



EXTRAIT DU REGISTRE DES DÉLIBÉRATIONS

SÉANCE DU 26 JANVIER 2022

2022-S1-04

OBJET :

Avis concernant l'enquête publique du projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

NOMBRE DE MEMBRES :

Afférents au Conseil : 23
Qui ont pris part à la délibération : 21

L'an deux mille vingt-deux et le vingt-six janvier, à dix-huit heures trente, le Conseil Municipal de la Commune de Saint-Thibéry s'est réuni en session ordinaire dans la salle du Conseil, sous la présidence du Maire, Jean AUGÉ.

Présents : Jean AUGÉ - Jean-Louis CALVET - Nicole COSTE - Michel CAMPANELLA - Céline SABLIER - Dominique LAUX - Stéphane WIBAUX - Francis DUQUENNE - Joël CARRIER - Caroline ROBERT - Joséphine GROLEAU - Estelle OLIVE - Christophe SIRVEN - Nadège ROUQUET - Ludivine SELIG - Florian TENZA - Virginie PAPIN

Procurations : José BELMONTE à Jean AUGÉ - Régine ROSENFELD à Céline SABLIER - Fabienne SERVAT à Francis DUQUENNE - Julien COUGNENC à Christophe SIRVEN

Absents : Martine GAUTHIER - Stéphan LOPEZ

Démissionnaire : Jean-Louis MONTAULON

Secrétaire de séance : Florian TENZA

Date de convocation : 20/01/2022

Date d'affichage : 28/01/2022

Monsieur le Maire informe le Conseil que, lors de sa dernière réunion, la commission d'urbanisme a examiné en détail le dossier d'enquête publique du projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et plus particulièrement la phase 1 qui concerne le projet entre Montpellier et Béziers.

Il en résulte les observations suivantes :

- Demande une étude concernant les risques de nuisances sonores et des vibrations lors du passage du TGV et, la réalisation des aménagements permettant de limiter les impacts ;
- Demande une étude sur les mesures concrètes pour l'intégration paysagère de la ligne et la préservation des espaces naturels ;
- Demande une étude sur la gestion du trafic routier qui va s'intensifier à l'entrée de la Commune sur la RD 13 pour accéder à la Carrière des Roches Bleues : la Carrière sera aménagée en base logistique pendant les phases de travaux et aussi pendant le fonctionnement normal de la ligne. Actuellement, les infrastructures routières existantes ne sont pas adaptées pour supporter un accroissement significatif des flux des poids lourds en toute sécurité.
- Demande la réalisation d'un constat d'huissier avant et après les travaux en vue de remise en état de la voirie (chemins communaux et ruraux) en cas de dégradation ;
- Demande une étude d'impact sur l'environnement et l'écologie afin de préserver la faune et la flore ;
- Demande une étude de l'impact hydraulique spécifique du secteur Saint-Thibérien eu égard aux risques d'inondation liée à la présence du fleuve Hérault.

Le Conseil Municipal,

Sur proposition de Monsieur le Maire, après en avoir délibéré à l'unanimité / à la majorité

Article 1 : émet un avis favorable au projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sous-réserve que les observations mises en avant par la commission urbanisme soient prises en compte,

Article 2 : précise que la présente délibération sera transmise à Monsieur le Préfet de l'Hérault.

Fait et délibéré à Saint-Thibéry, les jours, mois et an susdits

**Le Maire,
Acte dématérialisé
Jean AUGÉ**

La présente délibération peut faire l'objet, dans un délai de deux mois, à compter de sa notification, d'un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Montpellier ou d'un recours gracieux auprès de la Mairie, étant précisé que celle-ci dispose alors d'un délai de deux mois pour répondre. Un silence de deux mois vaut alors décision implicite de rejet. La décision ainsi prise, qu'elle soit expresse ou implicite, pourra elle-même être déférée au tribunal administratif dans un délai de deux mois. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « télerecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr.

Accusé de réception en préfecture
034-213402894-20220126-CM2022S1_04-DE
Reçu le 27/01/2022



Saint-Thibéry
Le 26 janvier 2022

Monsieur Jean-Pierre CHALON
Commissaire-Enquêteur
LNMP Phase 1 Montpellier Béziers
1 Place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER Cedex 2

Nos réf. : JA/OC/FM/2022-008

Objet : Avis du conseil municipal pour la LNMP - Phase 1 Montpellier Béziers

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Veillez trouver ci-jointe la délibération n° 2022-S1-04 du Conseil Municipal de Saint-Thibéry en date du 26 janvier 2022 émettant un avis pour le projet ferroviaire de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et que je vous demande d'intégrer au registre de l'enquête publique.

Je vous prie de croire, Monsieur le Commissaire Enquêteur, à l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Jean AUGÉ
Maire de Saint-Thibéry



République Française – Département de l'Hérault – Commune de Saint-Thibéry

HÔTEL DE VILLE
Place de la mairie 34630 SAINT-THIBÉRY
Tél. : 04.67.77.80.57 – Fax : 04.67.77.06.60 - Mail : secretariat@saint-thibery.fr
www.ville-saint-thibery.fr

@1128 - Sabatier Vincent - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:34:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé LGV Montpellier-Béziers

Page 1052 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Une majeure partie des contraintes environnementales (hauteur du viaduc de Poussan, traversée de la Gardiole, champ captant d'Issanka, ...) pourraient être évitées par une modification du tracé de cette ligne.

En effet, la création d'une ligne permettant une vitesse d'exploitation de 300Km /h et à la fois très contraignante en termes de tracé (courbure réduite), et peu pertinente puisque cette vitesse ne peut pas être atteinte sur le tronçon Montpellier-Nîmes.

Elle ne pourra pas, non plus, être atteinte sur le tronçon Narbonne-Béziers.

Bien que les arguments du dossier soient pertinents en ce qui concerne le doublement de ligne littorale historique, les arguments justifiant la vitesse d'exploitation sont très faibles, et pourront même s'avérer néfastes au projet lors de l'enquête « environnementale ».

Nous pouvons nous interroger sur l'intérêt de cette procédure de DUP, si elle acte un tracé incompatible avec l'étape suivante, à savoir : « l'enquête environnementale ».

Le tracé actuel est le fruit de la longue histoire de ce projet.

Depuis, la majorité des élus locaux ont été remplacés, les charges d'opérations dans les administrations ont changé, les gouvernements ont changé, et nos connaissances sur l'environnement se sont améliorées (en particulier la zone karstique entre Loupian et Gigean, directement impactée par les piles du viaduc).

Dans l'intérêt du projet, et dans l'intérêt de l'environnement, il est nécessaire de revenir sur la pertinence de la vitesse d'exploitation (réduction à 220km/h) et donc sur le tracé.

Par ailleurs, le dossier précise (sans garanties) une augmentation du nombre de TER sur la ligne littorale historique en direction des gares TGV.

Cette argument (peu détaillé) semble oublier la principale contrainte de la ligne littorale à savoir : l'ouverture du pont Maréchal Foch sur le canal de Sète.

