

DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

ATELIER THEMATIQUE FONCTIONNALITÉS : DESSERTE / GARES NOUVELLES

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

27 MARS - NARBONNE
COMPTE-RENDU DES ECHANGES





Point d'actualité du projet et de la démarche

Intervenants présents

SNCF Réseau

- **Stéphane Lubrano** : directeur de la mission LNMP
- **Sébastien Mis** : directeur adjoint de la mission LNMP
- **Jean-Eric Breidel** : Coordinateur phase 2 de la mission LNMP
- **Nathalie Festor** : Responsable d'études phase 2
- **Victor Bezard et Luc Robert** : Equipe exploitation
- **Anne-Françoise Benac** : Responsable des études de trafics et socio-économiques
- **Aurélie Wittersheim** : Chargée de mission Environnement phase 2
- **Anne-Lise Gibbe** : Responsable de la concertation

SNCF Gares & Connexions

- **Vincent Bouvier** : Directeur des Grands Projets du Sud-Ouest / Gares Nouvelles LNMP
- **Lucile Reymond** : Responsable opérationnelle gares nouvelles

Bureaux d'études

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



Participants présents

44 participants dont :

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

Bares Marc, Vice-Président du MEDEF Pyrénées-Orientales

Buigues Stéphane, représentant du pôle aménagement du territoire de la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne

Chabrier Didier, Membre du bureau du MEDEF Pyrénées-Orientales

Coste Claude, Chargé de mission au département de l'Hérault

Culebras Pierre, Membre du bureau du MEDEF Pyrénées-Orientales

Dupuy Gaëlle, Responsable du Service Aménagement à la Communauté de Communes La Domitienne

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

Jansana Jean-Marc, Maire de Montredon-des-Corbières

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

Le Guen Amandine, Responsable foncier environnement Lafarge pour l'Union nationale des industries de carrières et matériaux de construction.

Liot-Dassagate Sabrina, Directrice du Pôle Développement Territorial à la Communauté de Communes La Domitienne

Mari Stéphane, Responsable maîtrise d'ouvrage au conseil départemental des Pyrénées-Orientales

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

Pinet Pascal, Directeur général de la société de financement LNMP

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

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

Roi Catherine, Première adjointe à la Mairie de Bages

Roussel Eric, Conseiller municipal à la Mairie de Nissan-lez-Enserune

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

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 à la desserte et aux gares nouvelles. Cette dernière partie s'est orientée autour de différents sujets : c'est quoi une gare nouvelle sur une ligne nouvelle, les enjeux de déplacement auxquels une gare nouvelle doit répondre, les enjeux et défis d'implantation auxquels cette gare nouvelle doit faire face.
- **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 :
 - ❖ Gare centre et gare nouvelle : quel projet de desserte et de territoire
 - ❖ Gare nouvelle connectée ou pas connectée au réseau existant : quelle intermodalité ?
 - ❖ Incidences du choix des gares sur les services voyageurs
 - La définition et la priorisation de critères pour l'analyse multicritères, afin de préparer la comparaison des scénarios présentés lors de la concertation préalable de l'automne 2025.

Présentation synthétique du projet

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

- L'animatrice donne la parole à **Stéphane Lubrano**, directeur de la mission Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, qui présente les grandes caractéristiques du projet.
- Un projet de 150 km de ligne nouvelle, phasé depuis 2017 :
 - Une première phase entre Montpellier et Béziers
 - Une seconde phase entre Béziers et Perpignan
- La phase 2 est aujourd'hui dans son principe, acté par décision ministérielle, uniquement destinée au trafic voyageur. Toutefois, les acteurs du territoire et les partenaires co-financeurs ont demandé de questionner les fonctionnalités de la ligne : voyageurs / mixité et desserte / gares nouvelles.
- En effet, de nouveaux enjeux émergent, et notamment :
 - La résilience du projet et des infrastructures au changement climatique
 - Le développement des territoires, dont les dynamiques évolutives et les nouveaux besoins sont à prendre en compte dans l'actualisation des études et diagnostics.
- Les scénarios en cours d'étude, qui seront présentés à la concertation publique de l'automne 2025 :
 - 3 scénarios Mixité : scénario voyageurs (scénario actuel) / scénario mixte « Corbières Littorales » / scénario mixte « Tunnel sous les Corbières »
 - 4 scénarios Gares Nouvelles : deux gares nouvelles à Narbonne et à Béziers / 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 **Anne-Isabelle Pardineille**, garante 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, 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, 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.
- **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 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 :
 - L'intermodalité
 - Les raccordements
 - L'accessibilité
 - Le projet de territoire

❖ C'est quoi une gare nouvelle sur une ligne nouvelle ?

