



## ÉCOLOGIE DU CARCASSONNAIS, DES CORBIÈRES ET DU LITTORAL AUDOIS

Agréée au titre des articles L. 121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme et au titre de l'article L 141-1 du Code de l'Environnement, dans un cadre départemental

### CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION ECCLA POUR LA LGV LNMP

Créée en 1988, l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral Audois (ECCLA) est une association agréée et représentative au niveau du département de l'Aude depuis 1991.

ECCLA est une association généraliste qui couvre très largement toutes les problématiques environnementales : eau, irrigation, pesticides, biodiversité, énergie renouvelable, urbanisme, déchets, risques industriels. Elle se définit comme une association de vigilance environnementale.

Elle est nommée dans plusieurs commissions départementales : CODERST, CDPENAF et CDNPS. Elle participe aussi aux Commissions de Suivi de Sites liées aux usines SEVESO (4 dans l'Aude) ou liées aux usines qui traitent des déchets (2 dans l'Aude).

Elle participe à une dizaine de comités de pilotage Natura 2000 et à 2 CLE (commission locale de l'eau) sur le littoral audois. ECCLA est une association de bénévoles, sans salarié et sans subvention (jamais fait de demande en ce sens).

#### ***A/ CONTEXTE***

##### **1/ L'ampleur du projet**

Même si le projet est découpé en deux phases (phase 1 : Montpellier – Béziers et phase 2 : Béziers - Perpignan), il s'agit bien d'un seul et même projet que nous analyserons dans son ensemble en insistant sur la phase 2 car nous sommes une association audoise.

Nous mettons ci-dessous en vrac quelques chiffres pour situer l'ampleur du projet

- 150 km de lignes ferroviaires à double voies
- avec une partie mixte (voyageurs +fret)
- deux gares nouvelles
- pour un budget évalué autour de 6 milliards HT
- rien que pour la phase 1 : 43 ouvrages d'art courants et 20 ouvrages d'art non courant
- 18% du linéaire traverse des zones inondables
- 15 habitats naturels remarquables
- 76 espèces végétales patrimoniales
- plus de 400 espèces d'invertébrés
- 60 espèces de mammifères dont 21 espèces de chauves-souris
- 223 espèces d'oiseaux
- le total des surfaces à compenser s'élève autour de 6.000 ha (énorme ! Difficile à trouver)

Avec un projet d'une telle ampleur et des impacts environnementaux très lourds, il est essentiel de ne pas se tromper dans les choix et il nous paraît évident qu'il y a des très mauvais choix dans le projet qui nous est présenté aujourd'hui.

## 2/ Les objectifs affichés (extraits du dossier)

Créer un doublet (ligne classique + ligne nouvelle) pour

- répondre durablement à la demande croissante de mobilité, de sécurité et aux situations de congestion constatées à l'heure actuelle
- libérer de la capacité sur la ligne classique
- assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne
- créer un service à haute fréquence pour les déplacements le long du littoral (meilleure desserte)

Un peu plus loin il est même précisé qu'il s'agit aussi d'offrir des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandises (!) lequel n'est assuré que sur une partie du projet

## B/ LES INCOHERENCES DU PROJET

### 1/ Le fret

Ce projet est absurde par rapport au fret. La ligne sera mixte jusque Béziers, puis à nouveau depuis Perpignan pour rejoindre la partie espagnole qui est elle aussi mixte. Voilà qui ne prépare absolument pas l'avenir.

Ce projet devrait avoir une vision à 2100 et à cette date, difficile de dire ce qu'il en sera de la ligne actuelle.

Il est clair que la SNCF ne sait pas ou ne veut pas faire de fret. Elle avait déjà commencé à le tuer en refusant les transports de wagons isolés. Or ceux-ci transportent souvent des matières dangereuses qui se retrouvent ainsi sur la route aggravant les risques.

Par ailleurs, laisser le fret (en principe des trains plus lourds) sur la ligne actuelle est une hérésie. Aussi superbe soit la ligne actuelle dans la traversée des étangs, elle est très fragile face à la montée de la mer et au réchauffement climatique. Les trains de fret doivent donc passer sur la nouvelle ligne.

