

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

Enquête publique préalable aux autorisations environnementales
relatives aux travaux préparatoires suite à la Déclaration d'Utilité
Publique de la phase 1 du projet de 2023

18 décembre 2025

I. Introduction - rappel de notre positionnement

Le projet de LNMP achevant de relier le contournement Nîmes Montpellier (2017), à la LGV mixte Perpignan Figueras (2013) par la façade méditerranéenne permettrait s'il est bien conçu :

- de fluidifier le trafic dans le sud de la France, actuellement bloqué au moindre incident avec une ligne unique ;
- 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 (décarbonation des transports) ;
- de réduire la pollution de l'air (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 (et à plus long terme sur le lido de Sète dans l'Hérault).

France Nature Environnement Occitanie-Méditerranée a de tous temps affiché ne pas être opposée à ce projet, malgré ses impacts environnementaux très importants, à la condition *sine qua non* que les fonctionnalités de la ligne soient maximisées, et que ses impacts environnementaux soient minimisés. Ceci implique en particulier la mixité de la ligne de bout en bout, un tunnel sous les Corbières, une application stricte de la séquence ERC, et une bonne conception de la desserte.

II. Sur le fond du dossier soumis à enquête

Nous avons bien compris que le présent dossier est une mise à jour du dossier déjà soumis dans le cadre de la DUP de 2023, qu'il concerne les autorisations environnementales nécessaires à

une première phase de travaux liés à des fouilles archéologiques préventives et des expérimentations écologiques, et qu'il concerne surtout des évolutions concernant la mise en oeuvre de la séquence ERC.

Nous ne reprendrons pas les analyses poussées déjà faites par l'autorité environnementale et le CNPN, qui nous paraissent pertinentes, néanmoins nous tenons à faire les observations suivantes :

1) Prise en compte de l'expérience acquise

Nous avons bien pris note de l'engagement de principe de SNCF réseau à tenir compte des travaux de la thèse de Soumaya Belghali qui montrent que dans le cadre du CNM :

- l'impact sur les espèces protégées, en particulier l'Outarde canepetière, a été considérablement sous-évalué ;
- que les choix méthodologiques effectués notamment le choix de l'Outarde comme espèce parapluie était erroné pour certaines espèces comme l'Oedicnème criard ;
- que la compensation écologique par voie contractuelle (MAEC) n'a pas donné de résultat tangible en termes de gain écologique et qu'en revanche l'acquisition et la mise en gestion de terrain dégradés a permis de réaliser de tels gains ;
- que les protocoles de suivis doivent être améliorés pour pouvoir en tirer de réelles conclusions selon la méthode BACI ;
- que les mesures compensatoires menées sur des milieux en bon état ne donnent pas de résultats probants, par exemple celles mises en oeuvre pour le Lézard ocellé dans le cadre du CNM, lorsqu'elles ne visent pas les facteurs limitant réellement la démographie des espèces visées.

Nous restons cependant dans l'expectative concernant le détail de cette prise en compte, les engagements de SNCF réseau restant pour l'heure flous, ce qui ne devrait pas être le cas pour une telle demande d'autorisation en particulier le volet dérogation espèces protégées.

Nous serons très attentifs à ce que le bilan de l'expérience acquise sur le CNM soit bien prise en compte dans les travaux futurs.

2) justification de la RIIPM

Comme le CNPN, et comme nous l'avions déjà fait observer dans notre contribution à l'enquête publique de 2022, nous ne sommes pas satisfaits de la justification de la RIIPM en matière de temps de retour carbone. Dans la version précédente du dossier, SNCF réseau parlait de 35 ans pour le scénario AME et 240 ans pour le scénario AMS. Nous avons souligné un certain nombre de faiblesses dans le raisonnement plus que grossier conduisant à ce dernier résultat et qui n'était pas à la hauteur de l'enjeu que constitue un tel aménagement.