Pour mémoire, les quatre autres ponts mobiles de la ville ont des horaires d'ouvertures rythmés et calés par l'ouverture du pont SNCF.

Dans le but d'améliorer le trafic TER, une modification du "rythme des ponts" non concertée avec la ville de Sète, pourrait avoir une conséquence néfaste supplémentaire sur le quotidien des Sétois.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1129 - Anaïs - Aubenas

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:37:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au nouveau tracé de la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan

Contribution :

Bonjour,

Je souhaite vous faire part de mes inquiétudes concernant le projet de création d'une nouvelle ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan.

En premier lieu, ce nouveau tracé aurait des conséquences néfastes pour l'environnement : effondrement de la biodiversité, émissions carbone qui ne pourront être compensées avant 240 ans,

Page 1053 / 1332.

mise en danger de la potabilité de l'eau d'Issanka, viaduc de 28m de haut qui ferait face à une zone Natura 2000, tunnel qui passerait dans la Gardiole pourtant classée zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique...

Il y aurait également un impact négatif sur les habitants et l'économie : hausse des impôts pour compenser le coût des travaux, sacrifice de 10% du vignoble de Picpoul de Pinet, perte de 10 TGV quotidiens à Sète, perte d'une partie des 53 000 curistes de Balaruc, dévalorisation de l'immobilier et de l'attrait touristique...

Enfin, ce projet entraînerait la destruction d'une partie de la Via Domitia, la voie romaine antique classée "Monument historique".

Pour toutes ces raisons, je vous demande de ne pas autoriser ce projet.

Je vous remercie de l'attention que vous voudrez bien accorder à cette contribution.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1130 - Baëza Thierry

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:39:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution du maire de Mèze

Contribution :

Le nouveau tracé de LNMP a fait l'objet d'un débat lors du conseil municipal de la Ville de Mèze le 20 janvier 2022.

Voici les remarques qui ont été exposées à cette occasion et qui reflètent globalement le point de vue des élus municipaux de Mèze.

L'utilité de développer et d'améliorer le transport public n'est pas remise en cause mais le projet de tracé de la nouvelle ligne Montpellier – Perpignan, tel qu'il est proposé, soulève un grand nombre de problèmes pour tout le Nord du bassin de Thau.

Le projet aura de très importants impacts sur ce territoire :

- Un impact environnemental. Le tracé va traverser d'importantes surfaces d'espaces naturels. Il y a à ce jour peu de retour sur les études d'impact environnemental.
- Un impact sur l'agriculture locale qui touchera en particulier des vignobles de l'AOC Picpoul de Pinet.
- Un impact paysager sur de vastes espaces de garrigues méditerranéennes jusqu'alors préservées.
- Un impact foncier car les POS et les PLU des communes du nord du bassin de Thau ont tous réservé une emprise TGV sur leur territoire.
- Un impact patrimonial, notamment avec des passages sur la Via Domicia.
- Un impact possible sur la ressource en eau sur le secteur d'Issanka.
- Un impact économique et touristique avec, paradoxalement, un accès plus difficile au transport ferroviaire, et donc une perte de mobilité, pour les usagers de la gare de Sète.

Malgré tous les problèmes et les nuisances qu'elle va subir avec la création de cette ligne, malgré aussi le fait que le projet doit être financé à hauteur de 12,4 millions d'euros par les contribuables du

territoire via Sète agglomération Méditerranée, la population du bassin de Thau ne bénéficiera en rien de cet équipement de transport.

Aucune gare n'est prévue à proximité des villes du nord du bassin de Thau. Cette absence de gare est justifiée par la proximité de celle de Montpellier, à 31 km, et celle de Béziers, à 40 km. Pourtant, la ville de Narbonne, située à seulement 21 km de Béziers sera elle aussi dotée d'une gare. Les usagers du bassin de Thau devront donc se rendre aux gares de Montpellier Sud ou de Béziers situées chacune à plus de trente minutes de route.

A cela s'ajoute la réduction programmée, voire la suppression à terme, du service de grandes lignes pour les gares de Sète et d'Agde. D'une douzaine de départs quotidiens, la gare de Sète ne proposera plus que 2 TGV par jour.

En conclusion, la population du bassin de Thau, et en particulier celle du Nord de ce territoire, sera considérablement impactée et pénalisée par la création de la nouvelle ligne.

La Ville de Mèze demande à Réseau Ferré de France de prendre en compte les remarques, les nuisances et les impacts que générera un tel projet sur ce territoire.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1131 - GLEIZES Charlotte

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:39:37

Lieu de dépôt : Par email

Objet : contribution CBRB - zone réservée 50ha pour base travaux de Saint-Thibéry

Contribution :

Madame, monsieur,

Suite à notre rendez-vous de ce jour 14h avec monsieur le commissaire enquêteur à la mairie de Florensac, nous vous adressons en pièce jointe l'ensemble des remarques et doléances échangées au cours du rendez-vous.

Par ailleurs nous avons essayé sans succès d'utiliser le registre numérique qui se grise au moment de la saisie de note adresse postale, après plusieurs tentatives nous nous sommes rabattus sur l'email. Aussi pouvez-vous s'il-vous-plaît nous confirmer la bonne prise en compte de ce courrier?

Nous vous remercions pour l'attention que vous porterez à cette contribution, et restons à votre disposition pour tout apport complémentaire.

Maurice GleizesGérant CBRB

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CBRB COMMISSAIRE ENQUETEUR LETTRE.pdf, page 1 sur 5



Société d'Avocats Inter-barreaux
www.sva-avocats.fr

Avocats Associés

Thierry VERNHET
Nicolas JONQUET
Alain COHEN-BOULAKIA
Eve TRONEL-PEYROZ
Jérôme JEANJEAN
Arnaud LAURENT
Christophe FEBVRE
Stéphane DESTOURS
Jean-Claude ATTALI
Nathalie MONSARRAT
Emilie VERNHET-LAMOLY
Antoine SILLARD

Avocats

Delphine RIGEADE
Guillaume MONFLIER
Charles BORKOWSKI
Fanny JOUSSARD
Mathias GIMENEZ
Valentine ROBERT-GILABERT
Xavier HEMEURY
Alaume LLORCA-VALERO
Olivia ROUGEOT
Sarah LAASSIR
Mathilde IGNATOFF
Julie SANCHEZ
Doaa BENJABER
Sophie MAUREL
Isabelle MERLY-CHASSOUANT
Céline THIL
Lucile FONTANILLES
Alexandra VALENZA
Estelle MERCIER
Amélie CECCOTTI

Partenaire

Estelle RODRIGUEZ



MONTPELLIER
1, place Alexandre Ludovic
3441114 - 343008 Montpellier - Cedex 1
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

PARIS
76, rue de Rivoli - 75001 Paris
Touche Paris : CS5
Tél. : +33 (0)1 47 70 03 81
Fax : +33 (0)1 53 20 68 01

NÎMES
20 Avenue Carnot
30900 Nîmes
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

RODEZ
17, boulevard Belle Île
12000 Rodez
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

AGDE
8, Espace les Grands Cayrets
Rue Louis Vallière - 34300 AGDE
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

RCS Montpellier 315129981 - Capital social 85 000€ - N° de TVA Intracommunautaire - FR 1931512998100025 - Membre d'une association de gestion - Le règlement par chèque est accepté

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Commission d'enquête publique

Projet de ligne nouvelle MONTPELLIER-
PERPIGNAN

Montpellier, le 26 janvier 2022

Nos Réf. : CBRB / EXPROPRIATION LGV

2211006 - JJ/JJ/JJ

Dossier suivi par : Jérôme JEANJEAN

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

J'ai l'honneur d'intervenir devant vous en tant que conseil de la société CBRB, dont le siège social est sis 21 Boulevard de la Liberté, 34550 BESSAN, prise en la personne de son co-gérant, Monsieur Maurice GLEIZES, domicilié sur les présentes et leurs suites en mon cabinet.

