale de Saint-Charles (**9**).

De manière générale, le traitement paysager de la ligne nouvelle est important. Les impacts du projet doivent être minimes sur le territoire.

# Secteur 3 : Salses - Toulouges



## ❖ Compléments des participants durant le temps de mise en commun :

Un participant s'interroge sur la prise en compte des projets locaux, précisant que l'ensemble des projets doivent être pris en compte, en échangeant directement avec les élus.

Les membres de l'équipe projet expliquent que c'est l'objectif du dialogue territorial et de la co-construction des études, mais également des commissions consultatives organisées avec les maires, pour leur permettre de suivre l'avancée du projet et partager les projets de leurs territoires.

Un participant précise que le secteur présente un fort taux de chômage. La LNMP pourrait ainsi représenter une opportunité pour l'emploi local, notamment durant la phase travaux, en communiquant en amont sur les caractéristiques du chantier à venir et permettre aux entreprises de se préparer.

# 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 .....

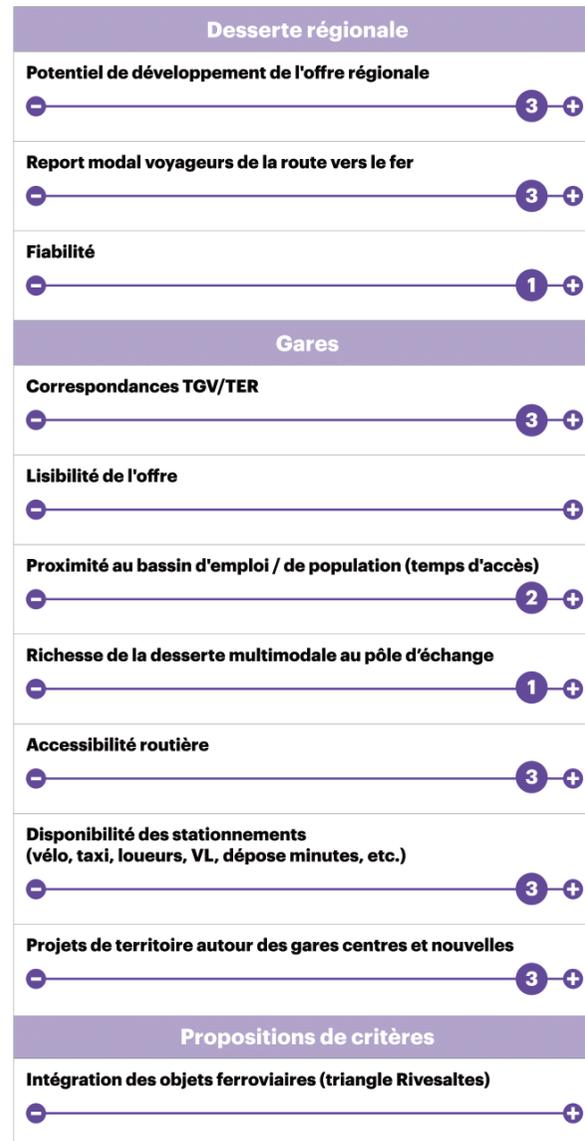
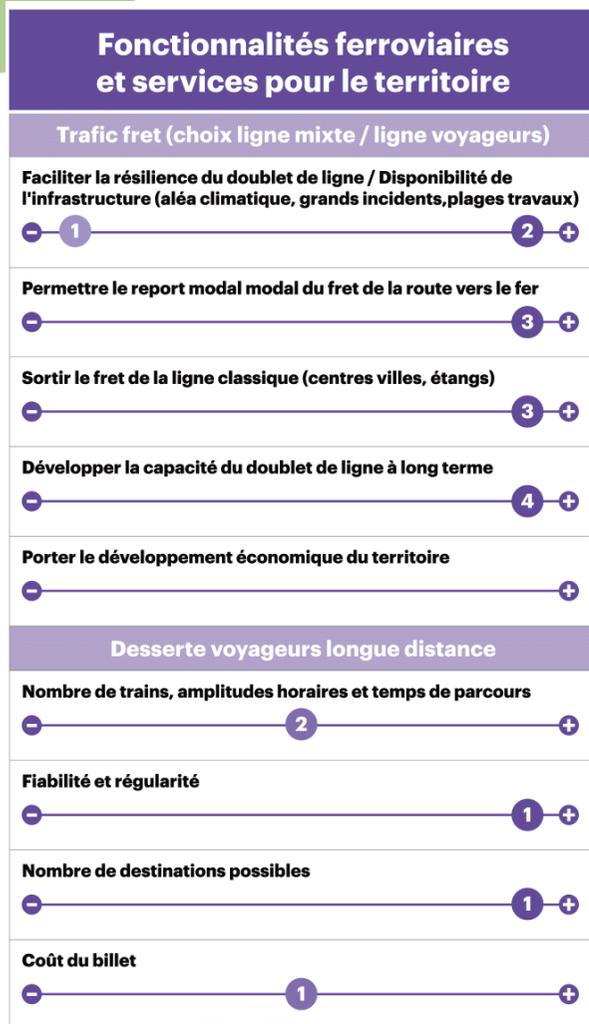
### Objectifs de la grille AMC :

