



DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

RÉUNION DE RESTITUTION

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

WWW.LIGNE-MONTPELLIER-PERPIGNAN.COM

23 SEPTEMBRE 2025 - NARBONNE



Une démarche séquencée de l'automne 2024 à l'automne 2025



Pourquoi sommes-nous réunis ?

**Faire un point
d'avancement sur le
projet, et sur les études
et diagnostics en cours
pour la phase 2**

**Enrichir les enjeux
territoriaux et les études
techniques pour l'analyse
multicritères**

**Préparer la concertation
préalable**

Au programme de notre réunion

14h

Point d'actualité sur le projet

- Rappel des scénarios de fonctionnalités étudiés
- La concertation préalable à venir pour la phase 2 du projet

Echanges

14h20

Restitution des groupes de travail thématiques

- **Synthèse des deux groupes de travail thématiques « fonctionnalités : mixité / voyageurs + desserte / gares nouvelles » :** panorama des enjeux, points à retenir, besoins d'approfondissement, enseignements.

Echanges

- **Synthèse des trois groupes de travail thématiques « enjeux : environnementaux + agricoles + paysagers et architecturaux » :** panorama des enjeux, enjeux localisés, enseignements.

Echanges

- **Synthèse des résultats de la priorisation des critères de la grille d'analyse multicritères :** résultats quantitatifs, résultats qualitatifs, enseignements.

Echanges

16h40

Préparation de la deuxième séquence de dialogue territorial

- **Présentation des résultats du questionnaire**
- **Propositions des ateliers d'approfondissement** de la deuxième séquence du dialogue territorial

Echanges

Fin de la réunion à 17h

L'équipe projet présente aujourd'hui

SNCF Réseau

- **Stéphane Lubrano** : Directeur de la mission LNMP
- **Sébastien Mis** : Directeur adjoint de la mission LNMP
- **Sylvie Martin** : Responsable du pôle foncier
- **Aurélié 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
- **Laurent Diaz** : Ingénieur paysagiste
- **Hélène Legrand** : Architecte en charge des ouvrages





LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

Pour mémoire

Un doublet de lignes complémentaires formant ensemble un réseau ferroviaire plus performant

PHASE 1 MONTPELLIER ↔ BÉZIERS

52,3 km de ligne nouvelle
+ 7 km de raccordements

Ligne mixte
(fret + voyageurs)

Démarrage des travaux
avant fin 2029

Mise en service
à l'**horizon 2034**

2 Mds d'€ CE 2020

PHASE 2 BÉZIERS ↔ PERPIGNAN

97,7 km de ligne nouvelle
+ 23 km de raccordements

2 gares nouvelles

Mise en service
à l'**horizon 2040***
(à projet inchangé)

*en cours de consolidation

4 Mds d'€ CE 2020

Un projet qui s'inscrit dans les grandes démarches nationales :
Loi d'Orientation des Mobilités, Stratégie Nationale Bas Carbone, Loi Résilience et Climat...

Un projet prioritaire à l'échelle européenne



150 km
de ligne nouvelle
entre Montpellier
et Perpignan



LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER ↔ PERPIGNAN

Mixité : Présentation du projet de référence et des deux variantes

Projet de référence

Ligne voyageurs de Béziers à Rivesaltes



Variantes

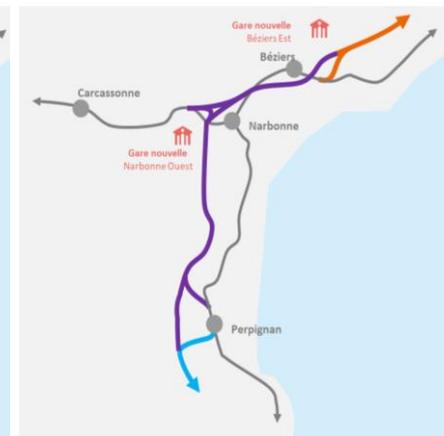
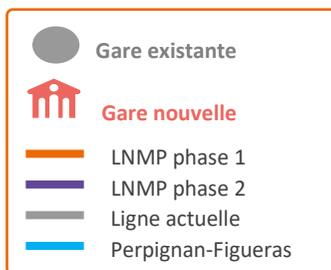
Mixité « tunnel dans les Corbières »



Mixité « Corbières Littorales »



Desserte et Gares Nouvelles : présentation du projet de référence et des quatre variantes



Projet de référence
2 gares nouvelles :
Béziers Est et Narbonne
Ouest

Variante
1 gare nouvelle à
Narbonne Ouest
avec raccordement à
Nissan



Variante
1 gare nouvelle
à Nissan

Variante
1 gare nouvelle
à Narbonne Ouest
sans raccordement à
Nissan

Variante
0 gare nouvelle



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

2

Point d'actualité sur la concertation

Une concertation préalable au printemps 2026

Du 8 avril au 19 juin 2026

Concertation préalable en application de l'art. L.121-12 du Code de l'Environnement

- Par décision des partenaires co-financeurs lors du Copil du 11 juillet 2025
- A valider par la CNDP

Pourquoi ce décalage?

- **Finaliser les études**, intégrer les enseignements du dialogue territorial
- Sécuriser la tenue de **l'enquête publique en 2030**, selon le calendrier initial
- Echanger dans un **contexte plus serein**, post élections municipales, avec les mandatures locales en exercice pour 6 ans

Une concertation sous l'égide de la CNDP, dont les modalités sont déterminées en accord avec les garants

Modalités de concertation envisagées, en cours d'élaboration avec les garants

Participation



Réunions d'échanges

- Réunions publiques d'ouverture
- Réunions thématiques
- Ateliers focus
- Réunion publique de clôture



Rencontres de proximité dans l'espace public



Questionnaire de sensibilisation



Site internet



Cahiers d'acteurs



Registres papier dans les mairies + chez les partenaires co-financeurs

Information



Conférence de presse de lancement Plan média / annonce-presse de mobilisation



Site internet



Points d'information dans les mairies



Documents d'information et de communication

- ↔ Dossier de concertation
- ↔ Synthèse
- ↔ Flyer
- ↔ Affiche
- ↔ Annonces-presse
- ↔ Communiqué de presse

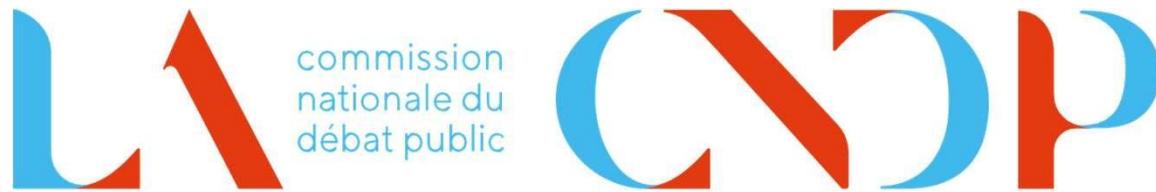
Une séquence 2 pour le dialogue territorial

De nouveaux ateliers thématiques organisés
fin 2025 :

- **Selon les besoins d'approfondissement exprimés lors des groupes de travail thématiques de mars 2025**
- **Selon les enseignements de notre réunion de restitution du jour**

Merci d'avoir
rempli le
questionnaire !

On échange
sur les
thématiques en
fin de réunion !



MA PAROLE A DU POUVOIR

**Pierre-Yves Guihéneuf,
Anne-Isabelle Pardineille
Philippe Quévremont**

Garants de la concertation

La future concertation préalable

«*La concertation préalable permet de débattre :*

- ***de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet,***
- ***des enjeux socio-économiques*** qui s'y attachent ainsi que de ***leurs impacts*** significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire,
- le cas échéant, de ***solutions alternatives, y compris, pour un projet, son absence de mise en œuvre.***

Elle porte aussi sur les modalités d'information et de participation du public après la concertation préalable ».

La préparation de la concertation préalable

Chacun de leur côté, les garants et le maître d'ouvrage doivent identifier les thèmes à mettre en débat au cours de la future concertation préalable.

Le maître d'ouvrage présente à la concertation un projet et les solutions alternatives. Il rédige le projet de dossier de concertation, les garants veillent à la qualité de l'information.

La CNDP valide le dossier et les modalités de la concertation.

Les garants, aujourd'hui observateurs, sont à votre écoute.

3

Synthèse Groupes de travail thématiques « Fonctionnalités »

Fonctionnalités : Mixité / Voyageurs

Groupe de travail thématique

Fonctionnalités : Mixité / Voyageurs

Panorama des enjeux

Une hausse du trafic fret attendue

- Notamment avec l'Espagne
- Report modal de la route vers le rail

Des contraintes techniques plus fortes

- Pente limitée
- Voies d'évitement
- Base fret
- Impacts plus importants sur l'environnement pour les sections à l'air libre

Des spécificités d'exploitation à prendre en compte

- Solutions d'exploitation pour assurer la mixité
- Pas de desserte fine des installations fret du territoire
- Complémentarité attendue des lignes existante et nouvelle

Fonctionnalités : Mixité / Voyageurs

Points à retenir

Résilience climatique

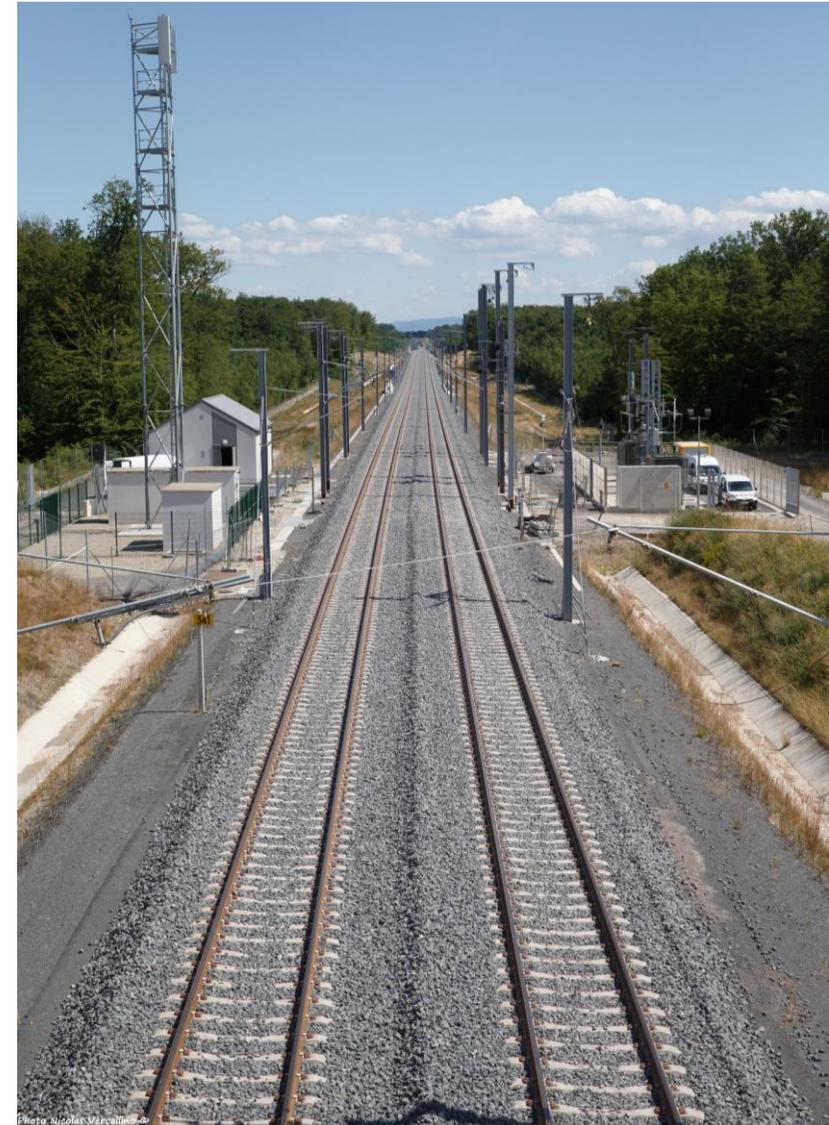
- Les risques liés aux inondations, à la sécheresse et aux incendies sont pris en compte dans la conception de la ligne nouvelle
- Le doublet de ligne permet de maintenir une continuité de service en cas de coupure de la ligne classique, au moins pour une partie des circulations.