La société CBRB est une société familiale créée en 1920 sur un terrain de dimensions modestes pour l'exploitation d'un gisement de basalte existant. Au fil des ans et des générations, l'acquisition des parcelles adjacentes a fini de constituer l'unité foncière actuelle.

Ironie de l'histoire, en 80 ans d'exploitation, elle a fourni des millions et des millions de tonnes de ballast à la SNCF pour la construction et l'entretien de ses lignes ferroviaires...

La société CBRB est notamment propriétaire de parcelles sises sur le territoire de la Commune de BESSAN, cadastrées section BT n° 4, 8, 17, 18, 19, 20, 24, 56, 58, 59, 60, 61, 62, d'une superficie totale de 70ha 56a 19ca.

Ces parcelles sont louées à différentes sociétés (SARL BESSAN CARAVANES, SARL LE BROYAGE, SARL VENTS D'OC CENTRALE D'ENERGIE RENOUVELABLE 11, SNC CRB-EIFFAGE, SCI ACHILLE). Les différentes entreprises présentes sur ce site, dont certaines sont des leaders dans leur domaine, contribuent à la vitalité économique de la Commune et sont pourvoyeuses de recettes pour les finances publiques.

Elles se situent pour certaines d'entre elles, représentant environ 50 hectares, dans le périmètre du projet d'intérêt général (PIG) de la ligne LGV MONTPELLIER-

PERPIGNAN approuvé par arrêté préfectoral n° 2000-I-4353 du 29 décembre 2000, et désormais dans la « bande accompagnant le projet soumis à l'enquête » publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de ligne nouvelle MONTPELLIER-PERPIGNAN, entre MONTPELLIER et BEZIERS.

Les doléances de la société CBRB ne portent pas aujourd'hui sur le trajet lui-même de la ligne LGV Montpellier-Perpignan prévu de longue date, mais sur la décision récente de la mise en place d'une « base travaux » pour la construction de cette ligne et d'une « base maintenance ferroviaire »

1- Le choix inadapté de l'emplacement de la base travaux

a- Le site est entouré de terrains quasi désertiques

Pourquoi donc venir s'installer sur le seul site industriel de la région alors que ce dernier jouxte au sud vers Vias et à l'ouest vers Béziers de vastes étendues désertiques ?

b- Le projet nécessite de déplacer les entreprises présentes, ce qui aura un impact écologique évident

Il s'agit du seul terrain industriel de la région occupé par sept entreprises dont trois très lourdes qui ont impérativement besoin d'espaces ainsi que de la proximité des embranchements autoroutiers pour des raisons de coût et de pollution.

- EIFFAGE Carrières, EIFFAGE Travaux Public la Société des Enrobés Méditerranéens SEM composés des sociétés EIFFAGE, COLAS, EUROVIA et TPSO (Travaux Public du Sud-Ouest) qui fournit la quasi-totalité du bitume pour le Sud de la France (600 000 tonnes /annuel)
- Lafarge 100 000 tonnes /annuel
- LR Broyage 20 000 tonnes / annuel

L'impact écologique du déplacement de ces sociétés ne ressort pas du dossier d'enquête publique alors qu'il serait nécessairement très important.

De plus, l'impact écologique du projet tiendrait à la suppression d'un parc photovoltaïque et à l'annulation d'un projet de second parc.

Le site porte déjà en effet un parc photovoltaïque de 100 000m² et un projet de bail emphytéotique de 150 000m² déjà signé pour la mise place d'un second parc photovoltaïque qui porterait à 250 000m² le projet final en faisant un des plus importants fournisseurs d'énergie verte de la région.

La suppression de ces parcs contreviendrait donc aussi à l'objectif public de production d'énergies vertes, auquel contribue le site expropriable.

c- L'impact financier du projet n'est pas analysé dans le dossier d'enquête publique

Le terrain industriel, les pertes locatives pour la société CBRB, les indemnités d'éviction pour les sociétés exploitantes dont les infrastructures pourront ou non, être relocalisées représentent des sommes astronomiques qui pourraient être facilement évitées.

2- La surface expropriable est excessive pour le projet

La société CBRB serait expropriée de 50 hectares sur les 70 ha qu'elle possède.

Les 20 hectares hors bande expropriable ne sont pas urbanisables en l'état des documents d'urbanisme.

La société CBRB perd donc tout : les $\frac{3}{4}$ de ses terrains ; quasiment tous ses revenus locatifs ; la possibilité d'utiliser les terrains qui lui resteraient.

Il est possible de réduire la surface expropriable :

Les concepteurs SNCF du projet LGV pour la construction de la ligne Montpellier-Béziers estiment à 1 000 000 de tonnes la quantité de ballast à stocker sur le site pour la réalisation du projet.

Compte tenu des contraintes spécifiques dues à la manipulation et au stockage de ces matériaux, les experts en la matière estiment de 25 à 30 ha la surface nécessaire pour le stockage de la totalité de ce ballast.

Or,

La surface totale réservée pour ce projet est de 50 ha.

Si l'on déduit le tracé proprement dit de la ligne terminée, soit environ 5 ha, la base de travaux puis la base maintenance occupera de 40 à 45 ha... cela semble disproportionné par rapport à l'emprise de la ligne elle-même.

D'autant que la surface nécessaire au stockage des matériaux par rapport à la surface réservée fait ressortir un excédent de 15 ha environ et que les matériaux seront approvisionnés au fur et à mesure de l'avancement des travaux et non pas en totalité avant le commencement de ces derniers.

En conclusion, la surface expropriable pourrait donc être diminuée d'au moins 15 ha (150 000m²).

3- Les demandes et propositions de la société CBRB

Les demandes de la société CBRB sont frappées du bon sens et guidées par des considérations d'intérêt général, mais aussi de survie économique de cette société familiale, dont le patrimoine foncier s'est constitué par le travail.

- La meilleure solution d'un point de vue écologique et économique est d'implanter le site de travaux ailleurs pour les motifs sus-évoqués.

