



NOTRE RÉPONSE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

27 janvier 2022

SOMMAIRE

1. Rappel de notre position historique sur le projet de nouvelle ligne.....	2
2. Intérêt socio-économique du projet.....	2
2.1. Les gains de temps avancés sont un mirage.....	3
2.2. Des gares déconnectées des Pôles d'Echanges Multimodaux.....	5
2.3. Des gares excentrées facteur d'artificialisation.....	6
2.4. Le fret ferroviaire : une absence de stratégie.....	6
2.5. Silence sur l'avenir de la ligne historique.....	7
2.6. Sur la faisabilité d'un tunnel sous les Corbières.....	7
3. Prise en compte des impacts environnementaux.....	8
3.1. Périmètre du projet : un découpage qui nuit à la vision d'ensemble.....	8
3.2. Un niveau d'impact exceptionnel sur la biodiversité.....	9
3.3. L'évitement et la réduction des impacts sur la biodiversité sont insuffisants.....	9
3.4. Le volume de compensation est insuffisant mais déjà irréaliste.....	10
3.5. Effets sur la santé : le bruit des trains de fret en ville.....	11
3.6. Le trafic induit localement par les gares excentrées passé sous silence.....	11
3.7. Le projet présenté n'apparaît pas rentable sur le plan climatique.....	11
4. Avis et demandes de FNE LR.....	12
5. Remarques pratiques sur la consultation.....	13
6. Qui sommes-nous.....	13

1. RAPPEL DE NOTRE POSITION HISTORIQUE SUR LE PROJET DE NOUVELLE LIGNE

France Nature Environnement Languedoc-Roussillon a de tous temps été favorable au projet de **nouvelle ligne mixte Fret/Voyageurs** achevant de relier le contournement Nîmes Montpellier (2017), à la LGV mixte Perpignan Figueras (2013) par la façade méditerranéenne. Son aménagement permettrait:

- de **fluidifier le trafic** dans tout le sud de la France, actuellement bloqué au moindre incident sur la ligne unique du littoral ;
- d'offrir une **meilleure robustesse et une meilleure fiabilité sur cet axe, ce qui est indispensable pour favoriser l'usage du train par les voyageurs**, mais aussi **pour développer le transport ferroviaire de fret** avec une forte perspective de report modal bénéficiant à tout le corridor euro-méditerranéen ;
- de répondre à des objectifs majeurs pour **faire face au défi climatique** (décarbonation des transports) ;
- de **réduire la pollution de l'air** en Languedoc-Roussillon (enjeu sanitaire) comme dans toutes les régions traversées aujourd'hui par les poids lourds transportant sur voies (auto)routières les marchandises, notamment entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

Cette nouvelle ligne est par ailleurs **indispensable sur le tronçon Béziers-Rivesaltes du fait de la vulnérabilité de la ligne historique** (dite "des étangs" au sud-ouest de Narbonne) à la hausse du niveau de la mer en sus des aléas de vents violents et d'embruns.

Il faut par ailleurs rappeler que l'objectif originel de mixité de la ligne, d'intérêt européen et pas seulement régional, a été plébiscité par la plupart des divers contributeurs au débat public de 2009. **Cet objectif a été par la suite une des conditions sine qua non de l'absence d'opposition de la fédération FNE LR face au projet de Contournement Nîmes-Montpellier, malgré ses impacts environnementaux très importants.**

Selon FNE LR, la prolongation de la ligne pourrait contribuer - sous réserve d'une bonne conception de la ligne - à remplir certains objectifs de la transition écologique que nous soutenons.

La très grande vitesse n'a en revanche jamais été pour nous l'intérêt premier de ce projet, FNE LR ayant constamment souligné l'importance d'évaluer l'effet global de toutes les solutions "intermédiaires" à vitesse élevée mais inférieure à 350 km/h.

Cette position de FNE LR avait été exprimée à l'occasion des états généraux du rail de la Région en assortissant clairement son soutien au doublement de la ligne à certaines conditions :

- *"polyvalence de la ligne (fret + voyageurs) de bout en bout au moyen notamment d'une vitesse réduite (220 km/h pour les passagers) ;*
- *traversée des Corbières en tunnel afin de minimiser l'impact environnemental ;*
- *utiliser en priorité les gares des centres villes."*

Le projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, en deux phases, présenté à l'enquête publique en vue de sa déclaration d'utilité publique ne répond malheureusement plus en rien aux conditions rappelées ci-dessus.

2. INTÉRÊT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

Il convient tout d'abord d'observer que les finalités du projet qui avaient initialement emporté notre adhésion ont évolué dans le temps. D'une liaison fret-ferroviaire grande capacité modernisée, connectée avec le réseau espagnol, sans gares excentrées, le projet initial a glissé à notre grand regret vers une ligne essentiellement focalisée sur le transport de voyageurs à très grande vitesse.

L'étude socio-économique s'appuie sur les gains de temps des voyageurs et la libération des possibilités de fret pour montrer comment les objectifs du projet sont atteints. Le gain de temps des usagers, valorisé monétairement selon les normes en vigueur, emporte l'essentiel du bénéfice du projet. Le projet a également pour but de favoriser un transfert modal depuis les usagers de la voiture ou de l'avion. Ce transfert permet aussi une économie d'émissions de gaz à effet de serre qui contribuerait, selon le dossier, à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone, ainsi qu'une réduction des externalités négatives du transport routier en matière de pollution de l'air, notamment de rejets d'oxydes d'azote et de particules (40 000 morts prématurées en France d'après Santé publique France voire 97000 en 2018 selon une étude britannique récente qui tient compte de l'ensemble des émissions de particules).

