

# DIALOGUE TERRITORIAL PHASE 2

## ATELIER THEMATIQUE LES ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX

RETROUVEZ PLUS D'INFORMATIONS SUR :

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

26 MARS - NARBONNE



# 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  
publique de l'automne  
2025**

# Une démarche séquencée de l'automne 2024 au printemps 2025



# Au programme de notre réunion

## 10h

- **Point d'actualité sur le projet et la démarche** : où en est-on ?
- **Présentation des garants CNDP et de la concertation préalable**
- **Panorama des enjeux**
  - Les caractéristiques des lignes (mixte et voyageurs), et leurs incidences sur l'environnement
  - La méthodologie des études sur la résilience au changement climatique de la ligne classique
  - Les grandes familles de critères pour l'analyse des enjeux environnementaux
- **Echanges collectifs** : les attentes du territoire / les points de vigilance

## 11h

- **Travail participatif** : échanges directs et contributions en 3 groupes tournants (3x30')
  - **Approfondissement des enjeux territoriaux par secteur**
    - Béziers - Narbonne
    - Narbonne - Salses
    - Salses - Toulouges
  - **Priorisation des critères de l'analyse multicritères (grille AMC) pour chacun de ces secteurs**

Pause

## 12h30

- **Restitution collective** pour chaque secteur
- **Et après ?**  
Présentation de la réunion de restitution et identification de rapporteurs

Fin de la réunion à 13h

# L'équipe projet présente aujourd'hui

## SNCF Réseau

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

## Bureaux d'études

- **Nicolas Guyot** : Responsable de la mission de conception
- **Grégory Bourgeois** : Responsable des études environnementales
- **Stéphane Roux** : Chargé d'études environnementales
- **Bernard Couvert** : Expert concertation et aménagement du territoire





LIGNE NOUVELLE  
**Montpellier  
Perpignan**

**2** BEZIERS ↔ PERPIGNAN



# Point d'actualité du projet et de la démarche

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

## PHASE 1

### MONTPELLIER ↔ BÉZIER

 **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

### BÉZIER ↔ PERPIGNAN

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

 **2 gares nouvelles**

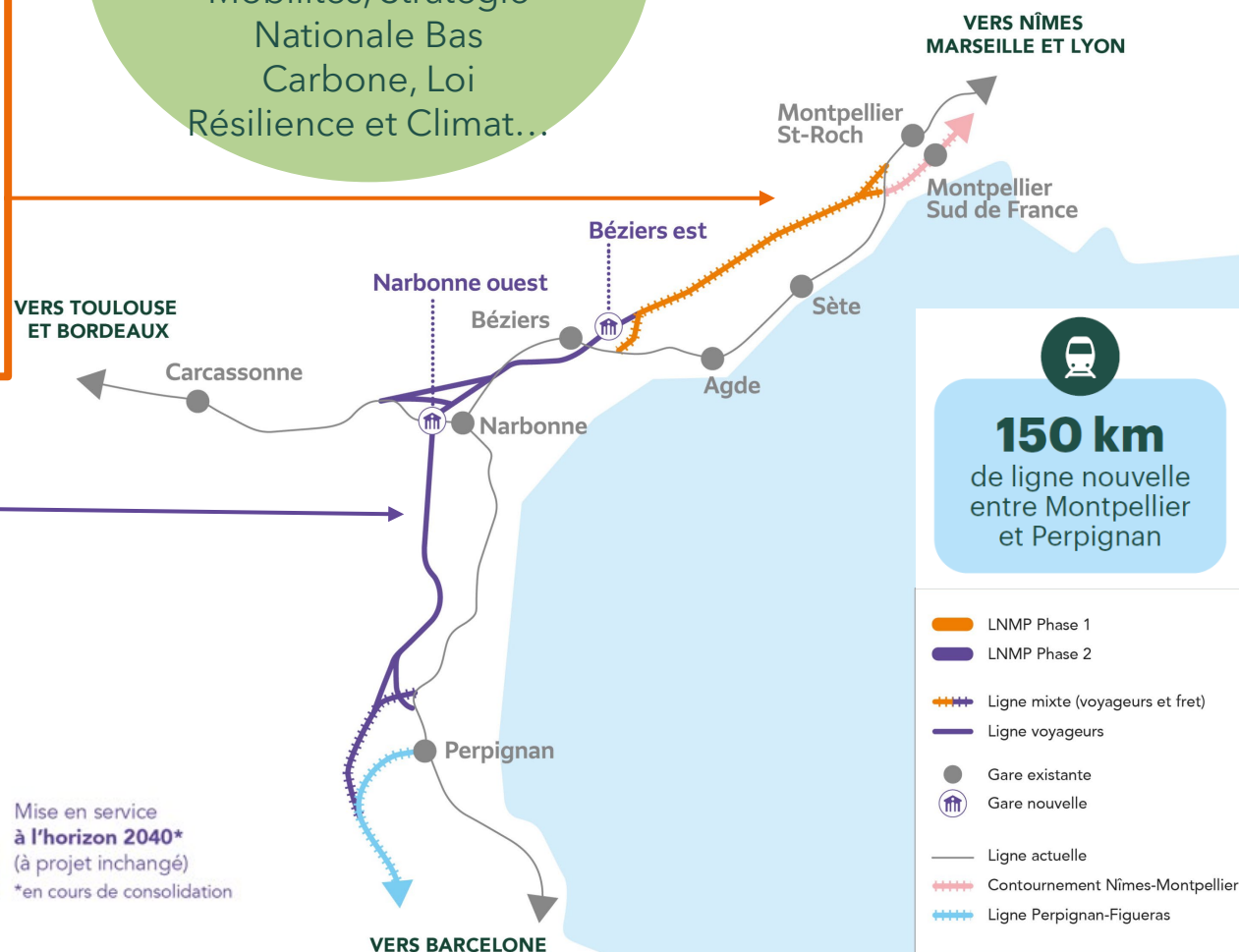
 Mise en service  
à l'**horizon 2040\***  
(à projet inchangé)  
\*en cours de consolidation

 **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**



# Pourquoi requestionner les fonctionnalités de la phase 2 (mixité et gares nouvelles) ?



## Compte tenu :

- Des **enseignements** des précédentes phases de concertation, et notamment des recommandations des garants
- Des demandes de **requestionnements** issues des acteurs du territoire et des partenaires co-financeurs
- Des **engagements des maîtres d'ouvrage** à associer le territoire à la réalisation du projet



## Face :

- A l'évolution des incidences du **changement climatique** sur la ligne existante
- Au **développement des territoires**, prenant en compte leur attractivité et leur accessibilité
- A l'évolution des **besoins de mobilité** et aux objectifs de **décarbonation des transports**
- A l'évolution du **contexte économique** et de la **politique fret, nationale et européenne**
- A l'évolution du **référentiel technique** nécessitant une **actualisation** des données d'entrée, notamment sur la mixité



# → 2024 - 2025 : analyse multicritères de différents scénarios fonctionnels

## Voyageurs ou mixité ?

Analyse et comparaison de **3 scénarii** :

- Le tracé voyageurs acté par Décision Ministérielle (**scénario actuel**)
- Un scénario mixte dit « Corbières Littorales »
- Un scénario mixte avec un passage en tunnel sous le massif des Corbières

## Les gares nouvelles

Analyse et comparaison **de 4 scénarii** :

- 2 gares nouvelles Béziers Est et Narbonne Ouest (**scénario actuel**)
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan
- 1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec un raccordement à Nissan
- 1 seule gare nouvelle à Nissan



Une 1<sup>ère</sup> phase de **concertation publique** sur les **FONCTIONNALITÉS** accompagnée par la **CNDP**, et les 3 garants nommés le 5 février 2025 précédée d'une démarche de **dialogue territorial** avec les parties prenantes

→ **Bilan de la concertation et décision ministérielle sur les fonctionnalités**

# → 2026 : poursuite des études sur les tracés

## Solution MIXTE



Concertation sur  
de nouveaux tracés

**1<sup>er</sup> semestre 2026**

*Etudes sur les tracés et les gares nouvelles*

**Automne 2026**

Concertation sur les tracés

→ *Bilan de la concertation et décision  
ministérielle sur les tracés*

OU

## Solution VOYAGEURS



Concertation sur  
le tracé actuel

**2026**

Poursuite des études

*Actualisation et compléments portant sur l'insertion  
paysagère, les mesures compensatoires,  
les modifications à la marge du tracé,  
les connexions aux gares nouvelles, etc.*





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

**Garants de la concertation**

## Droit du public à la participation et rôle des garants

*« Toute personne a le droit (...) de participer à l'élaboration des décisions publiques ayant une incidence sur l'environnement. »*

(Charte de l'environnement, 2005)

**La Commission nationale du débat public**, autorité administrative indépendante, devra valider les modalités de la future concertation.