- L'animatrice donne la parole à **Vincent Bouvier**, Directeur des Grands Projets du Sud-Ouest / Gares Nouvelles LNMP
- Pourquoi créer une gare nouvelle ?
 - Une gare est un point de connectivité avec d'autres villes, régions et pays.
 - Elle connecte différents modes de transports, et se doit ainsi d'être accessible à la fois par rapport aux transports ferroviaires, mais également par rapport aux transports en communs, aux vélos, aux voitures, aux navettes, etc.
 - C'est également un gain de temps : une gare nouvelle est un point de desserte immédiat par rapport à des trajets nationaux, internationaux et locaux.
 - Elle doit s'inscrire dans un projet de territoire

Panorama des enjeux en plénière

❖ Les défis d'une gare nouvelle

- Minimiser et accompagner les impacts sur le milieu naturel et sur l'écosystème existant.
- Reporter une partie du nombre de trains à grande vitesse desservant le centre-ville sur la ligne à grande vitesse : il s'agit de créer un binôme de gare, avec deux gares complémentaires.
- Accompagner l'intégration paysagère et territoriale : toutes les gares sont uniques et ressemblent à leur territoire.
- Penser l'accessibilité et la connexion de la gare avec le territoire, et notamment aux transports en commun, modes doux, navettes, véhicules légers.

❖ Périmètre et ouvrages d'une gare nouvelle

- Une gare est constituée de plusieurs ouvrages :
 - Une gare ferroviaire avec un bâtiment voyageur, des quais et abris, des passages souterrains ou passerelles, un parvis, ayant des fonctions de sécurité et d'attente.
 - Des stationnements et des connexions autour de cette gare : voirie, parkings, gare routière, aire logistique, etc.
 - Des réserves foncières et paysagères pour aménager l'ensemble.
- Une gare nouvelle a généralement une emprise au sol comprise entre 6 et 8 hectares.

❖ Multimodalité, stationnements et espaces extérieurs d'une gare nouvelle

- Une gare est un pôle d'échanges multimodal, connecté à différents modes de mobilité : transport urbain régional, modes actifs, stationnement voiture, taxis, trains régionaux, etc. A noter que plus on s'éloigne de la gare, plus les modes de déplacement sont individuels.
- L'objectif est de faciliter l'interopérabilité entre les modes de déplacement et d'encourager les mobilités décarbonées.

Panorama des enjeux en plénière

❖ Les enjeux d'une gare nouvelle

- La localisation : la gare doit être à proximité d'axe(s) structurant(s) (comme une autoroute par exemple) pour favoriser l'accessibilité et la fréquentation, et proche d'une zone d'activités / d'un quartier fréquenté.
- Le quartier-gare : la gare doit garantir une connexion au quartier, en conservant une cohérence d'ensemble et en participant à la vie du quartier.
- Le binôme de gares : la connexion à une autre gare de centre-ville assure un bon développement. Il est essentiel que chacun des deux gares soit complémentaires, et non concurrentes. Elles ne répondent pas aux mêmes enjeux, à la même clientèle et aux mêmes dessertes.
- Les dessertes ferroviaires et routières : la gare doit être connectée aux trains régionaux, aux axes routiers et aux différents transports en commun.

Une gare nouvelle doit garantir une bonne accessibilité, une bonne connexion au territoire, une bonne desserte avec un cadencement approprié, en étant intégrée à l'environnement existant et au territoire.

❖ 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 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.
 - Le choix des gares nouvelles et des raccordements associés ayant une importance sur les schémas de desserte, et sur les services voyageurs.

Panorama des enjeux en plénière

- Les quatre hypothèses de gares nouvelles sont les suivantes :
 - Deux gares nouvelles, l'une à Narbonne Ouest, l'autre à Béziers Est (scénario actuel) ;
 - Une gare nouvelle intermédiaire à Nissan ;
 - Une gare nouvelle à Narbonne, sans raccordement à Nissan ;
 - Une gare nouvelle à Narbonne, avec raccordement à Nissan pour relier la ligne classique à la ligne nouvelle. Avec cette option, les trains circulant sur la ligne nouvelle et souhaitant desservir la gare de Béziers centre pourront la rejoindre via la ligne classique, par exemple.

Les deux derniers scénarios se distinguent donc par ce raccordement à Nissan : s'il existe, les trains voyageurs longue distance arrivant au niveau de Béziers par l'Est par la ligne nouvelle LNMP phase 1, s'ils sortent sur la ligne classique pour desservir Béziers centre, peuvent regagner la ligne nouvelle jusqu'à Perpignan en passant par Narbonne Ouest. Sans ce raccordement, ils restent sur la ligne classique, ne pouvant plus bénéficier de la grande vitesse offerte par la ligne nouvelle phase 2.

- Ces choix de gares influencent les services voyageurs. Cela s'illustre, par exemple, sur le scénario de deux gares nouvelles à Narbonne et Béziers (scénario actuel). A Narbonne, trois directions sont possibles (Montpellier, Toulouse, Barcelone). Or, la gare de Narbonne Ouest ne se trouve pas sur l'axe Montpellier-Toulouse. Donc, pour des trains qui font ce trajet, il y a un arbitrage :
 - Soit passer par la ligne classique, pour pouvoir desservir finement le territoire ; l'arrêt se ferait donc à la gare TER de Narbonne Centre.
 - Soit passer par la ligne nouvelle, pour améliorer le temps de parcours, et desservir Narbonne Ouest. En revanche, cette option contraindra le train d'opérer un rebroussement pour se diriger ensuite vers Toulouse. Cette opération nécessitera plus de 10 minutes d'attente en gare, impactant le temps de parcours et rendant cet itinéraire moins concurrentiel par rapport au passage par la ligne classique.
- **Les transporteurs voyageurs longue distance ont donc dans leurs choix de desserte à arbitrer entre desservir finement le territoire, en s'arrêtant à plus de gares mais en perdant du temps de parcours, ou aller plus vite et ne pas desservir toutes les gares par lesquelles la ligne nouvelle pourrait passer**

