

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée



Domaine de Montplaisir 11 100 NARBONNE
Tél. : 04.68.42.23.70 - info@parc-naturel-narbonnaise.fr - www.parc-naturel-narbonnaise.fr

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



CONTEXTE

Du Global au local, la prise en compte des enjeux environnementaux ...

Depuis plusieurs années maintenant les problèmes environnementaux ont été portés au devant de la scène et l'ensemble des acteurs nationaux et internationaux : le changement climatique, les enjeux du développement durable, le problème de l'érosion de la biodiversité... Tous ces concepts, il y a encore quelques années réservés aux experts, sont maintenant largement partagés par l'ensemble des populations. Ainsi, qu'il s'agisse des pouvoirs publics (organisation du Grenelle de l'Environnement), ou plus localement, des élus qui entreprennent des programmes répondant aux exigences du développement durable (éco-quartiers, Agenda 21, ...), ou encore des professionnels et des habitants (éco-gestes, économies d'énergie, ...), le développement local prend maintenant en compte cette même préoccupation environnementale rendant compréhensible la nécessaire intégration entre économie et environnement "du Global au Local". Cette prise en compte de l'environnement dans le développement local se traduit de plus en plus par la mise en place de politiques contractuelles où tous les acteurs sont associés et impliqués comme dans le cadre d'un Parc naturel régional.

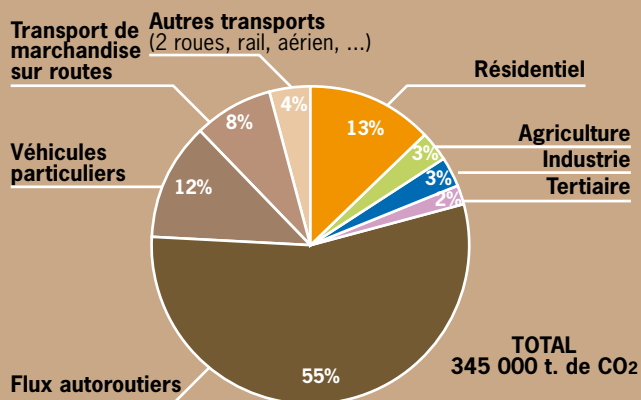
... où les modes de transports en accord avec les principes du développement durable ont un rôle important à jouer

Le diagnostic énergétique réalisé récemment sur le territoire du Parc naturel régional relève avec acuité ce qui ressort des études nationales ou internationales sur les émissions de CO² avec quelques spécificités pour la Narbonnaise. Hors activités économiques de la commune de Narbonne et de Port La Nouvelle qui ne sont pas incluses dans le périmètre du Parc, c'est la part des émissions de CO² liées au transport qui est prépondérante (79%) : flux autoroutiers traversant le territoire et transport de marchandises sur route.

Ainsi pour remplir l'objectif de réduction par 4 des émissions de CO² à l'échelle de notre territoire (objectif européen et national), outre les actions locales pouvant être engagées notamment sur la part des émissions imputables aux véhicules des particuliers, la ligne nouvelle est une opportunité pour réfléchir à l'échelle qui convient à une offre de transport différente : meilleure optimisation des liaisons intermodales, dégagement de créneaux sur la ligne de train actuelle afin de l'utiliser comme outil de développement durable des territoires desservis en favorisant notamment la réactivation de certaines gares, le fret, le transport des vacanciers, le report modal, ...



Emissions de CO2 (Périmètre d'étude PNR : 22 communes)
Sources : Diagnostic énergétique de territoire - 2009



Hors activités économiques de Narbonne et de Lafarge Industrie

En effet, si le développement du transport ferroviaire est une priorité qui dépasse l'action d'un territoire comme le Parc naturel régional, chaque territoire peut concourir à ces objectifs avec l'élaboration d'un "Plan Climat" connecté avec les échelles régionales et nationales permettant de répondre aux enjeux de demain. Aussi, même pour un Parc naturel régional qui a une responsabilité sur l'intégrité du patrimoine de son territoire (préservation des paysages et des espaces naturels), l'arrivée d'une voie ferrée est une bonne nouvelle !