Contraintes techniques et choix de mixité

- La mixité génère des surcoûts
- Les opérateurs de fret priorisent la fiabilité plutôt que la vitesse.

Performances et capacité

- Le nœud de Narbonne est stratégique
- L'axe Montpellier-Perpignan est le seul maillon sans doublet de lignes à l'échelle du corridor européen
- La ligne doit être dimensionnée pour les trafics à venir, notamment vers les plateformes multimodales.



Fonctionnalités : Mixité / Voyageurs

Besoins d'approfondissement et points de vigilance

Des besoins d'approfondissement techniques

- Précisions attendues : impact du projet sur la qualité de l'air, le transport de fret, le maintien de la ligne classique et les conditions de mixité.
- Besoin d'une meilleure compréhension des évitements, du tunnel des Corbières, de la signalisation et des impacts environnementaux.

Une attente forte de prise en compte des enjeux territoriaux

- Demande forte d'intégrer les études locales (submersion marine, logistique, etc.) dans les scénarios.
- Point d'attention manifesté sur les effets induits par le changement climatique et sur le besoin de faire de la ligne un levier de résilience au changement climatique.

Une demande de clarification sur les scénarios de mixité

- Nécessité d'objectiver les impacts réels de la mixité.
- Demande d'éclaircissements sur les différences de traitement entre la phase 1 et la phase 2 au sujet de la mixité.

Un besoin de renforcer le dialogue avec les acteurs

- Besoin d'échanges directs avec les opérateurs fret pour comprendre leurs contraintes et besoins.
- Demande forte d'associer les collectivités à la concertation et aux choix d'aménagement.

Une demande de prise en compte des interconnexions existantes

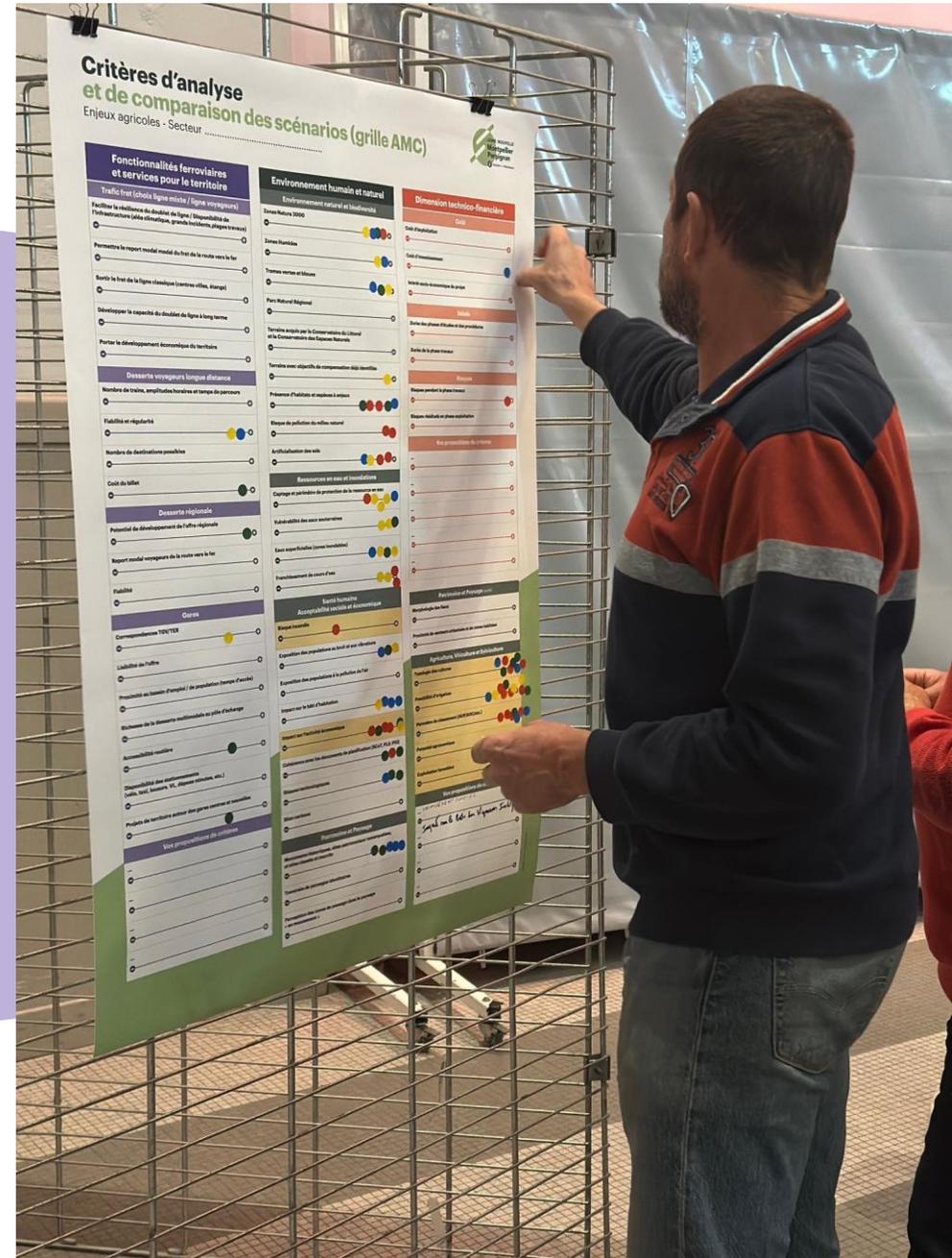
- Nécessité d'articuler le projet avec les autres infrastructures ferroviaires.

Fonctionnalités : Mixité / Voyageurs

Enseignements

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

- **La mixité est globalement demandée par les acteurs du territoire**, tant pour la réponse qu'elle apporte aux enjeux agricoles et environnementaux que pour sa contribution au développement d'un fret ferroviaire compétitif.
- **La complémentarité entre ligne classique et ligne nouvelle est un enjeu clé** : la ligne nouvelle ne doit pas remplacer la ligne classique mais renforcer la capacité globale du réseau.
- **Le potentiel de résilience au changement climatique constitue un argument, et un levier d'adhésion fort**, pour un projet de ligne nouvelle mixte.



Fonctionnalités : Desserte / Gares Nouvelles

Groupe de travail thématique

Fonctionnalités : Desserte / Gares Nouvelles

Panorama des enjeux

Une gare nouvelle au cœur du territoire

- Connectivité multimodale
- Gain de temps pour les trajets longue distance
- Intégration à un projet de territoire

Une implantation et une localisation stratégiques

- Contraintes géométriques de conception de la ligne nouvelle et raccordements associés influent sur les services possibles
- 6/8 ha d'emprise au sol
- Conséquences sur la desserte du territoire, le temps de parcours et l'attractivité pour les opérateurs
- Complémentarité avec la gare centrale

Une fréquentation et une zone de chalandise à fort enjeu

- La gare nouvelle est intégrée à une chaîne complète de déplacements (origine-destination).

Fonctionnalités : Desserte / Gares Nouvelles

Points à retenir

Intermodalité et positionnement

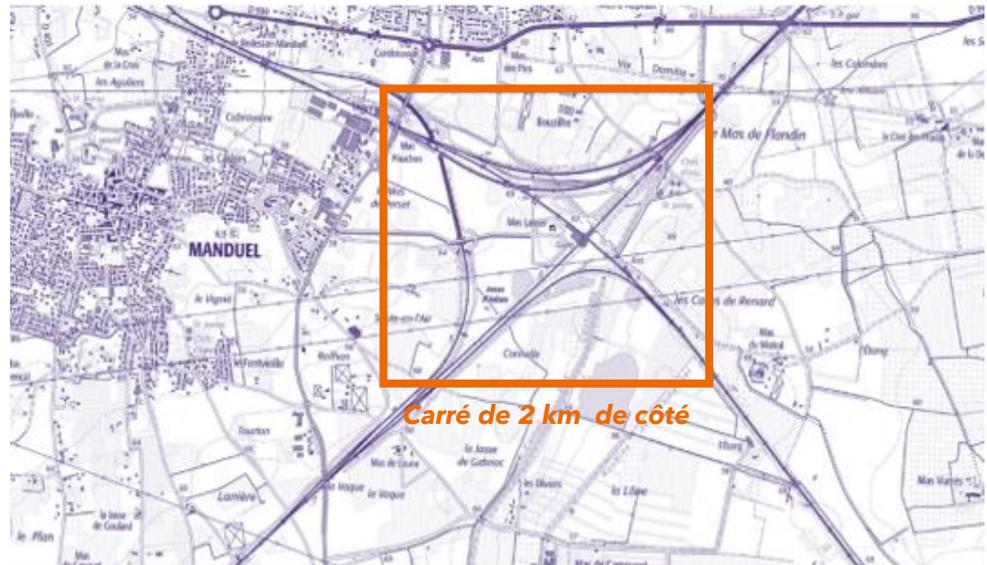
- Nécessité de connecter efficacement tous les modes de transport.
- Importance du binôme de gares.
- Cohérence avec les flux de trafic régionaux et nationaux.
- Attention portée sur le bassin de vie et sur l'attractivité du territoire.
- Influence sur les services de la localisation et de la configuration de la gare et des raccordements aux lignes existantes

Intermodalité et gouvernance

- Des connexions ferroviaires peuvent être créées après livraison de la gare nouvelle.
- Le rôle des Autorités Organisatrices de Mobilité est crucial.

Logique de territoire et urbanisme

- Nécessité d'associer les collectivités territoriales en amont, pour penser la gare comme un projet de territoire, surtout si pas de correspondance ferroviaire directe.
- Point d'attention : réserves foncières et flexibilité pour d'éventuels équipements futurs.



Carré de 2 km de côté

Fonctionnalités : Desserte / Gares Nouvelles

Besoins d'approfondissement et points de vigilance

Une attente forte sur l'implantation d'un projet de gare nouvelle cohérent par rapport aux dynamiques territoriales

- Importance accordée au choix des emplacements (lien avec les dynamiques locales).
- Nécessité d'insertion dans un tissu existant ou en développement (avec un potentiel d'urbanisation maîtrisé)

Un besoin de penser l'intermodalité dès la conception

- Accessibilité par tous les modes et intégration aux plans de mobilité dès la phase de conception.
- Fluidité des correspondances et existence de solutions concrètes pour les déplacements du quotidien.

Une demande de clarification des coûts et de souplesse dans le phasage

- Demande d'ordres de grandeur sur les coûts de fonctionnement et d'entretien des gares nouvelles.
- Demande d'explorer un phasage possible de leur implantation, en lien avec l'évolution des besoins.

Un besoin de projet de territoire autour des gares nouvelles

- Inscription dans une stratégie plus large de développement urbain, économique et social.
- Association des collectivités très en amont pour anticiper les aménagements et articuler la gare aux autres projets du territoire.

Une vigilance soulevée sur les impacts des scénarios techniques

- Demande d'informations supplémentaires sur la compatibilité des gares avec une éventuelle ligne mixte.
- Les choix d'implantation doivent aussi tenir compte des contraintes d'exploitation et de desserte à long terme.

Fonctionnalités : Desserte / Gares Nouvelles

Enseignements

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

- **Le positionnement stratégique des gares nouvelle est déterminant** : accessibilité, intégration intermodale, lien avec les projets de territoire.
- **Le binôme de gare centre / gare nouvelle est envisagé positivement**, à condition d'éviter la concurrence et de garantir leur complémentarité.
- **Narbonne Ouest et Béziers Est sont perçues comme des leviers de structuration urbaine**, tandis que Nissan interroge sur sa capacité à incarner un projet de territoire.



C'est à vous !

Que retenez-vous de ces deux groupes de travail « fonctionnalités » ?

Avez-vous des questions ou remarques complémentaires ?

