



RÉPONSE À LA CONCERTATION SUR LE PROJET DE « LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER- PERPIGNAN »

à

Mme Sofia Aliamet, garante,

M. Pierre-Yves Guihéneuf, garant

Contribution envoyée par email à l'adresse info@lalignenouvelle.com

Madame la garante, Monsieur le garant,

Veillez trouver ci-après la contribution de notre fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement, agréée pour la protection de l'environnement.

Je vous prie d'agréer, Madame la garante, Monsieur le garant, mes salutations respectueuses.

le 15/01/2021 à Montpellier

Simon Popy, président

I. QUI SOMMES-NOUS ?

FNE LANGUEDOC-ROUSSILLON est la fédération régionale d'associations des associations de protection de la nature et de l'environnement couvrant les départements de l'Hérault, du Gard, de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de la Lozère. Elle est agréée pour la protection de l'environnement au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement à l'échelle régionale.

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT LANGUEDOC-ROUSSILLON a pour objet la protection de la nature, de l'environnement, du cadre de vie et de lutter contre le dérèglement climatique et les catastrophes naturelles, dans le respect de la santé publique et dans la perspective humaniste d'une société supportable et désirable, et donc notamment de conserver et de restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels [...], les espèces animales et végétales, la biodiversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, le sol, le sous-sol, la géodiversité, les sites et paysages diurnes et nocturnes, les services et fonctions écologiques et les valeurs d'usage qu'ils fournissent, protéger le patrimoine bâti au plan architectural, culturel ou historique, ainsi que les paysages urbains, participer à la sauvegarde du domaine public naturel [...], des chemins ruraux et des itinéraires de randonnée, y compris contre leur aliénation, lutter contre les pollutions, nuisances et déchets, la dissémination de substances et produits dangereux et toxiques pour la santé humaine et la biodiversité, promouvoir une utilisation de l'énergie sobre et efficace [...] prévenir les dommages écologiques et les risques naturels, chimiques, nucléaires, industriels, technologiques et sanitaires, veiller à un aménagement soutenable du territoire et un urbanisme économes, harmonieux et équilibrés et à la défense des espaces littoraux et montagnards, promouvoir et veiller à une production et une consommation ainsi que des déplacements supportables et désirables pour l'humain et l'environnement, promouvoir et veiller à la diffusion et au développement d'une information environnementale et sanitaire, vraie et loyale, ainsi qu'à l'application des engagements environnementaux des entités publiques ou privées pris au titre de leur responsabilité sociétale et de lutter contre les pratiques de verdissement d'image, contribuer au développement d'une conscience écologique, populaire et citoyenne par la connaissance [...], par la transparence et la diffusion de l'information, par la participation et la représentation de la société civile [...], par une fonction sentinelle, par un changement des comportements collectifs et individuels vers une économie circulaire, veiller à l'intégration des préoccupations environnementales mentionnées au présent article à l'occasion de l'adoption de décisions financières et de contrats administratifs et de la gestion des propriétés des personnes publiques, lutter contre les règlements, décisions et contrats financiers portant atteinte aux intérêts environnementaux mentionnés au présent article.

D'une manière générale, son objet est également d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, ainsi que pour la défense en justice de l'ensemble de ses membres, y compris la défense de tous leurs intérêts notamment ceux résultant de l'objet de chaque association fédérée ou définis par l'agrément délivré au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et des droits et obligations relatifs à l'agrément d'association agréée de protection de l'environnement au titre des articles L. 141-1 et L. 141-3 du code de l'environnement.

Elle exerce ses activités sur l'ensemble du territoire de l'ex-région Languedoc-Roussillon, notamment les départements de l'Aude (11), de l'Hérault (34), et des Pyrénées-Orientales (66).

Libre de toute appartenance confessionnelle, politique, syndicale, sociale, professionnelle ou économique, FNE LANGUEDOC-ROUSSILLON oeuvre en toute indépendance et de manière désintéressée pour la réalisation de son objet social.

Elle représente actuellement 56 associations, représentant plus de 4500 personnes affiliées. Elle porte leur voix dans le dialogue environnemental, et lorsque c'est nécessaire, saisit les tribunaux pour garantir le respect des lois environnementales.

II. QUALITÉ DE LA CONCERTATION

Nous sommes conscients que le contexte sanitaire a contraint les organisateurs de la concertation à l'adapter dans la forme. Nous avons émis des craintes sur le remplacement des rencontres publiques par les débats mobiles, visant des personnes prises au hasard dans leur quotidien et non préparées à ce type de débat, ne serait-ce que par la consultation préalable des documents techniques mis à disposition.