Localement, un territoire en développement ...

La Narbonnaise est un territoire particulièrement attractif, aussi bien pour des candidats à l'installation permanente que pour les estivants qui choisissent chaque année cette destination pour leurs vacances : progression du nombre d'habitants de près de 25 % depuis une dizaine d'années sur le territoire du Parc, environ 200 000 touristes sur les plages en été, forte croissance des activités récréatives et sportives en toutes saisons pour les habitants des métropoles régionales voisines, ...

Ce territoire doit pouvoir bénéficier d'infrastructures de transport d'avenir et modernes compte tenu de l'accroissement probable des activités sur cette partie du littoral français.

..., mais sensible et fragile.

Territoire exceptionnellement préservé de l'ensemble du littoral méditerranéen français, la Narbonnaise concentre des atouts et des potentiels uniques : larges espaces naturels préservés, forte biodiversité (60% du territoire reconnu d'intérêt communautaire pour les habitats ou les oiseaux), reconnaissance nationale ou internationale (« Parc naturel régional », zones humides d'importance internationale au titre de la convention « Ramsar »), paysages pittoresques liés à ses reliefs tourmentés, ... C'est, avec la Camargue, la seule région aussi préservée du littoral français méditerranéen, même si elle traverse aussi comme les autres secteurs concernés par le projet de LGV, une période de transformation profonde ce qui la rend particulièrement sensible :

- La crise viticole impacte profondément le territoire par l'augmentation des friches après arrachage définitif ; outre un problème d'aménagement rural et de détérioration du tissu social rural, les friches augmentent les risques d'incendies,

- La pression démographique touche aussi la Narbonnaise gagnée par les problèmes d'étalement urbain même si ce phénomène reste moins important que sur les territoires voisins de l'Hérault et des Pyrénées orientales.

- Conséquence de ces deux phénomènes, et compte tenu de la présence de paysages exceptionnels qui en font sa richesse, la Narbonnaise et plus particulièrement la zone du « Piémont » où le projet de LGV est attendu, est hautement sensible d'un point de vue paysager, car visible de l'ensemble du littoral,

- Les conséquences du changement climatique font aussi de cette zone méditerranéenne un lieu sensible : augmentation des risques de submersion marine et érosion côtière, diminution de la ressource en eau, augmentation du risque d'incendie, ...

- Typiquement méditerranéen sur le plan de son substrat et de son climat, le secteur est aussi soumis aux aléas hydrauliques (périodes de sécheresse entrecoupées d'épisodes pluvieux sévères) : inondations, débordement de rivières, formation d'embâcles, ...



PRISE DE POSITION

Un besoin impérieux pour répondre aux enjeux environnementaux ...

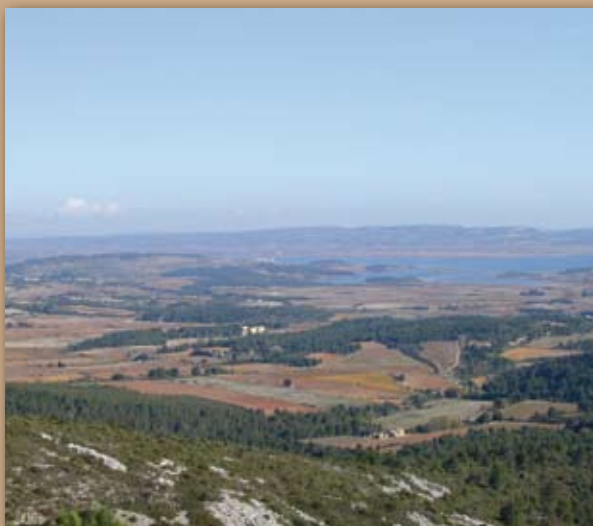
Si le besoin impérieux d'une plus grande mobilité des individus et des marchandises est réel, c'est sans nul doute le transport ferroviaire qui doit y répondre. C'est pourquoi la construction d'une LGV mixte (voyageur + fret) semble une bonne opportunité :

- La réponse au problème du changement climatique et aux objectifs de réduction des émissions de CO² passe par le report modal vers le train à condition que le fret soit autant privilégié que le transport de voyageurs,

- Le train, comme les autres transports collectifs, doit être mis en avant car il permet d'anticiper les changements de comportements (report sur des modes de transports plus économiques).