3

Synthèse Groupes de travail thématiques « Enjeux »

Enjeux environnementaux

Groupe de travail thématique

Enjeux environnementaux

Panorama des enjeux

Une ligne nouvelle plus résiliente face aux aléas climatiques

→ Si la ligne classique devient de moins en moins praticable, car soumise à des aléas climatiques qui se multiplient, une ligne nouvelle mixte permettra d'assurer la continuité du trafic.

La ligne nouvelle permettra de maintenir une partie du service voyageurs, et du service fret si la ligne est mixte.

Une approche méthodologique de la résilience

→ Etude d'évènements climatiques de référence + de projections climatiques + de l'estimation de l'indisponibilité de la ligne classique.

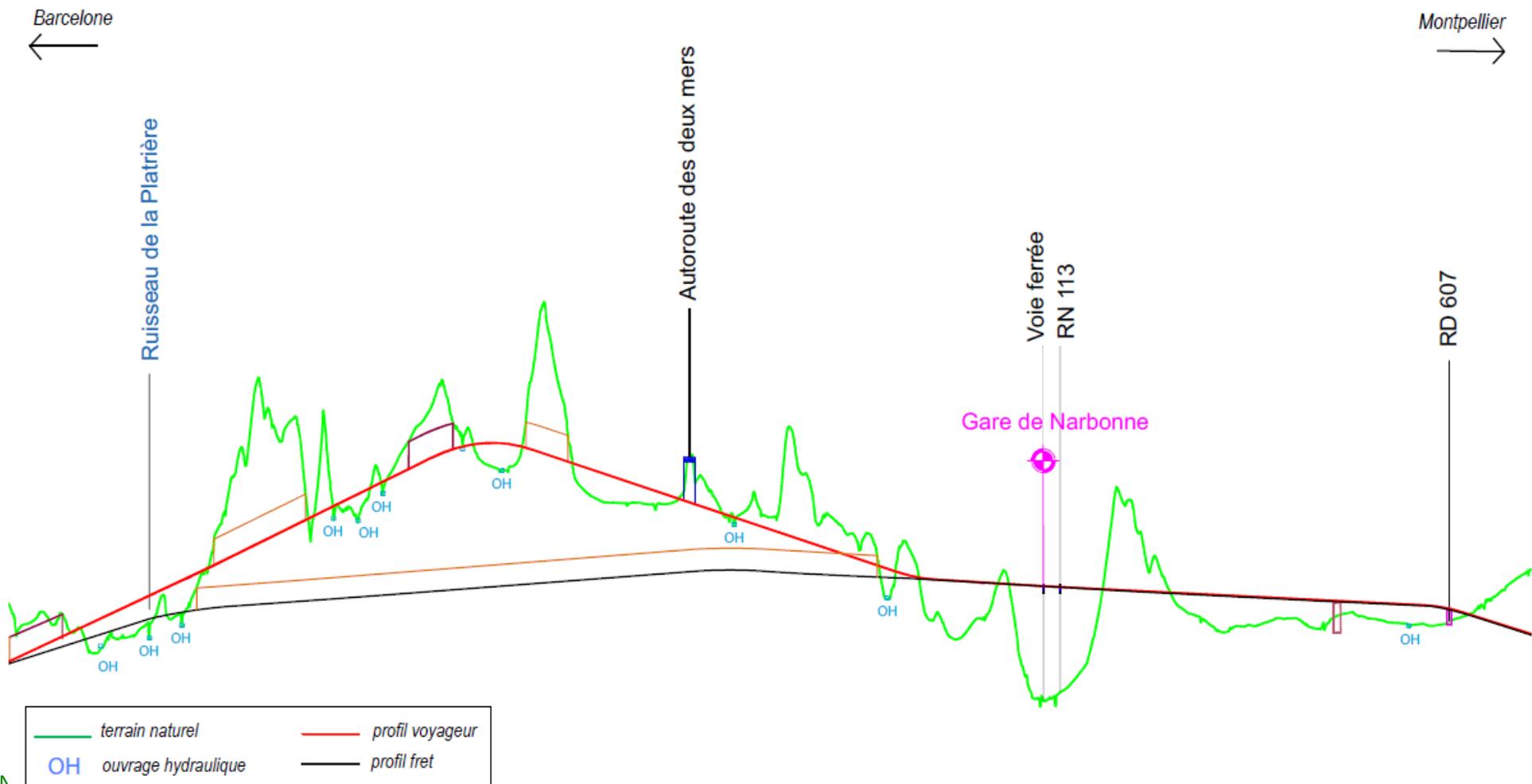
→ Définition des mesures d'adaptation et de maintenance renforcée pour garantir la résilience ferroviaire

Enjeux environnementaux

Panorama des enjeux

Une ligne mixte avec des spécificités d'insertion environnementale

- Fret : pentes plus faibles donc plus de terrassements, d'ouvrages d'art et de tunnels, notamment en zone accidentée.
- Ajouts de bassins de rétention pour contenir la pollution.



Enjeux environnementaux

Enjeux localisés : Béziers - Narbonne

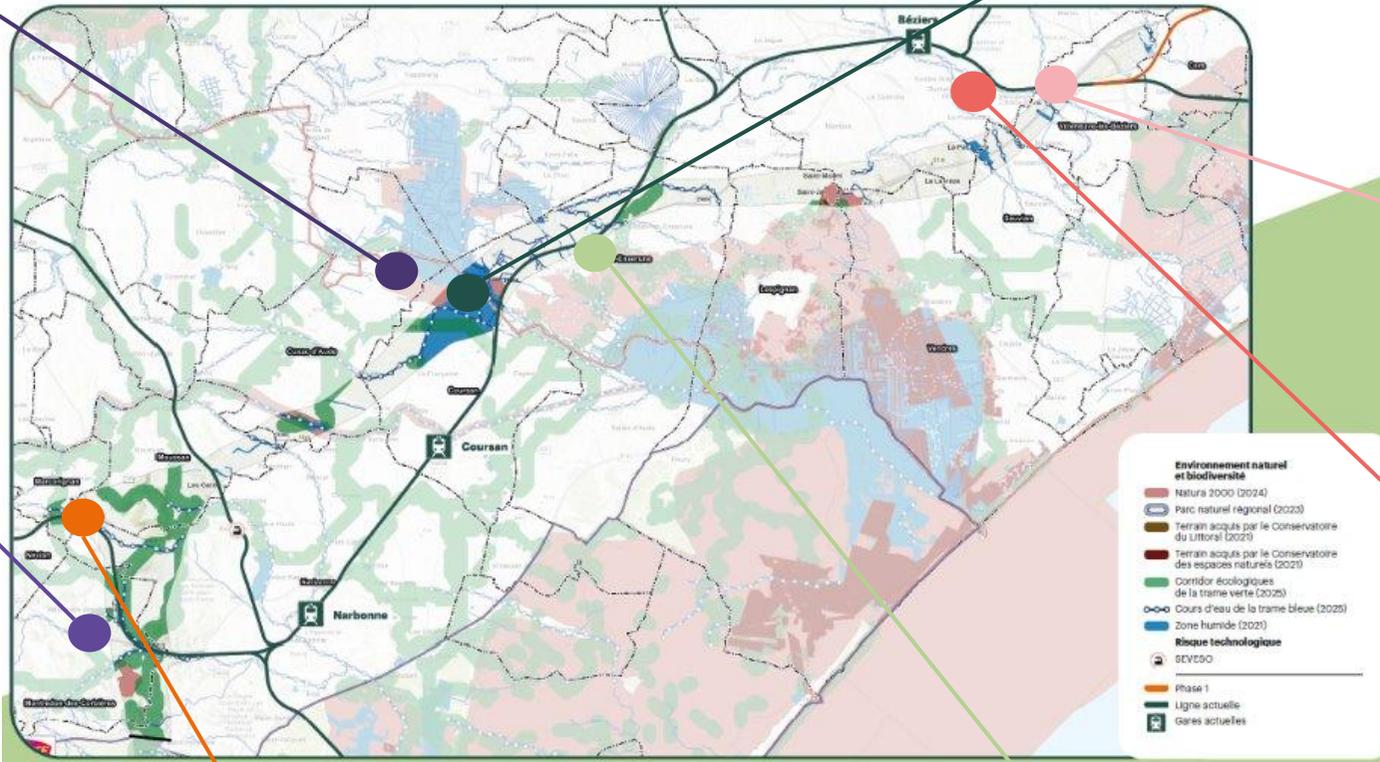
Risque d'inondation Site Natura 2000

Secteur Montredon-des-Corbières

- Risque inondation : projet de barrage écrêteur sur le bassin du Veyret
- Prescriptions locales et contraintes non représentées
- Aire de gens du voyage sur le secteur d'étude du projet de gare
- Zone de chasse sinistrée avec compensation foncière prévue par l'ACCA
- ZAC locale à intégrer
- Compensation bocagère de 13 ha (projet CRERCO)
- Site industriel ORANO et périmètre de protection
- Site Natura 2000 Grotte de la Ratapanade

Les remarques sur les enjeux naturels et humains ont été regroupés

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



Etang de Capestang

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

Secteur Béziers Est

- Embouteillages déjà existants dans l'est de Béziers à prendre en compte dans le scénario d'une gare nouvelle

Canal du Midi

- Prendre en compte ses enjeux patrimoniaux et hydrauliques.

Secteur Narbonne / Pradines

- Site de compensation naturaliste existant sur 14 ha.

Secteur Nissan-lez-Enserune et Orb

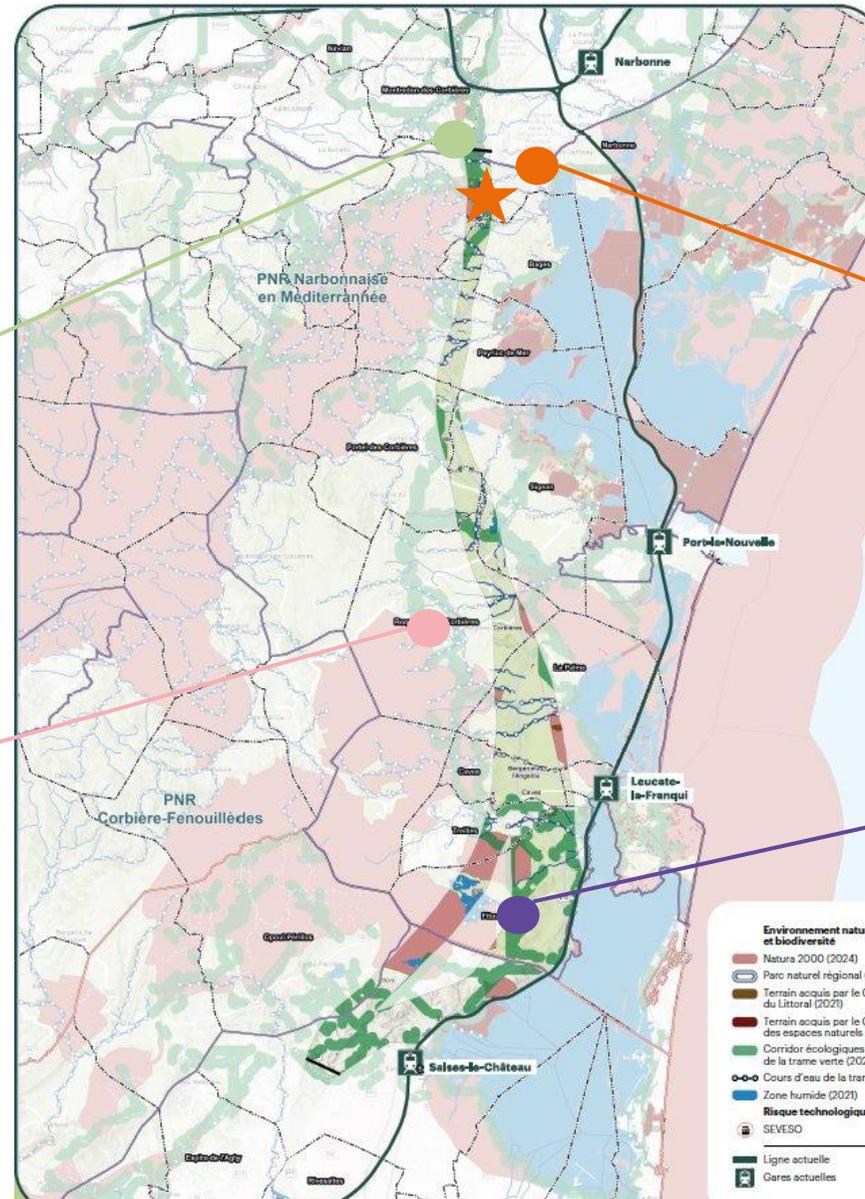
- Pente entre l'Orb et Nissan à intégrer dans les réflexions du projet pour faciliter le franchissement et limiter l'impact topographique.
- Impacts agricoles directs sur les Vignerons des Pays d'Ensérune (compensations ?)