Panorama des enjeux en plénière

❖ Les enjeux des zones de chalandise

- L'animatrice donne la parole à **Lionel Clément**, pilote des études de trafic et socio-économiques.
- Les voyageurs ont une approche « origine-destination ». Ils effectuent un premier trajet pour se rendre en gare, puis le trajet en train, puis attendent en gare pour une correspondance ou pour rejoindre leur dernier mode de transport afin d'arriver à leur point d'arrivée final. Cette chaîne de déplacement complète sur l'origine-destination est applicable à tous les types de trafic et est prise en compte dans les modèles.
- En Languedoc-Roussillon, il y a environ 26 millions de déplacements ferroviaires annuels. Parmi eux :
 - 4,5 millions sont des déplacements entre Paris et le Languedoc Roussillon ;
 - 2,5 millions sont des déplacements entre Les Midi-Pyrénées et le Languedoc-Roussillon ;
 - 2,5 millions sont des déplacements entre la région PACA et le Languedoc-Roussillon ;
 - 2 millions sont des déplacements entre Auvergne-Rhône-Alpes et le Languedoc-Roussillon ;
 - 1,7 millions sont des déplacements en transit nord-sud ;
 - 1,7 millions sont des déplacements qui vont traverser les Pyrénées ;
- Dans chacune de ces strates de trafic, des origines-destinations sont concernées par des arrêts en gares actuelles ou futures. Il est donc nécessaire d'être en capacité d'accueillir ces personnes en transit, de la manière la plus optimale possible.

❖ Les contraintes techniques d'implantation

- L'animatrice donne la parole à **Florian Cofais**, chargé de la coordination des études techniques.
- Il existe différentes contraintes d'implantation :
 - Les voies en gare doivent idéalement être implantées en ligne droite.
 - La gare doit être « à plat ». L'arrêt des trains à grande vitesse nécessite une voie à l'horizontal au niveau des gares.
 - En termes d'infrastructures ferroviaires, les longueurs des quais doivent correspondre aux futurs matériels roulants (aujourd'hui cela représente une longueur de 405 mètres pour des TGV-M, et nécessitent la création d'une section à quatre voies de 1,5km environ (deux voies de desserte et deux voies de passage direct).
- Autour de la gare, il y a également d'autres infrastructures ferroviaires à prendre en compte, et notamment les raccordements pour relier la gare nouvelle à d'autres ouvrages (gare TER, par exemple).