- Si cette solution n'était pas retenue après présentation par la SNCF ou le maître d'ouvrage de toutes les justifications au fait que le site contesté est le plus adapté, une solution subsidiaire pourrait être un échange de terrains.

L'expropriation envisagée priverait la société CBRB de 96,5% de ses revenus.

Même avec une indemnité conséquente, elle serait dans la quasi-impossibilité technique et financière de se reconstruire.

C'est la raison pour laquelle la société CBRB demande au commissaire enquêteur d'intercéder en sa faveur auprès des autorités hiérarchiques de la SNCF, ou de Monsieur le Préfet, pour obtenir de la SNCF la rétrocession de 30 ha de terrains « délaissés » qu'elle possède sur l'arc méditerranéen.

Ce geste, apprécié comme une juste compensation morale et financière, lui permettrait de relocaliser le parc photovoltaïque existant et d'y réaliser le deuxième parc photovoltaïque prévu sur ses terrains et qui fait déjà l'objet d'une promesse de bail.

Elle permettrait enfin d'assurer sa survie, atténuerait la disparition morale de son patrimoine historique, maintiendrait pour la collectivité la production de l'énergie verte envisagée.

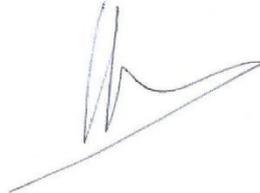
- Enfin, une autre solution pourrait être acceptée par la société CBRB, à savoir la diminution de la surface expropriée

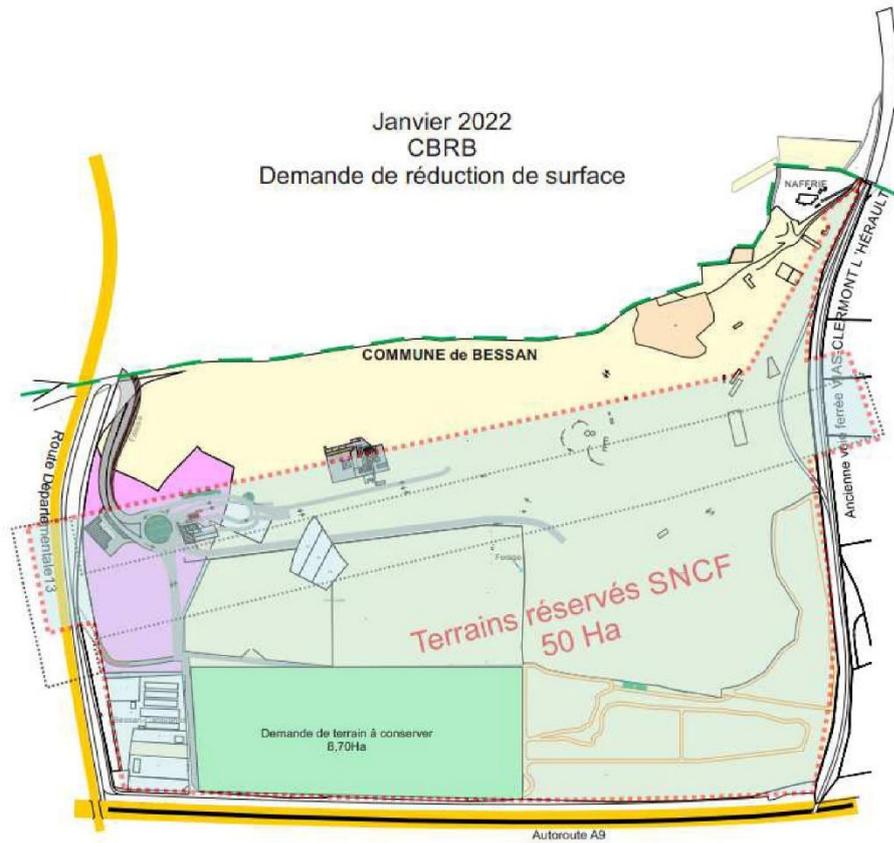
L'exclusion des parcelles situées le long de l'autoroute, pour la superficie correspondante au parc photovoltaïque actuel et au parc projeté, permettrait à la société CBRB de maintenir son activité photovoltaïque sur le site tout en abandonnant son activité industrielle.

Vous prie d'annexer les présentes observations à votre registre d'enquête publique,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jérôme JEANJEAN

A handwritten signature in blue ink, consisting of a series of loops and a long horizontal stroke at the end, positioned below the name Jérôme JEANJEAN.



Je vous prie de croire, Monsieur le Gérant, en l'expression de mes meilleurs sentiments.

Jérôme JEANJEAN

P.J

@1132 - ARROUY Michel - Frontignan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:40:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution de la Ville de Frontignan
Page 1060 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

veuillez trouver ci-jointe la contribution formulée par la Ville de Frontignan.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : scan LGV.pdf, page 1 sur 2



Cabinet du Maire

Dossier suivi par :
Muriel Pons
T : 04 67 18 51 32
F : 04 67 18 51 01
Nos Réf :
MA/MP/MCR

M. le commissaire enquêteur

Frontignan,
le 27 janvier 2022

Monsieur,

L'importance de cette ligne nouvelle pour l'intérêt général n'est pas remise en question. Nous considérons qu'elle s'inscrit dans l'objectif du report de la route vers le rail du transport tant des voyageurs que des marchandises pour moins de pollution, plus de proximité et d'intermodalités actives et de favoriser le rail au transport aérien.

Il ne s'agit pas simplement de compter les minutes qui nous séparent de Paris – ce projet serait alors démesuré au regard du gain – mais bien de favoriser l'usage des transports collectifs et l'activité économique de notre région en proposant des moyens adaptés aux besoins comme aux enjeux du territoire.

La ligne dite historique, qui traverse Frontignan la Peyrade, est saturée et ne permet plus de développer ni l'offre TER ni le fret. Pour atteindre l'objectif de 100 000 voyageurs quotidiens, le report des TGV et des trains de marchandises sur la LNMP est bien nécessaire. De plus, dans un avenir certes encore lointain, certains tronçons de cette ligne historique seront soumis aux aléas du changement climatique et nous devons d'ores et déjà l'envisager pour bien le préparer.

Mais notre adhésion à ce projet majeur n'est pas sans réserves. Nous sommes particulièrement vigilants à ce que l'offre ferroviaire globale sur nos territoires soit optimisée, conjuguant LNMP et ligne historique, transport de voyageurs et fret.

C'est pourquoi nous demandons qu'un lien TER entre la gare Sud de France et la ligne historique, qui doit aussi conserver le maximum de desserte TGV, soit intégré au projet. Avec le nouveau PEM de Frontignan, offrant accès aux transports en commun et de nombreux stationnements gratuits, tous les habitants du bassin de Thau pourraient ainsi rejoindre les gares Saint-Roch, Sud de France ou Béziers et largement adopter ce mode de déplacement peu polluant.