Enjeux environnementaux

Enjeux localisés : Narbonne - Salses

Les remarques sur les enjeux naturels et humains ont été regroupés

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



Domaine de Jonquière (Narbonne)

- Acquis comme réserve foncière pour compensation naturaliste.
- Etude en cours sur site par la SAFER et le Conservatoire des Espaces Naturels.

Secteur Roquefort-des-Corbières

- Passage à proximité du village (nuisances visuelles, sonores et environnementales).
- Privilégier le début de tunnel en amont du plateau de la Roque.
- Entre Roquefort-des-Corbières et La Palme : demande de préciser la différence de relief.

Secteur Bages / Prat-de-Cest / Narbonne

- Fort enjeu paysager lié à la sortie du tunnel envisagée
- Présence d'un site patrimonial remarquable et d'un parc protégé
- Propriété viticole (**étoile orange**)
- Risque d'artificialisation excessive avec cumul de voies de grande mobilité
- Présence d'un site d'enfouissement Lambert

Secteur La Palme / Fitou

- Zone humide du Pla de Ventenac (Fitou) : hotspot de biodiversité

Enjeux environnementaux

Enjeux localisés : Salses - Toulouges

Les remarques sur les enjeux naturels et humains ont été regroupés

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

Secteur Salses-le-Château

- Enjeux chiroptères
- Dépression du Mas d'Embac
- Zone de compensation environnementale au niveau de la Route de Fitou
- Combe Française : intérêt patrimonial fort.

Secteur Leucate - Fitou

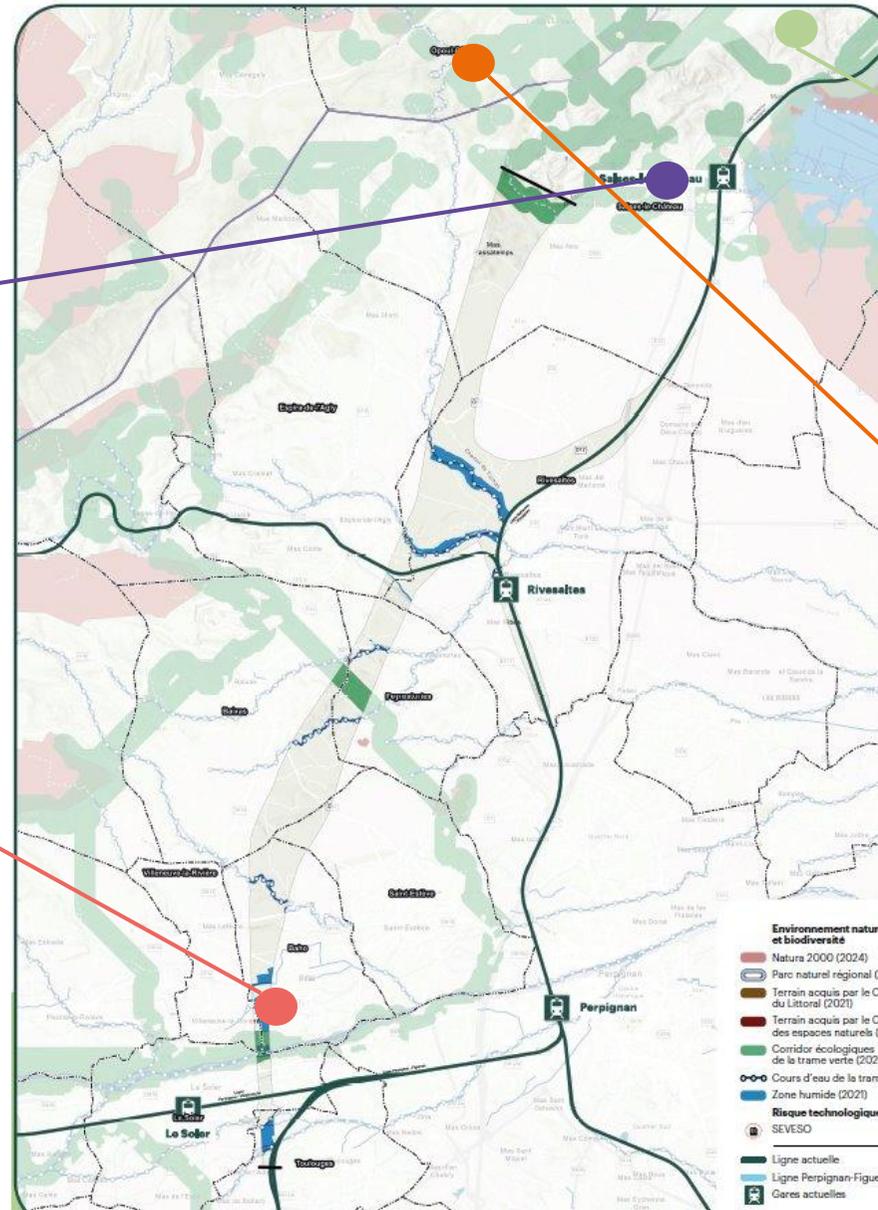
- Domaine vital de l'Outarde Canepetière : zone sensible à la fragmentation

Secteur Opoul

- Enjeux chiroptères également signalés sur la commune

Secteur Plaine du Roussillon

- Etude départementale en cours sur les franchissements faune et les risques de collision



Enjeux environnementaux

Enseignements

- **Une vigilance forte sur les impacts environnementaux du projet attendue** : biodiversité, zones humides, milieux sensibles, corridors écologiques, enjeux hydrauliques (zones inondables, ruissellement, salinisation, transparence) et bruit doivent être pris en compte dans les scénarios proposés, avec des éclairages sur les différences d'impacts entre tunnels / viaducs / remblais.
- **La résilience face au changement climatique, un critère central d'analyse** : l'inondabilité de la ligne classique et les effets des aléas climatiques futurs justifient une réflexion poussée sur l'intérêt d'un doublet de lignes, renforcé par sa capacité à contribuer à la décarbonation des transports.
- **Des attentes claires pour une approche territorialisée et transparente** : meilleure valorisation des données locales, notamment pour les mesures ERC, lisibilité des cartes et intégration des documents de planification sont jugées indispensables, pour éviter l'artificialisation de sols sensibles, le morcellement et la fermeture des paysages et proposer un meilleur ancrage territorial et une évolutivité possible



Enjeux agricoles

Groupe de travail thématique

Enjeux agricoles

Panorama des enjeux

Des enjeux d'aménagement du territoire

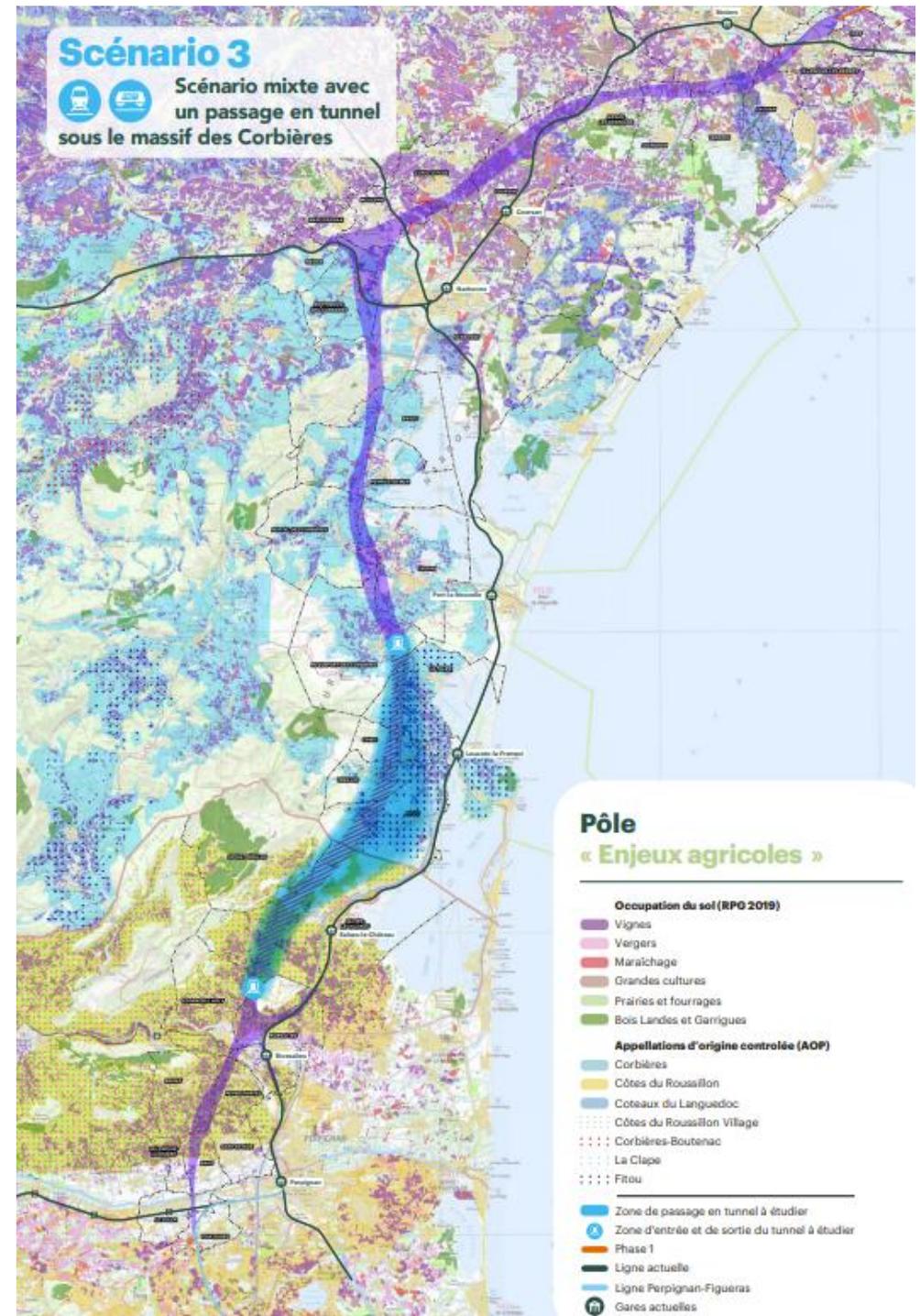
- Eviter la zone de Fitou, préserver les paysages ouverts,
- Soutenir les activités agropastorales (Corbières) et les activités adaptées au changement climatique (faible besoin en eau)
- Recourir à un aménagement foncier (AFAFE), pour éviter les délaissés.

Des zones agricoles particulièrement sensibles

- Forte pression foncière sur plusieurs secteurs agricoles :
 - Plaine maraîchère de la Têt
 - Zone arboricole de Rivesaltes
 - Massif des Corbières
 - Roquefort-des-Corbières
 - Plaine de Montredon-des-Corbières
- Craintes d'impacts cumulés avec d'autres projets (ZAC des cabanes à La Palme, env. 40ha).

D'autres points de vigilance à prendre en compte

- Gestion des déblais dans le scénario avec tunnel, qui générerait plus de matériaux et donc plus de surfaces de stock
- Compatibilité du projet avec l'évolution des cultures à étudier.