3

Questions / Réponses en plénière

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante de l'Ecologie du Carcassonnais des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA)** demande si la gare de Narbonne Ouest est toujours prévue en viaduc, avec un ascenseur pour la relier à la gare TER située en contrebas.
 - Réponse de **SNCF Réseau** : La gare de Narbonne Ouest est prévue sur le scénario voyageurs (scénario actuel). Si le choix, à l'issue de la concertation de l'automne 2025, se porte sur une ligne mixte, cela peut avoir un impact sur le positionnement et la structure de la gare.
- ❖ **Un participant** demande des précisions sur les coûts de fonctionnement des gares nouvelles par rapport aux gares actuels, compte tenu de sommes financières que cela génèrera dans le temps, au-delà des investissements initiaux.
 - Réponse de **SNCF Gares & Connexions** : les coûts de fonctionnement de la gare concernent notamment des services associés et des zones d'exploitation ferroviaires. Ce coût dépend de la manière dont la gare est conçue, de son interconnexion ou non au reste du réseau de mobilités, ou encore de ses horaires. Il s'agit donc d'un sujet multifactoriel. A noter que l'autonomie de la gare, notamment d'un point de vue énergétique, reste visée dans la phase de conception.
- ❖ **Un représentant de la CFDT des Pays du Grand Biterrois** exprime l'idée selon laquelle le choix de scénario de gares devrait davantage être fait par rapport au positionnement de la gare vis-à-vis de l'autoroute. Il précise également qu'il est nécessaire de réfléchir en termes de besoins, et notamment des agglomérations. L'intersection avec la ligne existante serait alors une solution qui répondrait aux besoins à la fois de l'agglomération de Béziers et de celle de Narbonne. Il appuie son propos en expliquant que la gare de Nissan est déjà existante et ne serait pas un problème en termes de faisabilité de raccordement et de vitesse. Il s'agit selon lui de la meilleure solution en termes d'accessibilité et d'enjeux écologiques.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Un représentant de la mairie de Montredon-des-Corbières** exprime son avis favorable pour la création d'une gare à Narbonne Ouest. Il appuie son propos en expliquant qu'il s'agit d'une solution intéressante en termes de développement économique. D'un point de vue foncier, et parmi les 14 hectares de foncier disponibles sur le territoire du Grand Narbonne, 10 sont situés sur la commune de Montredon-des-Corbières. Par ailleurs les professionnels du territoire seraient en attente de solutions de déplacement rapides et notamment ferroviaires.
- ❖ **Une représentante de l'Ecologie du Carcassonnais des Corbières et du Littoral Audois (ECCLA)** rappelle que la construction d'une gare nouvelle implique des coûts mais également des bénéfices avec les commerces de gare, les parkings, les constructions immobilières.
 - **Réponse de SNCF Gares & Connexions** : Le projet ne vise pas à créer des « centres commerciaux ». L'objectif sera d'avoir un dialogue permanent avec le territoire pour ne pas générer de concurrence entre les futurs commerces de la gare, et les commerces existants aux alentours.
- ❖ **Un participant** précise que pour la ligne entre Tours et Bordeaux il a été préféré des raccordements permettant de desservir les gares existantes à des gares nouvelles, sans que cela ne pose de problème particulier. Une gare nouvelle ne serait donc pas indispensable au développement économique d'un territoire, mais contribuerait à celui-ci.
- ❖ **Un représentant de l'AFTP** revient sur des éléments techniques de largeur et de longueur de voies à quais ferroviaires en mettant en exergue les impacts paysagers que cela pourrait avoir sur le territoire. Il demande si l'équipe projet envisage de pouvoir réduire cette largeur pour diminuer l'impact visuel et foncier.
 - **Réponse de SNCF Gares & Connexions** : la longueur des quais est définie par rapport au matériel circulant. Si aujourd'hui, des trains à grande vitesse de la SNCF qui sont en unité double et mesurent 400 mètres, il sera possible dans le futur d'avoir des trains à grande vitesse dits « TGV-M », un peu plus longs. Ces éléments techniques devront également être compatibles avec les autres entreprises ferroviaires comme Renfe ou Trenitalia. Enfin, la longueur des quais sera adaptée en fonction des prévisions envisagées par la Région, Autorité Organisatrice des Transports.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Une représentante de la mairie de Bages** demande le coût estimé envisagé pour la construction d'une gare nouvelle, mettant en perspective le fait qu'il pourrait être différent si le scénario choisi comprend une gare ou deux gares nouvelles.
 - **Réponse de SNCF Réseau et de SNCF Gares & Connexions** : Le coût de construction d'une gare nouvelle dépend de son implantation, des interconnexions existantes ou à créer avec le territoire ou encore de la manière dont elle est conçue. Il faut distinguer dans le financement d'une gare nouvelle la part de l'investissement réalisé par les collectivités et ce qui pourrait être pris en charge par des tiers investisseurs (exemple : financement du photovoltaïque). Dans les différents choix de scénarii, les coûts dépendent du nombre de gares nouvelles et du nombre de raccordements prévus, dont le coût est aussi élevé que celui de l'implantation d'une gare nouvelle. L'objectif est donc de préciser l'intérêt entre ces deux objets. Ainsi, si une gare nouvelle est bien pensée et s'implante dans un territoire en cours de développement, elle peut avoir un intérêt économique pour le territoire qu'un raccordement n'aurait pas.
- ❖ **Un participant** précise qu'il est également important de considérer la réalisation des terminaux techniques et les centres de dépôt, au-delà des gares.
- ❖ **Un représentant du Grand Narbonne** explique que l'agglomération développe un pôle d'aménagement économique et de mobilités autour de Montredon-des-Corbières. Il s'agit d'un point crucial d'intégration en termes d'activités. Il demande par ailleurs si la phase d'études, coûteuse, intègre le financement des collectivités.
 - ❖ **Réponse de SNCF Réseau** : Des dossiers de financement européen ont été réalisés par SNCF Réseau, reçus et acceptés par la Commission Européenne. Le dossier est donc économiquement approprié.

Questions / Réponses en plénière

- ❖ **Un représentant de la mairie de Barcelone** demande s'il est possible que la carte mettant en perspective les déplacements en véhicules particuliers pour aller en gare soit également réalisée pour les transports en commun, en mettant en perspective les temps d'attente et de correspondance. Il demande également que ces cartes puissent être comparées pour penser l'intermodalité et la diminution de l'utilisation de véhicules particuliers.
 - ❖ **Réponse de SNCF Réseau** : L'intermodalité entre la gare et les différents modes de transports fait l'objet des études menées. Elle doit par ailleurs être pensée avec les intercommunalités, et notamment dans leurs documents de planification, pour que la gare nouvelle soit intégrée dans le territoire.
- ❖ **Un représentant de la CFDT des Pays du Grand Biterrois** précise que la gare de Nissan est une gare existante qui a été fermée. Dans le scénario d'une gare nouvelle à Nissan, il s'agirait alors non pas de construire une nouvelle gare mais de réouvrir une gare existante, avec un lien direct avec la ligne classique.
- ❖ **Un représentant du Medef des Pyrénées-Orientales** demande si les trains passeront par la gare de Perpignan, où s'ils iront directement à la gare de Rivesaltes.
 - **Réponse de SNCF Réseau** : Cette modalité n'est pas arbitrée par SNCF-Réseau mais par chaque entreprise ferroviaire qui assurera la circulation des trains. Il n'est pas possible de les contraindre d'arrêter leurs trains à certaines gares. En revanche, des études ont montré que toutes les entreprises ont intérêt à s'arrêter systématiquement à Perpignan, par rapport au potentiel de voyageurs de l'agglomération.
- ❖ **Un participant** précise que l'entreprise Renfe effectue des trajets Lyon-Barcelone en privilégiant les gares classiques tandis que SNCF privilégie des passages par les gares nouvelles. Cela dépendrait donc bien de chaque entreprise ferroviaire, en fonction de l'attractivité des territoires et des dessertes.