**Les garants** : nommés par la CNDP, **neutres et indépendants**, **veillent au respect des droits du public.**

## 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 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**



LIGNE NOUVELLE  
**Montpellier  
Perpignan**

**2** BEZIERS ↔ PERPIGNAN

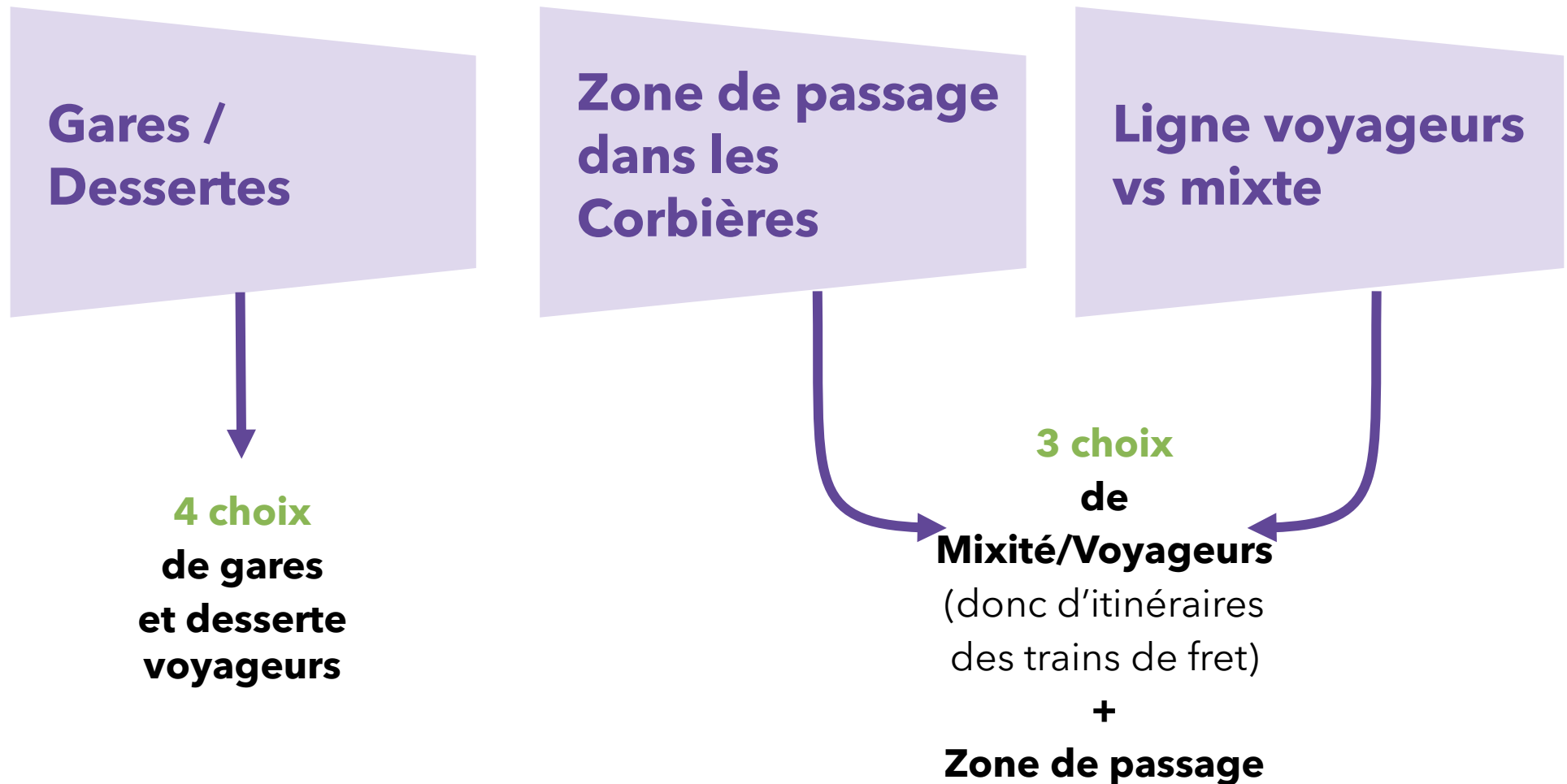
2

# Panorama des enjeux



# Présentation des scénarios

## Les scénarios fonctionnels à comparer



# Présentation des scénarios

## 4 choix de gares et desserte voyageurs - *L'infrastructure*

**2 gares nouvelles**  
**Béziers Est**  
**et Narbonne**  
**Ouest**  
(scénario actuel)



**1 gare nouvelle à Nissan**



**1 gare nouvelle à Narbonne Ouest avec raccordement à Nissan**



**1 gare nouvelle à Narbonne Ouest sans raccordement à Nissan**

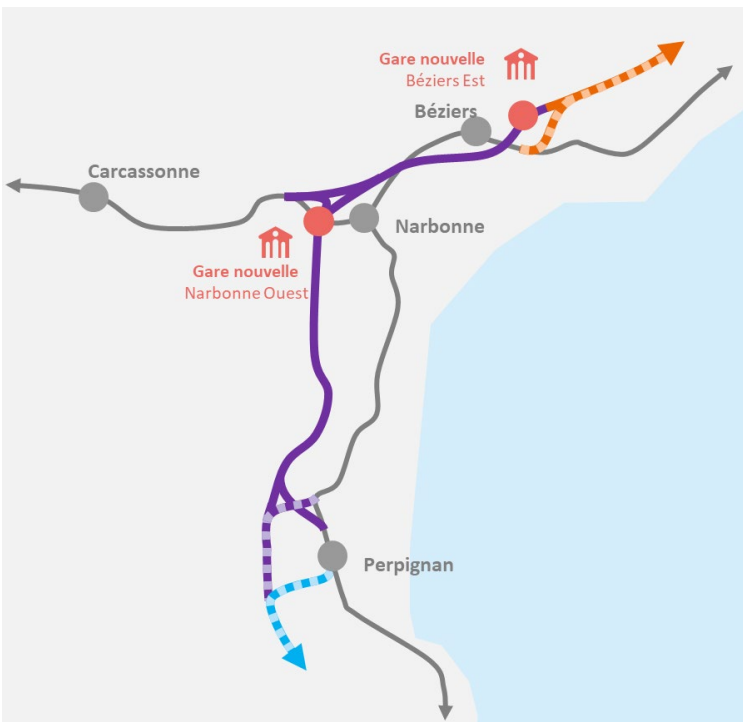


○ PHASE 2 BEZIERS ↔ PERPIGNAN

# Présentation des scénarios

3 choix Mixité / Voyageurs & Zone de passage - *L'infrastructure*

