

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Conservatoire
des Espaces Naturels
du Languedoc-Roussillon

Conservatoire des Espaces Naturels Languedoc-Roussillon

474, Allée Henri II de Montmorency - 34000 Montpellier
Tél. 04 67 02 21 28 - Fax 04 67 58 42 19 - e-mail : cen-lr@wanadoo.fr

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.

“ Le contexte, les enjeux

Les enjeux globaux et locaux de la construction de cette infrastructure sont fondamentaux.

Le report des flux routiers de marchandises et de voyageurs vers le rail constitue une des réponses au risque climatique et pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre ainsi qu'aux importantes nuisances (accidentologie, pollutions) que génère le couloir de circulation routière languedocien.

L'infrastructure va traverser la plaine languedocienne et du Roussillon où se concentrent de forts enjeux. Elle va s'insérer dans un territoire qui abrite un patrimoine naturel et paysager exceptionnel. En témoignent **les multiples zonages et les inventaires recensés**. On y dénombre plus de 70 Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique Faunistique et Floristique, 13 sites d'importance communautaire relevant de la directive européenne Habitats, et 13 sites relevant de la directive Oiseaux, 2 réserves naturelles nationales, 5 sites classés. De nombreuses zones humides et des ripisylves méditerranéennes seront fragmentées par l'infrastructure. Un très grand ensemble écologique et paysager, les Corbières, sera traversé de part en part quel que soit le tracé choisi ainsi que la plaine viticole réputée, qui abrite des enjeux avifaunistiques pour lesquels la région a une très grande responsabilité de conservation.

Outre cette biodiversité remarquable, la **mosaïque agricole**, élément déterminant de la biodiversité dite ordinaire, y est encore souvent bien représentée. Structurée par des haies, des murets, des bosquets, des fossés, elle contribue à l'amélioration de la connectivité des habitats naturels et constitue des paysages ruraux à forte valeur culturelle.

L'infrastructure va s'établir dans un territoire où sont présentes de nombreuses villes moyennes, un mitage et un étalement urbain importants liés à une pression démographique parmi les plus fortes en Europe avec une activité touristique importante, accentuant **les pressions sur les ressources naturelles**. De fortes disparités économiques, sociales et territoriales sont présentes. La crise viticole frappe ce territoire et provoque l'extension des terres en friche propices aux **mutations des usages du sol** et au développement de l'économie résidentielle avec la spéculation foncière qui l'accompagne.



Ainsi, par la présence conjointe et parfois contraire, d'un enjeu d'aménagement majeur, d'enjeux de biodiversité et paysager capitaux et d'enjeux agricoles, fonciers et péri-urbains très prégnants, le risque est fort de générer des **impacts négatifs importants sur l'environnement** (biodiversité et paysages), sur les activités agricoles, d'exacerber les concurrences sur l'usage des sols avec des effets directs, indirects et souvent cumulés.

La recherche de solutions visant à la neutralité écologique de l'infrastructure et à son intégration dans un projet de développement durable du territoire, renforçant son attractivité, constitue un véritable défi.

Une nécessaire exemplarité visant la neutralité écologique

Les représentants de l'Etat et le maître d'ouvrage ont une forte responsabilité dans la réussite de ce projet et dans les **engagements à tenir au niveau environnemental**, avec une obligation de résultat pour ce qui concerne la réparation des impacts sur certains habitats naturels et espèces prioritaires dans les sites Natura 2000.

En dépit d'obligations légales et réglementaires en faveur de la biodiversité, les **carences des études préalables et actions d'accompagnement des infrastructures linéaires de transport** sont bien connues : faiblesses de la conception de mesures d'évitement ou de réduction des atteintes aux milieux naturels, manque de rigueur dans l'évaluation des dommages causés aux milieux naturels et de l'équivalence entre dommage subi et mesures de compensation, mise en œuvre très partielle des mesures compensatoires, manque de contrôle de leur réalisation et de leur opérationnalité, focalisation des études sur les espèces patrimoniales et manque de prise en compte de la nature ordinaire, absence de considération du cumul et de l'additionnalité des impacts sur l'environnement.