Il nous semble a posteriori que des efforts louables ont été réalisés pour compenser l'absence de réunions publiques physiques, avec les rdv du jeudi. La qualité de l'organisation et de l'animation a été remarquée à plusieurs reprises.

Par ailleurs, la prise de contact téléphonique en amont de la concertation (27/10) de Alain Dessagne, organisateur de la concertation, avec le président de notre fédération, a été appréciée.

Et de la même manière, nous avons apprécié le temps consacré à une rencontre directe, le 8 janvier, en visioconférence avec Stéphane Lubrano (Directeur de la mission LNMP), Nicolas Aladern (Directeur adjoint et responsable des études), et Elena Binet (pour les sujets Environnement et Procédures).

En revanche, nous restons assez frustrés par le format des ateliers, pour plusieurs raisons :

- le format visioconférence, plus adapté à une communication à sens unique, reste mal adapté à des ateliers d'approfondissement, avec un grand nombre de personnes en ligne,
- les sujets environnementaux étaient d'emblée restreints à un périmètre très réduit qui intéressait les porteurs de projet (l'organisation de la compensation) alors que de multiples sujets autres auraient mérité d'être abordés.
- les informations environnementales mises à disposition pour discuter de ce sujet (la compensation) qui devrait arriver à la toute fin de la démarche ERC, dataient de 2014 et ont été en partie mises à jour depuis. En particulier, le dossier de 2017 aurait dû être présenté au public.

Pour rappel, l'article L. 121-15-1 du Code de l'Environnement stipule que « *la concertation préalable permet de débattre de l'opportunité, des objectifs et des caractéristiques principales du projet ou des objectifs et des principales orientations du plan ou programme,*

des enjeux socio-économiques qui s'y attachent ainsi que de leurs impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire. »

A cette fin, il aurait été souhaitable de présenter une information réactualisée.

Vu l'extrême restriction du périmètre des discussions environnementales en atelier, nos membres se sont exprimés autant que possible au travers des autres rencontres, mais nous avons constaté de forts affaiblissements dans les comptes-rendus des interventions du public.

Par ailleurs, les thèmes des rdv du jeudi étaient là aussi très restreints : *Insertion paysagère et acoustique, Caractéristiques générales du projet, Patrimoine agricole et viticole, acquisitions foncières, Premiers enseignements de la concertation.*

En tant que représentants d'associations de protection de la nature et de l'environnement, nous n'avons pas pleinement trouvé notre place dans ce dispositif pour débattre de nos préoccupations portant essentiellement sur les impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire du projet, les moyens de les éviter, de les réduire, l'évaluation de l'acceptabilité environnementale du projet, les moyens de l'améliorer. Nous les exprimons donc par écrit.

Enfin, la concertation, bien qu'annoncée portant à la fois sur la phase 1 et sur la phase 2, n'a pas fait de place à un débat spécifique sur les enjeux de la phase 2. Celle-ci n'a été abordée que par des interventions lors des diverses réunions, dont nous retrouvons peu de traces. Cette question est pourtant essentielle, pour évaluer l'impact environnemental cumulé de ce projet, en regard de ses intérêts, et donc pour évaluer son opportunité, incluant celle de la phase 1.

En conclusion, nous considérons que nous n'avons pas pu débattre de manière suffisante des impacts significatifs sur l'environnement et l'aménagement du territoire du projet de LNMP, phases 1 et 2. Il est regrettable que le sujet des enjeux environnementaux, pourtant majeur, ait été restreint à la question de la compensation.

III. NOS OBSERVATIONS

III.1. INTÉRÊTS POTENTIELS DU PROJET DE LNMP

L'aménagement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan permettrait de fluidifier le trafic dans tout le sud de la France, actuellement bloqué au moindre incident. Offrir une meilleure robustesse et une meilleure fiabilité sur cet axe est indispensable pour favoriser l'usage du train par les voyageurs, mais aussi pour développer le transport de fret avec une perspective de report modal. Promouvoir le report du transport de marchandises (FRET) sur les trains est un des objectifs majeurs pour contribuer à répondre au défi climatique, à réduire la pollution de l'air en Languedoc-Roussillon (enjeu sanitaire). La LNMP est une occasion historique de créer un véritable corridor ferroviaire pour le transport de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe. Il faut d'ailleurs rappeler que la mixité de la ligne a été plébiscitée par le public lors de la concertation de 2009.