## Scénario Voyageurs (scénario actuel)



## Scénarios Mixtes

### Tunnel dans les Corbières

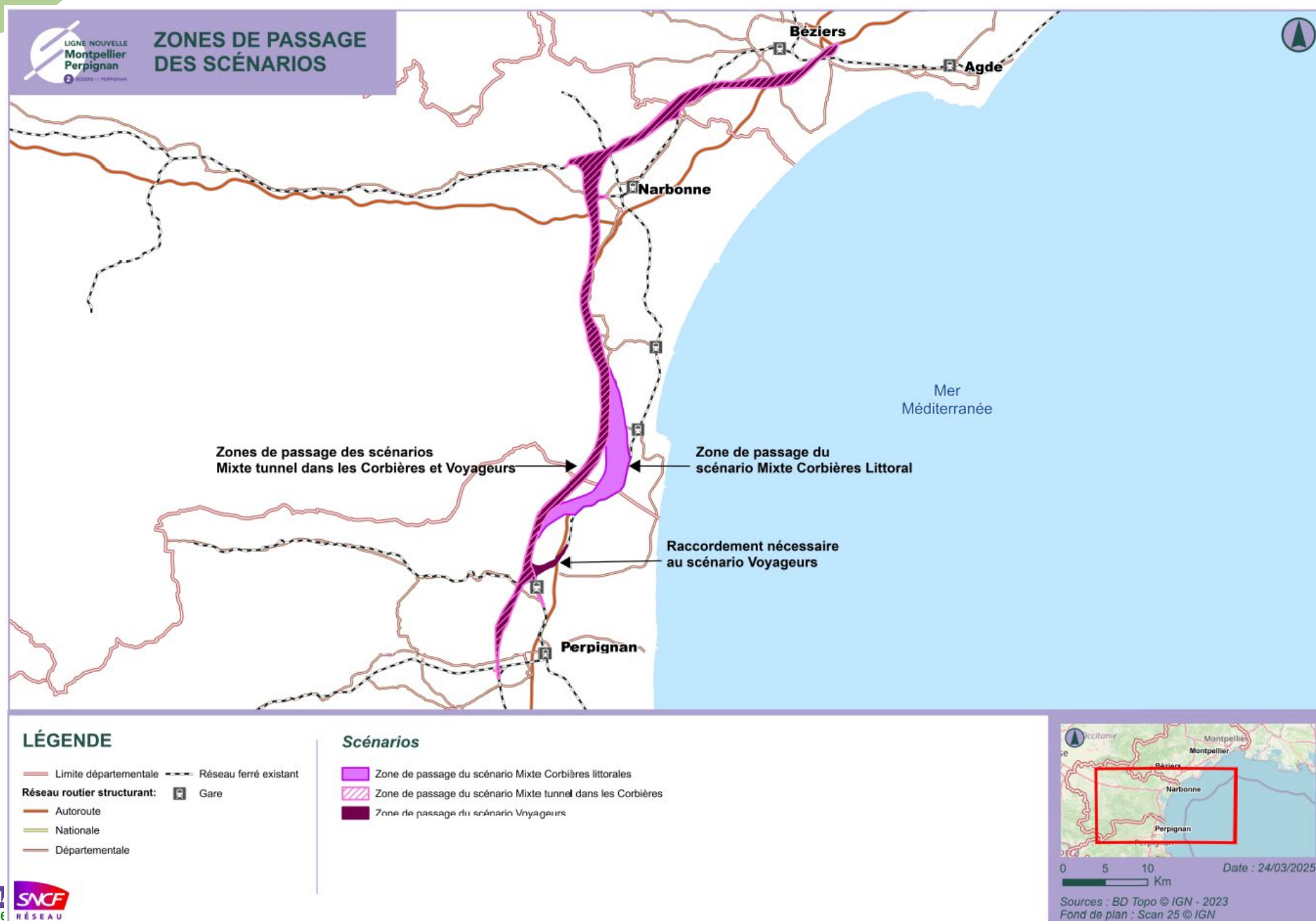


### Corbières Littoral



# Présentation des scénarios

## Les zones de passage





# Caractéristiques et incidences d'une ligne mixte

## Conception d'une ligne mixte

La ligne nouvelle mixte se caractérise par un profil en long plus « plat » (de l'ordre de 1% de pente) que celui d'une ligne nouvelle dédiée aux trains à grande vitesse (jusqu'à 3,5% de pente).

- **Déblais / Remblais plus importants**
  - ❖ Modification du bilan des matériaux
  - ❖ Emprises plus importantes
- **Plus de grands ouvrages d'art (viaducs)**
  - ❖ Impact visuel
- **Passage en tunnel lorsque la hauteur à franchir est trop importante**
  - ❖ Risque karst
  - ❖ Moins d'impact en surface
- **Fret**
  - ❖ Risque de pollution

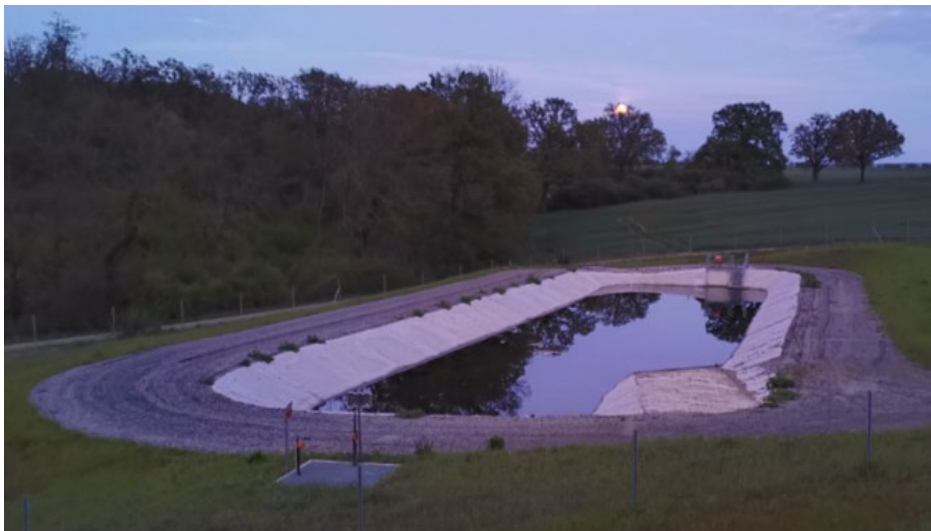


LGV Est Européenne (source : Setec)