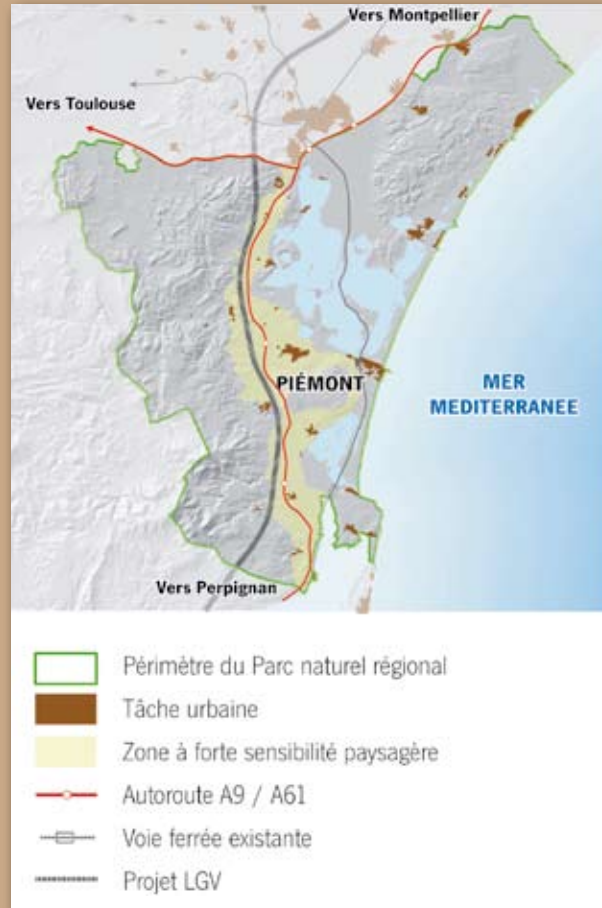
- Une ligne nouvelle semble aussi nécessaire compte tenu des risques qui pèsent sur l'ancienne ligne ferroviaire, située à proximité immédiate du littoral soumis de plus en plus aux risques de submersion marine (celle-ci pourrait être alors concernée par la nécessité d'un retrait stratégique).

- Cette réflexion exige par ailleurs d'être envisagée à l'échelle du grand sud-ouest, non seulement entre Montpellier et Barcelone, mais aussi entre Narbonne, Toulouse et Bordeaux. De ce point de vue, la Narbonnaise présente, du fait de sa situation de carrefour, toutes les qualités requises pour accueillir une nouvelle gare.



Zone de Piémont entre Corbières et étangs du Narbonnais
© Parc naturel régional

Traversée par la LGV du Parc naturel régional
Cartographie : Parc naturel régional



... et accompagner le développement ...

- Une ligne nouvelle permettra de soutenir le développement économique de la Narbonnaise en particulier en apportant une potentialité importante pour l'accueil de nouvelles entreprises à forte valeur ajoutée et pour renforcer les spécificités déjà existantes (pôle de compétence sur les bio-technologies, énergies renouvelables...) qu'il conviendra d'anticiper.

- L'arrivée de la LGV permettra également à ce territoire, idéalement situé au centre des grandes capitales régionales (Montpellier, Toulouse, Barcelone), et en contact direct avec les thématiques touristiques majeures que sont la Méditerranée et le Pays Cathare, de renforcer son attractivité touristique. Elle viendra également conforter la politique de développement d'un tourisme de nature lié à l'émergence d'une destination touristique « Parc naturel régional », plus respectueux de l'environnement, sans compter l'effet « vitrine » lors de la traversée du territoire particulièrement attractif compte tenu de la beauté de ses paysages.