Nous demandons également un retour à une ligne LGV mixte de bout en bout afin de garantir l'activité de fret sur son ensemble. La vitesse nominale LGV étant de 220 km/h et de 120 km/h pour le fret, la question de la vitesse s'impose d'autant plus qu'elle joue sur le tracé lui-même. L'abaisser permettrait de réduire l'impact au droit de Poussan, éviter la zone protégée de la source d'Issanka, mieux préserver l'AOP Picpoul de Pinet et se rapprocher au plus près de l'autoroute.

.../...

Car pour réussir ce projet, la puissance publique se doit de protéger au maximum les activités humaines et l'environnement concernés par le tracé et c'est notre devoir d'élus locaux d'y veiller.

Aussi, nous nous interrogeons sur l'intérêt de déployer 5 gares LGV nouvelles – Perpignan, Narbonne, Béziers, Montpellier Sud de France et Nîmes Pont du Gard – sur seulement 200 km, avec les impacts environnementaux qui en découlent.

Concernant plus particulièrement notre territoire, nous voulons rappeler que le bassin de Thau est un site unique, qui tire ses richesses de la qualité de ses espaces naturels. Les mesures d'évitement doivent être prioritaires sur nos sites classés comme le massif de la Gardiole et l'intégration paysagère des viaducs à son maximum. Un concours architectural devra être mis en place.

Si nous sommes convaincus qu'il faut développer les infrastructures de demain, il importe de prendre le temps nécessaire pour réduire autant que possible ses impacts et prendre en compte l'ensemble des besoins des habitants et usagers en termes de transports et de déplacements.

Pour les impacts qui ne pourront pas être évités, les mesures compensatoires afférentes devront être réalisées sur le territoire, avec une attention particulière sur le maintien des corridors écologiques sur tout le tracé.



Michel Arrouy
Maire

@1133 - Magnan Nathalie - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:42:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON A CE TRACE DE LA LGV

Page 1062 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Le projet initial (il y a plus de 30 ans) était peut être en adéquation avec les attentes et besoins de l'époque; aujourd'hui c'est une aberration à tous points de vue

1) Un non sens environnemental :

. la LGV impactera le massif classé de la Gardiole, détruisant la faune et la flore et plus généralement l'ensemble de ce magnifique mais si fragile écosystème du bassin de Thau que tous ensemble nous essayons de préserver

. Que dire du viaduc de Poussan (1,4km et 28m de haut!!!) aux abords de zones Natura 2000 qui va irrémédiablement défigurer ce si beau paysage et engendrer tant de nuisances sonores et visuelles? Sans parler des autres viaducs certes plus petits mais qui impacteront tout autant et de l'ensemble de ce gigantesque chantier qui durera des années et laissera des traces indélébiles... Quid de son bilan carbone à l'heure du réveil pour essayer de préserver notre planète et transmettre aux générations futures?

. Quel impact sur Issanka? et plus généralement sur l'ensemble des nappes phréatiques et de la lagune de Thau?

. La LGV détruira en partie la Via Domitia sur la commune de Mèze, vestige gallo romain de 2000 ans inscrite au Monuments Historiques. Et qu'en sera t'il du site archéologique de Marinesque sur la commune de Loupian?

2) un non sens économique :

. La LGV saborde le terroir viticole du Picpoul (une des trois AOC du Languedoc)

. Elle mettra en difficulté économique nombre de viticulteurs, exploitants agricoles, propriétaires de gites

. Quid de l'activité touristique de l'ensemble de la région (et les thermes de Balaruc?)

. 2 Milliards d'euros, la construction de 2 nouvelles gares excentrées à Béziers et Narbonne, villes distantes de si peu de kms!!

3) un non sens en terme de mobilité

. A l'heure de la mobilité douce, les habitants du Bassin de Thau devront donc se rendre en voiture à Montpellier Sud de France pour prendre un TGV!!(Toujours mal desservie par les transports en communs!) puisque la Sncf annonce 2 TGV journaliers à Sète contre une dizaine actuellement!!!Ce qui laisse supposer plus rien ensuite. Mme Delga et Mr Castex indiquent que " la ligne jouera un rôle majeur dans le désenclavement du territoire"..... C'est l'ensemble du Bassin de Thau qui va être enclavé!!

En conclusion, nous allons payer très cher (40% aux collectivités locales 40% Etat et 20% Europe) pour une dégradation irrémédiable de notre cadre de vie si jalousement envié par tous ceux qui viennent s'y ressourcer

Notre région n'a pas vocation à être un couloir ferroviaire ou autoroutier mais un lieu de vie dans un cadre magnifique à préserver pour les générations futures

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1134 - BOUVARD Philippe - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:45:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV Montpellier - Béziers

Contribution :

Parmi tous les projets sur le tracé de la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan et plus particulièrement entre Montpellier et Béziers, ce dernier est complètement irrationnel; tant au point de vue stratégie de déplacement, financier, écologique, occupation des sols et harmonie dans l'environnement de l'habitat au alentours.

Le gain de 18mn ne justifie pas un projet aussi colossale avec un viaduc de 600m au bord de l'étang de Thau et des villes tels que Poussan Balaruc le Vieux Balaruc les bains..

Conscient qu'il faille faire quelque chose pour le transport ferroviaire des marchandises exclusivement pour désengorger et surtout sécuriser l'autoroute et les nuisances associées, il y a matière à repousser dans des zones plus éloignées du littoral à forte densité.

Nous avons l'impression que les concepteurs de ce projets ne connaissent pas du tout l'environnement de ce tracé sinon s'ils se serraient aperçus d'eux-mêmes de l'incohérence de leur choix.

Je suis par conséquent contre le tracé de Montpellier à Béziers

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1135 - SENDRA Léo - Gigean

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:46:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Délibération - Commune de Gigean

Contribution :

Bonjour,

Veillez retrouver ci-joint la délibération 2022-01 relative à la motion contre la ligne LGV, de la commune de Gigean.

Léo SENDRA

Directeur général des services

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022-01 Motion contre la ligne LGV.pdf, page 1 sur 4

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Département de l'Hérault



GIGEAN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 25.01.2022

Mairie – 1 rue de l'hôtel de ville – 34770 GIGEAN

Date de convocation : 19.01.2022

Nombre de membres en exercice : **29**

Nombre de membres présents : **16**

Nombre de suffrages exprimés : **23**

PRÉSENTS (16) :

Marcel STOECKLIN, Muriel BRICCO, Alain BERTES, Hélène AUGÉ, Stéphan RICO, Daniel BARRE, Leïla BERTES, Jacques BERGE, Monique CENATIEMPO, Antoine CANOVAS, Viviane FRENCIA, Nathalie BOUSQUET, Benoît GUILLAUD, Jean-Marie LENOTRE, Pascale SARDA, Sandrine SOLER

ABSENTS (13) : Marc GONZALEZ, Barbara DEMAREST, Danielle NOVIS, Muriel MALAVAL, Christophe VINAS, Nelly FESQUET, Fabien MASSON, Emre KARAKAYA, Enzo CATAPANO, Charlotte AUMONT, Sylvie PRADELLE, Ghislain BONNICHON, Pascal LARBI.