# Caractéristiques et incidences d'une ligne mixte

## Conception d'une ligne mixte



**Bassins**  
(écrêtement et ou confinement de pollution)

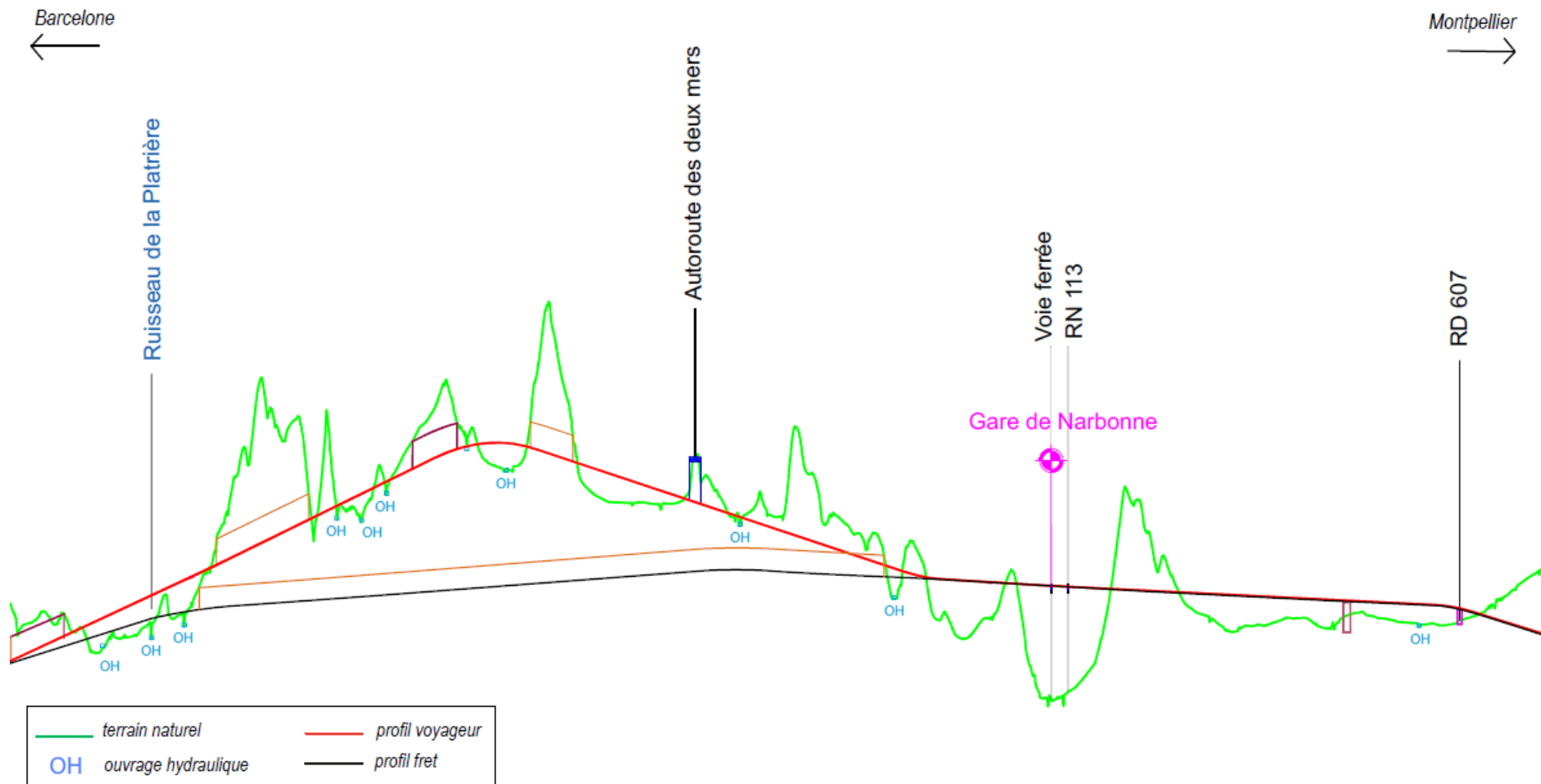


# Caractéristiques et incidences d'une ligne mixte

## Conception d'une ligne mixte

### Illustration d'un profil en long (travail en cours) d'une ligne mixte et d'une ligne voyageurs au sud de Narbonne :

- Le tracé voyageur (en rouge) franchit le massif avec de court tunnels et des zones en remblai/déblais
- Le tracé mixte (en noir) nécessite la réalisation d'un tunnel « de base » long de plusieurs km



# La méthodologie des études sur la résilience au changement climatique de la ligne classique

## Résumé de l'état des connaissances issu des études antérieures

- Voie ferrée existante très soumise aux aléas climatiques (contrairement à une ligne nouvelle dont la conception tiendrait compte des projections d'évolution climatique).
- L'aléa le plus impactant enregistré jusqu'à ce jour par SNCF Réseau est l'inondation (par ruissellement ou débordement) lors de pluies de forte intensité
- Les principaux désordres occasionnés :
  - Chutes / éboulements de blocs rocheux
  - Fontis, affaissement/tassement, affouillements
  - Glissements de remblais et de déblais
  - Inondations de la voie
- Prévision d'évolution des aléas : forte hausse de la fréquence et de l'intensité



# La méthodologie des études sur la résilience au changement climatique de la ligne classique

## Les pistes d'amélioration de la résilience du territoire et zoom sur la voie ferrée

- L'Europe, l'Etat , les collectivités territoriales et SNCF Réseau mènent des études avec une ambition commune de cohérence
- Les objectifs poursuivis par ces études :
  - Affiner les scénarios d'évolution des aléas
  - Evaluer la vulnérabilité du territoire et de ses composantes (étude sur la vulnérabilité du réseau routier national, PPA Sète Agglo, etc.)
  - Définition de mesures d'adaptation pertinentes (orientation des politiques d'aménagement et d'investissement)
- Cas particulier de SNCF Réseau :
  - SNCF Réseau dispose de bases de données permettant d'alimenter les retours d'expérience
  - Amélioration du process de maintenance pour renforcer la résilience de la voie ferrée (établissement de « pré plans d'adaptation »)
  - Investissements pour traitements des points les plus critiques (dans le cadre du CPER)

# La méthodologie des études sur la résilience au changement climatique de la ligne classique

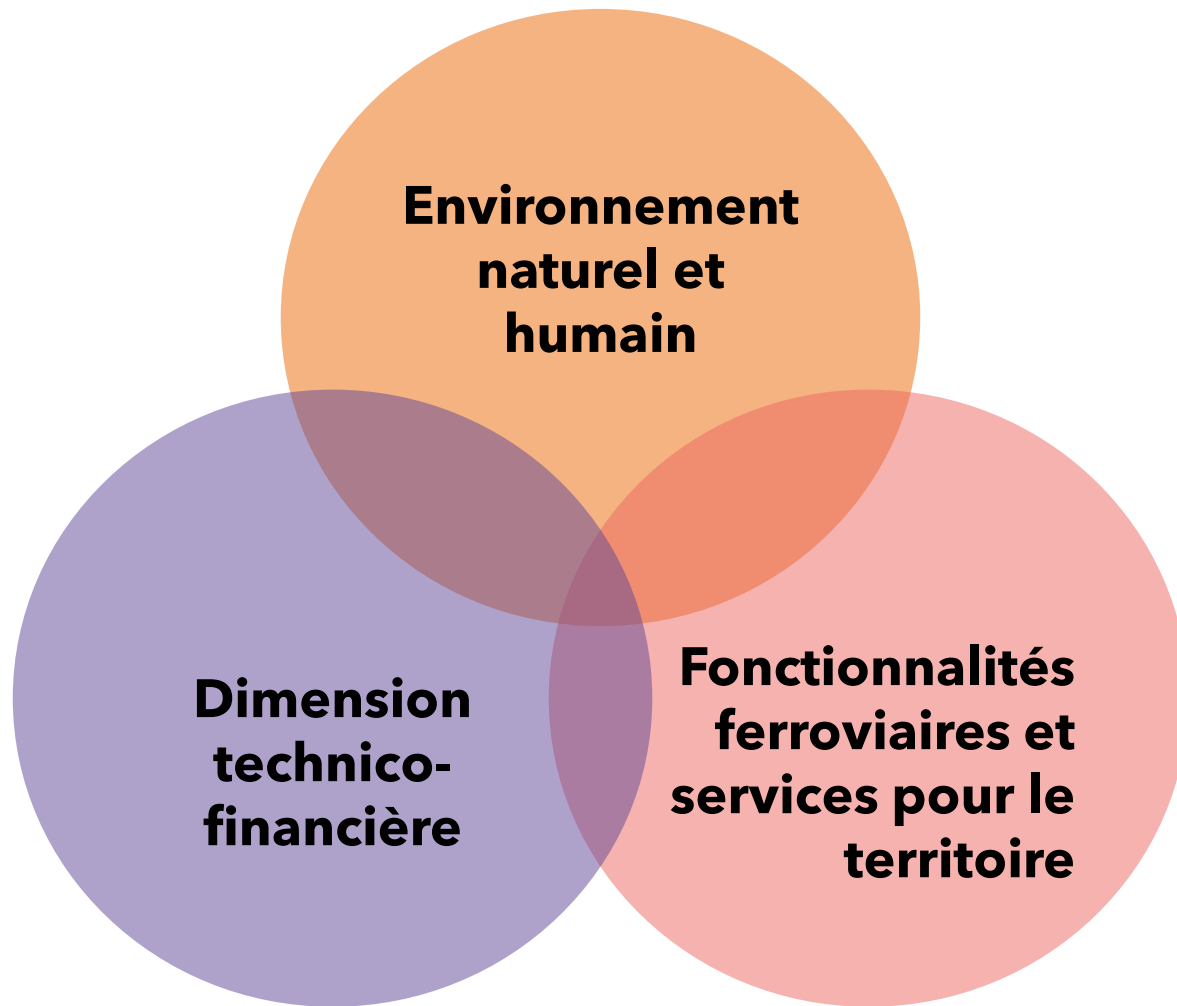
Le projet LNMP Phase 2 s'inscrit dans une volonté de rendre résilient le service ferroviaire face au changement climatique

Pour caractériser cette résilience, il est nécessaire d'estimer au mieux l'indisponibilité de la ligne existante dans le futur entre Montpellier et Perpignan

**La méthode pour estimer cette indisponibilité :**

- **Qualification de plusieurs « évènements de référence » ayant existé :**
  - Quel évènement climatique?
  - Quel impact sur la voie ferrée?
  - Quelles conséquences sur l'exploitation (= l'indisponibilité de la ligne)
- **Prise en compte d'un évènement de référence nouveau : la submersion de la voie ferrée**
  - Voie ferrée 2 à 3 m au-dessus du niveau de la mer actuel
  - Un paramètre difficilement appréciable mais à prendre en compte : la préservation du lido
- **Utilisation de projections d'évolution climatiques pour définir des occurrences d'apparition des évènements dans le futur**

# Les 3 piliers de l'analyse multi-critères



# Les grandes familles de critères pour l'analyse des enjeux environnementaux

**Environnement  
Naturel et  
Biodiversité**

**Santé humaine et  
acceptabilité  
sociale et  
économique**

**Ressources en eau  
et Inondations**

**Atelier Environnement**

**Agriculture,  
Viticulture et  
Sylviculture**

**Patrimoine et  
Paysage**

# C'est à vous !

Quelles sont vos attentes ?