2.1. LES GAINS DE TEMPS AVANCÉS SONT UN MIRAGE

Comme trop souvent la faiblesse majeure de ce type de dossier vient de **l'absence de prise en considération du temps d'accès aux gares**, notamment en transports en commun. Les accès aux gares situées en dehors des villes étant négligés, le dossier ne prend en compte que les gains de temps pendant le trajet en TGV et donc présente un bilan socio-économique positif fallacieux. De nombreuses liaisons entre les gares de centre-ville de Nîmes, Montpellier, Béziers et Narbonne seront transférées vers des gares éloignées (**cf fig. 1, 2 et 3**) induisant des pertes de temps qui sont comptées dans le projet comme des gains de temps. Certains passagers utiliseront leur voiture pour rejoindre ces gares, ce qui aura pour conséquences un renforcement du coût lié à l'utilisation des parcs de stationnement, une augmentation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, à quoi il faut ajouter d'artificialisation des sols liée à l'urbanisation induite par ces gares. C'est le cas à Montpellier où le trajet en transports en commun (hors cheminements piétonniers et aléas d'attente) entre la gare Saint-Roch et la gare Sud de France est de 40 min à plus d'1 heure pour un gain de temps dans le train de 10 à 15 min. Si l'on ajoute la marge de sécurité liée à l'anticipation nécessaire des aléas du trafic routier, et la durée du contrôle désormais imposé à l'embarquement des voyageurs dans les TGV, des Sétois ont évalué leur perte de temps à 1h30 ! La perte de temps pour les Montpelliérains ou pour les voyageurs en correspondance à Montpellier Saint-Roch ou devant aller à Montpellier Sud-de-France en voiture n'a jamais été prise en compte dans les études économiques du contournement Nîmes - Montpellier et de la gare nouvelle Sud de France, ce qui illustre parfaitement le caractère virtuel des bénéfices mis en avant pour justifier l'utilité publique de ces projets. D'ailleurs, **aucun retour d'expérience sur les effets et le bilan de la mise en services des gares nouvelles de Nîmes et Montpellier ne figure dans le dossier de la LNMP**, ce qui est particulièrement choquant puisque le projet est largement inspiré du CNM. FNE LR remet donc en cause les conclusions de l'analyse socio-économique et soutient que l'absence de prise en compte des erreurs du passé produira à nouveau les mêmes aberrations.

Sur la base de son analyse biaisée, le dossier présenté fait une évaluation erronée du bénéfice collectif à 2,6 milliards d'euros avec un gain pour les usagers de 11 milliards d'euros. Ce gain est d'autant plus virtuel que plus de 70% de ces 11 milliards ne sont dus qu'aux quelques minutes gagnées par les voyageurs utilisant déjà le train actuellement. Moins de 20% correspondent à des nouveaux voyageurs.