Enjeux agricoles

Enjeux localisés : Béziers - Narbonne

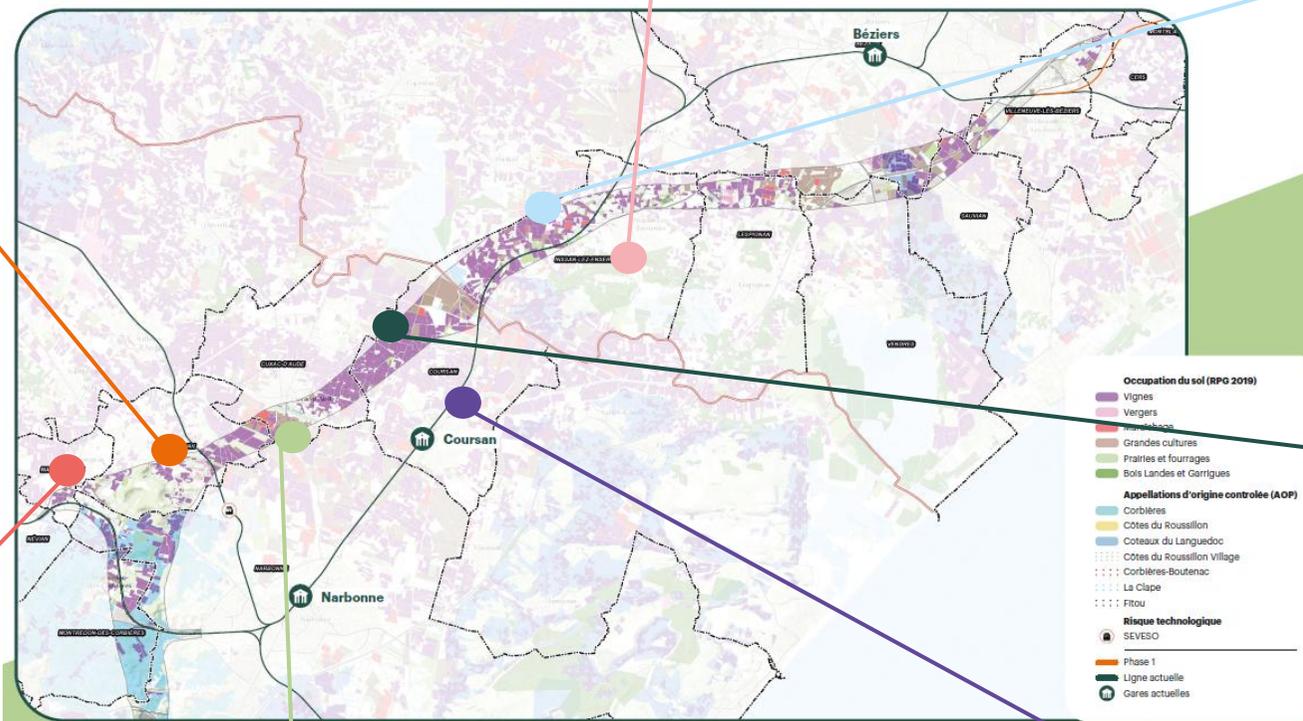
Biterrois Cave Alma Cersius

- Risque d'impacts cumulés avec la ZAC de Montady et enjeu en zone IGP Languedoc.

Entre l'Orb et Nissan

- Enjeu d'intégration du tracé pour réduire au maximum les impacts sur le Domaine de Bayssan.

Secteur Béziers / Narbonne - Aire d'étude



Moussan

- projet d'irrigation en cours pour valorisation du patrimoine agricole

Montredon-des-Corbières

- Fort impact attendu sur la cave coopérative locale.

Coursan 2 domaines viticoles concernés

- Perturbation des eaux, morcellement agricole

Entre Narbonne et Cuxac d'Aude

- Enjeux pour la cave des Celliers du Soleil et le réseau d'irrigation sous pression du Canal de Raonel.

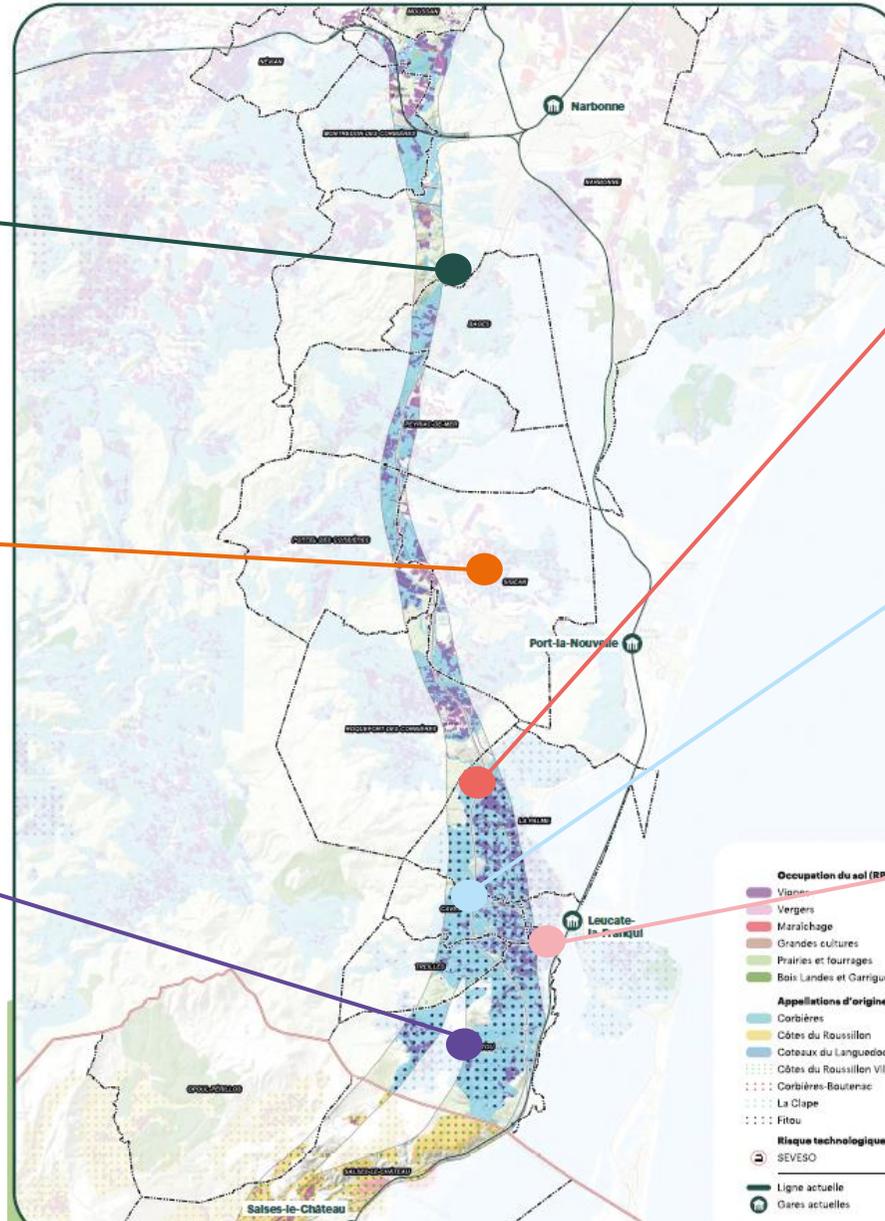
Coursan

- Secteur agricole sensible avec de forts enjeux viticoles, des contraintes hydrauliques et une forte attente de transparence sur le tracé.

Enjeux agricoles

Enjeux localisés : Narbonne - Salses

Secteur Narbonne / Salses - Aire d'étude



Bages

- Une durée de réalisation du projet qui n'apparaît pas incompatible avec la gestion des exploitations d'ici la mise en service pour les propriétaires fonciers.

Sigean

- Zone humide abritant des projets agricoles à forte valeur ajoutée.

Fitou

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

Entre La Palme et Roquefort-des-Corbières

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

Entre La Palme et Treilles

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

Leucate / La Franqui

- Enjeux liés à l'irrigation : Projet REUT (eaux usées) et projet IRRILEUCATE (env.50ha)

Enjeux agricoles

Enjeux localisés : Salses - Toulouges

Secteur Salses / Toulouges - Aire d'étude

Salses-le-Château

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

Estagel

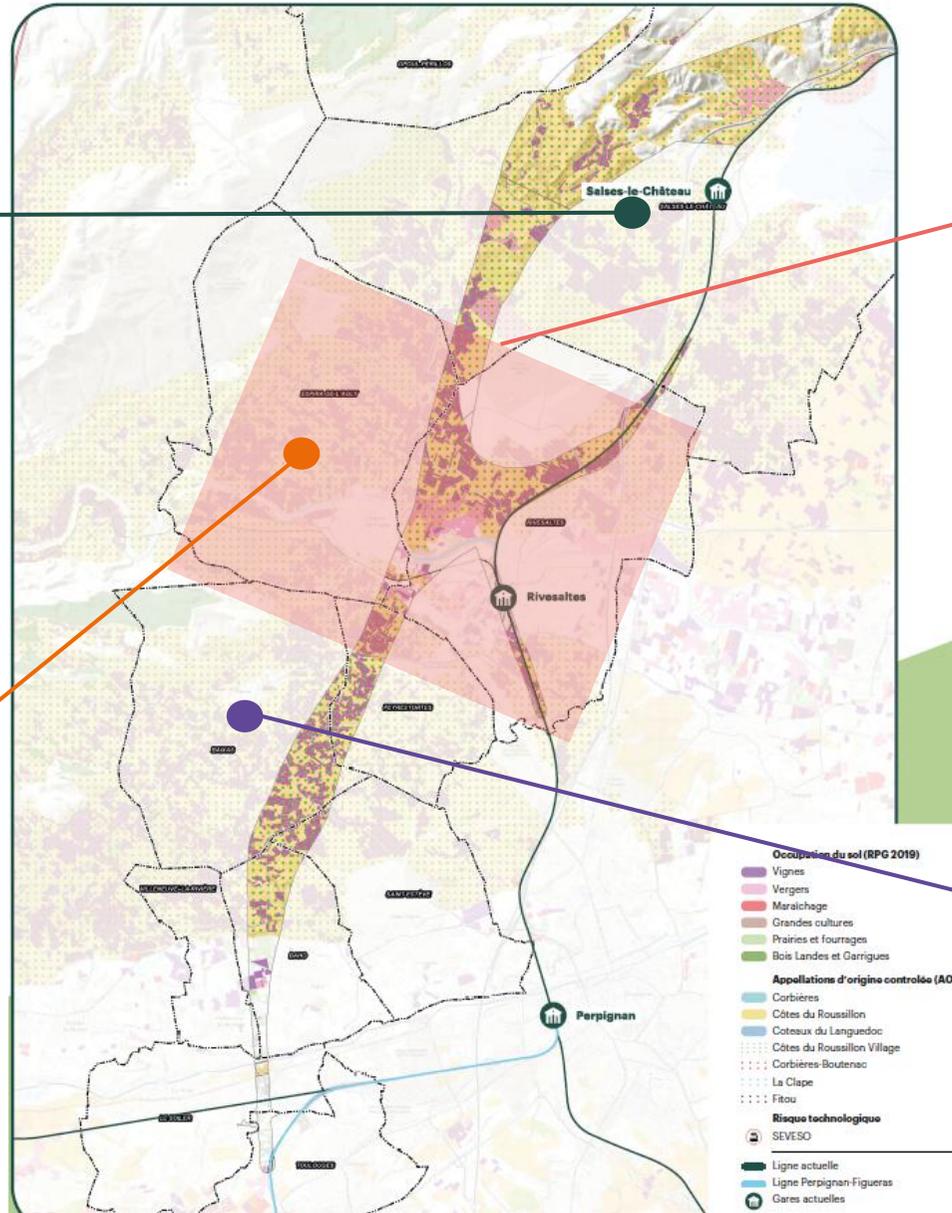
- Etude de sécurisation de l'irrigation agricole dans vallée de l'Agly en cours

Rivesaltes

- Au Nord et à l'Est : contrainte de disponibilité foncière., relocalisations agricoles limitées
- Au Sud : cave en activité en bordure du raccordement.
- A l'Ouest : projet d'irrigation en cours.