Quels sont vos points de  
vigilance ?

*Avant de passer en atelier pour  
recueillir vos contributions*

# 3

## Approfondissement des enjeux territoriaux



# 3 secteurs

**A vous de choisir !**



**Pour chaque secteur :**

## → Les enjeux territoriaux à identifier

- Les opportunités ?
- Les points de vigilance ?
- Les projets de territoire ?

## → Les critères de la grille AMC à prioriser

**Vous traitez  
les 3  
secteurs :  
3 x 30'**

**Béziers - Narbonne**

**Narbonne - Salses**

**Salses - Toulouges**

# Secteur 1 : Béziers - Narbonne

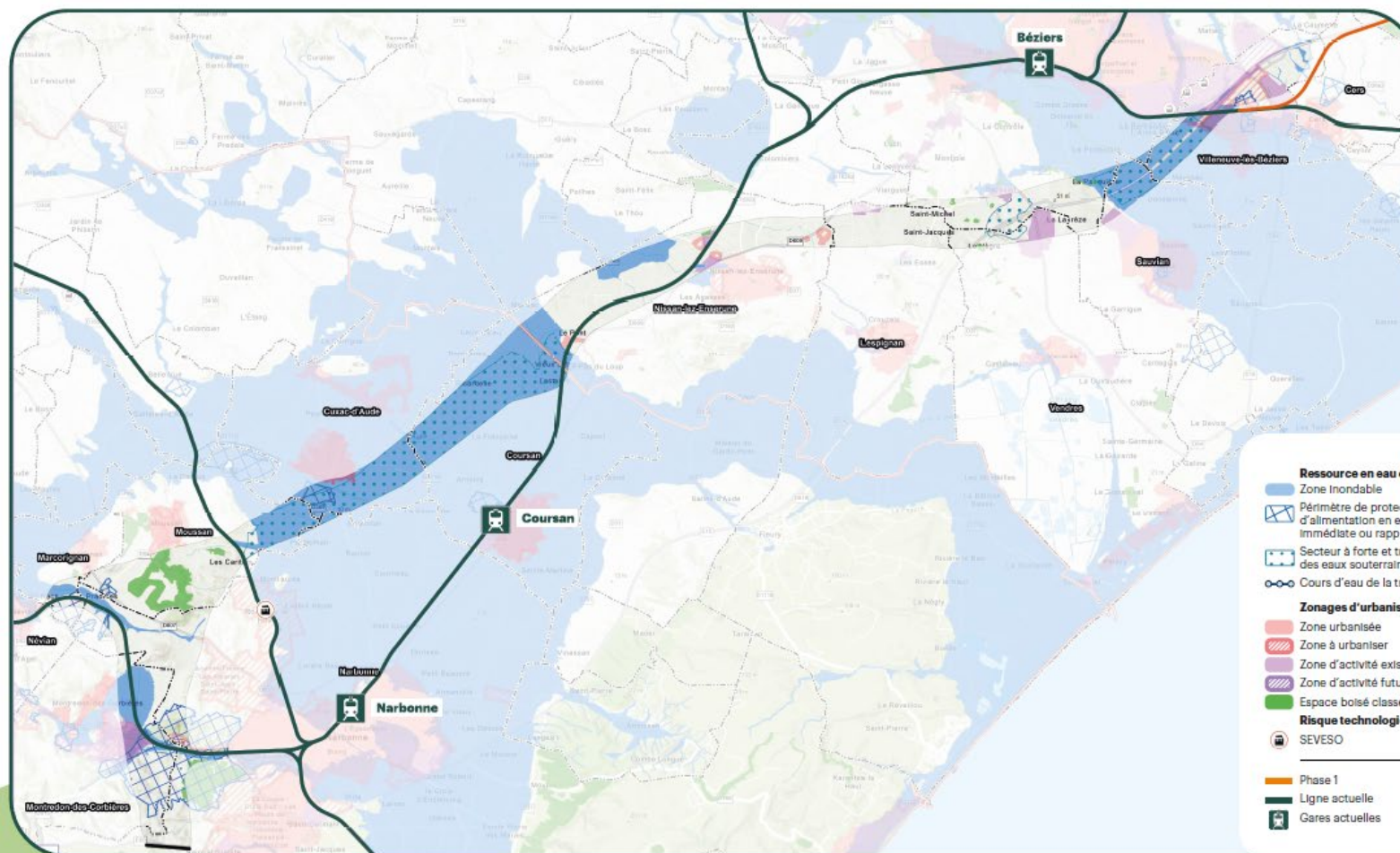


Dialogue territorial Phase 2 – Groupes de travail thématiques

## Enjeux environnementaux



Secteur Béziers / Narbonne - Aire d'étude des enjeux humains et physiques



### Ressource en eau et inondation

- Zone inondable
- Périmètre de protection de Captage d'alimentation en eau potable (AEP) immédiate ou rapprochée (2024)
- Secteur à forte et très forte vulnérabilité des eaux souterraines
- Cours d'eau de la trame bleue (2025)

### Zonages d'urbanisme

- Zone urbanisée
- Zone à urbaniser
- Zone d'activité existante
- Zone d'activité future
- Espace boisé classé