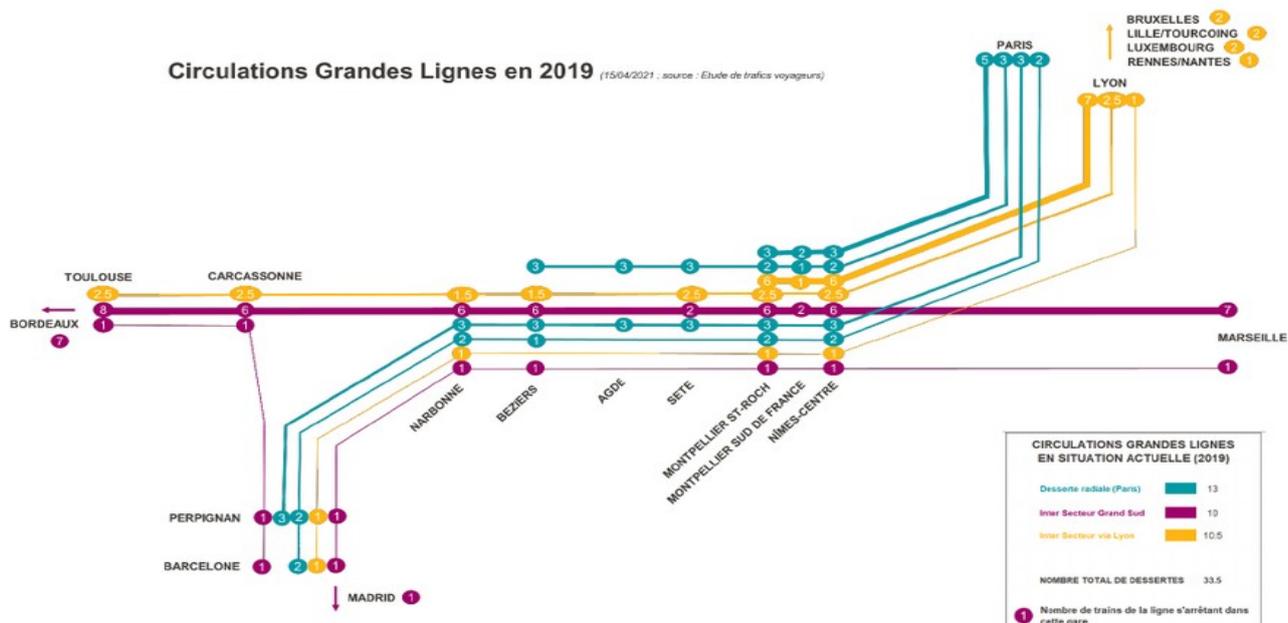


Figure 1: (Figure 41 du dossier) : Circulations Grandes Lignes en 2019

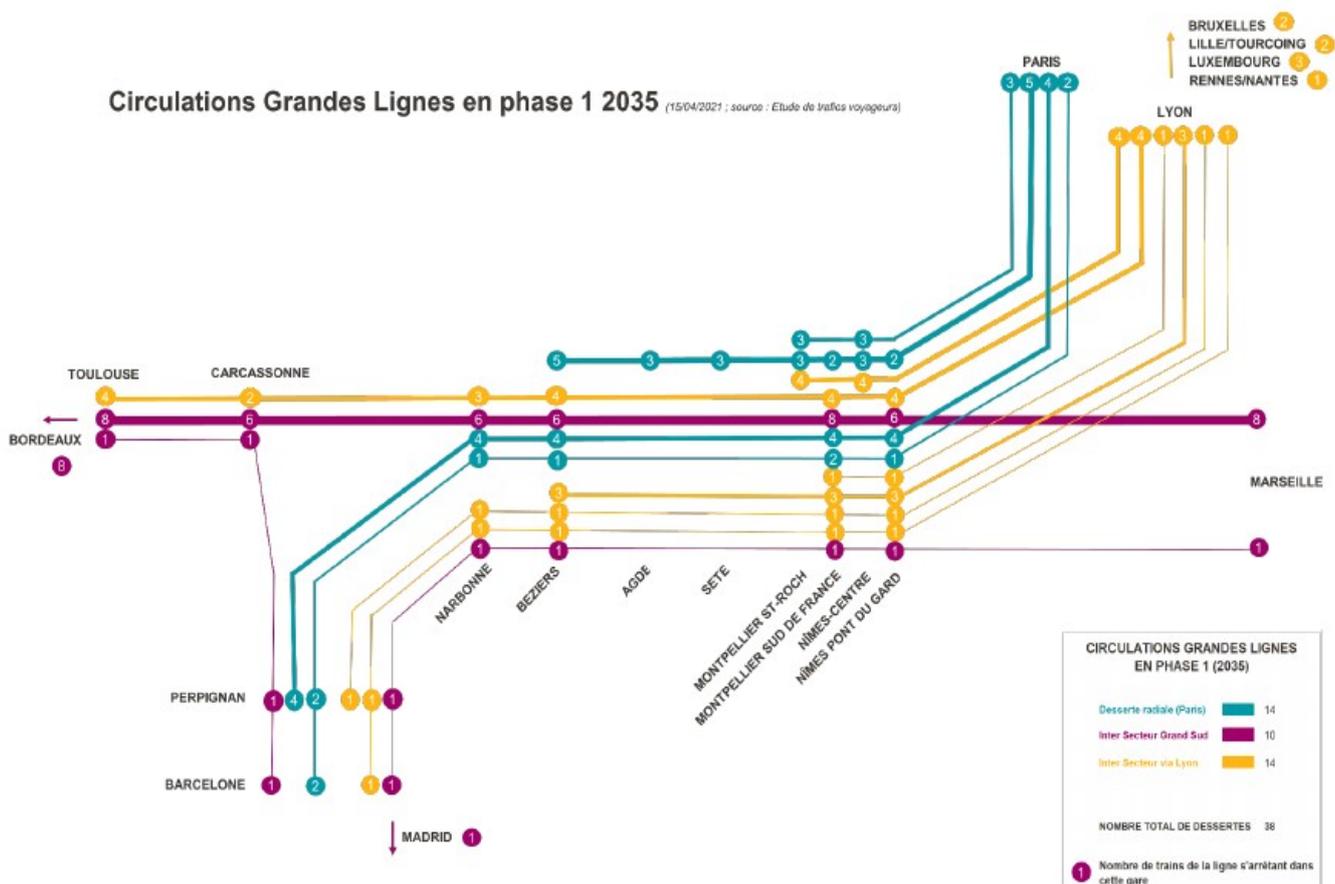


Figure 2: (Figure 110 du dossier) : Circulations Grandes Lignes pour la phase 1 en 2035

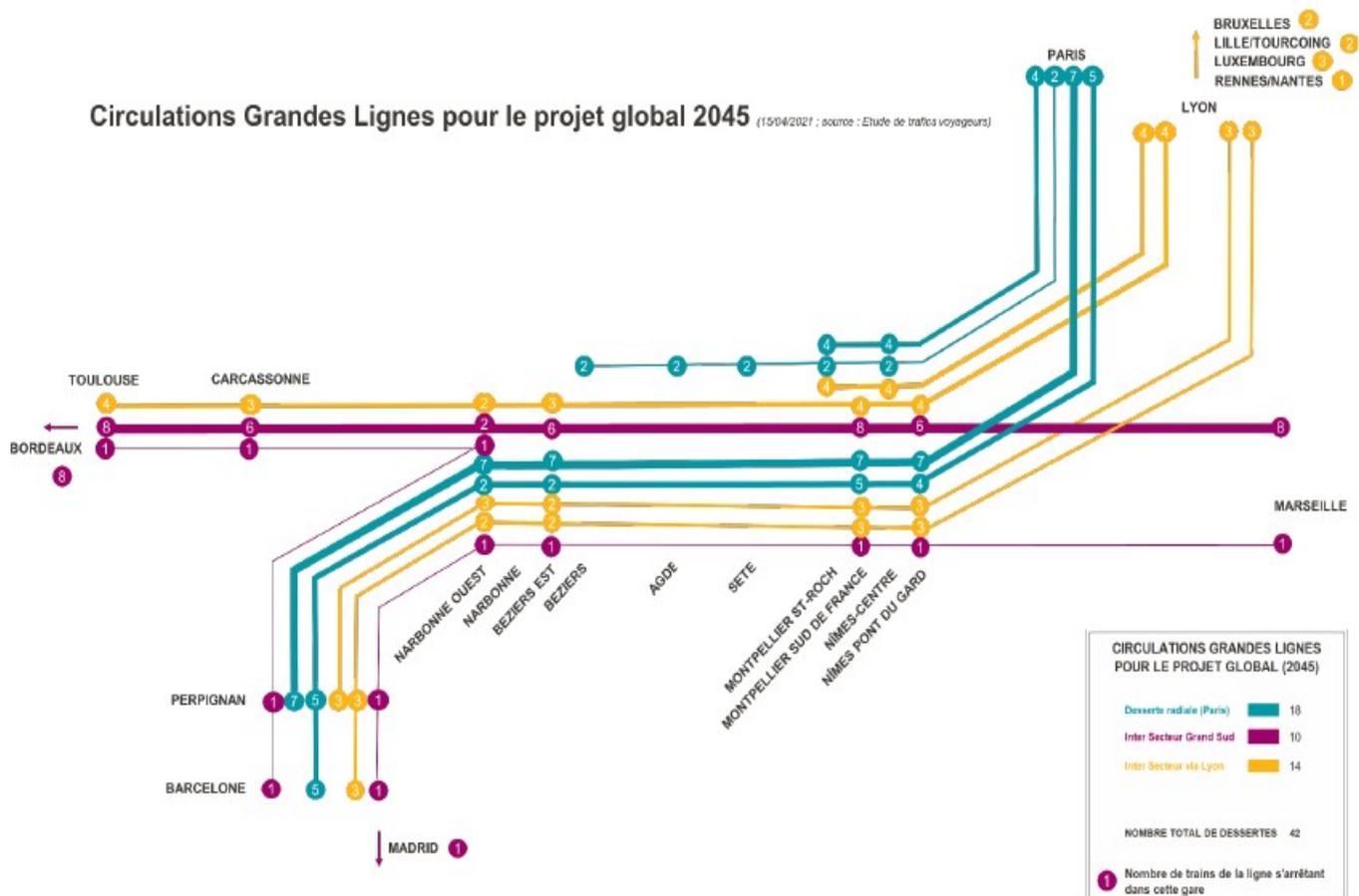


Figure 3: (Figure 112 du dossier) : Circulations Grandes Lignes pour le projet global en 2045

2.2. DES GARES DÉCONNECTÉES DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Le projet de **gare nouvelle de Narbonne** est relié au réseau TER: ce choix pourrait apparaître comme judicieux, pour autant que cette gare soit nécessaire, car il permettrait, dans la mesure où le service TER serait cadencé harmonieusement avec les TGV, un accès de tout le territoire à la grande vitesse en transport en commun de bout en bout, donc une réduction concomitante des émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins les horaires des correspondances sont rarement harmonieux, **ce qui risque surtout d'augmenter considérablement le temps d'accès à la ville centre.**