4

Pôles décryptages
Contributions des
participants

Pôle Décryptage 1

Incidences du choix des gares sur les services voyageurs

Scénario 2 gares nouvelles, à Narbonne Ouest et à Béziers Est (scénario actuel)

Points positifs :

- Le positionnement de la gare nouvelle à Béziers Est permettrait de capter la zone de chalandise du bassin piscénois
- Ce scénario favoriserait également l'émergence de projets de territoire.

Points de vigilance :

- La multiplication des gares ne garantit pas une multiplication des dessertes : les opérateurs pourraient faire le choix de ne s'arrêter que dans l'une des deux gares nouvelles, limitant ainsi l'efficacité attendue.

Scénario 1 gare nouvelle à Nissan-lez-Enserune

Points positifs :

- Un gain de temps de parcours pour les voyageurs grande distance. (dépend de la politique d'arrêt des entreprises ferroviaires)

Points de vigilance :

- Le scénario repose sur un rabattement TER quasi systématique
- Certains trajets nécessiteraient un retour en arrière, ce qui nuirait à leur efficacité.
- Le site n'est pas associé à un véritable projet de territoire.

Scénario 1 gare nouvelle à Narbonne avec raccordement à Nissan-lez-Enserune

Points positifs :

- Le scénario permettrait de structurer un véritable projet de territoire autour de la gare de Narbonne.

Points de vigilance :

- Ce choix pénaliserait les trains à grande vitesse desservant Béziers Centre
- Il entraînerait également un impact négatif sur la ligne classique, réduisant son attractivité (plutôt la capacité qui est réduite).

Scénario 1 gare nouvelle à Narbonne sans raccordement à Nissan-lez-Enserune

Pas de contribution écrite.

Pôle décryptage 2

Gare nouvelle connectée / pas connectée au réseau existant : quelle intermodalité ?



Les points à retenir : Les indispensables de l'intermodalité (1/2)

❖ Intermodalité et desserte

- L'intermodalité ne doit pas être pensée uniquement comme une juxtaposition de modes de déplacements, mais comme une connexion fluide et fonctionnelle entre le train, les autres types de mobilité et les usages quotidiens. Cela suppose une approche systémique intégrant à la fois :
 - La connexion ferroviaire (fréquence, correspondances, réseau TER/TGV)
 - La connexion au territoire (transports en commun, accessibilité routière, navettes, modes doux, etc.)
- Une gare nouvelle n'a de sens que si elle dessert efficacement le territoire, c'est-à-dire si elle offre des connexions concrètes, utiles et régulières pour les usagers quotidiens. Elle ne doit pas, par ailleurs, se substituer à la gare centre : les deux coexistent et sont complémentaires, comme l'illustrent les binômes de gares de Montpellier (St-Roch / Sud de France) et Nîmes (Centre / Pont du Gard)

❖ Le positionnement de la gare nouvelle

- Le positionnement de la gare nouvelle est structurant : il doit être défini en cohérence avec les flux de trafic régionaux et nationaux.
- Quelques exemples appuient le propos :
 - La gare nouvelle de Narbonne ne sera pas desservie par la desserte transversale Bordeaux-Marseille (8 allers/retours par jour), mais uniquement par la desserte Nord/Sud avec 6 allers-retours par jour.
 - REX : L'implantation de la gare nouvelle de Nîmes Pont du Gard et des raccordements à la ligne classique en découlant ne permettent pas aux missions empruntant le CNM de desservir la gare et d'aller à Marseille par Arles.
- Le choix d'implantation de la gare nouvelle doit aussi être pensée par rapport aux zones de chalandise et sur les logiques d'attractivité des bassins de vie (et pas seulement du poids démographique des communes d'implantation). A ce titre :
 - Narbonne : environ 140 000 habitants dans sa zone d'attractivité
 - Béziers, Agde, etc. : 150 000 à 180 000 habitants.

Pôle décryptage 2

Gare nouvelle connectée / pas connectée au réseau existant : quelle intermodalité ?



Les points à retenir : Les indispensables de l'intermodalité (2/2)

❖ Gare nouvelle et correspondances ferroviaires

- Une gare nouvelle peut être pertinente même sans correspondance ferroviaire immédiate, à condition qu'elle s'inscrive dans un projet territorial fort avec une bonne accessibilité routière, des liaisons en transports en commun efficaces et une logique d'aménagement global et de développement territorial. Il est donc possible de compenser une moindre interconnexion ferroviaire par une stratégie territoriale volontariste.
- Par ailleurs, il est possible de créer des connexions ferroviaires dans un second temps, même après la mise en service de la gare. C'est le cas de la jonction entre Avignon TGV et Avignon Centre, qui a été réalisée après la réouverture de la ligne Carpentras-Avignon. Cette stratégie permet d'optimiser progressivement le réseau, en fonction des besoins et de la demande.

❖ Le rôle fondamental des autorités organisatrices

- La volonté politique de l'Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) est un levier essentiel pour réussir l'intermodalité. Par exemple, tous les TER de la zone s'arrêtent à Nîmes Pont-du-Gard (44 trains / jour), notamment grâce à une décision forte de la Région, et à une anticipation initiale pour pouvoir rendre cette desserte possible.
- Cette volonté, et cette anticipation, permettent de structurer le cadencement, favoriser les correspondances et rendre la gare nouvelle réellement fonctionnelle.