Nous constatons que SNCF réseau n'a toujours pas pris compte de nos observations et plutôt que de revoir son mode de calcul, préfère ne plus donner de chiffre, se bornant à des appréciations qualitatives. Pourtant, le dossier mentionne bien que c'est le scénario AMS qui est le scénario de référence. Nous considérons toujours qu'il convient d'améliorer la justification du gain en termes d'émissions de gaz à effets de serre, considérant d'une part l'impact négatif énorme lié à la création de cette infrastructure, et ses potentiels bénéfices revus au regard des évolutions de la politique énergétique et des transports dans le contexte de l'adaptation au changement climatique, ce qui est précisément le but du scénario AMS.

Cette justification ne peut reposer uniquement sur un pari politique. Nous sommes convaincus qu'il est possible d'améliorer le calcul du temps de retour carbone. Cet effort aurait déjà dû être fait depuis longtemps, et il n'est pas acceptable que SNCF-Réseau renvoie la question à plus tard alors qu'elle demande une dérogation espèces protégées. La justification complète de la RIIPM n'est pas censée être faite a posteriori et constitue une faiblesse juridique.

3) découpage des autorisations de la phase 1

Nous ne sommes pas d'accord avec la "logique d'amélioration continue", au travers de laquelle nous voyons surtout le refus de SNCF Réseau d'adapter le calendrier des travaux au temps nécessaire des études environnementales.

Le projet est déjà saucissonné en 2 grandes phases, ce qui limite l'appréciation de son impact global. Le sur-découpage des autorisations de la phase 1, telle qu'elle est mise en oeuvre ici avec une volonté de démarrer les travaux archéologiques alors que la mise à jour des état initiaux n'est pas encore terminée, et que la compensation de la phase 1 n'est encore ni définitivement dimensionnée, ni garantie, est de nature à fausser la bonne information du public sur l'impact d'ensemble du projet, ainsi que la bonne mise en oeuvre de la séquence ERC. Il en résulte, entre autres, que l'impact du projet ne va être évalué que sur une sous-partie de la zone impactée par l'infrastructure. Ces choix, qui s'ajoutent à la complexité naturelle du dossier, brouillent l'information du public.

Les travaux ne sont pas censés commencer avant que les études environnementales soient totalement réalisées et la compensation mise en oeuvre. Par ailleurs, elles doivent apprécier l'impact de chaque phase du projet dans sa globalité. Les arrangements qui sont effectués ici pour coller à un calendrier prédéfini nous paraissent à la limite de la légalité.

4) expérimentations écologiques

Si nous comprenons la démarche, nous attirons l'attention sur le risque élevé d'échec des tentatives de translocations d'espèces très rares comme la Renouée de France. Or la réussite de telles translocations ne peut s'évaluer sur une période aussi courte que 5 ans. Il n'est pas envisageable pour nous d'accepter une disparition des rares stations existantes, quand bien même SNCF Réseau spécule dans le dossier sur l'existence d'autres stations inconnues dans le département.

5) Maintien, dans un état de conservation favorable, des populations des espèces protégées concernées dans leur aire de répartition naturelle

Le dimensionnement des mesures compensatoires repose sur l'application de coefficients de compensation selon des niveaux d'enjeux écologiques allant de 1 à 5. Cela permet d'évaluer des superficies nécessaires de compensation. Pour évaluer ensuite les gains sur ces surfaces, il est appliqué la méthode miroir via des unités de compensation par hectare. Les gains varient en fonction des mesures proposées.

Nous constatons que les coefficients initiaux pour évaluer les pertes ne font l'objet d'aucune justification.

De la même manière, les gains sur les sites compensatoires en fonction des mesures ne sont pas non plus justifiés. Nous ne savons pas ce qui justifie tantôt un gain de 3 UC/ha ou de 1,5 UC/ha... Aucun élément ne permet d'apprécier par exemple le facteur d'échec de la mesure, le temps nécessaire pour qu'elle soit réellement efficace, etc...

Cette absence de justifications ne permet pas de s'assurer que les gains de biodiversité seront supérieurs aux pertes, comme l'exige la réglementation.