Baixas

- Enjeu viticole fort.
- Perspectives de relocalisations agricoles jugées plus favorables à Baixas qu'au niveau de Rivesaltes en terme de disponibilité de foncier



Enjeux agricoles

Enseignements

PRINCIPAUX ENSEIGNEMENTS

- **Une forte inquiétude sur la consommation de foncier agricole :** demande de limiter les impacts sur les terres productives et zones irriguées, de préserver la cohérence des exploitations et de considérer les effets cumulés avec d'autres projets. Le gel foncier freine l'installation, la transmission et les projets de développement.
- **Des attentes claires sur les compensations et l'aménagement foncier :** préconisation d'anticiper la restructuration des exploitations, la gestion de l'eau et les délaissés. Demande pour que les rachats, relogements, restructurations et définition de mesures compensatoires agricoles et écologiques soient coconstruits avec les exploitants.
- **Un besoin d'intégration des transitions agricoles et climatiques :** les choix de tracé doivent tenir compte des mutations agricoles (diversification des cultures, filières nouvelles), des risques naturels et des projets de territoire. Les participants préconisent une coordination avec les études locales.



Enjeux paysagers et architecturaux

Groupe de travail thématique

Enjeux paysagers et architecturaux

Panorama des enjeux

L'interception par l'aire d'étude de séquences plus ou moins urbanisées

- Séquences anthropisées autour des agglomérations (zones résidentielles ou d'activités) ;
- Chapelet de petites villes et villages entre les agglomérations ;
- Séquences plus naturelles, ponctuées de hameaux, châteaux et domaines agricoles.



Vue aérienne de la vallée de la Têt et du Soler

Le patrimoine architectural, comme source d'inspiration pour l'identité de la ligne nouvelle et son inscription dans le territoire traversé

- Grandes voies de communication historiques structurantes (*Via Domitia*, Canal du Midi) ;
- Patrimoine historique classé et inscrit dont les périmètres de protection sont interceptés par l'aire d'étude (châteaux et forteresses, églises et chapelles, aqueduc, oppidum...);
- Sites classés et inscrits en interaction directe avec l'aire d'étude ;
- Bâti remarquable et vernaculaire, reflet des modes de vie et des pratiques ancestrales.



Pont Romain de la Via Domitia à Saint-Thibéry

Le patrimoine paysager, comme levier pour l'identité de la ligne et son insertion équilibrée dans le milieu

- Motifs végétaux caractéristiques présents, fruits des interactions entre les activités humaines et leur environnement (boisements, garrigues, ripisylves...)
- Viticulture, activité agricole prédominante du Languedoc
- PNR de la Narbonnaise en Méditerranée et des Corbières-Fenouillèdes, garants de la préservation et de la valorisation de leurs paysages



Paysage sculpté par les parcelles viticoles

Les espaces naturels, à prendre en compte pour respecter leur équilibre

- PNR, sites natura 2000, ZNIEFF, ZICO, RAMSAR interceptés par la zone d'étude



Étang de Bages, PNR Narbonnaise en Méditerranée

Enjeux paysagers et architecturaux

Enjeux localisés : Béziers - Narbonne

Le **Canal du Midi** et le **Canal de la Robine** seront franchis par la ligne nouvelle (**7** et **8**). Il faut garder une similitude de traitement architectural et paysager entre les deux ouvrages (appartenance à un même ensemble) et une transparence visuelle afin de garantir la lisibilité de ces canaux.

Une forte attente de **transparence paysagère et hydraulique**, de la ligne dans le paysage : Transparence hydraulique de l'Aude (**12**) et transparence visuelle le long de l'Orb (**6**).

Le souhait d'assurer la **perméabilité aux piétons, randonneurs et viticulteurs** le long de la ligne (**10**)

Des **éléments architecturaux ou de zones urbanisées** à prendre en compte : domaine de Bayssan (**3**), châteaux pinardiers, folies et domaines autour de Béziers (**4**), Zone d'activités de la Mouline (**5**) hameau de Périès à Nissan-lez-Enserune (**9**).

Des **étangs** à prendre en considération : Etang de Capestant (biodiversité, ...), Etang St Aubin et Etang St Paul (**14**), Etang de Montady (**15**) et sa connexion (par aqueduc) avec l'étang de Capestant (**13**), zone humide vers Lespignan.

La préservation des **co-visibilités** entre plaine et repères paysagers comme l'oppidum d'Ensérune (**2**).

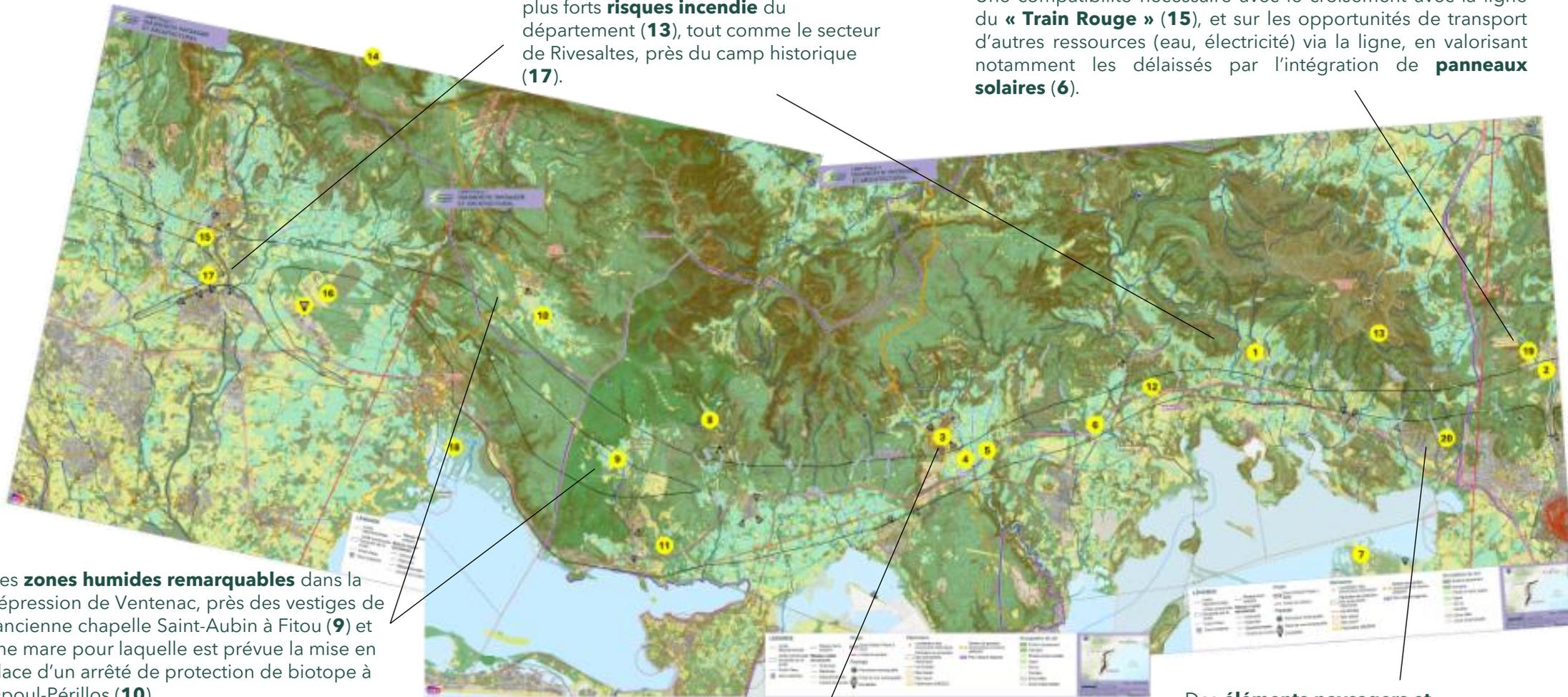
Des **vues** à préserver : en direction du massif du Caroux, vers la cathédrale Saint Nazaire de Béziers (**1**), depuis le domaine de Bayssan vers Béziers (**3**)

Enjeux paysagers et architecturaux

Enjeux localisés : Narbonne - Salses

Des coteaux propices au **ruissellement** sur le massif de Fontfroide (1) et un des plus forts **risques incendie** du département (13), tout comme le secteur de Rivesaltes, près du camp historique (17).

Un besoin de prévoir un **projet urbain dans le cadre de l'implantation de la gare à Narbonne** à l'horizon 2050 (2). Une compatibilité nécessaire avec le croisement avec la ligne du « **Train Rouge** » (15), et 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).



Des **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 prévue la mise en place d'un arrêté de protection de biotope à Opoul-Périllos (10).

Un point d'attention relatif au choix du tracé pour la commune de Fitou (11) et la présence d'un domaine avec une **bâtisse remarquable**, au niveau de la commune de Portel-des-Corbières (12). Château de Mattes Sabran ?

Des **co-visibilités**, à Roquefort-des-Corbières (3) et Rivesaltes (16) pour leur proximité avec le tracé, depuis Treilles (8) de par son positionnement en surplomb, 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).

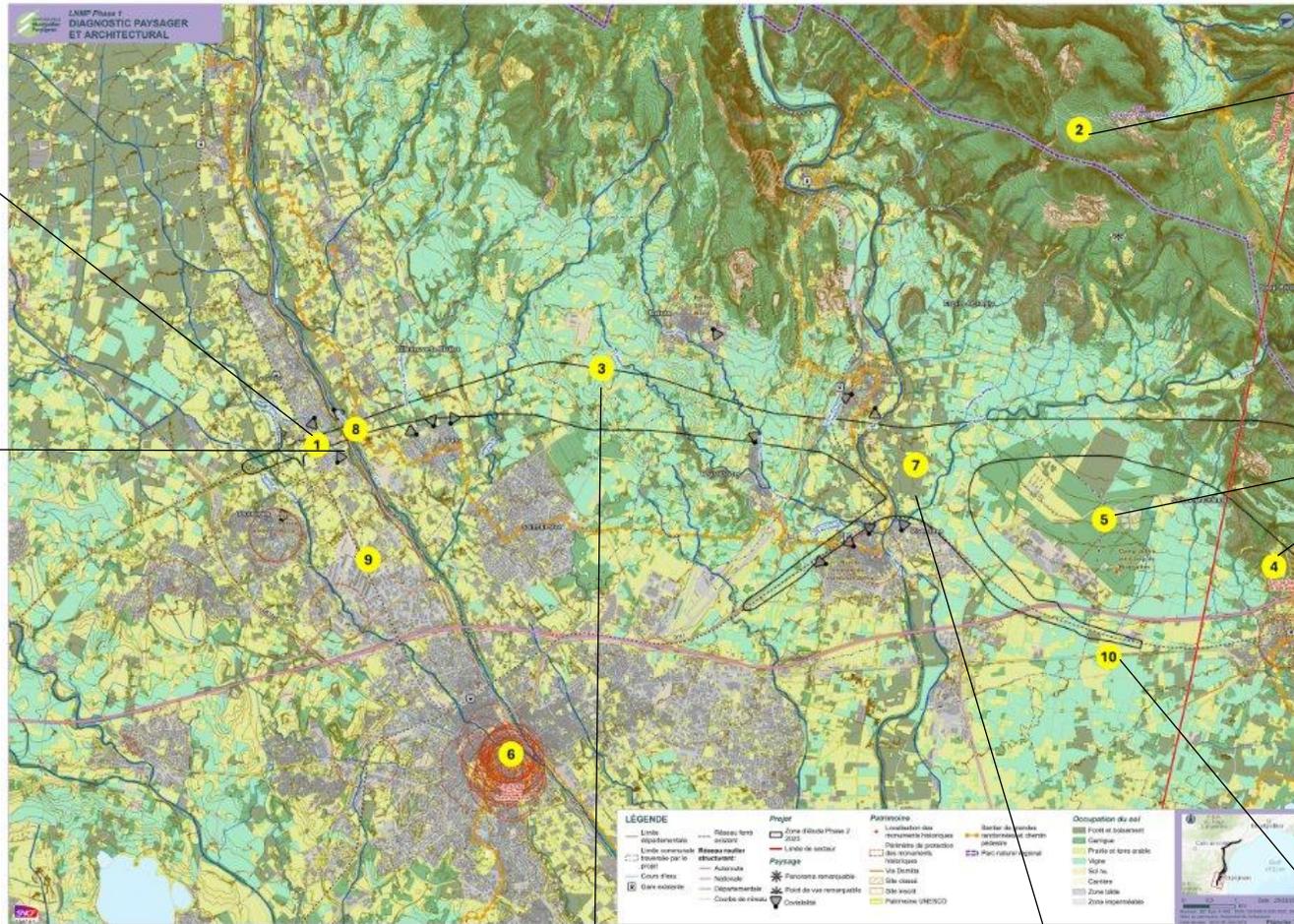
Des **éléments paysagers et architecturaux** à ajouter au diagnostic : les réseaux de Tours Chappe (20) et de capitelles, des projets de bassins de rétention d'eau (19), les ruines du château (3) ainsi qu'un axe de la Via Domitia (4) à Roquefort-des-Corbières, et le Rec de Fontdama (18).