Pôle décryptage 2

Gare nouvelle connectée / pas connectée au réseau existant : quelle intermodalité ?



Les besoins d'approfondissement

- ❖ Quels sont les impacts si la ligne nouvelle est mixte sur une gare nouvelle ?
- ❖ Est-il envisageable de phaser l'implantation des gares nouvelles (construction d'une première gare, puis d'une seconde a posteriori si cela s'avère nécessaire) ?

Pôle décryptage 2

Gare nouvelle connectée / pas connectée au réseau existant : quelle intermodalité ?



Les recommandations et points de vigilance (1/2)

❖ Configuration des gares nouvelles : compatibilité et scénarios alternatifs

- Pour la gare nouvelle à Narbonne, il est nécessaire de vérifier la compatibilité de sa configuration avec un scénario de mixité, en termes d'emprise, de capacité et d'infrastructure.
- L'idée de réaliser les deux gares nouvelles d'un scénario (Béziers et Narbonne) a des échéances différentes a été évoquée, avec un point de vigilance sur l'anticipation des contraintes techniques et d'exploitation.
- Propositions de scénarios alternatifs :
 - Pas de gare nouvelle à Béziers mais création d'un raccordement entre la ligne nouvelle et la ligne classique, complété par une gare de régulation au sud de Béziers.
 - Une seule gare nouvelle entre Béziers et Narbonne, mais implantée ailleurs que sur le site de Nissan.

❖ Intégration du projet dans une logique de territoire

- Il semble indispensable d'associer les collectivités locales en amont du projet pour :
 - Construire un véritable projet de territoire autour de la gare (urbanisme, services, mobilités)
 - Anticiper les besoins de financement liés aux infrastructures associées.
- Un exemple que les acteurs ne souhaiteraient pas reproduire : la gare Montpellier Sud de France, dont la connexion en tramway n'a été réalisée que 10 ans après son ouverture, entraînant un défaut d'accessibilité initial.
- Demande de faire coïncider dès la phase chantier la réalisation des infrastructures intermodales (tram, bus, modes actifs) avec celle de la gare. Le quartier de la gare doit par ailleurs être pensé avant même la construction de celle-ci, car les opérations d'aménagement prennent du temps à émerger.
- Demande d'éviter de reproduire un « océan de bitume » autour des gares nouvelles comme cela a été le cas autour de la gare TGV d'Aix-en-Provence.
- Les gares nouvelles doivent être conçues pour ne pas fermer le champ des possibles, notamment en prévoyant des réserves foncières pour de futurs raccordements, ou avec des possibilités d'extension (exemple de Montpellier Sud de France avec la possibilité d'extension de la ligne de tram vers l'aéroport).

Pôle décryptage 2

Gare nouvelle connectée / pas connectée au réseau existant : quelle intermodalité ?



Les recommandations et points de vigilance (2/2)

❖ **Accessibilité**

- Un point d'attention a été manifesté sur le coût d'accès à la potentielle gare nouvelle de Béziers, dont l'accessibilité semble complexe et coûteuse.
- Veiller à ne pas sous-calibrer le potentiel de stationnement (parkings voitures notamment), qui conditionne l'attractivité intermodale de la gare nouvelle.

❖ **Binôme de gares**

- Eviter les problèmes de nommage et de repérage, qui nuisent à la compréhension du réseau (lisibilité du couple de gares)
- Harmoniser les noms si les gares sont situées dans une même aire urbaine ou zone d'attractivité.
- Eviter la concurrence territoriale entre gares (exemple de Valence et Romans).
- Le projet de gare nouvelle doit viser une cohérence territoriale et multimodale, et non une fragmentation de l'offre.

❖ **Etudes trafic**

- Les flux Perpignan-Toulouse étaient absents lors des premières études car la région Occitanie n'existait pas encore à l'époque. Il semble désormais indispensable de les intégrer dans les analyses actualisées, notamment pour garantir une cohérence interrégionale et répondre aux besoins de mobilité Est/Ouest.

Pôle décryptage 3

Gare centre / Gare nouvelle : quelle desserte et quel projet de territoire ?



Les points à retenir : Les indispensables d'un projet de desserte et de territoire

❖ **Chaque Gare Nouvelle est unique**

- En France, on compte 18 gares nouvelles (hors des hubs ferroviaires). Elles ont par ailleurs chacune leurs caractéristiques propres, avec des enjeux de desserte, d'insertion territoriale et de fréquentation très variables.

❖ **Deux gares nouvelles proches l'une de l'autre ?**

- Certaines lignes à grande vitesse démontrent qu'il est possible de créer deux gares à moins de 30km l'une de l'autre (comme Nîmes-Montpellier).
- Ce qui compte avant tout, ce sont les critères d'accessibilité, la complémentarité des usages et la capacité à répondre aux besoins différenciés des territoires concernés.

❖ **La dimension territoriale**

- Dans plusieurs projets récents du sud de la France, les gares nouvelles ont été pensées dans une logique de projet de territoire. Par exemple, la future gare nouvelle de Montauban, intégrée à une réflexion avec le futur hôpital, ce qui en fait un élément structurant du développement local.
- Il apparaît donc essentiel de coconstruire le projet de gare nouvelle avec les acteurs du territoire et en lien avec les projets territoriaux.