POUVOIRS (7) : Marc GONZALEZ à Marcel STOECKLIN, Barbara DEMAREST à Hélène AUGÉ, Danielle NOVIS à Jacques BERGE, Christophe VINAS à Leïla BERTES, Nelly FESQUET à Muriel BRICCO, Emre KARAKAYA à Alain BERTES, Sylvie PRADELLE à Pascale SARDA.

SECRÉTAIRE : Pascale SARDA.

Le quorum étant atteint, la séance du conseil municipal début à 18h08. Arrivée de M. Canovas à 18h28.

DELIBERATION N° 2022 – 01 : MOTION CONTRE LE TRACÉ DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN – TGV.

Considérant l'arrêté préfectoral n°2021-I-1372 du 19 novembre 2021 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1.

Considérant le tracé de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan détaillé dans les documents de l'enquête publique préalable.

Considérant l'article L.123-1 du code de l'environnement et suivants, et notamment son article L123-14.

Monsieur le Maire expose au conseil municipal que bien qu'il soit favorable à la construction de la LNMP, le tracé présente de nombreux points aux options critiquables.

Les points relevés sont les suivants :

- Le manque de concertation des élus et de la population du territoire :

Document : 2022-01 Motion contre la ligne LGV.pdf, page 2 sur 4

En effet, les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont été informés que tardivement du tracé et des modifications apportées au projet.

En outre, nous pouvons constater un manque de communication et d'information auprès des citoyens. Nous déplorons l'absence de permanences dans chaque commune impactée, seules les grandes communes ont une permanence du commissaire enquêteur, et la période choisie de l'enquête publique, les fêtes de fin d'année.

Par ailleurs, nous vous rappelons que dans leur dernier bilan, les garants de la concertation recommandaient de particulièrement prendre en compte pour le dossier d'enquête publique les observations du public sur la desserte de Sète, la biodiversité et le patrimoine de la Gardiole, le paysage et l'environnement de Thau (viaduc de Poussan et AOC Pinet).

- Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau :

La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, et un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique : l'étang et ses lagunes, notre terroir agricole et viticole, nos espaces naturels (massif de la Gardiole, notamment, site classé au titre du code de l'environnement). 75 ha de garrigue seront ainsi détruits sur le territoire de la commune pour permettre la réalisation de ce projet.

Les nuisances seront écologiques, sonores et visuelles, puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28 mètres à moins d'1 km de l'étang de Thau, cette construction démarrerait sur la partie Gigeannaise d'Issanka. C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré avec un risque de pollution important lié à la proximité de l'édification.

En outre, nous rappelons les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.

- Un risque de pollution :

Les travaux vont provoquer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang. Le futur tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable à des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.

La pollution sonore qui va découler de ce tracé à proximité de notre commune déjà très impacté par le bruit généré par l'autoroute A9, cet impact sera considérable sur la frange SUD de la ville.

- Une réduction de la mobilité des habitants de la commune et un impact sur l'économie locale

;

Actuellement, les habitants de la commune ont la possibilité grâce au transport en commun ou leur propre moyen de se rendre à la gare de Sète, qui effectue 10 à 12 départs par jour.

Par la réduction programmée du service Grandes lignes pour les gares de Sète et d'Agde, voire la suppression à long terme, les administrés de Gigean devront se rendre à Montpellier Sud de France ou Béziers, ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc. et qui engendra forcément une diminution considérable de leur capacité en terme de mobilité.

En outre, la réduction programmée de la gare de Sète va avoir un impact économique et touristique conséquent sur notre territoire, que ce soit par la perte de curistes en visite à Balaruc les Bains ou bien les touristes en général qui seront dérangés par le nouveau paysage du Bassin de Thau envahi par la LNMP.

- Un investissement colossal :

Malgré cet environnement délicat, le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.

C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementaux, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en résulter.

Le conseil municipal, l'exposé de Monsieur le Maire entendu, et après délibération à l'unanimité des membres présents ou représentés :

- s'oppose au tracé de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1.
- Emet un avis défavorable à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.
- Demande à Réseau Ferré de France de renoncer à ce tracé, pour les multiples arguments développés au fil du débat et qui le condamnent.

- Demande, au titre de l'article L123-14 du Code de l'environnement, que l'autorité compétente suspende l'enquête publique pendant une durée comprise entre trois et six mois.

- Autorise Monsieur le Maire à signer toutes les pièces nécessaires à l'aboutissement de la présente décision.

LE CONSEIL :

Après avoir entendu les explications de Monsieur le Maire et en avoir délibéré, **APPROUVE** les propositions qui lui sont faites.

FAIT ET DELIBERE A GIGEAN, les jour, mois et an que dessus

Pour extrait certifié conforme

Le Maire,

Marcel STOECKLIN



Affichage le : 27.01.2022

@1136 - SANCHEZ Florence - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:50:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis du Maire de Poussan, Florence SANCHEZ

Page 1068 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

CONSIDERANT l'arrêté préfectoral n°2021-I-1372 du 19 novembre 2021 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1,

CONSIDERANT le nouveau tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan détaillé dans les documents de ladite enquête publique préalable,

CONSIDERANT l'article L.123-1 du Code de l'Environnement et suivants, et notamment son article L123-14,

La Commune de Poussan dont je suis Maire, fait partie de celles parmi les plus impactées sur le territoire de Sète Agglopol Méditerranée, Communauté d'Agglomération dont nous sommes membres. Même si nous avons tous conscience qu'au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle, la création d'une nouvelle Ligne à Grande Vitesse s'avèrera nécessaire dans les années futures, je tiens, en tant que Maire de la Commune de Poussan, à attirer votre attention sur différents points concernant :

- Les conséquences de ces travaux sur le système hydraulique : le réseau d'eaux souterraines est particulièrement important sur notre territoire communal et présente un fort enjeu de sauvegarde. Aussi, quelle que soit la profondeur, les déblais ou les fondations des piliers du viaduc, ces derniers ne seront pas sans influence sur le réseau hydraulique, sans oublier la mise en danger de l'équilibre de la lagune, de nos nappes phréatiques et de la source du site d'Issanka.

En effet, le tracé de la future ligne traverse le périmètre et le captage d'eau du site d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours afin de s'assurer de la compatibilité du projet. Ainsi, des déséquilibres seraient à mon sens générés avec l'impossibilité de les compenser.

Comme vous le savez, le site d'Issanka est un lieu privilégié dont les enjeux de préservation et de sauvegarde sont majeurs pour l'approvisionnement en eau du territoire intercommunal. De fait, il ne devrait en aucun cas être menacé.

- La préservation de la faune et de la flore : je suis également très perplexe quant au dérangement causé en phase de travaux sur les habitats naturels, la faune et la flore et sur leur éventuel retour en phase d'exploitation, qui ne peut être garanti à ce jour.

Concrètement, comment pourra-t-on garantir un habitat favorable à la pie grièche à poitrine rose sous un viaduc destiné à la circulation de trains à grande vitesse engendrant irrémédiablement de la pollution sonore et visuelle ?