- 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
<b>Trafic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)</b> Faciliter la réalisation du doublet de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (accès vitrifiés, grands incidents, lignes travaux) Paramétrer le report modal modal du fret de la route vers le fer Sortir le fret de la ligne classique (contres villes, Stange) Développer la capacité du doublet de ligne à long terme Porter le développement économique du territoire	<b>Environnement naturel et biodiversité</b> Zones Natura 2000 Zones Humides Trames vertes et bleues Parc Naturel Régional Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels Terrains avec objectifs de compensation déjà identifiés Présence d'habitats et espèces à enjeux Risque de pollution du milieu naturel Artificialisation des sols Ressources en eau et inondations Captage et périmètre de protection de la ressource en eau Vulnérabilité des eaux souterraines Eaux superficielles (zones inondables) Fractionnement de cours d'eau	<b>Coût</b> Coût d'exploitation Coût d'investissement Indicateur socio-économique du projet Délais Durée des phases d'études et des procédures Durée de la phase travaux Risques pendant la phase travaux Risques résiduels en phase exploitation Vos propositions de critères
<b>Deserteurs voyageurs longue distance</b> Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours Fiabilité et régularité Nombre de destinations possibles Coût de billet Deserteurs régionale Potentiel de développement de l'offre régionale Report modal voyageurs de la route vers le fer Fiabilité Gares Correspondance TGV/TER Liabilité de l'offre Proximité au bassin d'emploi / de population (temps d'accès) Niveau de la desserte multimodale au pôle d'échange Accessibilité routière Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, bus, VL, dépôt-matras, etc.) Projets de territoire autour des gares existantes et nouvelles Vos propositions de critères	<b>Santé humaine Acceptabilité sociale et économique</b> Risque insondable Exposition des populations au bruit et aux vibrations Exposition des populations à la pollution de l'air Impact sur le bâti d'habitation Impact sur l'activité économique Cohabitation avec les documents de planification (SCoT, PLU, PDU) Risques technologiques Bilan carbone Patrimoine et Paysage Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits Traversés de paysages identitaires Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »	<b>Patrimoine et Paysage (SUD)</b> Morphologie des basses Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées Agriculture, Viticulture et Sylviculture Typologie des cultures Possibilité d'irrigation Métrique de classement (ADP/ADE/etc.) Potentiel agroécologique Exploitation forestière Vos propositions de critères

# Priorisation des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux paysagers »



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 paysagers »

Environnement humain et naturel	
Environnement naturel et biodiversité	
Zones Natura 2000	1+
Zones Humides	4+
Trames vertes et bleues	4+
Parc Naturel Régional	3+
Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels	1+
Terrains avec objectifs de compensation déjà identifiés	3+
Présence d'habitats et espèces à enjeux	4+
Risque de pollution du milieu naturel	5+
Artificialisation des sols	3+