### Risque technologique

- SEVESO

### Phase 1

- Ligne actuelle
- Gares actuelles



# Secteur 1 : Béziers - Narbonne

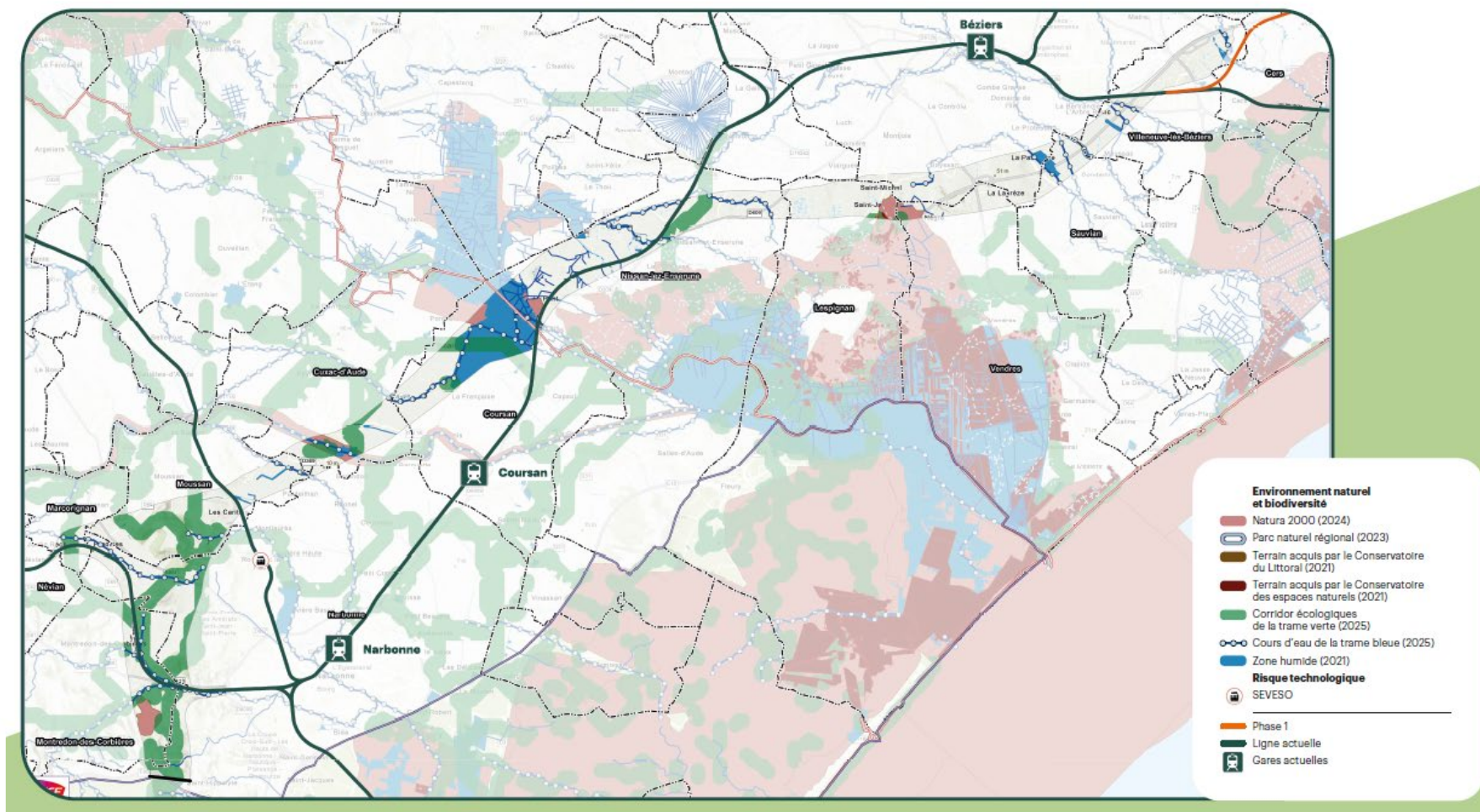


Dialogue territorial Phase 2 – Groupes de travail thématiques

## Enjeux environnementaux



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





# Secteur 2 : Narbonne Salses

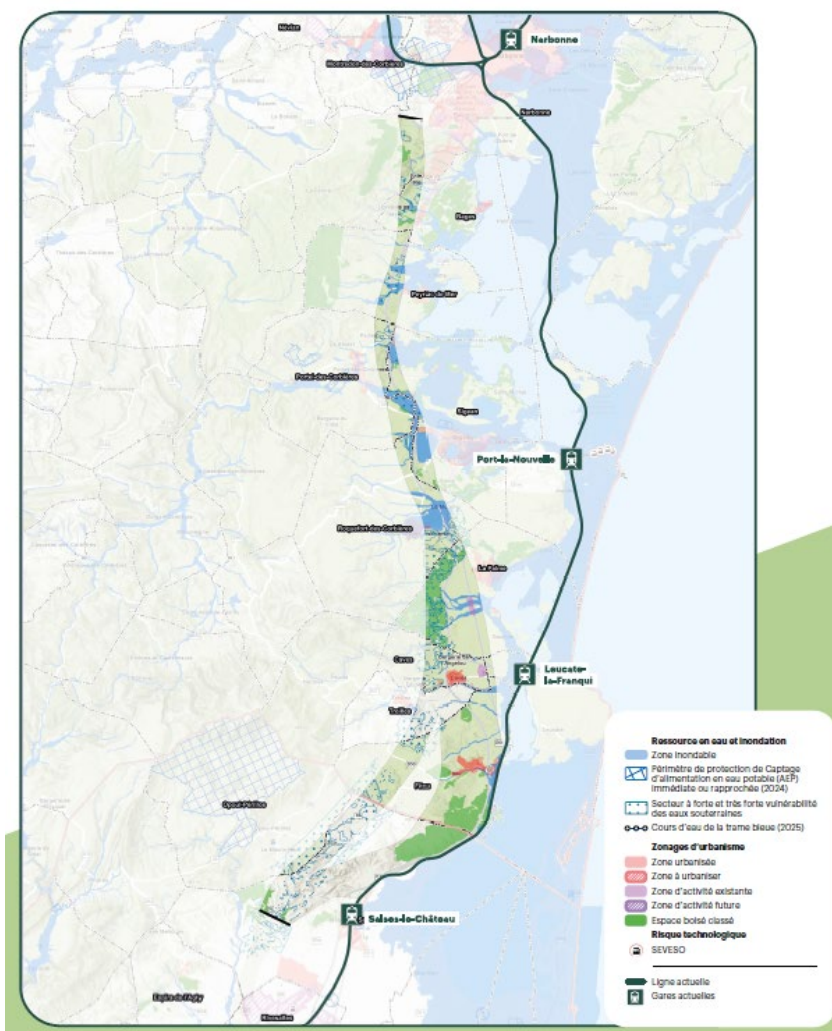
Dialogue territorial Phase 2 – Groupes de travail thématiques



**Enjeux**  
environnementaux



Secteur Narbonne / Salses - Aire d'étude des enjeux humains et physiques



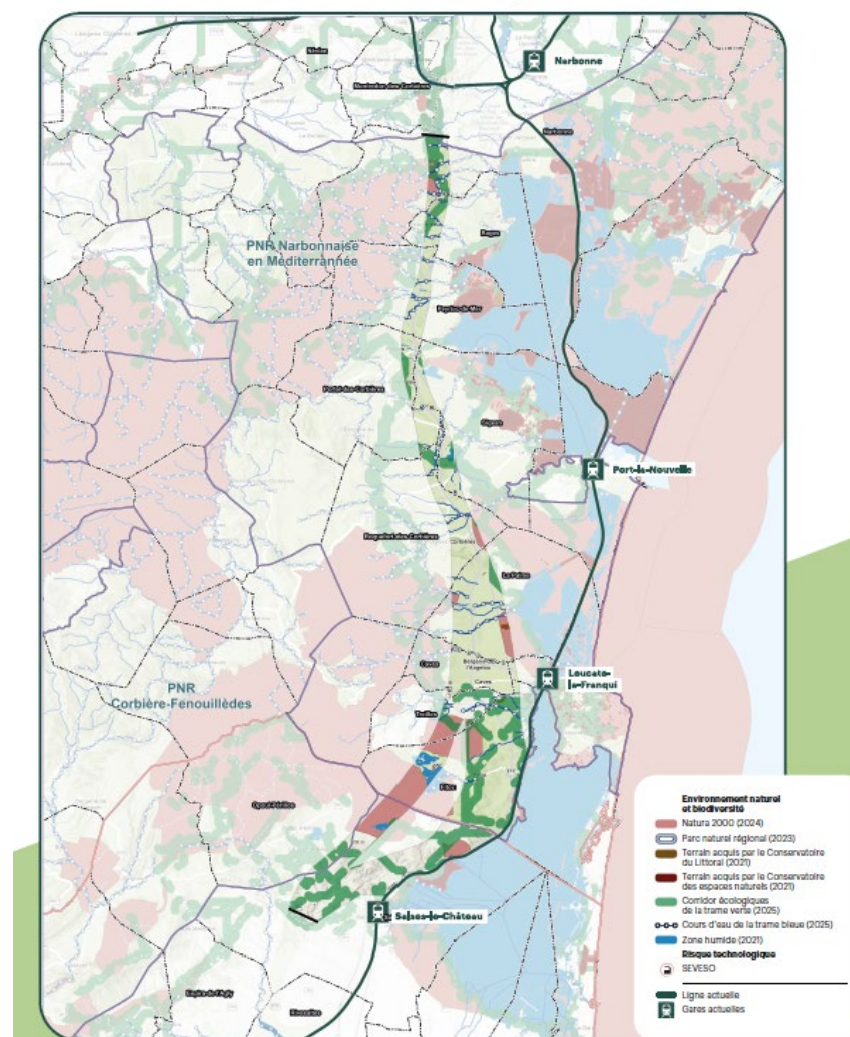
Dialogue territorial Phase 2 – Groupes de travail thématiques



