



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE ECCLA (Ecologie du Carcassonnais des Corbières et du Littoral Audois)

EN BREF.

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 reste des très mauvaises solutions dans le projet qui nous est présenté aujourd'hui.

Si, par rapport aux concertations de 2022, nous avons obtenu de nombreuses avancées (mixité en phase 2, réductions possibles du nombre de gares nouvelles, tunnel sous les Corbières réduisant l'impact des déblais et remblais), il n'en reste pas moins que ces progrès doivent être transformés en contraintes définitives.

Étant une association audoise, il nous est essentiel de nous exprimer sur la phase 2 du projet.



Concertation garantie par
LA commission nationale du
gabat public CNCP



Présentation de l'organisme rédacteur

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. Elle agit pour préserver l'environnement, combattre les pollutions, informer les citoyens, intervenir dans le débat public, participer à des commissions spécifiques.

La Mobilité comptant pour 30% des émissions de CO₂, un groupe de travail ECCLA a été constitué sur ce thème.

ECCLA est membre de FNE OcMed (France Nature Environnement - Occitanie - Méditerranée), fédération représentée au COI (Conseil d'Orientation des Infrastructures).

Contact :

ECCLA, INESS/la Ruche, 30
avenue Pompidor, 11100
Narbonne
<https://www.eccla-asso.fr/>
Président Christian CREPEAU
eccla.aude@gmail.com
04 68 48 49 07

A/ CONTEXTE

1/ L'ampleur du projet LNMP

- 150 km de lignes ferroviaires à double voies avec une partie mixte (voyageurs + fret) et l'autre non encore décidée,
- entre zéro et deux gares nouvelles
- un budget évalué autour de 6 milliards €
- 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
- une compensation environnementale de l'ordre de 6.000 ha (difficile à trouver)

2/ Les objectifs affichés

- 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)
 - offrir des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandises

B/ FRET

Il nous faut la mixité en phase 2.

Le projet de ligne non mixte entre Béziers et Perpignan est absurde par rapport au fret. La ligne serait 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, la solution non mixte 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.

Les deux conditions pour rendre le report modal camions vers train 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.

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.
- Les concentrations régionales moyennes en oxydes d'azote (NOx) dépassent très souvent, à proximité de la plupart des axes routiers de la région la « valeur limite » fixée à 40 µg/m3 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, bronchopneumopathies 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.

Le coût de ce tunnel

(calculé autour de 700 millions à 1 milliard d'euros) pourra être amorti grâce au fret, s'il 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.

- 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.
- 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 CO2.

C/ Deux gares excentrées à Béziers et à Narbonne

Ces deux gares n'existaient pas lors des premiers débats publics. Depuis, nous avons déjà eu deux gares excentrées à Nîmes et Montpellier dans des contextes autrement plus complexes. De nombreux nîmois doivent venir en voiture à la gare et Montpellier a du prolonger le tram T1 pour connecter le TGV au TER. Souvent les 20mn gagnées depuis Paris sont plus que largement perdues.

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 le TGV 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 cœur des villes et envoyer les voyageurs à la campagne pour aller chercher leur train » ne paraît pas la solution idéale. Peut mieux faire !

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 TER ou navettes pour que ceux qui arriveraient à 10h du soir soient surs de pouvoir rejoindre le centre-ville

D/ 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

E/ La rentabilité

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 une unité commune.

Si les émissions de GES produites lors des travaux seront assez précises, combien d'émissions de GES économisées lors du fonctionnement ? Si le scénario de non mixité et 2 gares nouvelles se confirme il faudra environ 200 ans pour amortir les émissions de GES émises par la construction. Le projet ne permet pas d'aider à la transition énergétique ! En cas de mixité, d'absence de gare nouvelle et d'une bonne relance d'exploitation ferroviaire (fret, TGV, TER, Intercités), on peut espérer moins de 50 ans pour amortir la construction.

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. Le résultat est la valeur actualisée nette dite VAN-SE (SE pour socio-économique) ou bénéfice actualisé net. Cette valeur doit être positive. Les bénéfices liés à de nouveaux voyageurs (qui sont normalement l'objectif même de ce projet) sont faibles. La rentabilité ne sera assurée que si

- le fret est pris en compte.
- les voyageurs ne perdront pas de temps avec les gares excentrées.

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 en gare centre.

F/ IMPACTS 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).

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

Les surfaces proposées en compensation sont évaluées entre « surface équivalente affectée » pour les enjeux faibles jusque « x5 » pour les enjeux majeurs. Soit environ 4000ha pour la phase 2. 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

CONCLUSION

- **Mixité et fret sont indispensables,**
- **ECCLA privilégie une solution sans gare nouvelle,**
- **La ligne actuelle doit faire l'objet d'un plan de maintenance spécifique et simultané,**
- **Les interconnexions entre les 2 lignes doivent être assurées,**
- **La rentabilité énergétique du projet (économiser les GES émis lors des travaux) doit être inférieure à 50 ans,**
- **La rentabilité économique ne sera pas assurée sans prendre en compte les minutes perdues pour aller vers des gares excentrées,**
- **Seul le tunnel dans les Corbières permettra des compensations environnementales plausibles,, ECCLA réaffirme son soutien au rail par principe et soutiendra un projet qui prend en compte les conditions ci-dessus.**