C'est d'autant plus absurde que la part des poids lourds sur l'autoroute entre Montpellier et Béziers est entre 17% et 21% alors qu'elle est entre 20% et 32% entre Béziers et Perpignan. Ceux qui prennent actuellement l'autoroute dans cette zone savent qu'ils font face à un mur de camions.

Alors qu'il est déjà difficile de faire passer les camions sur le rail, ceci envoie un signal extrêmement négatif. Il sera très difficile d'accroître le nombre de poids lourds passant sur le train si seule la ligne actuelle est disponible.

Lors du débat public, notre association avait fortement insisté sur la notion de fret, indispensable pour justifier l'intérêt général.

Puisque l'horizon de cette phase 2 est assez éloigné, il est encore possible de revenir sur ce très mauvais choix.

Les deux conditions pour rendre cela réalisable :

- fixer une vitesse autour de 250 km/h, ce qui permet aussi de réduire les rayons des virages et donc l'ampleur de certaines réservations
- prévoir un tunnel pour passer les Corbières de Roquefort à Salses afin de réduire les pentes pour les trains de fret. Le coût de ce tunnel (calculé autour de 700 millions à 1 milliard d'euros) pourra être amorti grâce au fret, si se développe vraiment une politique volontariste de transport de marchandises par rail. Sans compter que ce tunnel évitera des dégâts environnementaux considérables dans une des zones les plus riches en biodiversité.

De toute façon, sans fret, la ligne nouvelle sera difficilement amortie, même si on attend un accroissement de voyageurs, toujours surévalué pour justifier les infrastructures.

Pour insister encore sur cette nécessité du fret, il est important de rappeler toutes les nuisances du transport routier, en particulier par poids lourds :

- Autour des grands axes de circulation, la réglementation sur la qualité de l'air n'est pas respectée comme cela a été rappelé lors de l'enquête publique sur le triplement de l'autoroute A 61.

- Les concentrations régionales moyennes en oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>) dépassent très souvent, à proximité de la plupart des axes routiers de la région la « valeur limite » fixée à 40 µg/m<sup>3</sup> qu'a fixé l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).
- C'est aussi le cas des deux métropoles. Dans la région, 65% des Nox sont dus aux transports, 48% pour les poids lourds et les bus. Les oxydes d'azote entraînent des affections pulmonaires (asthme, broncho-pneumopathies et cancers), seuls ou associés à l'ozone qu'ils produisent massivement sous l'effet du soleil (d'où un plus grand risque dans notre région) en présence de composés organiques volatils. Ces mauvais résultats se retrouvent pour les particules fines.
- L'ensemble de ces nuisances coûtent cher à la société. L'ensemble de ces nuisances coûtent cher à la société. Il faudrait en tenir compte dans l'évaluation du coût du tunnel, qui, en permettant le passage des wagons de fret éviterait les externalités négatives du transport routier.
- Un poids lourd détériore la chaussée comme plusieurs dizaines de milliers de voitures légères, et les camions les plus lourds détériorent encore plus. Selon Louis Fernique, ingénieur général des ponts, 6 000 camions équivalent au passage quotidien de 300 000 000 véhicules légers.
- En France, les transports pèsent pour 30% de la totalité des émissions de gaz à effet de serre (GES) et autour de 30% pour le seul CO<sub>2</sub>. Rappelons que la France s'est engagée à réduire ses émissions de GES et qu'elle n'a pas tenu les engagements qu'elle s'était fixée.
- Elle ne peut pas y parvenir sans une politique vigoureuse sur les transports, et en particulier, sur une diminution des poids lourds grâce au rail.