La priorité du développement durable, les engagements locaux, nationaux et internationaux en faveur de la biodiversité, le contexte de la mise en œuvre des conclusions du Grenelle, obligent le Maître d'ouvrage, à une démarche exemplaire à tous les niveaux :

- dans les processus d'information et de concertation des acteurs et parties prenantes avec un respect de la transparence dans les choix et les décisions et un renforcement de la gouvernance. L'élaboration **d'outils d'aide à la représentation et à la concertation** pourrait faciliter la mise en place de ces processus.
- dans la qualité des études d'impacts et d'incidence avec la conception prioritaire de mesures d'évitement et de réduction des impacts. En ce sens, **les scénarios de tracé au nord de l'autoroute sont à privilégier.**



- dans la définition de mesures compensatoires proportionnelles aux impacts qui n'auront pas pu être évités ou réduits, dans le respect de leur mise en œuvre avant les travaux en prévoyant les budgets correspondants, dans le contrôle et l'évaluation de leur réalisation et de leur opérationnalité. La construction de grille d'évaluation de la qualité des milieux impactés et de grille d'équivalence entre le dommage subi par les milieux naturels et la mesure compensatoire proposée sont des exigences que le maître d'ouvrage doit anticiper très en amont des travaux. **L'élaboration d'indicateurs de suivi, de mise en œuvre et de résultats** pourrait contribuer à améliorer la transparence de l'incidence du projet sur son environnement.
- dans la **prise en compte du cumul et de l'additionnalité des impacts de la LGV, globalement sur l'ensemble de son parcours** (l'approche par tronçon risque d'évacuer cette responsabilité), intégrant le réaménagement de la ligne ferroviaire littorale, les emplacements de carrières, de gares et de dépôts. **L'établissement d'une base de données d'un observatoire « infrastructures et patrimoine »** par l'Etat permettrait de faciliter et de garantir cette prise en considération, associée à des mesures proportionnées.
- dans la mise en œuvre des travaux en respectant les cahiers des charges de protection de l'environnement, la transparence hydraulique des ouvrages, la recherche des **économies d'énergie et de ressources naturelles** (eau, matériaux...)
- dans la prise en compte de la **nature ordinaire et des réseaux écologiques fonctionnels** dont les dommages devront être compensés.

En anticipation de la construction, comme aide à la décision dans le choix du tracé et de manière à bien en mesurer les impacts, il est fondamental dès maintenant de **poursuivre les efforts d'inventaire et de caractérisation des zones à enjeux** pour la biodiversité dans les emprises de l'infrastructure :

- poursuivre l'amélioration des connaissances sur la délimitation et la caractérisation des zones à forts enjeux de biodiversité comme les zones humides,
- contribuer à la définition et à la délimitation des réseaux écologiques fonctionnels, pour mieux valoriser la nature ordinaire dans les mesures compensatoires.

Intégré dans un projet de développement durable du territoire

L'intégration de l'infrastructure de façon exemplaire dans son environnement, devra être une préoccupation constante de l'Etat et du Maître d'ouvrage depuis la conception jusqu'à la mise en œuvre et le suivi.

Le projet doit viser la neutralité écologique des dommages sur la biodiversité et l'environnement appréhendés de manière globale sur l'ensemble du tracé et en considérant les impacts connexes (gare, dépôts, carrières, réaménagement de la ligne ferroviaire actuelle...).

L'importance de l'emprise du projet, les obligations qui y sont attachées en particulier pour ce qui concerne l'environnement et la biodiversité, les nombreux intérêts parfois contradictoires qui vont être défendus, font courir le risque d'accentuation des déséquilibres et des disparités si le projet n'est pas intégré dans un **projet planifié** de mise en valeur et de développement équilibré du territoire, dont il pourrait en constituer l'ossature.

Le CEN L-R et les autres structures de gestion de milieux naturels présents sur le territoire, sont parties prenantes aux côtés de RFF et de l'Etat, pour la réussite de ce projet en améliorant l'intégration des enjeux environnementaux (biodiversité, paysages, trame verte et bleue) et en contribuant aux modalités d'évitement, de réduction et de compensation des dommages.



Outarde canepetière - © X. Rufroy/CEN L-R



Le Canton (Basse Plaine de l'Aude) - © X. Rufroy/CEN L-R



Etang de la Matte, Basse Plaine de l'Aude
© M. Kluszczewski/CEN L-R



Bruant ortolan - © A. Jouffray