La construction de cette nouvelle ligne peut donc contribuer - sous réserve d'une bonne conception de la ligne - à remplir certains objectifs de la transition écologique que nous soutenons.

La grande vitesse n'est pas pour nous une priorité.

III.2. DES INTÉRÊTS LARGEMENT REMIS EN QUESTION

Nous constatons malheureusement que dans le projet actuel, qualifié à tort d'intérêt général, la plupart de ces intérêts susceptibles d'emporter l'adhésion des associations de protection de la nature et de l'environnement, ont disparu avec la remise en cause de la mixité de la ligne entre Béziers et Perpignan, une absence d'évitement de certains impacts environnementaux majeurs, pourtant évitables (traversée des Corbières), des choix d'interconnexions qui limitent fortement les possibilités de report d'une ligne à l'autre et de nouveaux projets de gares localisées de manière aberrante, qui nous rappellent douloureusement le scénario du CNM.

Il semble que nous nous dirigeons vers une répétition des mêmes erreurs. Les intérêts du projet qui semblaient réels en 2009 paraissent donc fortement compromis aujourd'hui.

III.3. DES INTÉRÊTS POTENTIELS À METTRE EN BALANCE AVEC LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU PROJET

Les intérêts potentiels sur le plan ferroviaire, climatique, sanitaire, seuls, ne suffiraient pas pour que ce projet soit considéré comme vertueux sur le plan écologique. Les grands travaux d'infrastructures de transport impliquent toujours un coût environnemental fort, qui est a fortiori décuplé en zone méditerranéenne par rapport au reste de la France, du fait de la présence d'enjeux naturels bien plus élevés que dans la majeure partie du territoire métropolitain. La zone méditerranéenne est en effet un point chaud de biodiversité. Ce projet traverse une des zones à plus forts enjeux de biodiversité de France, et la moins bien protégée.

A. Enjeux environnementaux de la phase 1

Bien que la concertation n'ait pas mis à disposition du public les données mises à jour depuis 2014, elles ne sont pas indispensables pour affirmer que ce projet sera extrêmement impactant pour l'environnement.

Nos experts naturalistes estiment que la phase 1 de la LNMP sera environ 5 fois plus impactante pour la biodiversité que le CNM, au regard du nombre et de la valeur des enjeux présents sur son tracé. Il n'y a pas un kilomètre de ce tracé sans enjeu fort, avec la traversée du massif de la Gardiole, de plusieurs zones Natura 2000, de ZNIEFF de type 1, de zones faisant l'objet de Plans Nationaux d'Action, de terrains du Conservatoire des Espaces Naturels. Ces sites sont d'importance majeure pour la conservation d'une longue liste d'espèces patrimoniales menacées, dont certaines viennent juste d'être découvertes.

Paradoxalement selon l'[étude du CGDD de décembre 2019](#), sur les secteurs du territoire français qui jouent un rôle irremplaçable pour la biodiversité, la zone du tracé de la LNMP, phase 1 comme 2, est quasi intégralement située dans des territoires à fort degré d'irremplaçabilité, et présente un degré de protection réglementaire le plus faible de France au regard des enjeux présents.

Par conséquent, au-delà des quelques zonages cités, dont aucun ne constitue une protection réglementaire forte, nous serons particulièrement attentifs à une scrupuleuse application des articles L411-1 à L411-3 du code de l'environnement relatifs aux espèces et habitats protégés.

En particulier, nous serons attentifs à ce que l'esprit de la séquence Eviter-Réduire-Compenser soit respecté intégralement dans un objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

L'application de cette démarche ERC contraint les aménageurs à évaluer les impacts environnementaux de leurs projets, puis à chercher au maximum à les éviter, à les réduire, et en dernier lieu, à les compenser.

Il est devenu flagrant que la compensation, facilement soluble dans les mécanismes de marché et génératrice d'activité économique, remporte toutes les attentions au détriment des phases d'évitement et de réduction. Cette concertation n'y a malheureusement pas échappé avec l'organisation prématurée d'un atelier sur l'organisation de la compensation du projet, alors même que le bilan des impacts environnementaux de la phase 1 n'est pas terminé, et que l'état actuel des connaissances n'est pas présenté au public. Ceci est contraire à la logique initiale de la séquence ERC, qui reconnaît dès le départ la compensation comme un dernier recours, faute de mieux.