## 2/ Deux gares excentrées à Béziers et Narbonne

Ces deux gares n'existaient pas lors du Débat Public. Depuis, nous avons déjà eu deux gares excentrées à Nîmes et Montpellier et il serait utile d'en tirer les leçons. A Montpellier, cette gare est à peine utilisée. Tous ceux qui peuvent l'éviter le font car ils perdent 45 mn depuis le centre-ville et sont obligés de venir en voiture car il n'y a pas de connexion avec les lignes TER, et pas non plus de transport en commun de la ville. Les 20mn gagnées depuis Paris sont plus que largement perdues.

Il est d'ailleurs anormal que, pour comptabiliser le gain de temps (sur lequel est calculé la rentabilité de la ligne), on ne compte que le temps de gare à gare. Avec la nouvelle gare Sud de France de Montpellier, les voyageurs ne gagnent rien du tout.

A partir de cette expérience, peut-on réfléchir à ne pas recommencer ces erreurs. Le dossier montre que les gares de Béziers et Narbonne ne sont pas saturées. Elles peuvent donc accueillir la ligne nouvelle à condition de prévoir des embranchements pour contourner la gare pour les trains qui ne s'arrêteraient pas (car tous les TGV ne s'arrêteront pas à Béziers et Narbonne), ce qui permettrait aussi de ne pas faire passer les trains de marchandises au coeur de la gare.

Comme le dit judicieusement l'Autorité environnementale, « *faire passer les trains de marchandises au coeur des villes et envoyer les voyageurs à la campagne pour aller chercher leur train* » ne paraît pas la solution idéale. **Peut mieux faire !**

Enfin, tel que prévu actuellement, quand la seconde phase sera réalisée, plus aucun train pour Paris ne passera par la gare actuelle de Narbonne.

Enfin signalons que Narbonne est un peu moins pire que Béziers car il y a une connexion avec la ligne actuelle, ce qui n'est pas le cas à Béziers. Encore faudra-t-il prévoir les cadencements pour que ceux qui arriveraient à 10h du soir soient surs de pouvoir rejoindre le centre-ville

## 3/ L'absence de prise en compte de la ligne actuelle

La ligne actuelle est une ligne superbe qui passe au milieu des étangs, mais évidemment elle est très fragile, sensible aux inondations, à la houle, aux vagues et le réchauffement climatique déjà en cours va encore aggraver cet aspect.

Le dossier n'évoque pas tout ce qui devra être fait pour l'entretien de cette ligne.  
En tout cas, pour la faire durer, il serait utile de lui éviter les trains les plus lourds, donc les trains de fret

## C/ LA RENTABILITE

### 1/ La rentabilité énergétique

De quoi s'agit-il ? Cette opération a pour vocation de s'inscrire dans la transition énergétique et climatique. Elle doit donc permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Au début, les travaux vont consommer beaucoup d'énergie et produire beaucoup de GES. Ensuite lors du fonctionnement, les propriétaires de voitures vont délaissier leurs véhicules, prendre le train et permettre ainsi une réduction des GES. De même si des personnes délaissent l'avion pour le train.

La rentabilité énergétique va permettre de faire le bilan entre les émissions de GES lors des travaux et les économies de GES lors du fonctionnement. Evidemment, les économies sont plus délicates à évaluer. Combien de personnes abandonneront leur voiture pour le train ? Combien abandonneront l'avion ?

Rappelons que les GES sont calculés avec une unité qui est la tonne équivalent pétrole, Tep, qui permet d'additionner des GES différents en les ramenant à un unité commune

Regardons le dossier sur ce point. Il est d'ailleurs un peu difficile à trouver dans un dossier qui fait plusieurs milliers de pages. Les informations se trouvent dans la pièce 5, vol 2, vers les pages 400. Nous prenons les données du projet complet (phase 1 et 2)

- Combien d'émissions de GES produites lors des travaux : la réponse est assez précise : 2.567.569 Tep
- Combien d'émissions de GES économisées lors du fonctionnement. Là les choses se compliquent un peu. Le dossier fait référence à deux scénarios de l'Etat : un scénario ancien (dénommé AME = avec mesures existantes) et le scénario récent considéré comme le scénario actuel (dénommé AMS= avec mesures supplémentaires). Les économies **moyennes annuelles de GES** sont (en arrondissant les chiffres)
  - autour de 11.000 Tep/an pour le scénario AMS
  - autour de 73.000 Tep/an pour le scénario AME
- D'où la conclusion : **il faudra soit 234 ans , soit 35 ans pour amortir les émissions de GES émises par le projet, sachant que le résultat 234 est plus logique car il prend en compte le scénario actuel**