- Le bilan carbone de l'opération est particulièrement alarmant, si l'on considère que ce dernier ne pourra pas être équilibré avant 240 ans.

- Les nuisances sonores induites pour les habitants.

- Le faible niveau de concertation des élus locaux et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année et qui, sans les réunions publiques organisées par l'Observatoire de Thau sur les Communes de Poussan, Sète, Loupian, Gigean, serait passée inaperçue aux yeux des citoyens.

- La diminution des TVG desservant la gare de Sète, qui passeront dans un premier temps de dix allers-retours quotidiens à deux et qui, à terme, ont vocation à être supprimés avec une problématique corollaire de réduction de la mobilité pour les habitants, mais aussi un impact sur l'attractivité et le développement économique de notre territoire.

- Le coût financier de ce projet qu'aura à charge notre EPCI, Sète Agglopol Méditerranée, qui en plus de cumuler tous les aspects négatifs du projet, est amené à participer à hauteur de 12,4 millions d'euros pour la construction de la phase 1 de la ligne, coût colossal qui aura forcément une répercussion sur les contribuables locaux.

Page 1069 / 1332.

•L'impact paysager et environnemental qui sera considérable pour notre territoire communal, situé en bordure de lagune et sujet à la réglementation de la Loi littoral qui s'avère très contraignante dans le développement de certains projets communaux. Là, où il nous est impossible d'installer des agriculteurs, un tel projet peut à l'inverse se réaliser, détruisant des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles.

Au-delà de ces enjeux essentiels, je souhaite par ailleurs attirer votre attention sur un point sensible au vu de l'absence d'intégration paysagère de l'ouvrage envisagé, sur la partie traversant notre territoire communal.

En effet, l'absence de projection visuelle dans les documents fournis et présentés à la population ne permet pas de mesurer l'impact qu'un tel ouvrage, haut de 28 mètres et long de 1,4 kilomètres, aura sur la majeure partie du sud de notre territoire communal, et plus largement sur le territoire du Bassin du Thau. De même, les forts remblais de plus de 15 mètres vont apporter une modification notable de la perspective visuelle tout autour du Bassin.

Pour toutes ces raisons, en tant que Maire de Poussan, je vous informe que je donne un avis défavorable à l'enquête publique, que je maintiens ma prise de position contre le tracé actuel, que je demande à ce qu'une nouvelle étude soit réalisée afin qu'un nouveau tracé moins impactant soit déterminé, dans l'intérêt de concilier à la fois la nécessité de développer une nouvelle Ligne à Grande Vitesse et de sauvegarder notre territoire communal et intercommunal.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 20220127145140.pdf, page 1 sur 2



Poussan, le vendredi 27 janvier 2022

Florence SANCHEZ,
Maire de Poussan

A

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Objet : Avis de Madame le Maire de Poussan sur l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1.

CONSIDERANT l'arrêté préfectoral n°2021-I-1372 du 19 novembre 2021 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1,
CONSIDERANT le nouveau tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan détaillé dans les documents de ladite enquête publique préalable,
CONSIDERANT l'article L.123-1 du Code de l'Environnement et suivants, et notamment son article L123-14,

La Commune de Poussan dont je suis Maire, fait partie de celles parmi les plus impactées sur le territoire de Sète Agglopolité Méditerranée, Communauté d'Agglomération dont nous sommes membres. Même si nous avons tous conscience qu'au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle, la création d'une nouvelle Ligne à Grande Vitesse s'avèrera nécessaire dans les années futures, je tiens, en tant que Maire de la Commune de Poussan, à attirer votre attention sur différents points concernant :

- **Les conséquences de ces travaux sur le système hydraulique** : le réseau d'eaux souterraines est particulièrement important sur notre territoire communal et présente un fort enjeu de sauvegarde. Aussi, quelle que soit la profondeur, les déblais ou les fondations des piliers du viaduc, ces derniers ne seront pas sans influence sur le réseau hydraulique, sans oublier la mise en danger de l'équilibre de la lagune, de nos nappes phréatiques et de la source du site d'Issanka. En effet, le tracé de la future ligne traverse le périmètre et le captage d'eau du site d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours afin de s'assurer de la compatibilité du projet. Ainsi, des déséquilibres seraient à mon sens générés avec l'impossibilité de les compenser. Comme vous le savez, le site d'Issanka est un lieu privilégié dont les enjeux de préservation et de sauvegarde sont majeurs pour l'approvisionnement en eau du territoire intercommunal. De fait, il ne devrait en aucun cas être menacé.
- **La préservation de la faune et de la flore** : je suis également très perplexe quant au dérangement causé en phase de travaux sur les habitats naturels, la faune et la flore et sur leur éventuel retour en phase d'exploitation, qui ne peut être garanti à ce jour. Concrètement, comment pourra-t-on garantir un habitat favorable à la pie grièche à poitrine rose sous un viaduc destiné à la circulation de trains à grande vitesse engendrant irrémédiablement de la pollution sonore et visuelle ?

VILLE DE POUSSAN - 1, Place de la Mairie - BP 4 - 34560 POUSSAN
Tél. : 04 67 78 20 03 - Fax : 04 67 78 44 27 - Mail : mairie@ville-poussan.fr - Site : www.ville-poussan.fr

Document : 20220127145140.pdf, page 2 sur 2

- **Le bilan carbone** de l'opération est particulièrement alarmant, si l'on considère que ce dernier ne pourra pas être équilibré avant 240 ans.
- **Les nuisances sonores** induites pour les habitants.
- **Le faible niveau de concertation** des élus locaux et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année et qui, sans les réunions publiques organisées par l'Observatoire de Thau sur les Communes de Poussan, Sète, Loupian, Gigean, serait passée inaperçue aux yeux des citoyens.
- **La diminution des TVG desservant la gare de Sète**, qui passeront dans un premier temps de dix allers-retours quotidiens à deux et qui, à terme, ont vocation à être supprimés avec une problématique corollaire de réduction de la mobilité pour les habitants, mais aussi un impact sur l'attractivité et le développement économique de notre territoire.
- **Le coût financier de ce projet** qu'aura à charge notre EPCI, Sète Agglopôle Méditerranée, qui en plus de cumuler tous les aspects négatifs du projet, est amené à participer à hauteur de **12,4 millions d'euros pour la construction de la phase 1 de la ligne**, coût colossal qui aura forcément une répercussion sur les contribuables locaux.
- **L'impact paysager et environnemental** qui sera considérable pour notre territoire communal, situé en bordure de lagune et sujet à la réglementation de la Loi littoral qui s'avère très contraignante dans le développement de certains projets communaux. Là, où il nous est impossible d'installer des agriculteurs, un tel projet peut à l'inverse se réaliser, **détruisant des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles.**

Au-delà de ces enjeux essentiels, je souhaite par ailleurs attirer votre attention sur un point sensible au vu de l'absence d'intégration paysagère de l'ouvrage envisagé, sur la partie traversant notre territoire communal.