Enjeux paysagers et architecturaux

Enjeux localisés : Salses - Toulouges

La zone d'activité du Soler et plus largement la **zone urbaine en développement (1)**. La ligne aura un impact sur l'aménagement actuel du secteur et les activités qui s'y trouvent (impact paysager, nuisances sonores...)

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.



Un besoin de prise en compte du passage de la ligne dans les **chartes des PNR (2)**

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).

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.

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, pour faciliter son appropriation par le territoire.

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.

Enjeux paysagers et architecturaux

Enseignements

Une inquiétude sur la question de l'eau, de la transparence hydraulique

- Notamment sur secteurs Plaine de l'Aude et de l'Orb et Piémonts des Corbières (exemple du massif de Fontfroide) ;
- Des risques d'inondations et de ruissellement, présence de plaines de débordement.

Des attentes claires sur la question des co-visibilités

- Importantes sur tous les secteurs
- De nouvelles co-visibilités identifiées, notamment depuis les communes proches du tracé (Roquefort, Rivesaltes, mais aussi Treilles avec positionnement en surplomb, depuis les étangs...).

La question des risques d'incendie

- Plus précisément sur la zone des Piémonts des Corbières (massif de Fontfroide, Rivesaltes...).

Une attention toujours présente sur les ruptures de linéaires

- Rupture de chemins, de voies, du Canal du midi, de la ligne du Train Rouge, des cours d'eaux...



C'est à vous !

Que retenez-vous de ces trois groupes de travail « enjeux » ?

Avez-vous des questions ou remarques complémentaires ?

4

Synthèse

Détermination et
priorisation des critères
de la grille d'analyse
multicritères

Priorisation et détermination des critères par les participants

Résultats quantitatifs issus de l'ensemble des groupes de travail thématiques

LES CHIFFRES CLES :

- ❖ **3 prismes d'analyse** : fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire, environnement humain et naturel, dimension technico-financière
- ❖ **L'ensemble des critères proposés ont été priorités par les participants, soit 57 critères**, avec **1 610 gommettes** positionnées
- ❖ **32 critères supplémentaires** proposés

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

Enjeux agricoles - Secteur

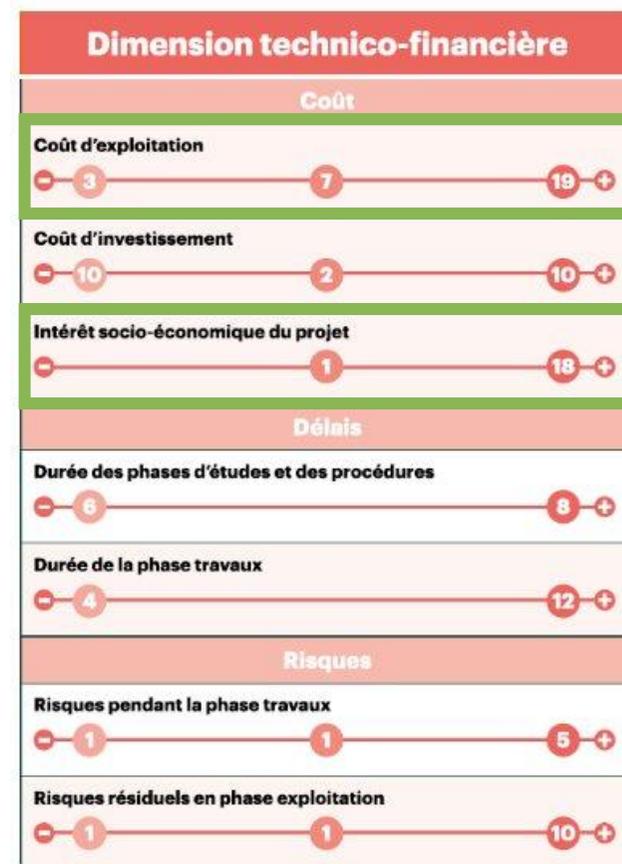
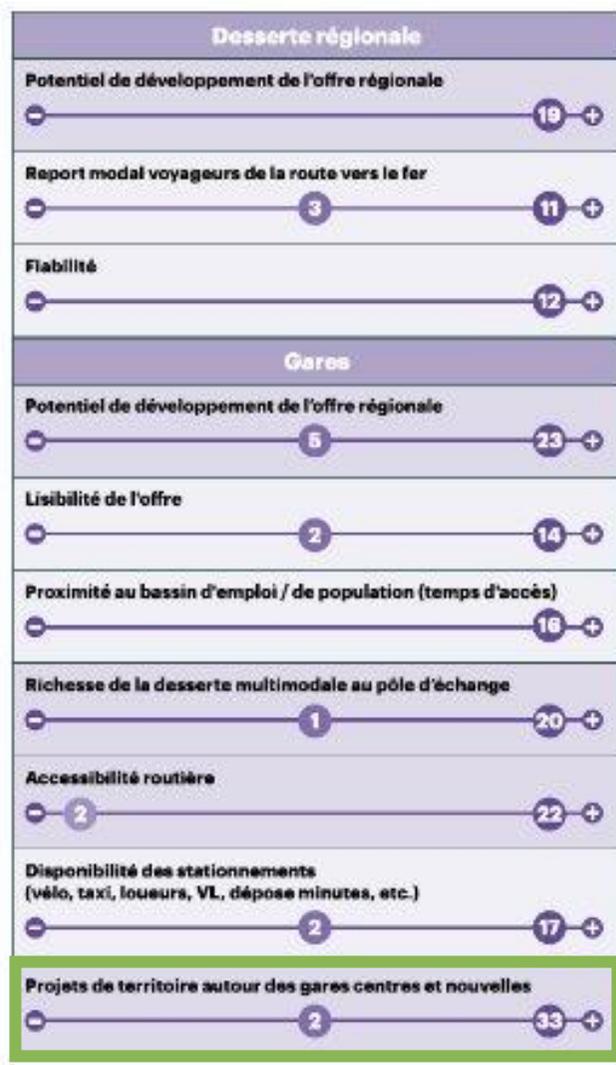
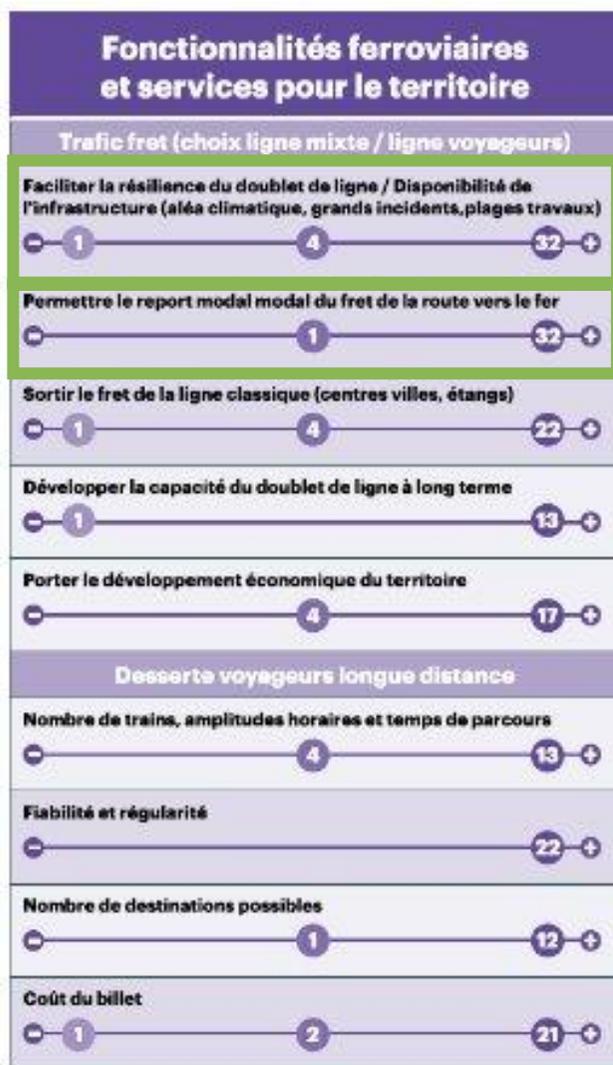


Fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire	Environnement humain et naturel	Dimension technico-financière
Traffic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)	Environnement naturel et biodiversité	Coût
Faciliter la résilience du doublet de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (sûreté climatique, grands incidents, plages travaux)	Zones Natura 2000	Coût d'exploitation
Permettre le report modal du fret de la route vers le fer	Zones littorales	Coût d'investissement
Soutir le fret de la ligne classique (centres villes, Stangs)	Trames vertes et bleues	Intérêt socio-économique du projet
Développer la capacité du doublet de ligne à long terme	Parcs Naturels Régionaux	Délais
Porter le développement économique du territoire	Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels	Durée des phases d'études et des procédures
Desertion voyageurs longue distance	Terrains avec objectif 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
Desertion régionale	Coûtage et périmètre de protection de la ressource en eau	..
Potentialité de développement de l'offre régionale	Vulnérabilité des eaux souterraines	..
Report modal voyageurs de la route vers le fer	Bancs superficiels (zones vendables)	..
Fiabilité	Fraîchissement de cours d'eau	..
Quais	Santé humaine	Patrimoine et Paysage (L10)
Correspondance TGV/TER	Acceptabilité sociale et économique	Morphologie des Sols
Libilité de l'offre	Risque incendie	Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées
Proximité au bassin d'emploi / de population (village d'origine)	Exposition des populations au bruit et aux vibrations	Agriculture, Viticulture et Sylviculture
Richesse de la desserte méditerranéenne après l'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	Périmètre de classement (ADP/IDC/vo.)
Projets de territoire autour des parcs centres structurés	Conciliation avec les documents de planification (SCV, PUA, PDU)	Potentialité agronomique
Vos propositions de critères	Risques technologiques	Exploitation forestière
..	Bilan carbone	Vos propositions de critères
..	Patrimoine et Paysage	..
..	Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits	..
..	Traversée de paysages identitaires	..
..	Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »	..