**Enjeux**  
environnementaux



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





# Secteur 3 : Salses - Toulouges

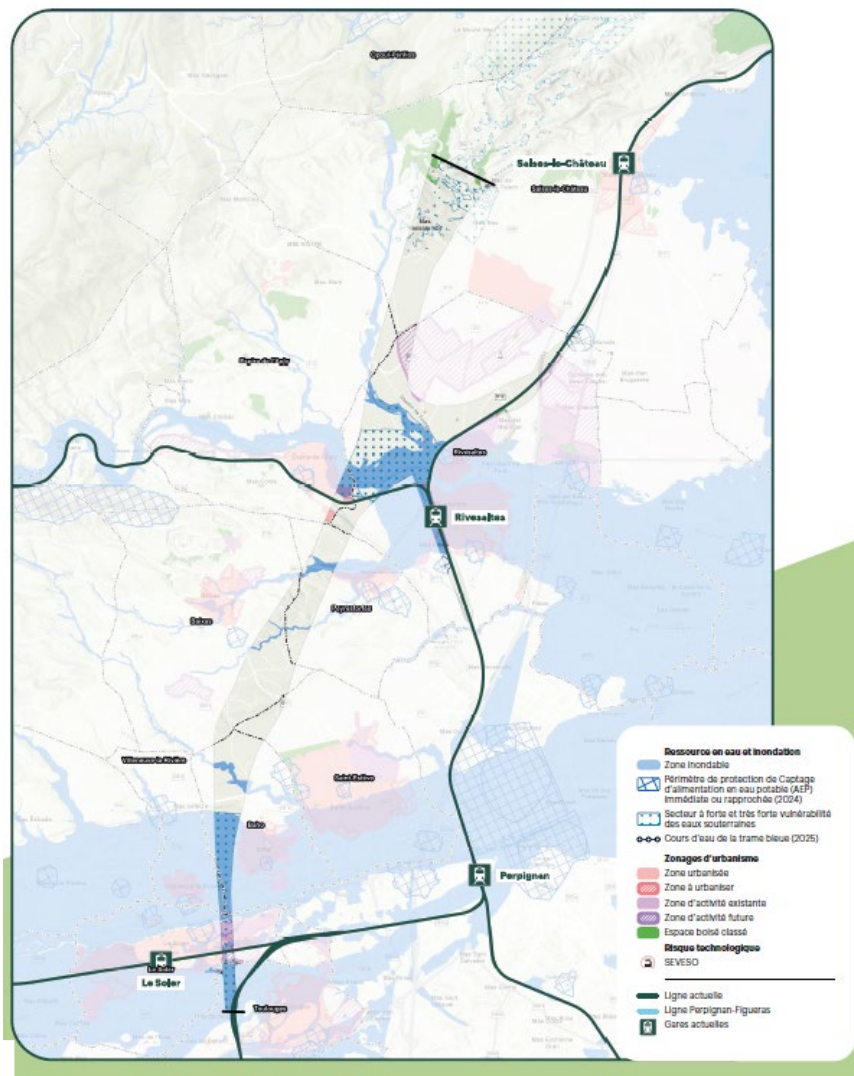
Dialogue territorial Phase 2 – Groupes de travail thématiques



**Enjeux  
environnementaux**



Secteur Salses / Toulouges - Aire d'étude des enjeux humains et physiques



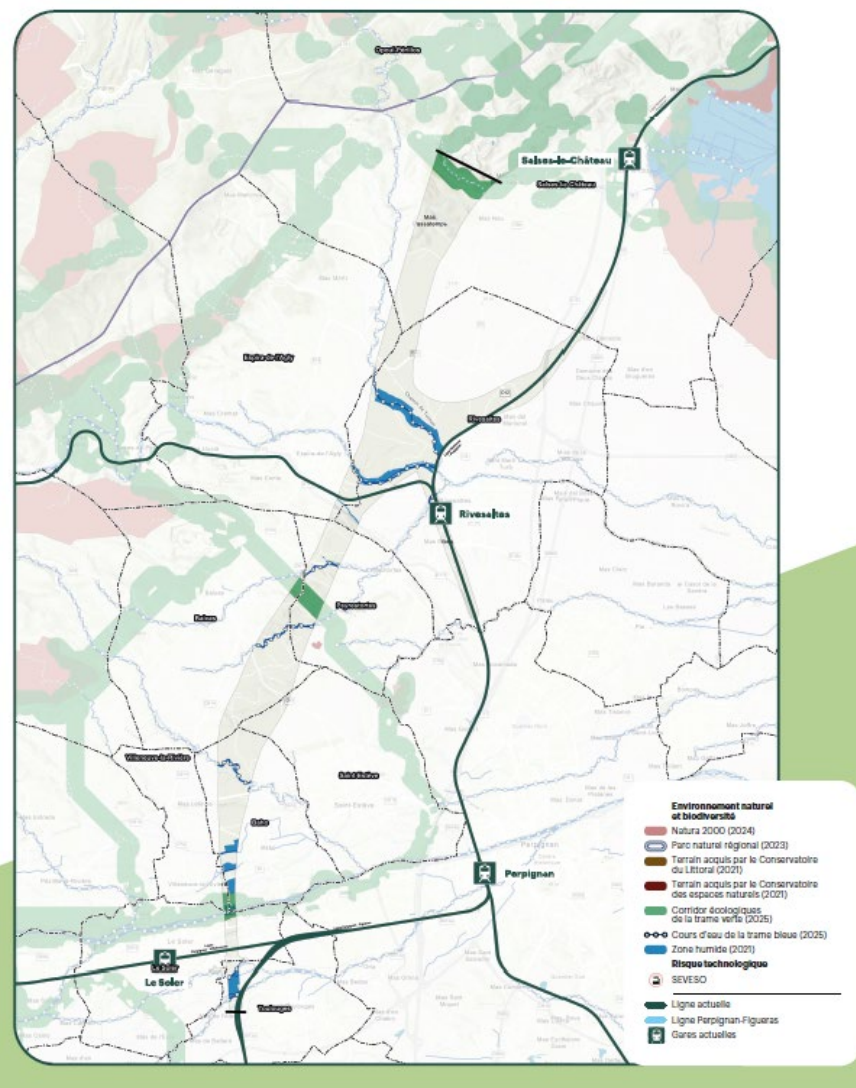
Dialogue territorial Phase 2 – Groupes de travail thématiques