**Que conclure de tout ceci ?**

**Que ce genre de calcul est absurde ! Qu'il ne permet pas d'aider à la transition énergétique !  
ECCLA en conclut qu'il faut vraiment revoir le projet**

### 2/ la rentabilité socio-économique

De quoi s'agit-il ? Comme dans une analyse financière, il s'agit d'évaluer les coûts du projet et les rentrées financières, d'en faire la différence avec un taux d'actualisation, ce qui donne la valeur actualisée nette ou bénéfice actualisé net. Sauf que le mot socio-économique signifie qu'à côté des aspects monétaires, on prend en compte d'autres avantages. Ainsi dans le cas du train, on valorise financièrement les minutes économisées. On arrive alors à gonfler artificiellement les bénéfices.

Remarquons de suite qu'ici un seul scénario est pris en compte et c'est le scénario actuel AMS.

Le résultat est la valeur actualisée nette dite VAN-SE (SE pour socio-économique) ou bénéfice actualisé net. Cette valeur doit être positive. Le résultat est donné dans ce tableau :

Acteur	VAN-SE (M€)
Usagers	+ 11 032 M€
Chargeurs	+ 262 M€
Acteurs du ferroviaire	+ 1 404 M€
Autres opérateurs de transport de voyageurs	- 376 M€
Autres opérateurs de transport fret	- 33 M€
Puissance publique	- 393 M€
Riverains	+ 93 M€
Investisseurs	- 9 391 M€
<b>Bénéfice actualisé</b>	<b>+ 2 598 M€</b>

**Tableau 19 : Bilan des acteurs - Projet global**

Plus de 90% du bénéfice repose sur les voyageurs. Pire sur les 11 milliards d'euros économisés grâce aux voyageurs, 71% sont des bénéfices liés aux anciens voyageurs, donc liés aux quelques minutes que chaque voyageur va économiser sachant que pour des gares excentrées, le voyageur ne va peut-être rien gagner du tout. Les bénéfices liés à de nouveaux voyageurs (qui sont normalement l'objectif même de ce projet) ne pèsent que pour 18%.

Quant au fret, il compte négativement, mais en fait pour presque rien.

### **Bilan de ces études socio-économiques : Pas sûr que ce projet soit vraiment rentable**

**Proposition :** Puisque l'essentiel de la rentabilité repose sur les voyageurs existants, la SNCF devrait faire une enquête dans les trains pour savoir si les voyageurs sont d'accord avec une LGV qui ne s'arrêtera pas dans la gare centre en précisant la nombre de minutes gagnées de gare à gare.

Il est encore possible de faire cette enquête rapidement pour changer les choix de la seconde phase.

## **D/ LES IMPACT ENVIRONNEMENTAUX**

### **1/ Etat des lieux**

- 12 sites Natura 2000 directement concernés
- 43 autres sites Natura 2000 plus éloignés avec liens fonctionnels avec les précédents
- 2 ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux)
- 25 ZNIEFF de type 1 et 12 ZNIEFF de type 2 (Zone Naturelle d'Intérêts écologique, faunistique et floristique)
- Une vingtaine d'espaces naturels sensibles
- 103 zones humides dont 67 présentent un enjeu fort
- Une grande part du PNR de la narbonnaise en Méditerranée
- Un réseau de trames vertes et bleues très denses (ce sont les réseaux qui permettent de connecter des espaces importants pour la biodiversité).

*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques  
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne – Tél.: 04 68 41 75 78  
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*



La carte qui suit montre les emplacements d'une grande partie de ces espaces.



Cette carte met en évidence que c'est la phase 2 qui est la plus critique pour l'environnement, et en particulier l'Aude.

