



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER D'ACTEUR DE FNE OCMED
France Nature Environnement
Occitanie-Méditerranée

FNE OCMED soutient le principe de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan à condition que son utilité soit maximisée et ses impacts environnementaux réduits. Cette infrastructure améliorera la fiabilité du trafic ferroviaire, favorisera le report modal voyageurs et fret, réduira les émissions liées au transport routier et est indispensable face à la montée du niveau de la mer.

Nous nous opposons à la solution "très grande vitesse" non mixte issue du projet de référence initial. Nous estimons que la création de deux nouvelles gares excentrées à Béziers et Narbonne n'est pas un choix rationnel. Nous privilégions un renforcement des interconnexions avec les gares centrales existantes.

Nous réclamons une véritable stratégie de développement du fret ferroviaire et considérons indispensable la mixité fret/voyageurs sur l'ensemble du tracé, grâce à un tunnel sous les Corbières. Ce dernier permettrait également de préserver des espaces naturels remarquables.

Enfin, nous alertons sur les impacts majeurs du projet sur la biodiversité et demandons une application exemplaire de la séquence Éviter-Réduire-Compenser, tirant les enseignements des insuffisances constatées sur le contournement Nîmes-Montpellier, notamment en matière de compensation écologique.



Concertation garantie par
LA commission nationale du débat public CNBP



Présentation de l'organisme rédacteur

FNE OCMED fédère plus de 50 associations de protection de la nature et de l'environnement dans les départements de l'Aude, de l'Hérault, du Gard, de la Lozère et des Pyrénées-Orientales.

Elle agit pour la protection de la biodiversité et du cadre de vie, la lutte contre le changement climatique, la santé publique et pour un aménagement soutenable du territoire, notamment en matière de transports. Elle veille à la diffusion d'une information environnementale complète et de qualité, participe aux débats publics et défend son objet en justice. Elle est agréée au titre du code de l'environnement, oeuvre en toute indépendance et de manière désintéressée pour l'intérêt général.

Contact :
FNE Occitanie-Méditerranée
39 rue Jean Giroux
34080 Montpellier
contact@fne-ocmed.fr
04 99 23 90 40
www.fne-ocmed.fr

1. Rappel de notre position historique sur le projet de nouvelle ligne

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 condition 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.

2. Pour maximiser l'intérêt socio-économique du projet

L'étude socio-économique s'appuie essentiellement sur les gains de temps des voyageurs pour justifier des bénéfices du projet. Nous contestons cette approche depuis le départ car elle néglige d'autres facteurs de report modal bien plus importants (interconnexion, accessibilité, fiabilité...). Cette focalisation sur les gains de temps de trajet a par ailleurs abouti à réorienter le projet initial vers la très grande vitesse, alors que la grande vitesse aurait été suffisante et plus adaptée pour :

1. mieux éviter les impacts environnementaux avec un tracé plus maléable,
2. permettre une desserte plus fine du territoire.

Par ailleurs, la très grande vitesse est incohérente avec la volonté de réaliser deux nouvelles gares TGV distantes de 30 km. Nous regrettons ces choix qui ne sont ni optimaux pour une ligne orientée très grande vitesse / grandes distances, ni optimaux pour une ligne orientée desserte locale et fret. Mais il n'est pas trop tard pour réorienter certains choix afin de maximiser les fonctionnalités du projet et lui donner plus de cohérence.

2.1 EVITER LA MULTIPLICATION DES GARES EXCENTRÉES.

Les deux projets de gares nouvelles (Béziers, Narbonne), comme celles de Nîmes-Manduel et de Montpellier Sud-de-France, sont déconnectées des pôles multimodaux existants et elles induisent :

- Des reports vers l'automobile, générant des coûts pour les usagers et une augmentation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre
- Des pertes de temps réelles non prises en compte dans l'évaluation socio-économique, qui se base uniquement sur les temps de trajet à bord des TGV.
- Une artificialisation importante, liée aux parkings et à l'urbanisation opportuniste induite.

De plus, la création de ces gares entraîne une dégradation des dessertes des gares centrales existantes (Béziers, Narbonne), en contradiction avec l'objectif affiché de report modal. Elles

risquent également, pour ces villes moyennes, de provoquer des coûts d'exploitation excessifs au regard de leur rentabilité diluée.

Des solutions de desserte performantes des gares centrales sont possibles à condition que les interconnexions existent. Elles doivent être prioritaires à Béziers, Nissan et Perpignan. Ces dessertes TER/TGV pourraient être cadencées sur les gares centrales, avec investissements dans l'intermodalité.

En conclusion, la solution avec deux nouvelles gares nous paraît être le pire scénario, fruit d'une incapacité des collectivités à prendre du recul et à travailler ensemble pour l'intérêt général. La solution d'une seule gare à Nissan, à l'intersection de l'ancienne et de la nouvelle ligne, nous paraîtrait préférable du point de vue de la connexion (par TER), de la fréquence des trains, et de la rentabilité. Mais le scénario que nous privilégions consiste à ne pas réaliser de gare nouvelle et à maximiser les interconnexions avec les gares centrales.

2.2 AVOIR UNE VÉRITABLE STRATÉGIE POUR LE FRET FERROVIAIRE

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. Ce manque d'ambition a culminé avec la relégation du fret sur une ligne vulnérable et la non mixité de la ligne nouvelle, que nous espérons voir changer. Mais il manque toujours une stratégie volontariste.