Deux sites ont été envisagés pour la **gare nouvelle de Béziers**. Le site choisi n'est pas accessible en TER, contrairement au site alternatif dit « Canal du midi » qui jouxte la voie classique. L'évolution du trafic TER n'étant pas pris en compte formellement par le dossier, il est indiqué que « les gains de trafics observés en gare « Canal du Midi » proviennent essentiellement d'un report de voyageurs TER depuis les gares existantes à proximité (Béziers, Vias, Agde...). Le gain de trafic lié strictement à la capacité de faire des correspondances TER-TGV reste limité en raison des faibles trafics voyageurs dans les gares desservies par la ligne existante (à l'exception des gares de Béziers et Agde) ». Cette assertion est insatisfaisante et peu compréhensible, car d'une part elle n'est **étayée par aucune donnée précise**, d'autre part elle **présente comme négligeables les besoins de mobilité de Sète et Agde, ce qui reste à démontrer.**

Le dossier ne dit d'ailleurs rien des **graves pertes de services pour les habitants de Sète et Agde** qui bénéficiaient de six circulations quotidiennes vers Paris ramenées à 3 en 2035 et 2 en 2045, les Sétouais sont également reliés par 2,5 circulations vers Lyon et 2 vers Marseille qui seront supprimées dès 2035. Ces suppressions sont aggravées par le basculement des TGV

sur le CNM et la gare Sud de France, rendant difficiles voire totalement irréalistes les correspondances avec les TER en gare St Roch, ce qui revient à réduire le nombre de relations possibles (en particulier avec Sète et Agde). Et **on voit s'accroître le paradoxe suivant, déjà observé avec la mise en service du CNM et des gares nouvelles: plus on a d'infrastructures ferroviaires sur le territoire, plus sa desserte se dégrade**. Les habitants et élus concernés ont d'ailleurs émis un souhait appuyé d'une gare nouvelle entre Béziers et Montpellier. Il est seulement noté que : « *Les gares centres, dont Agde, verraient leur desserte grandes lignes diminuer. Toutefois, la capacité libérée sur le réseau existant par la ligne nouvelle, permettrait de renforcer la desserte de Sète et Agde par les trains régionaux vers les gares nouvelles de Montpellier et Béziers, par rapport à la situation actuelle.* » Affirmation totalement fautive et **contradictoire avec le choix de ne pas relier la gare nouvelle de Béziers avec le réseau TER**. Et, pour la gare nouvelle de Montpellier, cela supposerait de mettre en service des TER supplémentaires entre la gare Sud de France et Narbonne. Enfin, elle constitue une provocation vis-à-vis de la plus grande agglomération située sur le territoire desservi. À ce stade, le "pôle multimodal", comme le désigne SNCF Réseau, constitué par les deux gares de Montpellier, ne permet de relier ces gares que par la réalisation du prolongement de la ligne 1 du tramway pour une durée de correspondance d'environ 45min.

Ces observations ont également été portées par l'Autorité environnementale qui observe par exemple que « *Le dossier ne présente pas l'articulation existant entre les différents modes de transport du territoire et notamment les grandes lignes ferroviaires, les TER, parking relais, bus, car et tramway et la billettique et les tarifications associées.* »

Nous rappelons que la **règle n°2 du projet de SRADDET Occitanie** contraint à "*améliorer les performances des réseaux de transports collectifs en développant les interconnexions autour des Pôles d'Echanges Multimodaux*". Le dossier présenté nous conduit à douter du respect de cette règle par le projet soumis à l'enquête. Ce règlement de SRADDET n'est certes pas encore en vigueur, mais l'imminence de son entrée en vigueur (enquête publique en cours) devrait conduire a minima à surseoir à statuer sur la DUP et à s'assurer que le projet répond à ce règlement d'aménagement fixé par la Région Occitanie.

FNE LR estime donc qu'à l'instar des gains de temps, **les perspectives de transfert modal sont surestimées**, ce qui invalide à nos yeux la contribution du projet à la stratégie nationale bas carbone. Pour FNE LR, **un calcul économique prenant en compte les temps d'accès aux gares conduirait certainement à un bilan économique négatif pour les usagers**.

2.3. DES GARES EXCENTRÉES FACTEUR D'ARTIFICIALISATION

Les trains circulant sur la ligne nouvelle seront accessibles directement à partir de gares desservant les agglomérations de Perpignan, Narbonne, Béziers et Montpellier. De ces quatre, seule la gare de Perpignan restera située en centre-ville.

La mise en place de gares en dehors des villes constitue une incitation forte à l'utilisation de la voiture individuelle pour l'accès au TGV, il s'agit donc ipso facto d'un **encouragement à l'étalement urbain vers les petites bourgades situées en dehors des grandes agglomérations**. Ce choix ne respecte pas la **règle n°4 du règlement du projet de SRADDET** actuellement en enquête publique : "*Localiser prioritairement les projets d'équipements et de services (dont les services marchands) dans les centralités définies par les territoires ou dans des lieux accessibles en transport collectif (existants ou programmés) ou par une solution alternative à l'usage individuel de la voiture*"

2.4. LE FRET FERROVIAIRE : UNE ABSENCE DE STRATÉGIE

Concernant le fret ferroviaire, le dossier considère que les gains de temps et de trafic seront faibles. Il n'est pas évoqué de stratégie visant à renforcer le développement de plateformes logistiques ferroviaires en dehors de l'emprise des ports et de la frontière, et du secteur de Perpignan pour les fruits et légumes. L'accès aux agglomérations de Montpellier et Nîmes semble devoir rester routier, ce qui est malheureusement cohérent avec les efforts constatés de l'aéroport de Montpellier pour créer des plateformes logistiques routières sur son domaine. L'absence de continuité de l'itinéraire de fret sur l'ensemble de la ligne entre Montpellier et Perpignan aboutit à un **paradoxe : le fret traversera les centres-ville tandis que les passagers devront prendre leur voiture pour accéder aux gares situées à l'extérieur des villes**. Au bilan, le dossier ne témoigne pas d'une

ambition en matière de transfert modal pour le fret à la hauteur des besoins de décarbonation des transports de marchandises. Dans le bilan socio-économique, le fret compte quasiment pour zéro.

Le dossier ne trouve même pas utile de faire référence aux objectifs nationaux ou européens en matière de développement du FRET, il n'analyse pas les capacités du projet à y répondre, et n'envisage pas de perspectives d'évolution. Concernant ce dernier point, on peut comprendre le silence de SNCF Réseau étant donné que **le choix technico-financier court-termiste de la non-mixité sur la portion Béziers-Rivesaltes condamne à terme cet axe pour le fret** :

- vulnérabilité de la ligne (ancienne, aléas submersion inéluctable, embruns)
- impossibilité de reporter le FRET sur la nouvelle ligne pour les siècles à venir (inadaptée par conception)
- risques de saturation et de concurrence avec les trains du quotidien entre Villeneuve-lès-Béziers et Narbonne.