Ressources en eau et inondations	
Captage et périmètre de protection de la ressource en eau	3+
Vulnérabilité des eaux souterraines	2+
Eaux superficielles (zones inondables)	2+
Franchissement de cours d'eau	5+
Santé humaine / Acceptabilité sociale et économique	
Risque incendie	3+
Exposition des populations au bruit et aux vibrations	3+
Exposition des populations à la pollution de l'air	2+
Impact sur le bâti d'habitation	+
Impact sur l'activité économique	+
Cohérence avec les documents de planification (SCoT, PLU, PIG)	1+
Risques technologiques	+
Bilan carbone	+

Patrimoine et Paysage	
Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits	13+
Traversée de paysages identitaires	8+
Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »	2 9+
Morphologie des lieux	8+
Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées	3 11+
Agriculture, Viticulture et Sylviculture	
Typologie des cultures	2 3+
Possibilité d'irrigation	1 1+
Périmètre de classement (AOP/AOC/etc.)	2+
Potentiel agronomique	1 1+
Exploitation forestière	1 1+

# Détermination des critères par les participants

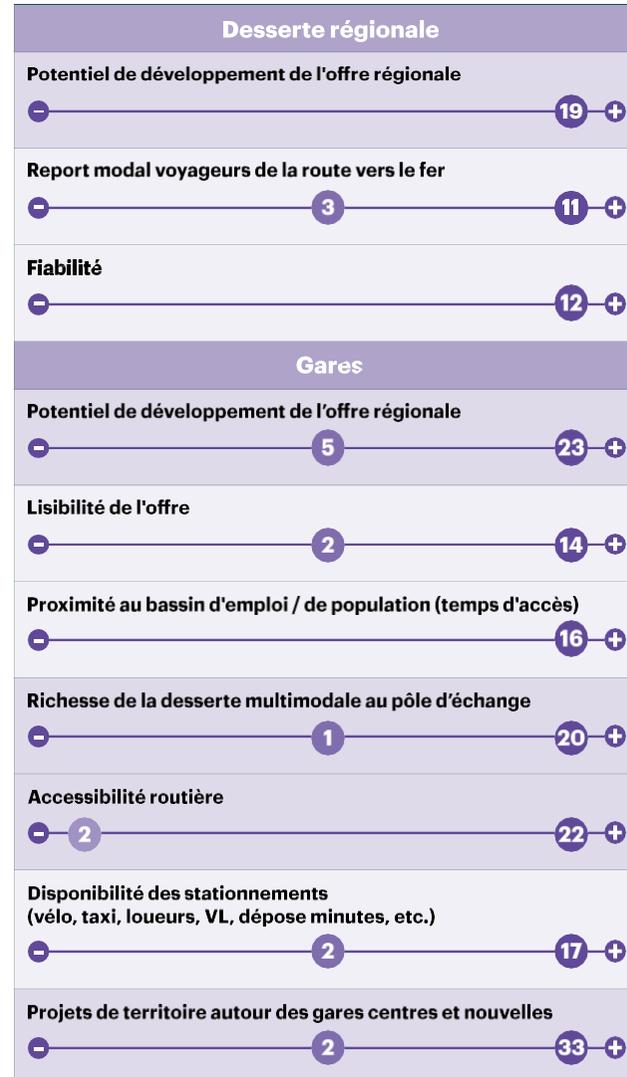
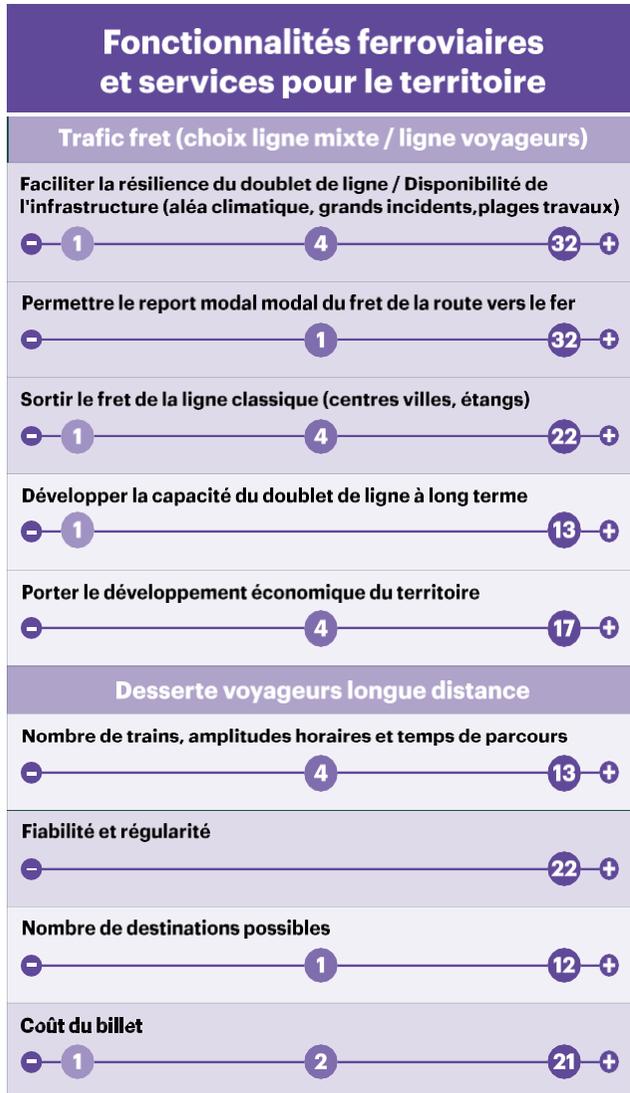
Résultats issus du groupe de travail thématique « enjeux paysagers »