2.3 INTÉGRER L'AVENIR DE LA LIGNE HISTORIQUE DANS LA RÉFLEXION

Nous regrettons que l'étude sur l'avenir de la ligne historique n'ait pas été réalisée plus tôt, et qu'elle n'ait pas été versée à la concertation ou que la concertation n'ait pas attendu son achèvement. Pour FNE OCMED, c'est une lacune majeure dans la réflexion globale sur le projet de LNMP. Les avantages de disposer d'un doublet de lignes sont certains, mais qu'en sera-t-il lorsque la montée du niveau de la mer rendra inexploitable la ligne des étangs ? Comment le projet actuel va-t-il intégrer cette donnée a posteriori ? Nous manquons toujours d'éléments.

2.4 LA MIXITÉ DE BOUT EN BOUT EST INDISPENSABLE

Nous refusons catégoriquement une LNMP non-mixte fret/voyageurs de bout en bout. Un tel aménagement, construit pour longtemps et qui va structurer les possibilités de transport dans la région mais aussi entre l'Espagne et le reste de l'Europe ne peut pas être dysfonctionnel sur une portion du tracé pour économiser le coût d'un tunnel. Ce n'est pas acceptable en termes de bon usage de l'argent public, et ce n'est pas responsable en termes d'adaptabilité du territoire. Nous ne savons pas exactement de quoi sera fait l'avenir mais il est certain qu'il sera marqué par des changements globaux importants. Dans cette perspective cette infrastructure doit être la plus polyvalente possible. La mixité permettra en outre de ne pas faire passer les trains de fret par les centres-villes.

3. Pour minimiser les impacts environnementaux

Le niveau d'impact de ce projet sur la biodiversité sera de toutes façons exceptionnel à l'échelle nationale de part sa taille mais aussi parce qu'il traverse la plaine du Languedoc-Roussillon, qui fait partie du point chaud de biodiversité méditerranéen. Les enjeux sont donc beaucoup plus forts qu'ailleurs comme en atteste le nombre de zones protégées impactées. C'est pourquoi nous attendons de l'aménageur un effort tout aussi exceptionnel de mise en oeuvre de la



Traquet oreillard (CC-BY-NC Mpech)

séquence ERC. Malheureusement, le choix de la très grande vitesse, pour des raisons plus politiques que pratiques, a considérablement réduit les possibilités d'évitement.

3.1 LE DOUBLE AVANTAGE D'UN TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Au delà de permettre la mixité fret/voyageurs, un tunnel sous les Corbières est associé à un bénéfice environnemental majeur car il épargnera la zone Natura 2000 des Basses Corbières. Celle-ci protège notamment le Traquet oreillard et le Cochevis de Thékla pour lesquels environ 50% des effectifs français sont localisés dans le massif des Corbières. On peut souligner également l'impact sur l'Aigle de Bonelli, la Scorsonère à feuilles crispées, la Fauvette à lunettes ou l'Acidalie aragonaise. La compensation délocalisée de ces enjeux exceptionnels risquerait d'être difficile. En revanche ces espèces pourraient bénéficier de mesures de réouverture des milieux. Une grande vigilance doit néanmoins être accordée à l'impact sur l'hydrologie karstique, la faune souterraine et le devenir des déblais.

3.2 PRENDRE EN COMPTE LE RETOUR D'EXPÉRIENCE DU CNM

Environ 2000 ha de terres agricoles vont être impactées, avec des espèces comme l'Outarde canepetière et l'Oedicnème criard, la Pie-grièche à tête rousse, le Pipit rousseline ou le Lézard ocellé, qui verront leurs habitats fragmentés. Le retour d'expérience du CNM sur l'efficacité de la compensation écologique pour les espèces de milieux agricoles est particulièrement éclairant sur les erreurs à ne pas reproduire :

- l'impact sur les espèces protégées, en particulier l'Outarde canepetière, a été considérablement sous-évalué ;
- le choix de l'Outarde comme espèce parapluie était erroné pour certaines espèces comme l'Oedicnème criard ;
- la compensation écologique par voie contractuelle (MAEC) n'a pas donné de résultats tangibles en termes de gain écologique
- en revanche l'acquisition et la mise en gestion de terrains dégradés ont permis de réaliser de tels gains ;
- les protocoles de suivis doivent être améliorés selon la méthode BACI ;

- les mesures compensatoires menées sur des milieux en bon état ne donnent pas de résultats probants.

Ces retours d'expérience n'ayant pas été pris en compte dans le dossier d'autorisation des travaux préparatoires de la phase 1, nous restons dans l'expectative. Nous serons très attentifs à ce qu'ils le soient pour la phase 2.

3.3 MIEUX JUSTIFIER LA COMPENSATION ET DONNER DES GARANTIES

Pour respecter la réglementation, le dimensionnement des mesures compensatoires doit être plus transparent, notamment dans la justification des coefficients d'évaluation des pertes, des gains écologiques, de l'évaluation de la réussite des mesures, et du temps nécessaire. Nous porterons une attention particulière à la justification du recours à la compensation par l'offre. L'insuffisance de garanties de maîtrise foncière des sites de compensation, constatée sur la phase 1, constitue également un risque juridique.