L'analyse des variantes repose sur 28 combinaisons possibles de mixité partielle à totale entre fret et transport de voyageurs. Ce nombre est réduit en excluant les options qui présentent un bilan en termes d'analyse multicritère trop défavorable. Cinq options sont analysées in fine : deux de mixité totale, deux de mixité réduite à Montpellier - Béziers et une avec mixité jusqu'à Nissan-lez-Enserune. Ces options concernent des trains de fret d'une longueur de 750m, le dossier mentionne cependant les travaux prospectifs visant à créer des trains de 1500m pour le fret international mais aucune hypothèse ne le prend en compte. Il n'est pas non plus évoqué la possibilité de faire circuler des trains de fret à grande vitesse, solution qui avait été utilisée par la Poste dans les années 2000 et qui fait l'objet d'expérimentations en Italie.

2.5. SILENCE SUR L'AVENIR DE LA LIGNE HISTORIQUE

A l'instar de l'autorité environnementale il nous paraît **indispensable d'intégrer à ce dossier la question de l'avenir de la ligne littorale existante**, alors que l'atteinte des objectifs du projet LNMP dépend de son bon fonctionnement. Cette ligne, dans sa partie Narbonne-Perpignan, est d'ores et **déjà reconnue comme non fiable et menacée par la hausse du niveau marin**. Son coût de maintenance infrastructure serait déjà 3 fois supérieur à la moyenne normale. Or dans le scénario de SNCF Réseau, **c'est sur elle que repose totalement l'avenir du développement du fret**.

Dans le cadre de la concertation qui a précédé l'enquête publique, lors de notre rencontre avec SNCF Réseau, il nous a été répondu à cette question que postérieurement à la construction de la LNMP, **la ligne des étangs devrait faire l'objet d'un déplacement**. Cette hypothèse de la construction d'une 3e ligne pour pallier à la défaillance prévisible de l'ancienne ligne et au défaut de conception de la nouvelle (non mixte), ne figure nulle part dans le dossier présenté et ne fait l'objet d'aucune évaluation ; or si tel est le raisonnement de SNCF Réseau, il pose de nombreuses questions en termes de bilan socio-économique et environnemental. **Cette raison seule devrait suffire à surseoir à statuer sur la DUP de ce projet**.

2.6. SUR LA FAISABILITÉ D'UN TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Le dossier mentionne le surcoût de la mixité qui s'élèverait à 1200M€ pour la mixité entre Béziers et Perpignan, ce surcoût est essentiellement expliqué par la nécessité de construire plusieurs tunnels pour la traversée des Corbières, il est donc associé à un bénéfice environnemental majeur, compte tenu de la haute valeur écologique et paysagère des milieux traversés, notamment au sein du parc naturel de La narbonnaise (Enjeux non évités : sites Natura 2000 des Basses Corbières et Corbières orientales (ZPS et Zico), complexe lagunaire de Bages-Sigean (ZSC), habitats d'intérêt Majeur : Crêt de Mil / Combe du Fenouil, Crête de Jambon et Garrigues associées, Bordure Sud des Corbières, La Berre, 16 corridors écologiques sur 28). Une partie de l'argumentaire sur le choix parmi ces variantes s'appuie sur une concertation intervenue en 2012-2013, et sur la décision ministérielle de 2013 qui a renoncé à la mixité totale. Ces éléments de support à la décision sont antérieurs à la conférence de Paris sur le climat de 2015 et aux différentes lois et accords internationaux ayant significativement renforcé la prise en compte de l'environnement et du changement climatique dans les politiques publiques, ainsi que chez les élus et dans

le grand public. Ainsi, **la nécessité de la mixité totale et à de l'accès ferroviaire au TGV, est-elle sous-estimée à l'aune de la sensibilité écologique de 2022.**

Il nous paraît fallacieux d'avancer des obstacles techniques à la faisabilité d'un tunnel de 10 à 15 km sous les Corbières, quand bien même il s'agisse d'un massif karstique, quand nous sommes capables de creuser un tunnel sous la Manche, au travers des Pyrénées ou traversant les Alpes. Par ailleurs, aucune étude précise n'est venue appuyer cette contre-indication technique dont l'origine est floue. **La faisabilité technique doit être étudiée sérieusement, avec toutes ses conséquences en termes de coût et d'adaptations du tracé de la ligne, mais également en termes de gains environnementaux :**

- potentiel de FRET,
- possibilité de sortir les trains de FRET des centres villes,
- possibilité pour le FRET ferroviaire d'emprunter au besoin l'une ou l'autre ligne selon les besoins,
- possibilité d'une requalification de la ligne littorale en ligne légère, potentiellement surélevée, uniquement dédiée au transport voyageurs entre les stations balnéaires du littoral,
- et surtout, impact environnemental bien moindre.

Une partie des arguments avancés par SNCF Réseau pour rejeter la mixité ne concerne pas directement les rampes et l'éventuel tunnel sous les Corbières, mais le raccordement entre Narbonne et la LNMP vers Perpignan, que SNCF Réseau envisage (pour le rejeter) construit dans un tunnel entre aiguillage et gare excentrée. En réalité, l'obstacle technique allégué s'atténue fortement si on renonce à la gare excentrée de Narbonne, et si on aménage ce raccordement via une boucle par Montredon-des-Corbières et l'embranchement déjà prévu entre la ligne venant de Toulouse et la LNMP vers Perpignan.

Concernant le coût, FNE LR ne saurait accepter l'argument selon lequel le coût supplémentaire de 1 milliard d'euros (qui ne repose néanmoins sur aucune étude transparente et détaillée) serait insurmontable. Et ce d'autant moins que le "bénéfice" économique avancé par SNCF Réseaux serait de 11 milliards !

Pour FNE LR ces choix doivent être revus, l'enjeu de biodiversité qui implique la nécessité de recourir à des tunnels pour la traversée des Corbières, rencontre l'enjeu du transfert modal du fret vers le mode ferroviaire. **L'option de mixité totale doit donc être considérée à nouveau.**

3. PRISE EN COMPTE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

3.1. PÉRIMÈTRE DU PROJET : UN DÉCOUPAGE QUI NUIT À LA VISION D'ENSEMBLE

L'objectif principal du projet est, selon le dossier, double :

- accroître la mobilité ferroviaire des passagers et du fret entre les territoires situés le long de l'axe Espagne – littoral du golfe du Lion – vallée du Rhône, débouchant sur l'Île-de-France et le Nord de l'Europe ;
- dégager des possibilités de renforcement des transports régionaux de passagers sur le réseau existant, aujourd'hui saturé.