❖ **Le choix du scénario de gare ne dépend pas uniquement de considérations techniques mais également d'une volonté politique et des projets de territoire (dont les accès)**

❖ **Répondre aux besoins locaux**

- Le choix du positionnement de la gare dépend également des besoins territoriaux. Par exemple, le choix d'implantation de la gare du Mans a davantage été déterminé par sa capacité à répondre aux besoins du bassin de vie qu'à sa position géographique.

Pôle décryptage 3

Gare centre / Gare nouvelle : quelle desserte et quel projet de territoire ?



Les besoins d'approfondissement

- ❖ **Quel est le coût de fonctionnement d'une gare nouvelle ? Est-il possible d'au moins fournir une fourchette indicative ou des exemples comparables ?**
- ❖ **Un train peut-il à la fois s'arrêter à la gare centre et à la gare nouvelle ?**
- ❖ **Si une gare nouvelle est souhaitée pour impulser ou participer à un projet de territoire, qu'en est-il du scénario d'une gare nouvelle à Nissan ?**

Pôle décryptage 3

Gare centre / Gare nouvelle : quelle desserte et quel projet de territoire ?



Les recommandations et points de vigilance

❖ **Le choix du scénario de gare nouvelle**

- La multiplication des arrêts sur la ligne nouvelle peut nuire à sa compétitivité-temps. Le scénario de gare nouvelle à Nissan permettrait de desservir Narbonne et Béziers sans imposer deux arrêts successifs.
- Il serait plus pertinent d'insérer une gare dans un espace déjà urbanisé, pour faciliter le maillage des différents modes de transports, favoriser l'acceptabilité sociale et environnementale du projet, assurer une cohérence du schéma de gare par rapport à la planification souhaitée par les collectivités concernées, répondre aux enjeux du ZAN.
- Le choix d'une gare nouvelle à Narbonne Ouest (Montredon-des-Corbières) s'intégrerait dans une dynamique locale de développement : hôpital à proximité, Technoparc en cours de développement, aménagements cyclables en cours. Si un projet de territoire autour de la gare est souhaité, la gare nouvelle constituerait localement un facteur de développement supplémentaire pour ce secteur.

❖ **L'intégration des agglomérations dans le choix de scénario de gares nouvelles**

- D'une part, cela suppose de s'assurer de la capacité du territoire à s'adapter à l'arrivée d'une gare nouvelle en termes d'offre de mobilité, de services situés à proximité de la gare et de portage institutionnel pour l'intégrer dans une vision de développement territorial cohérente.
- D'autre part, certaines agglomérations, bien que non directement desservies par une gare nouvelle seront tout de même indirectement impactées, notamment sur le plan touristique (augmentation de la fréquentation régionale) ou fiscal (taxe additionnelle de séjour). Il conviendrait donc de les intégrer également au processus décisionnel.

❖ **L'anticipation des futurs besoins**

- Les usages évoluent, et nécessitent de prendre en considération le temps d'appropriation de la gare nouvelle. Cela suppose notamment une offre évolutive dès l'ouverture de la gare, un accompagnement sur le long terme par les collectivités, ou encore une animation du site et de ses services pour encourager l'utilisation.

❖ **Les discussions entre la Région et les entreprises ferroviaires :**

- Renforcer ce dialogue garantirait une cohérence dans les dessertes, une complémentarité entre les niveaux de service et une vision partagée des priorités territoriales.

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 : Desserte / Gares Nouvelles



Objectifs de la grille AMC :

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

Fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire	Environnement humain et naturel	Dimension technico-financière
Traffic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)	Environnement naturel et biodiversité	Coût
Faciliter la résilience du doublet de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (césu climatique, grands incidents, travaux)	Zone Natura 2000	Coût d'exploitation
Permettre le report modal modal du fret de la route vers le fer	Zone Humides	Coût d'investissement
Sortir le fret de la ligne classique (centres villes, étangs)	Trames vertes et bleues	Intérêt socio-économique du projet
Développer la capacité de doublet de ligne à long terme	Parc Naturel Régional	Délais
Porter le développement économique du territoire	Terrains protégés par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels	Durée des phases d'études et des procédures
Desserte voyageurs longue distance	Terrains avec objectifs de compensation déjà identifiés	Durée de la phase travaux
Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours	Présence d'habitats et espèces à enjeux	Risques
Fiabilité et régularité	Risque de pollution du milieu naturel	Risques pendant la phase travaux
Nombre de destinations possibles	Artificialisation des sols	Risques résiduels en phase exploitation
Coût de billet	Ressources en eau et inondations	Vos propositions de critères
Desserte régionale	Captage et périmètre de protection de la ressource en eau	
Potential de développement de l'offre régionale	Vulnérabilité des eaux souterraines	
Report modal voyageurs de la route vers le fer	Eaux superficielles (zones inondables)	
Fiabilité	Franchissement de cours d'eau	
Gares	Santé humaine	Patrimoine et Paysage (etc.)
Correspondances TGV/TER	Acceptabilité sociale et économique	Morphologie des lieux
Lisibilité de l'offre	Risque inondable	Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées
Proximité au réseau d'emploi / de population (zones d'emploi)	Exposition des populations au bruit et aux vibrations	Agriculture, Viticulture et Sylviculture
Richesse de la desserte multimodale aux pôles d'échange	Exposition des populations à la pollution de l'air	Typologie des cultures
Accessibilité routière	Impact sur le bâti d'habitation	Possibilité d'irrigation
Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, bus, etc.)	Impact sur l'activité économique	Potential de classement (ADP/ADQ/etc.)
Projets de territoire autour des gares centres et nouvelles	Conformité avec les documents de planification (SCoT, PUD, PNB)	Potential agroécologique
Vos propositions de critères	Risques technologiques	Exploitation forestière
	Bilan carbone	Vos propositions de critères
	Patrimoine et Paysage	
	Muraments historiques, sites patrimoniaux remarquables, sites classés et inscrits	
	Traversée de paysages identitaires	
	Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »	