Le Cochevis de Tekhla,
espèce emblématique des Corbières maritimes
© Ligue pour la Protection des Oiseaux de l'Aude

... sans toutefois déconnecter la nouvelle infrastructure des réalités et des enjeux locaux (aménager en prenant en compte les spécificités du territoire)

Cet engagement pour un Parc naturel régional d'accueillir une nouvelle infrastructure capable de répondre aux enjeux majeurs de ce début de siècle est aussi associé à une volonté commune des partenaires et membres du Parc de l'intégrer de façon exemplaire dans son environnement.

- Compte tenu des spécificités du territoire (climat méditerranéen) situé sur le bassin versant des étangs littoraux, l'ouvrage devra garantir une transparence hydraulique exemplaire et être conçu de manière à limiter l'usage d'herbicides sur les voies.

- De même, la biodiversité exceptionnelle du territoire traversé devra être préservée (respect des corridors écologiques et des sites à forte valeur patrimoniale).

- Les paysages qui font la particularité du Parc naturel régional doivent aussi être pris en compte par une réflexion en amont afin de proposer une intégration paysagère (limitation des remblais, passage en viaduc ou en souterrain si nécessaire, ...) et architecturale exemplaire eu égard au choix du tracé qui semble s'orienter vers cette zone de « Piémont » particulièrement sensible.

- Le maintien d'une agriculture viable, déjà lourdement touchée par la crise viticole, devra être intégré à la réflexion et dans les mesures connexes (fragmentation des terroirs, circulations agricoles, ...).

- Enfin la qualité de vie des riverains et populations touristiques doit aussi être préservée (bruit, perception visuelle...), par la mise en oeuvre de mesures limitant la gêne occasionnée par le passage de la LGV.

- De plus, il conviendra d'anticiper le plus possible les impacts de l'arrivée de la LGV au-delà de sa seule emprise avant, pendant et après la construction (minimiser au maximum les nuisances durant le chantier, nuisances sonores, raccords routiers, carrières, ...)

Pour l'ensemble de ces grands chantiers, le Parc naturel régional met à disposition ses équipes techniques et mobilise ses partenaires et élus le plus en amont possible pour accompagner RFF pour un accueil réussi de l'infrastructure et qui pourrait servir d'exemple pour toute autre infrastructure d'envergure accueillie sur le territoire national. En ce sens, il conviendra d'étudier avec RFF toutes les modalités de réduction des impacts sur le milieu naturel et les paysages puis, sans doute, d'envisager des mesures compensatoires sur le territoire du PNR.

Extrait de la Charte du Parc naturel régional 2010-2021
OBJECTIF 1.3 : RECONNAITRE ET PRESERVER LA DIVERSITE DES PAYSAGES MEDITERRANEENS DE LA NARBONNAISE

Mesure 1.3.2. Restaurer les sites dégradés ou en mutation

Intégrer les nouvelles infrastructures dans le paysage et réhabiliter les sites abandonnés ou en fin d'exploitation : Intégration paysagère du projet ferroviaire de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan de manière exemplaire : définition du niveau d'exigence par rapport aux enjeux paysagers et environnementaux, limitation des impacts paysagers de l'aménagement et des travaux connexes (chantier, carrières, routes d'accès...), choix de techniques de mise en oeuvre adaptées, mesures de réduction d'impact et le cas échéant, de mesures compensatoires (priorité sur les Zones de mutation rapide à forte sensibilité paysagère).

CONCLUSION

Le territoire de la Narbonnaise a obtenu son classement en Parc naturel régional en raison d'un patrimoine naturel, culturel et paysager et de la présence d'activités rurales de premier ordre. Cette reconnaissance lui confère une responsabilité importante pour conserver tous les atouts et toute son attractivité. Toutefois, il se positionne résolument pour l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de transport car elle répond aussi aux grands enjeux environnementaux actuels et investit sur l'avenir à condition de prendre en compte le transport de voyageurs comme celui des marchandises. C'est donc un challenge important qui s'annonce aujourd'hui afin d'anticiper son arrivée et concilier développement et environnement au bénéfice des habitants et des générations futures.



www.debatpublic-lnmp.org