Le dossier présenté ne comprend que la description et l'analyse des impacts de la section Montpellier – Béziers, dite phase 1, puis Béziers – Perpignan, dite phase 2. L'atteinte des objectifs précités et le fonctionnement d'ensemble ne saurait séparer ni le contournement de Nîmes et Montpellier du projet présenté sur le périmètre Montpellier - Perpignan, ni la phase 1 de la phase 2. L'application stricte de l'article L. 122-1 du code de l'environnement justifierait que le périmètre du projet concerne l'ensemble constitué de la ligne nouvelle entre Nîmes et Perpignan, des opérations de renforcement de la desserte régionale voyageurs sur la ligne classique, des accès aux gares et de l'ensemble des plateformes permettant le développement du fret ferroviaire et multimodal.

En tout état de cause, **l'absence de prise en compte de l'ensemble des éléments ci-dessus conduit à une information du public incomplète** puisque celui-ci n'est pas en mesure de s'assurer de l'atteinte des objectifs, notamment :

- connaître la réalité des services dont il bénéficiera ;
- estimer les possibilités de transfert modal qui s'offrent à lui ;
- évaluer les impacts environnementaux et les risques divers liés à l'ensemble de la restructuration du transport ferroviaire dans la région Occitanie Pyrénées-Méditerranée.

3.2. UN NIVEAU D'IMPACT EXCEPTIONNEL SUR LA BIODIVERSITÉ

Les impacts environnementaux du projet seront démesurés : 2770 ha d'espaces naturels vont être directement affectés dont 30 ha de zones humides (avec des espèces rares comme la Renouée de France, la Salicaire à trois bractées, la Salicaire à feuilles de Thym, la Crypside faux-Choin et la Crypside aigue, le Péplis de Boreau, le Péplis pourpier, ainsi que des amphibiens patrimoniaux comme le Pélobate cultripède).

Étant donné que la ligne va traverser toute la plaine languedocienne, hotspot mondial de biodiversité, pas moins de 55 sites Natura 2000 seront impactés ! Les enjeux sont presque partout forts à très forts, et plus encore sur le massif de la Gardiole pour la phase 1, et dans les Corbières, pour la phase 2, où ils sont de niveau exceptionnel. Ce massif héberge en effet des espèces qui n'existent quasiment qu'à cet endroit en France (comme la Scorzonère à feuilles crispées, la Fauvette à lunettes, le Cochevis de Thékla, le Traquet oreillard ou l'Acidalie aragonaise). Nos associations craignent également une altération de la fonctionnalité intersites pour les chiroptères sur les différentes zones Natura 2000 du secteur.

Concernant les terres agricoles, 1905 ha de Surface Agricole Utile vont être consommés, soit 564 exploitations. Là aussi, de nombreuses espèces patrimoniales spécifiques des zones agricoles seront impactés comme l'Outarde canepetière et l'Ædicnème criard, la Pie-grièche à tête rousse, le Pipit rousseline ou le Léopard ocellé, qui verront leurs habitats fragmentés.

Nous estimons qu'en comparaison du CNM, qui était déjà très impactant pour les espèces de milieu agricole, les impacts de la LNMP sont 3 à 4 fois plus importants. Il s'agit probablement du projet ferroviaire le plus impactant pour la biodiversité française depuis des décennies.

Cet impact est par ailleurs largement sous-estimé puisque seul l'impact de la construction de la ligne est évalué et que l'urbanisation induite par la création de cette nouvelle infrastructure n'est pas abordée.

Par conséquent, ce projet **ne peut être déclaré d'Utilité Publique que s'il se montre exemplaire** sur les aspects environnementaux, qui comprennent la conception de la ligne et la **maximisation de ses aménités positives** (en matière de report modal notamment), mais aussi la **minimisation de ses impacts** sur la population et sur la biodiversité. **Avec le projet qui nous est présenté, nous sommes très loin du compte.**

3.3. L'ÉVITEMENT ET LA RÉDUCTION DES IMPACTS SUR LA BIODIVERSITÉ SONT INSUFFISANTS

Il est clair pour notre association que pour un projet de cette ampleur, il est impossible d'éviter totalement les impacts, sauf à ne pas réaliser le projet, ce qui n'est pas notre position sous réserve d'une révision du projet. Néanmoins, le projet conduit à plusieurs incidences résiduelles significatives sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de sites Natura 2000, en phase 1 pour la ZPS « Est et sud de Béziers » et en phase 2 pour l'ensemble des sites. La directive européenne "Habitats" reprise par l'article L.414-4 du code de l'environnement ne permet aux pouvoirs publics d'autoriser le projet qu'après avoir successivement démontré l'absence de *solution alternative, les raisons impératives d'intérêt public majeur et proposé des mesures compensatoires de nature à "maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000"*. Pour ce qui concerne l'intérêt public majeur *"seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des*

conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur."

Pour FNE LR, **la mise en place de tunnels dans la traversée des Corbières, doit donc impérativement être étudiée avant de conclure, au risque de ne pas respecter ces conditions et de créer une fragilité juridique importante.**

Il en va de même avec la traversée du massif de la Gardiole pour laquelle nos associations réclament un tunnel plus long sous le Bois Royal, afin de minimiser les impacts. Concernant la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur, indispensable pour obtenir des dérogations à la destruction d'espèces protégées, l'intérêt public est atténué fortement par le fait d'exclure l'accès en gare depuis le centre-ville par le mode ferroviaire pour Béziers et Montpellier, ce qui permet de douter des effets sanitaires positifs du projet. Il s'y ajoute l'effet du **choix de non mixité entre Béziers et Perpignan qui atténue très fortement les effets bénéfiques sur le climat et la qualité de l'air. Ces éléments concourent à fragiliser juridiquement le dossier.**

3.4. LE VOLUME DE COMPENSATION EST INSUFFISANT MAIS DÉJÀ IRRÉALISTE

Tout d'abord les méthodes employées pour estimer les surfaces nécessaires nous apparaissent entraîner un biais conduisant à **une sous-estimation compte tenu des enjeux concernés**. Les espaces interstitiels entre A9 et ligne TGV devraient être considérés comme perdus. La fragmentation que va constituer cette ligne nouvelle n'est pas prise en compte. L'étude d'impact devrait évaluer la capacité des espèces à franchir ces obstacles cumulés. Il n'y a pas non plus d'analyse qualitative des très nombreux ouvrages proposés. Enfin le ratio de 2 concernant la plupart des mesures compensatoires nous semble insuffisant pour garantir l'absence de perte nette de biodiversité, eu égard à ce qui est observé sur d'autres dossiers, et au risque d'échec d'un grand nombre de mesures.