Résultats issus du groupe de travail thématique « Fonctionnalités : desserte / gares nouvelles »

Propositions de critères	
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 +

Priorisation des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « Fonctionnalités : desserte / gares nouvelles »

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

Priorisation des critères par les participants

Résultats issus du groupe de travail thématique « Fonctionnalités : desserte / gares nouvelles »

Environnement humain et naturel	
Environnement naturel et biodiversité	
Zones Natura 2000	☐ ☒ 1 ☐
Zones Humides	☐ ☒ ☐
Trames vertes et bleues	☐ ☒ ☐
Parc Naturel Régional	☐ ☒ 1 ☐
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	☐ ☒ 1 ☐
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)	☐ ☒ 1 ☐
Franchissement de cours d'eau	☐ ☒ ☐
Santé humaine / Acceptabilité sociale et économique	
Risque incendie	☐ ☒ ☐
Exposition des populations au bruit et aux vibrations	☐ ☒ 1 ☐
Exposition des populations à la pollution de l'air	☐ ☒ ☐
Impact sur le bâti d'habitation	☐ ☒ ☐
Impact sur l'activité économique	☐ ☒ ☐
Cohérence avec les documents de planification (SCoT, PLU, PIG)	☐ ☒ ☐
Risques technologiques	☐ ☒ ☐
Bilan carbone	☐ ☒ 1 ☐

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

Priorisation et détermination des critères par les participants

Résultats issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques

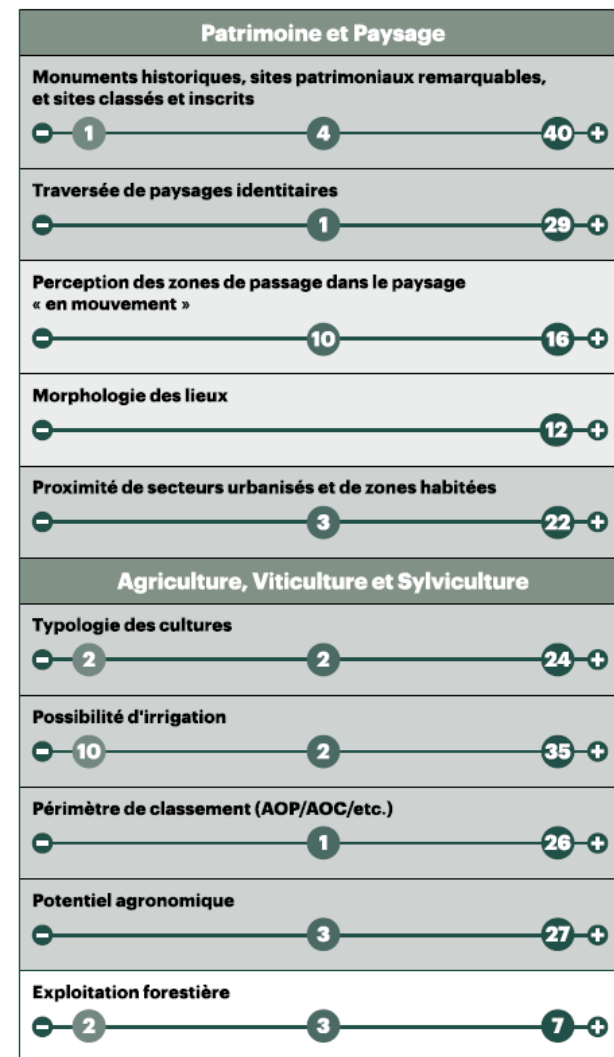
Dimension technico-financière		
Coût		
Coût d'exploitation	- 3	7 19 +
Coût d'investissement	- 10	2 10 +
Intérêt socio-économique du projet	-	1 18 +
Délais		
Durée des phases d'études et des procédures	- 6	8 +
Durée de la phase travaux	- 4	12 +
Risques		
Risques pendant la phase travaux	- 1	1 5 +
Risques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

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

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

Priorisation et détermination des critères par les participants

Résultats issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques



Priorisation et détermination des critères par les participants

Résultats issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques

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

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

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



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

6

Conclusion

Restitution des échanges

- ❖ Après les travaux en sous-groupes, les participants se sont retrouvés en plénière et les co-animatrices présentent de manière synthétique les résultats des pôles par pôle décryptage 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.