La notion d'évitement (E) se pose d'abord en termes d'opportunité, et non en termes de "mesures d'évitement" (voir notre [guide sur l'évitement dans la séquence ERC](#)). Pour France Nature Environnement Languedoc-Roussillon, du fait de la remise en question des caractéristiques du projet dans le PIG LNMP par rapport à l'ancien PIG TGV Méditerranée, et du manque de transparence sur les études environnementales réalisées depuis 2014, le débat sur l'opportunité de ce projet n'est pas clos. Il n'a pas pu avoir lieu dans le cadre des événements publics de cette concertation.

Les "mesures" d'évitement, quant à elles, sont évidemment difficiles à mettre en œuvre pour une voie ferrée si elles concernent le déplacement du tracé. Les options, pour l'heure, ne sont pas connues. La plupart du temps, les autres mesures dites « d'évitement » que le déplacement sont en réalité confondues avec des mesures de réduction.

Au lieu de se focaliser sur la compensation, le débat sur les enjeux environnementaux aurait également pu et dû aborder les mesures de réduction de l'impact. Sur l'ensemble des régions traversées par le projet, la continuité écologique nord-sud est déjà très fortement impactée, en particulier pour les espèces non volantes (mais aussi pour les espèces volant à basse altitude) par des infrastructures routières majoritairement orientées parallèlement au littoral. La ligne nouvelle va en particulier se cumuler à la barrière écologique que constitue l'autoroute A9, constituant une barrière encore plus infranchissable sur une très grande distance. La fragmentation des habitats des espèces rares et menacées présentes de part et d'autre de cette barrière, et leur absence de connexion avec d'autres populations, les fragilise et favorise leur extinction à long terme, surtout dans un contexte de changement climatique. L'enjeu de la transparence écologique

nord-sud est donc un sujet environnemental majeur de ce projet. Il aurait amplement mérité un débat à lui seul. Il ne suffira pas de quelques mesures cosmétiques (quelques passages à faune) pour que cette transparence soit correctement réalisée et des efforts conséquents doivent être anticipés, tenant compte de l'impact cumulé LNMP + A9.

Concernant la compensation, il est évident que les besoins seront très importants et, plus encore que pour le CNM, nous allons toucher aux limites du concept. Cette réalité rend d'autant plus important le soin apporté aux phases d'évitement et de réduction des impacts. Nous serons attentifs à ce que les mesures compensatoires soient mises en oeuvre à proximité et non à de grandes distances. Nous veillerons également à ce que soient privilégiés des projets d'ensemble, cohérents, et permettant des acquisitions et une mise sous protection de foncier couvrant l'intégralité de la durée des impacts, soit la durée d'existence de la ligne. Nous souhaitons enfin que la gestion des mesures compensatoires soit prioritairement attribuée à des organismes désintéressés sur le plan financier. La compensation écologique ne doit pas être un objet de spéculation.

En conclusion l'évaluation des enjeux environnementaux de la phase 1 de la LNMP nécessite une information environnementale complète qui n'a pas encore été mise à disposition du public à ce jour. Les enjeux seront quoi qu'il en soit extrêmement élevés comparé à d'autres projets de ce type. La question de l'évitement en opportunité reste ouverte pour FNE LR car l'acceptabilité du projet dépend de la balance entre impacts environnementaux, très forts, et gains environnementaux, pour l'instant compromis. A ce titre, la phase 1 ne peut être séparée de la phase 2 dont la conception est déterminante pour la justification de l'utilité de la phase 1 sur le plan environnemental. Le délai trop important entre les deux phases et l'absence de garanties sur la possibilité de remise en question de la phase 2 telle qu'elle est conçue aujourd'hui dans le PIG appelle à appliquer le principe de précaution.

Nous regrettons que la réflexion sur la séquence ERC ait été d'emblée concentrée sur la compensation. Aucun élément n'a été donné sur les mesures de réduction, alors que le sujet de la transparence écologique mériterait un débat approfondi bien avant le sujet de la compensation. La possibilité de compenser un tel projet n'est pas acquise, et pose question en termes d'irremplaçabilité des habitats impactés, en termes de surfaces nécessaires, de distance acceptable, de coopération des acteurs, de cohérence d'ensemble et de qualité des garanties sur le long terme.