En termes de compensation, malgré cette sous-estimation, le dossier prévoit actuellement presque 6000 ha (5765 ha) d'espaces dégradés à trouver pour mettre en œuvre des mesures : 3730 ha d'habitats ouverts/semi ouverts des plaines agricoles, 1310 ha d'habitats ouverts/semi-ouverts de type promontoires rocheux, pelouses et garrigues, 595 ha de matorrals arborescents et boisements, et 130 ha de zones humides et ripisylves. Pour rappel, le CNM avait déjà occasionné une surface record de mesures compensatoires avec environ 2000 ha.

Même sous-estimés, **nous doutons de la possibilité d'atteindre les objectifs surfaciques de compensation fixés**. SNCF Réseaux ne donne **pas d'éléments probants, renvoyant la question à plus tard**, alors qu'une étude de la capacité des territoires à accueillir ces mesures est indispensable, de même qu'un bilan des mesures compensatoires préexistantes, et une évaluation des conséquences socio-économiques de ce programme de compensation, qui risque de bloquer des surfaces considérables de terres indispensables, soit pour d'autres activités, soit pour permettre la compensation, et donc la réalisation, d'autres projets que la LNMP sur les territoires traversés.

Par ailleurs, étant donné les choix qui maximisent les impacts environnementaux sur la traversée des Corbières, **la possibilité de compenser la destruction de milieux uniques en France pose question** et constitue, comme nous l'avons annoncé depuis longtemps, une fragilité juridique majeure pour l'obtention de l'autorisation environnementale. C'est également le cas pour la compensation de certaines destructions de milieux très rares sur la phase 1 (massif de la Gardiole), qui nécessitent une phase d'expérimentation afin de savoir si elles peuvent effectivement être compensées.

Pour FNE LR **le processus de définition du projet technico-économique n'a à aucun moment intégré les impacts environnementaux dans une logique Eviter-Réduire-Compenser. Les enjeux de biodiversité ont été plaqués a posteriori sur un projet déjà préconçu, occasionnant un volume de mesures compensatoires démesuré, faute d'avoir mieux soigné la phase d'évitement.** Conséquence de l'absence d'écoute de SNCF réseaux et des pouvoirs publics vis à vis des alertes des associations, il est **désormais nécessaire de revoir le scénario technico-économique choisi au regard des contraintes environnementales. Le projet en l'état ne doit pas être approuvé et les solutions de substitution doivent être réétudiées, comme nous le réclamons depuis des années.**

3.5. EFFETS SUR LA SANTÉ : LE BRUIT DES TRAINS DE FRET EN VILLE

Les effets du bruit ne sont analysés que vis-à-vis des riverains de la ligne nouvelle, les effets induits sont seulement mentionnés sans évaluation. Pour FNE LR, du fait de la non mixité de bout en bout, les effets induits doivent être également évalués afin de tenir **compte du choix du renforcement du fret sur la ligne classique, laquelle traverse les agglomérations, notamment la nuit**. Il convient en outre de ne pas se limiter à démontrer le respect de la réglementation mais d'identifier les impacts bâti par bâti au regard des valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé (OMS), en particulier concernant les émergences sonores. Il faut également rappeler que la règle 22 du SRADDET Occitanie imposera sous peu aux collectivités, au titre de la protection contre la pollution sonore, d'identifier les secteurs les plus concernés où l'implantation de bâtiments sensibles est à éviter **et de préserver les secteurs peu ou pas impactés**. Enfin, si l'essentiel des mesures consiste en des protections à la source, il importe d'identifier les 70 bâtis protégés par isolation de surface et de justifier avec précision ce choix au regard du fait que la réduction n'est pas totale car elle **oblige les habitants à vivre avec les fenêtres fermées**, ce qui, dans un territoire méditerranéen, revient à recourir à la climatisation.

Du point de vue du bruit, la non-mixité de la ligne a là-aussi des conséquences très négatives, puisqu'il **est aberrant de faire circuler des trains de fret en ville, alors que la LNMP mixte devrait permettre à ces trains de contourner les villes**. SNCF réseaux choisit délibérément de ne pas éviter cet impact pourtant évitable.

3.6. LE TRAFIC INDUIT LOCALEMENT PAR LES GARES EXCENTRÉES PASSÉ SOUS SILENCE

L'autre risque important pour la santé est lié à la qualité de l'air. Le dossier indique que la tendance est à l'amélioration et que la variation de trafic liée à la ligne sera faible (2%) et **justifie de ne pas réaliser d'évaluation** ; c'est pourtant sur la qualité de l'air que doit jouer positivement, et sur toute la longueur du trajet, le report de l'autoroute au rail réduisant les émissions de GES et les rejets de particules fines. Il apparaît par ailleurs que l'évolution du trafic prévu aux horizons 2035 et 2045 impliquerait un accroissement significatif des embarquements dans les gares nouvelles de Nîmes, Montpellier, Béziers et Narbonne au détriment des gares centrales. Seules deux de ces gares sont accessibles en train, permettant potentiellement un accès aisé avec une rupture de charge minimale pour les habitants des centres-villes. **La situation est différente à Montpellier, Sète, Agde et Béziers où la configuration projetée induit un déplacement massif vers les gares éloignées avec un développement concomitant des transports individuels en automobile**. Les cartes de temps de parcours au sein des territoires fournies par le dossier sont d'ailleurs établies pour les transports routiers. Il faut donc s'attendre à un **accroissement de la circulation automobile et aussi également de l'étalement urbain induit par ce choix de positionnement des gares**. **Les émissions locales vont accroître la pollution et donc les impacts sanitaires dans les quartiers traversés, il convient d'évaluer ces impacts avec précision**, au regard notamment des nouvelles lignes directrices de l'OMS, et de mettre en place, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

3.7. LE PROJET PRÉSENTÉ N'APPARAÎT PAS RENTABLE SUR LE PLAN CLIMATIQUE

Sans prise en compte des effets induits sur la mobilité de l'ensemble du territoire, le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet présenté dans le cadre de l'étude d'impact n'a aucune valeur. Un bilan plus précis et complet aurait certainement permis d'objectiver les bénéfices du projet et de comparer les variantes sur des bases objectives. Il aurait également autorisé des projections conformes aux enjeux climatiques actuels et aux ambitions régionales, nationales et européennes de développement d'un réseau ferré permettant de tirer tous les bénéfices d'un report modal massif depuis la route.