**Enjeux  
environnementaux**

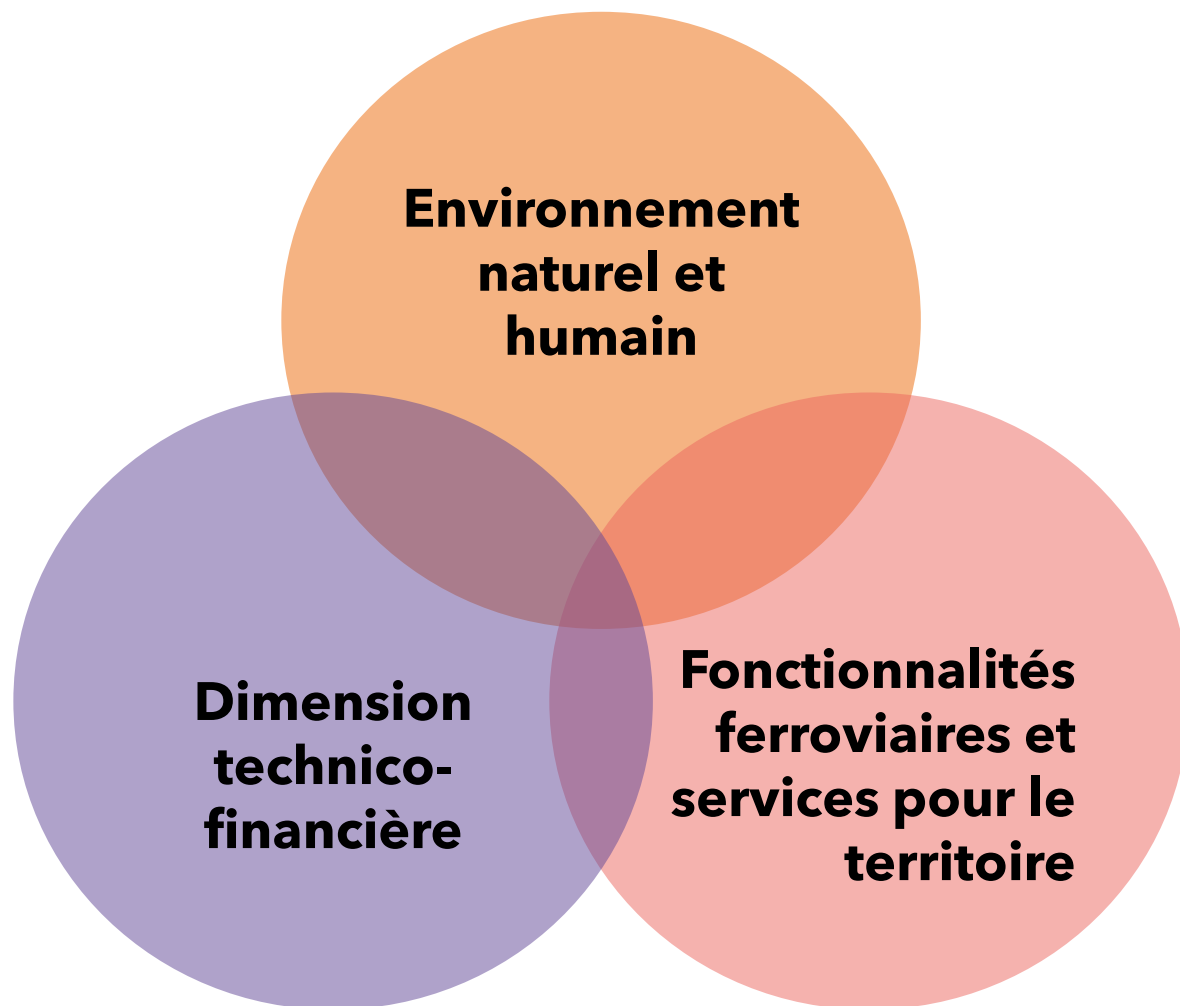


Secteur Salses / Toulouges - Aire d'étude des enjeux naturels



# Les 3 piliers de l'analyse multi-critères

**OBJECTIFS DE LA GRILLE AMC :**  
analyser et comparer  
les scénarios entre eux  
en fonction de critères  
pré-identifiés



# Ce que l'on attend de vous !

**Prioriser les critères  
déjà identifiés**

**Proposer d'autres critères  
et les prioriser**

**Du moins important  
au plus important**

**En traitant en  
priorité les critères  
liés aux enjeux  
environnementaux**



# Priorisation des critères de la grille AMC

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

Enjeux environnementaux - Secteur .....



| Fonctionnalités ferroviaires et services pour le territoire                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                           | Environnement humain et naturel                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               | Dimension technico-financière                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>Traffic fret (choix ligne mixte / ligne voyageurs)</b><br>Faciliter la réalisation du doublet de ligne / Disponibilité de l'infrastructure (aide climatique, grande incidence, grands travaux)<br>Permettre le report modal modal du fret de la route vers le fer<br>Sortir le fret de la ligne classique (centres villes, étangs)<br>Développer la capacité du doublet de ligne à long termes<br>Porter le développement économique du territoire | <b>Environnement naturel et biodiversité</b><br>Zones Natura 2000<br>Zones Humides<br>Trames vertes et bleues<br>Parcs Naturels Régionaux<br>Terrains acquis par le Conservatoire du Littoral et le Conservatoire des Espaces Naturels<br>Terrains avec objectif de compensation déjà identifiés<br>Présence d'habitats et espèces à enjeux<br>Risques de pollution du milieu naturel<br>Artificialisation des sols<br><b>Ressources en eau et inondations</b><br>Captage et périmètre de protection de la ressource en eau<br>Vulnérabilité des eaux souterraines<br>Eaux superficielles (zones inondables)<br>Franchissement de cours d'eau | <b>Coût</b><br>Coût d'exploitation<br>Coût d'investissement<br>Intérêt socio-économique du projet<br><b>Délais</b><br>Durée des phases d'études et des procédures<br>Durée de la phase travaux<br><b>Risques</b><br>Risques pendant la phase travaux<br>Risques résiduels en phase exploitation<br><b>Vos propositions de critères</b>                            |
| <b>Desserte voyageurs longue distance</b><br>Nombre de trains, amplitudes horaires et temps de parcours<br>Fiabilité et régularité<br>Nombre de destinations possibles<br>Coût du billet<br><b>Desserte régionale</b><br>Potentiel de développement de l'offre régionale<br>Report modal voyageurs de la route vers le fer<br>Fiabilité                                                                                                               | <b>Santé humaine</b><br><b>Acceptabilité sociale et économique</b><br>Risques incendie<br>Exposition des populations au bruit et aux vibrations<br>Exposition des populations à la pollution de l'air<br>Impact sur la qualité d'habitation<br>Impact sur l'activité économique<br>Cohérence avec les documents de planification (SCoT, PSL, PIR)<br>Risques technologiques<br>Bilan carbone<br><b>Patrimoine et Paysage</b><br>Monuments historiques, sites patrimoniaux remarquables, et sites classés et inscrits<br>Traversée de paysages identitaires<br>Perception des zones de passage dans le paysage « en mouvement »                | <b>Patrimoine et Paysage (LNR)</b><br>Morphologie des lieux<br>Proximité de secteurs urbanisés et de zones habitées<br><b>Agriculture, Viticulture et Sylviculture</b><br>Typologie des cultures<br>Possibilité d'irrigation<br>Périmètre de classement (ADP/SDC/vie.)<br>Potentiel agronomique<br>Exploitation forestière<br><b>Vos propositions de critères</b> |
| <b>Gares</b><br>Correspondances TGV/TER<br>Lisibilité de l'offre<br>Proximité au bassin d'emploi / de population (temps d'accès)<br>Richesse de la desserte multimodale auprès d'échanges<br>Accessibilité routière<br>Disponibilité des stationnements (vélo, taxi, bus, VL, places minutes, etc.)<br>Projet de territoire autour des gares centres et nouvelles<br><b>Vos propositions de critères</b>                                              |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   |

# Pause !

*Profitez-en pour vous inscrire à la  
réunion de restitution du 3 juin !*

*Et réfléchissez : souhaitez-vous  
être le rapporteur des échanges de  
cet atelier lors de cette réunion ?!*

# 4

## Restitution des échanges

# Quelles sont vos contributions ?



**Pour chaque secteur :**

**→ Les enjeux territoriaux identifiés**

- Les opportunités ?
- Les points de vigilance ?
- Les projets de territoire ?

**→ Les critères de la grille AMC priorités**

**Béziers - Narbonne**

**Narbonne - Salses**

**Salses - Toulouges**



LIGNE NOUVELLE  
**Montpellier  
Perpignan**

**2** BEZIERS ↔ PERPIGNAN

# 5

## Les prochaines étapes

# Une démarche séquencée de l'automne 2024 au printemps 2025





# Pour préparer la concertation préalable de la phase 2

Une réunion de synthèse avec l'ensemble des acteurs le **mardi 3 juin 2025** - 14h / 17h  
à Narbonne (ici-même)

## AU PROGRAMME :

- ↔ **Restitution des échanges de chaque groupe de travail et enrichissement collectif :**
  - Synthèse des enjeux territoriaux identifiés
  - Enseignements des points à retenir, besoins d'approfondissement, recommandations et points de vigilance exprimés
  - Critères de la grille AMC priorités
- ↔ **Préparation de la concertation préalable de l'automne 2025 :**
  - Présentation du dispositif envisagé
  - Appel à la mobilisation pour devenir relais de communication / ambassadeur

**Inscrivez-vous !**

**Qui veut être rapporteur ?!**

**MERCI !**  
**A BIENTÔT !**