B. Enjeux environnementaux de la phase 2

Vu le tracé prévu dans le PIG la phase 2 sera encore plus impactante que les deux précédentes réunions. Le choix qui a été fait d'une traversée des Corbières en surface, dans la zone Natura 2000 des Basses Corbières, accentue considérablement ces impacts environnementaux et est, à ce jour, totalemtent inacceptable pour France Nature Environnement Languedoc-Roussillon. Nous nous opposons à un tel projet.

Les Basses-Corbières abritent notamment plus de 50 % de la population de Traquet oreillard française. Un tel projet menacerait cette espèce de disparition de notre pays. Les travaux détruiront des habitats de pelouses substepmiques méditerranéennes en très bon état de conservation, habitat naturel rare. De nombreuses autres espèces menacées seront

impactées comme l'Aigle de Bonelli, le Cochevis de Thékla, ou le Lézard ocellé. La plupart des milieux traversés, comme pour la phase 1, sont irremplaçables et extrêmement patrimoniaux. Pour qu'un projet aussi impactant soit acceptable sur le plan environnemental, il est indispensable qu'il soit remis en débat :

- A. **pour la prise en compte des enjeux naturels** qui jusqu'ici, n'ont pas été intégrés à la réflexion sur les choix techniques arrêtés, il est nécessaire de réétudier la possibilité d'une ligne traversant les Corbières par un tunnel ;
- B. **pour la prise en compte de l'objectif de développement du FRET**, seul à même de justifier un projet aussi impactant pour les associations que nous représentons, et compte-tenu de la vulnérabilité de la ligne des étangs à la hausse du niveau de la mer, nous estimons que la ligne doit être mixte de bout en bout ;
- C. **pour la prise en compte de l'objectif de développement de l'usage du train par les voyageurs**, les deux projets de nouvelles gares TGV excentrées à Béziers-est (sans correspondance ferroviaire) et à Narbonne-sud (incompatible avec les trajets Montpellier-Toulouse et avec la circulation du FRET), doivent être remis en débat, ainsi que les interconnexions entre ligne classique et LNMP. Une plus grande cohérence avec les PEM organisés autour des gares centrales doit être recherchée.

Certaines de ces options, notamment celle de la mixité avec tunnel(s), peuvent présenter des coûts supplémentaires, mais ceux-ci doivent s'affranchir d'une logique purement comptable et être mis en regard d'un certain nombre d'externalités positives et de coûts évités par ailleurs : en termes d'impact sur une biodiversité irremplaçable, en termes de coûts compensatoires, en termes de santé avec le développement du report modal à long terme, en termes de contribution à la lutte contre le changement climatique, etc. **Ce bilan coûts-avantages est à nos yeux loin d'être tranché en faveur de l'option sans tunnel, et doit être réexaminé.**

Nos associations sont par ailleurs préoccupées par la transparence hydraulique de l'ouvrage. Elles seront très vigilantes dans le secteur de Béziers, mais aussi dans celui de la basse plaine de l'Aude.

IV. CONCLUSION

Le projet de LNMP présenté sera le projet le plus impactant pour la biodiversité en France depuis plusieurs décennies.

France Nature Environnement Languedoc-Roussillon reste favorable à un doublet de lignes (ligne existante + ligne nouvelle mixte de bout en bout), sans gares excentrées inutiles, en appliquant scrupuleusement la séquence ERC.

Malheureusement, ce n'est pas le projet qui est présenté ici. Celui-ci s'est écarté de l'équilibre coûts/bénéfices environnementaux du projet initial et **ne présente plus suffisamment d'intérêt à long terme en matière de report modal, de continuité ferroviaire France-Espagne, et d'intégration au réseau existant, par rapport à la somme de ses impacts environnementaux.**

Nous avons alerté les pouvoirs publics dès l'adoption du nouveau PIG sur ce problème au travers d'une **pétition inter-associative**, en partenariat avec la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports antenne Occitanie (FNAUT Occitanie), la

Coordination Régionale Interassociative LNMP (CRI LNMP), et l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée (ASSECO CFDT OC PYREMED). Cette [pétition](#) a recueilli à ce jour 1893 signatures et a doublé pendant la durée de cette concertation.

A ce jour **nous demandons à l'Etat de s'engager à réexaminer la mixité de la phase 2, le creusement d'un tunnel pour la traversée des Corbières, ainsi que la desserte et le positionnement des gares.**

A défaut de garantie de l'Etat sur l'engagement d'un tel réexamen, d'ici à l'enquête publique sur la phase 1, nous agissons en cohérence avec le positionnement ci-dessus exposé.