Notre sentiment général est que les pertes sont sous-évaluées et les gains sur-évalués ; et que, par conséquent, la 3ème condition d'octroi d'une dérogation à la destruction d'espèces protégées n'est pas remplie.

Nous regrettons à nouveau que les derniers travaux scientifiques à ce sujet, en particulier ceux de la thèse de Soumaya Belghali, n'aient pas été pris en compte pleinement à ce stade.

Enfin, une grande partie des sites compensatoires proposés se situent à proximité immédiate de la future ligne alors que SNCF Réseau s'est engagée à intégrer dans la future autorisation environnementale de la phase 1, les dernières connaissances scientifiques démontrant le dérangement pour la faune occasionnée par le passage des trains. **Le maintien de ces sites en compensation des travaux préparatoires est un non-sens écologique du fait de leur proximité avec la ligne.**

6) compensation par l'offre et pérennité des sites compensatoires.

En réponse aux premiers avis défavorables du CNPN, SNCF Réseau a souhaité mobiliser le SNCRR de Valmagne. Il est rappelé ici que préalablement à la labellisation de celui-ci, le CNPN avait émis un avis défavorable pour ce SNCRR du fait notamment :

- de gains écologiques surévalués
- d'absence de pérennité de ce site au-delà de 20 ans.

Malgré un questionnement permanent du CNPN à ce sujet, nous constatons une absence de réponse dans les différents mémoires en réponse de SNCF réseau. **Compte-tenu de ce manque**

d'éléments sur les gains écologiques permis par le SNCRR de Valmagne, le dossier de demande de dérogation espèces protégées ne nous apparaît pas suffisamment justifié.

Enfin, plus globalement, le CNPN a attiré l'attention de SNCF Réseau lors de ces avis successifs sur la nécessité de garanties de maîtrise foncière concernant les sites de compensation. Or, nous constatons que, dans le dernier mémoire en réponse de SNCF Réseau, 50 % des surfaces compensatoires ne sont toujours pas sécurisées. Le Domaine de Mirabeau et le Domaine de Saint Jean de la Cavalerie sont mentionnés par le qualificatif « Contractualisation en cours » sans précision sur le bon aboutissement de ces contractualisations.

Pour l'obtention de la dérogation, nous insistons sur la nécessité de donner des garanties de maîtrise foncière qui sont aujourd'hui largement absentes du dossier.

III. Sur la forme :

Même avec la meilleure volonté et pour une organisation comme FNE, il est impossible humainement de digérer en un mois un dossier de 14 000 pages faisant une dizaine de gigaoctets. Cela ne fait que souligner, au mieux, la déconnexion des réalités du législateur qui a réduit la durée des enquêtes publiques, n'ayant probablement jamais eu à s'atteler bénévolement à ce type de tâche, et au pire, sa volonté de nuire à la bonne information du public et sa capacité de participation aux décisions environnementales, droit pourtant garanti par la convention d'Aarhus ratifiée par la France.

Il est louable d'avoir rendu la tâche un peu moins inatteignable par l'ajout de certaines pièces comme LNMP_DAE_IP_Phase1_GuideLectureModificationsDAE_pdf, mais la lecture de cette pièce elle-même n'est pas aisée de par sa forme : identifier et retrouver les parties mises en évidence comme modifiées dans le dédale des pièces, parties, chapitres, sous-chapitres reste un vrai jeu de piste.

D'autres choix pourtant basiques pour la prise en main de dossiers de cette taille ne sont pas du tout facilitants, comme l'impossibilité de télécharger un ensemble de pièces en une fois, et comme le choix des noms de fichiers, complexes, et non conçus pour un ordonnancement automatique des pièces du dossier par ordre alphabétique une fois téléchargées (notamment les pièces commençant par "segment" que l'utilisateur doit renommer s'il veut s'y retrouver), ainsi que les pièces contenant les avis (pièces J...) dont les titres abscons obligent à les ouvrir toutes pour inspecter leur contenu, et ainsi comprendre par exemple, qu'il y a eu 3 avis du CNPN assortis de 2 mémoires en réponse.