Dans le dossier manque un vrai chiffrage de la réduction des externalités négatives par les reports de l'avion aux TGV (passagers), du poids lourd au train (marchandises), ou des voitures légères au train (passagers). Selon le chiffrage communiqué par FERRMED en mai 2013, c'est la charge quotidienne de 6 000 poids lourds qui pourrait être reportée chaque jour de l'autoroute au rail. **Ce report ne concerne pas que les 150 km de la LNMP (ce que considère SNCF réseaux dans**

son estimation) mais le trajet moyen des camions de 1000 km (dont 800 au Nord du Perthus). La prise en compte de ce trafic évité, dans sa totalité et non sur le tronçon en projet, multiplierait l'impact positif du fret ferroviaire sur le bilan écologique de la ligne.

FNE LR s'étonne également de la disproportion du décalage entre les deux chiffres avancés par SNCF réseaux concernant le temps de retour carbone (ou rentabilité énergétique), qui fait le bilan entre les émissions de GES dues aux travaux et les économies de GES lors du fonctionnement. Ce temps de retour carbone est de 35 ans (selon le scénario AMS, ancien) ou 240 ans (selon le scénario AME, récent). Là où SNCF Réseaux met en avant le résultat obtenu avec un scénario dépassé, il nous semble (à l'instar de l'Autorité Environnementale) que **le scénario à prendre en compte aujourd'hui est le scénario actualisé. Il faudrait donc, en l'état du projet et des estimations de SNCF réseaux, 240 ans pour tirer bénéfice de la ligne sur le plan des émissions de GES.** Bien que ce calcul soit largement biaisé du fait que SNCF Réseaux ait très largement sous-estimé l'impact du report des camions sur train de fret (§ précédent), nous en concluons néanmoins qu'il s'agit d'un argument supplémentaire pour ne pas délivrer la DUP, prendre le temps de réaliser un vrai bilan, et surtout, revoir le projet. **Sans une maximisation du report modal (incluant le fret et les voyageurs), ce projet n'apparaît tout simplement pas rentable sur le plan climatique. Il ne saurait donc en l'état être déclaré d'utilité publique et doit absolument être revu profondément.**

4. AVIS ET DEMANDES DE FNE LR

Dans son état actuel, ce projet est incohérent et souffre de trop nombreux défauts, trop graves, qui nous engageraient sur une mauvaise voie pour un temps très long. **C'est pourquoi nous émettons un avis globalement négatif concernant l'Utilité Publique du projet présenté.**

L'objectif de développement des transports ferroviaires de voyageurs et de fret au moyen d'une ligne nouvelle, qui accroît la mobilité à longue distance, permet le transfert modal de la route au rail et dégage de nouvelles possibilités de mobilité ferroviaire locale et régionale, est vertueux. Néanmoins, **le projet présenté est extrêmement décevant du fait des choix opérés. Il ne répond pas actuellement aux besoins des citoyens en termes de mobilité et présente un bilan environnemental qui doit être très fortement amélioré.**

L'absence de mixité fret - voyageurs de bout en bout, les deux gares nouvelles excentrées et non raccordées au réseau classique, l'absence de prise en compte au bon niveau de plusieurs enjeux environnementaux, notamment les sites Natura 2000, et des enjeux sanitaires, les bilans économique et environnemental décevants conduisent à recommander une refonte profonde du projet.

L'étude d'impact, centrée sur la seule ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, sans prise en compte des effets sur l'ensemble du territoire, et largement lacunaire, **ne permet par ailleurs pas d'éclairer correctement le public sur les choix et d'objectiver les meilleurs compromis.**

Nous demandons :

- que le projet de LNMP soit considéré dans sa globalité, la phase 2 conditionnant l'utilité publique de la phase 1,
- d'avoir des perspectives claires sur le devenir de la ligne historique,
- la mixité voyageurs/fret de bout en bout,
- que les gares-centres soient desservies par les raccordements nécessaires, en particulier entre Narbonne centre et la LNMP vers Perpignan,
- une évaluation socio-économique pertinente et complète, basée sur les besoins en déplacements de l'ensemble du bassin de vie du territoire, et une estimation réaliste des temps de parcours, assortie d'une véritable stratégie de développement du fret ferroviaire,
- des scénarios technico-économiques mis en balance avec leurs impacts environnementaux,

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement

39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER fne.languedocroussillon@gmail.com

www.fne-languedoc-roussillon.fr

- un évitement maximal des enjeux environnementaux, qui implique dès maintenant
 - une étude complète du scénario avec tunnel sous les Corbières,
 - l'étude du rallongement du tunnel du Bois Royal (massif de la Gardiole)
- des mesures compensatoires à la hauteur des impacts résiduels, et tenant compte du potentiel du territoire,
- des mesures de protection plus importantes contre les nuisances sonores,
- une nouvelle phase de concertation.

Ce projet s'inscrit dans le temps long, de l'ordre du siècle. Nous plaillons pour que l'Etat et les collectivités ne lésinent pas sur les moyens et prennent le temps nécessaire pour en faire une ligne respectueuse de l'environnement, de la biodiversité et des habitants.

5. REMARQUES PRATIQUES SUR LA CONSULTATION

Il est regrettable que cette enquête publique ait été lancée en pleine période de Noël.

La quantité d'informations à digérer étant très importante, il aurait été souhaitable d'en faciliter plus l'appréhension et l'accès. Il était par exemple impossible de télécharger tout le dossier en une fois : les très nombreuses pièces ont dû être téléchargées une à une. La taille des fichiers était excessive et leur format parfois très pénible à lire sur un écran de taille normale, certains pdf présentant des doubles pages côte à côte.

On notera également que l'avis de l'Autorité Environnementale n'était pas du tout mis en valeur, caché dans un document avec de multiples autres avis. Seul un expert sachant quoi chercher était susceptible de le trouver.

En conclusion, nous estimons que les conditions d'une information claire et complète du public n'ont pas été correctement assurées.

6. QUI SOMMES-NOUS

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT 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.

FNE LR a pour objet la protection de la nature, de l'environnement, du cadre de vie, la lutte 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. Il s'agit notamment de :

- conserver et 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,
- veiller 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,
- veiller à l'application des engagements environnementaux des entités publiques ou privées pris au titre de leur responsabilité sociétale,
- 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 sus-mentionnées 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 sus-mentionnés.

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.

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

Elle représente actuellement 52 associations, représentant plus de 6000 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.