Environnement humain et naturel	
Propositions de critères	
La valorisation du patrimoine linguistique, occitan et catalan, lisible dans la toponymie	<input type="range"/>
L'impact sur la transition écologique juste, sobre et solidaire : réduire les inégalités territoriales	<input type="range"/>
La transparence hydraulique	<input type="range"/>
Perception du paysage depuis la ligne nouvelle : traversée et découverte d'une portion de la région => invention d'un nouveau paysage	<input type="range"/>

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



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

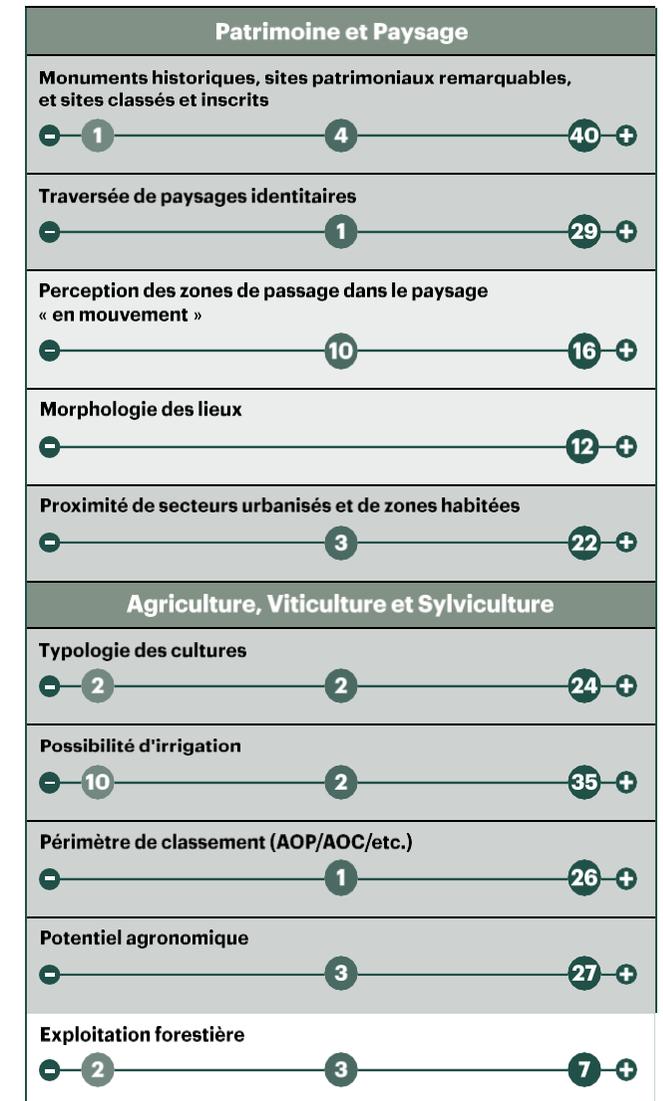
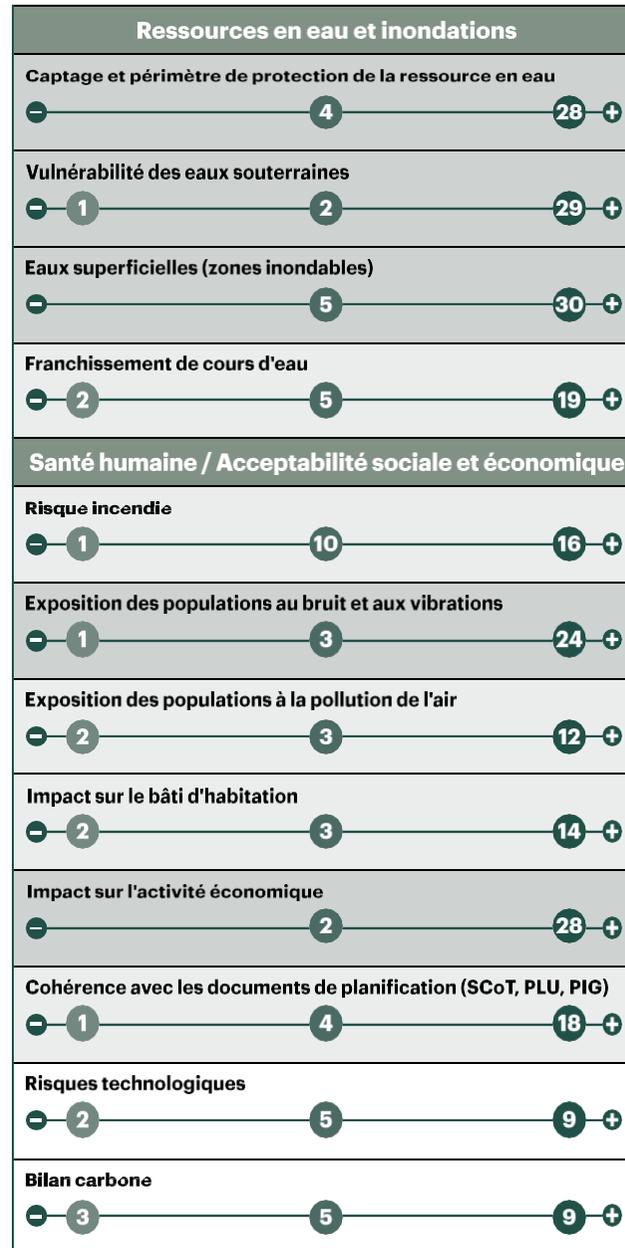
Dimension technico-financière	
Coût	
Coût d'exploitation	- 3 ————— 7 ————— 19 +
Coût d'investissement	- 10 ————— 2 ————— 10 +
Intérêt socio-économique du projet	- ————— 1 ————— 18 +
Délais	
Durée des phases d'études et des procédures	- 6 ————— 8 +
Durée de la phase travaux	- 4 ————— 12 +
Risques	
Risques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



# Conclusion

# Conclusion

- ❖ Après la priorisation des grilles d'analyse multicritères, les participants se sont retrouvés en plénière.
- ❖ **Stéphane Lubrano** a remercié les participants pour leur présence et les a invités à participer à la réunion de restitution le 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.