Priorisation et détermination des critères par les participants

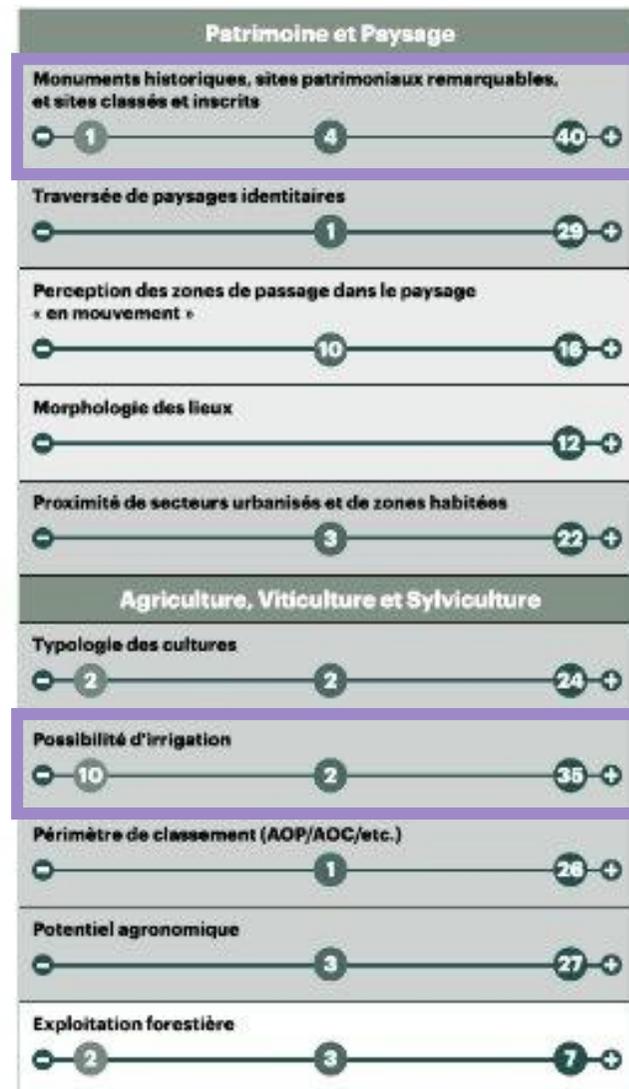
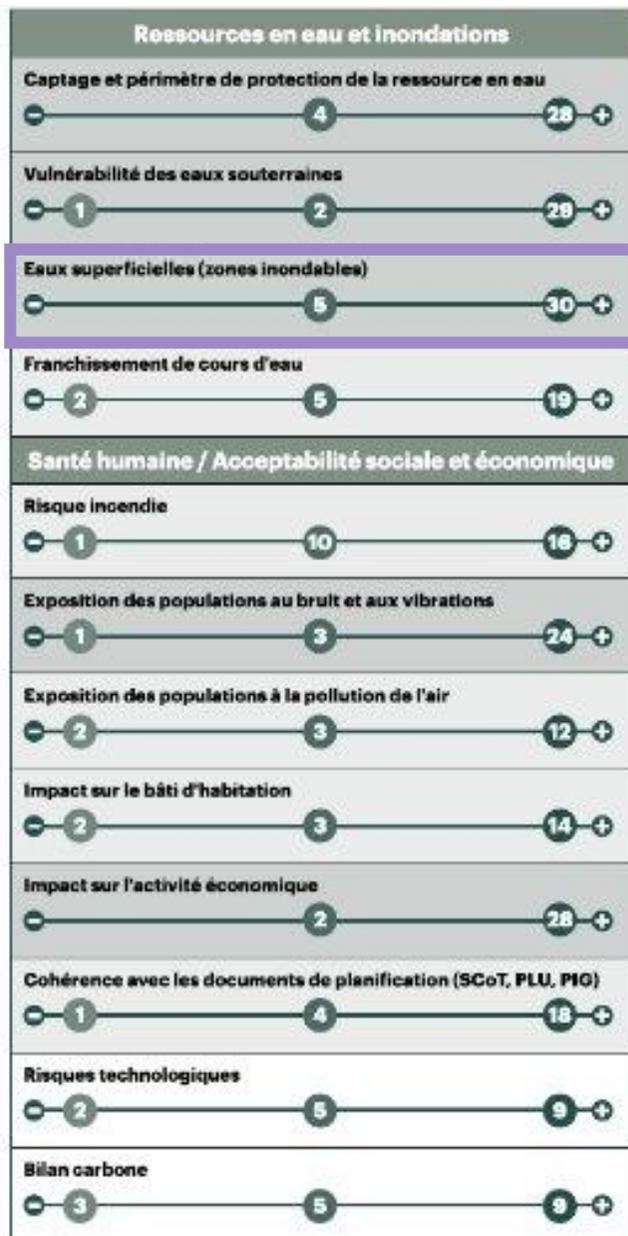
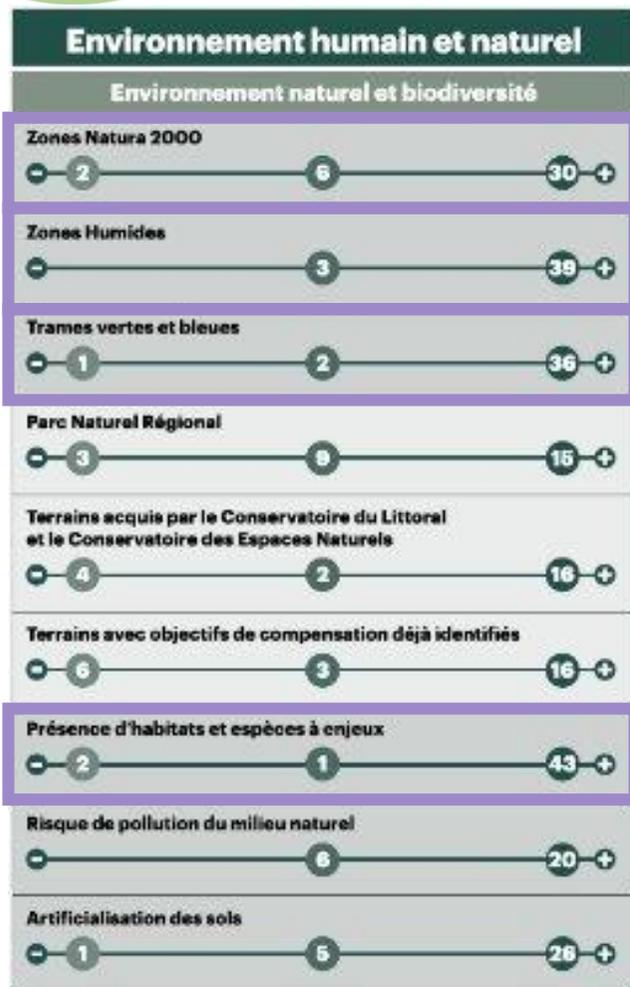
Les enseignements

Préambule : l'interprétation quantitative du résultat des « votes par gommettes » est à prendre avec précaution, compte tenu de la liberté laissée aux participants et en contrepartie de l'absence de contrainte à répondre



Priorisation et détermination des critères par les participants

Les enseignements



Priorisation et détermination des critères par les participants

Analyse des critères proposés par les participants

32 propositions au total

15 propositions déjà prises en compte

Exemples :

- **ZNIEFF** : les périmètres des ZNIEFF sont pris en compte dans le critère Natura 2000
- La **transparence hydraulique** est prise en compte au titre des critères « Zones inondables » et « franchissement de cours d'eau »

2 propositions à l'étude pour être ajoutées à la grille à la suite du dialogue territorial

- **Perception du paysage depuis la ligne nouvelle** : traversée et découverte d'une portion de la région => invention d'un nouveau paysage
- **Artificialisation des sols** - Ce critère pourrait être isolé compte tenu de son importance aujourd'hui. La perte de capacité d'absorption de CO2 du fait de l'artificialisation est cependant déjà prise en compte dans le bilan Carbone

Priorisation et détermination des critères par les participants

Analyse des critères proposés par les participants

32 propositions au total

8 propositions qui seront prises en compte mais seulement à l'étape suivante

Exemples :

- Opportunités de **remembrement**
- Reconduction des **chemins d'exploitation** avec la prise en compte du dimensionnement des engins agricoles
- Effet cumulé des **projets consommateurs de terre**

7 propositions difficiles à prendre en compte ou qui ne constituent pas des critères

Exemples :

- La **valorisation du patrimoine linguistique**, occitan et catalan, lisible dans la toponymie
- **Temporalité** (épée de Damoclès : terres inutilisables à CT alors que le projet est de LT)

C'est à vous !

*Que retenez-vous de ce travail
de priorisation ?*

*Avez-vous des questions ou
remarques complémentaires ?*



LIGNE NOUVELLE
**Montpellier
Perpignan**

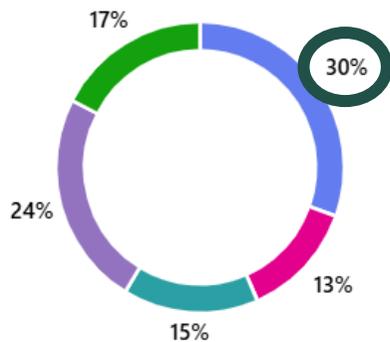
2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

5

Deuxième
séquence de
dialogue
territorial

Les résultats du questionnaire

23 réponses au questionnaire

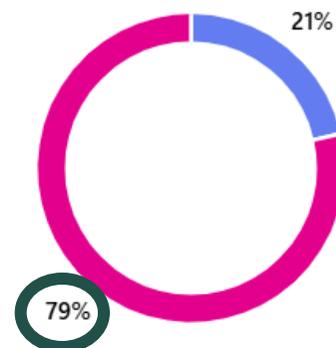


Thématique « Mixité »

- Les enjeux d'un tunnel
- Les caractéristiques techniques du fret
- Les conditions de fiabilité d'une ligne nouvelle mixte
- Les évolutions du trafic fret
- Les conditions d'exploitation du fret ferroviaire

Thématique « Desserte et Gares Nouvelles »

- Les impacts de la mixité sur une gare nouvelle
- Les modalités de réalisation d'une gare nouvelle

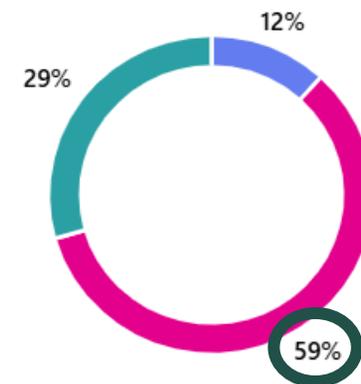


Thématique « Enjeux environnementaux »

- Les enjeux de la résilience de la ligne existante
- Les enjeux inondations
- Les enjeux de biodiversité

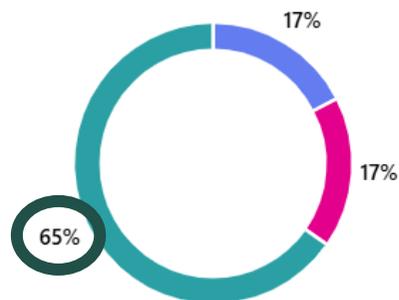
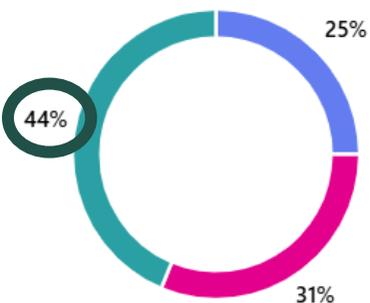
Autres thématiques

- Les modalités de participation pour la concertation préalable
- La prise en compte globale de l'évolution du territoire
 - Le contournement de Perpignan



Les modalités d'animation de ces ateliers d'approfondissement :

- Privilégier les échanges en plénière
- Privilégier les échanges en sous-groupes
- Proposer un mix des deux



Les ateliers d'approfondissement proposés

Deuxième séquence du dialogue territorial : Fin d'année 2025

ATELIER 1

Mixité

Les enjeux d'un tunnel

Géotechnique, enjeux karstiques et hydrogéologiques, impacts environnementaux, coûts, etc.

ATELIER 2

Desserte et Gares Nouvelles

Les modalités de réalisation d'une gare nouvelle

Projet de territoire, coût de construction & fonctionnement, phasage de l'implantation des gares nouvelles avec l'évolution du territoire, etc.

C'est à vous !

*Votre avis sur ces ateliers
d'approfondissement ?*

MERCI !

Rendez-vous lors des ateliers
d'approfondissement

Puis lors de la concertation
préalable !