Il est évident que de nombreuses espèces sont impactées. Beaucoup sont concernés par des plans nationaux d'actions destinés à les préserver : aigle de Bonelli, pies grièches, butor étoilé, faucon crécerellette, outarde canepetière, lézard ocellé...

## 2/ Méthode ERC : éviter, réduire, compenser les impacts négatifs

Les mesures d'évitement sont inexistantes, ce qui se conçoit bien car les enjeux pour faire passer la ligne sont tellement complexes que l'environnement n'est pas pris en compte dès le début.

Les mesures de réduction sont des mesures classiques dans ce genre de projet :

- une attention particulière au chantier (calendrier, évitement de pollution...)
- assurer à la ligne une transparence écologique suffisante pour permettre aux espèces de la traverser, mais aussi aux agriculteurs de passer d'un côté à l'autre ou encore à l'eau dans des zones à risques d'inondation (basses plaines de l'Aude)

Des mesures d'accompagnement sont prévues pour remettre en état les sites après travaux, transplanter certaines espèces d'intérêt patrimonial fort, lutter contre les espèces invasives...

Au bilan, 7 sites Natura 2000 sur les 29 susceptibles d'être atteints, ont un impact résiduel non négligeable. Sur les 7 sites, 5 sont dans l'Aude qui nous intéresse particulièrement :

- Basses corbières (ZPS FR9110111)
- Corbières orientales (ZPS FR9112008)
- Complexe Lagunaire Bages Sigean (ZSC FR9101440)

Présidente : Maryse Ardit - Secrétaire : Christine Roques  
 170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne – Tél.: 04 68 41 75 78  
 Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr

- Grotte de la Ratapanade (ZSC FR9101487)
- Massif de la Clape (ZSC FR9101453)

Les surfaces proposées en compensation sont évaluées de la façon suivante :

- pour les enjeux faibles : surface équivalente affectée
- pour les enjeux moyens : surface x1,5
- pour les enjeux forts : surfaces x2
- pour les enjeux très forts : x3
- pour les enjeux majeurs : x5

soit un total de 5765 ha dont seulement 1730 pour la phase 1.

Cette superficie énorme pose deux questions :

- où trouver suffisamment de terrains pour réaliser cette compensation
- la compensation ne marche pas très souvent, par exemple les transplantations...
- sachant que la compensation doit durer autant que les projets, ce sont donc des compensations permanentes
- et que se passe-t-il si on ne trouve pas les terrains pour compenser ? Ces terrains devraient être définis avant le début des travaux

### **3/ Conclusion sur la partie environnement**

ECCLA considère que la planète fait face à deux crises de même importance : la crise du climat et la crise de la biodiversité. Il ne peut être question de s'intéresser à l'une en oubliant l'autre.

L'ampleur des impacts environnementaux interroge vraiment sur ce projet. Il faut donc tenter de réduire cet impact là où il y a une possibilité. C'est le cas des Corbières où un tunnel aurait un double avantage : permettre le fret et réduire fortement les impacts dans cette zone

### **E/ CONCLUSION FINALE**

- Compte tenu de l'absence de fret,
- Compte tenu des gares excentrées à Narbonne et Béziers,
- Compte tenu de l'absence dans le dossier de la prise en compte de la ligne actuelle, de sa fragilité et de son entretien,
- Compte tenu de la non rentabilité énergétique du projet (234 ans pour économiser les GES émis lors des travaux),
- Compte tenu de la très faible rentabilité économique qui est basée sur la monétarisation des quelques minutes gagnées de gare à gare, sans prendre en compte les minutes perdues pour aller vers des gares excentrées,
- Compte tenu de l'ampleur des impacts environnementaux,
- Compte tenu de l'ampleur des impacts environnementaux résiduels qui appellent une superficie de compensation pratiquement impossible à trouver

**ECCLA donne un avis négatif à ce projet en l'état,  
Et demande une reprise complète de la phase 2  
ECCLA réaffirme son soutien au rail par principe**

Narbonne, le 18/01/2022