En effet, l'absence de projection visuelle dans les documents fournis et présentés à la population ne permet pas de mesurer l'impact qu'un tel ouvrage, haut de 28 mètres et long de 1,4 kilomètres, aura sur la majeure partie du sud de notre territoire communal, et plus largement sur le territoire du Bassin du Thau. De même, les forts remblais de plus de 15 mètres vont apporter une modification notable de la perspective visuelle tout autour du Bassin.

Pour toutes ces raisons, en tant que Maire de Poussan, je vous informe que je donne un avis défavorable à l'enquête publique, que je maintiens ma prise de position contre le tracé actuel, que je demande à ce qu'une nouvelle étude soit réalisée afin qu'un nouveau tracé moins impactant soit déterminé, dans l'intérêt de concilier à la fois la nécessité de développer une nouvelle Ligne à Grande Vitesse et de sauvegarder notre territoire communal et intercommunal.

Florence SANCHEZ,

Maire de Poussan



VILLE DE POUSSAN - 1, Place de la Mairie - BP 4 - 34560 POUSSAN
Tél. : 04 67 78 20 03 - Fax : 04 67 78 44 27 - Mail : mairie@ville-poussan.fr - Site : www.ville-poussan.fr

@1137 - GLEIZES cogérant CBRB Maurice

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:51:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1072 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Export généré le 16/02/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 14/12/2021 et le 28/01/2022

Objet :Expropriation des terrains réservés pour la création de la base de travaux sur le territoire de BESSAN 34

Contribution :

Veillez trouver ci-joint les demandes et propositions de notre société (SCI CBRB) en vue de l'expropriation des terrains réservés pour la création de la base de travaux sur le territoire de BESSAN 34

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022 enquête Publique.pdf, page 1 sur 4



Société d'Avocats inter-bareaux
www.sva-avocats.fr

Avocats Associés

Thierry VERNHET
Nicolas JONQUET
Alain COHEN-BOULAKIA
Eve TRONEL-PEYROZ
Jérôme JEANJEAN
Arnaud LAURENT
Christophe FEBVRE
Stéphane DESTOURS
Jean-Claude ATTALI
Nathalie MONSARRAT
Emilie VERNHET-LAMOLY
Antoine SILLARD

Avocats

Delphine RIGEADE
Guillaume MONFLIER
Charles BORKOWSKI
Fanny JOUSSARD
Mathias GIMENEZ
Valentine ROBERT-GILBERT
Xavier HEMEURY
Aliaume LORCA-VALERO
Olivia ROUGEOT
Sarah LAASSIR
Mathilde IGNATOFF
Julie SANCHEZ
Doaa BENJABER
Sophie MAUREL
Isabelle MERLY-CHASSOUANT
Céline THIL
Lucile FONTANILLES
Alexandra VALENZA
Estelle MERCIER
Amélie CECCOTTI

Partenaire

Estelle RODRIGUEZ



MONTPELLIER
1, place Alexandre Laissac
BP41114 - 34008 Montpellier - Cedex 1
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

PARIS
176, rue de Rivoli - 75001 Paris
Tourne Palais - C55
Tél. : +33 (0)1 47 70 03 81
Fax : +33 (0)1 53 20 68 01

NÎMES
20 Avenue Carnot
30900 Nîmes
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

RODEZ
17, boulevard Belle ÎLE
12000 Rodez
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

AGDE
8, Espace les Grands Cayrels,
Rue Louis Vallière - 34500 AGDE
Tél. : +33 (0)4 67 58 75 00
Fax : +33 (0)4 67 92 23 11

RCS Montpellier 315129981 - Capital social 85 000€ - N° de TVA Intracommunautaire - FR 1931512998100025 - Membre d'une association de gestion - Le règlement par chèque est accepté

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Commission d'enquête publique

Projet de ligne nouvelle MONTPELLIER-
PERPIGNAN

Montpellier, le 26 janvier 2022

Nos Réf. : CBRB / EXPROPRIATION LGV
2211006 - JJ/JJ/JJ
Dossier suivi par : Jérôme JEANJEAN

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

J'ai l'honneur d'intervenir devant vous en tant que conseil de la société CBRB, dont le siège social est sis 21 Boulevard de la Liberté, 34550 BESSAN, prise en la personne de son cogérant, Monsieur Maurice GLEIZES, domicilié sur les présentes et leurs suites en mon cabinet.

La société CBRB est une société familiale créée en 1920 sur un terrain de dimensions modestes pour l'exploitation d'un gisement de basalte existant. Au fil des ans et des générations, l'acquisition des parcelles adjacentes a fini de constituer l'unité foncière actuelle.

Ironie de l'histoire, en 80 ans d'exploitation, elle a fourni des millions et des millions de tonnes de ballast à la SNCF pour la construction et l'entretien de ses lignes ferroviaires...

La société CBRB est notamment propriétaire de parcelles sises sur le territoire de la Commune de BESSAN, cadastrées section BT n° 4, 8, 17, 18, 19, 20, 24, 56, 58, 59, 60, 61, 62, d'une superficie totale de 70ha 56a 19ca.

Ces parcelles sont louées à différentes sociétés (SARL BESSAN CARAVANES, SARL LE BROYAGE, SARL VENTS D'OC CENTRALE D'ENERGIE RENOUVELABLE 11, SNC CRB-EIFFAGE, SCI ACHILLE). Les différentes entreprises présentes sur ce site, dont certaines sont des leaders dans leur domaine, contribuent à la vitalité économique de la Commune et sont pourvoyeuses de recettes pour les finances publiques.

Elles se situent pour certaines d'entre elles, représentant environ 50 hectares, dans le périmètre du projet d'intérêt général (PIG) de la ligne LGV MONTPELLIER-

PERPIGNAN approuvé par arrêté préfectoral n° 2000-I-4353 du 29 décembre 2000, et désormais dans la « bande accompagnant le projet soumis à l'enquête » publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de ligne nouvelle MONTPELLIER-PERPIGNAN, entre MONTPELLIER et BEZIERS.

Les doléances de la société CBRB ne portent pas aujourd'hui sur le trajet lui-même de la ligne LGV Montpellier-Perpignan prévu de longue date, mais sur la décision récente de la mise en place d'une « base travaux » pour la construction de cette ligne et d'une « base maintenance ferroviaire »

1- Le choix inadapté de l'emplacement de la base travaux

a- Le site est entouré de terrains quasi désertiques

Pourquoi donc venir s'installer sur le seul site industriel de la région alors que ce dernier jouxte au sud vers Vias et à l'ouest vers Béziers de vastes étendues désertiques ?

b- Le projet nécessite de déplacer les entreprises présentes, ce qui aura un impact écologique évident

Il s'agit du seul terrain industriel de la région occupé par sept entreprises dont trois très lourdes qui ont impérativement besoin d'espaces ainsi que de la proximité des embranchements autoroutiers pour des raisons de coût et de pollution.

- EIFFAGE Carrières, EIFFAGE Travaux Public la Société des Enrobés Méditerranéens SEM composés des sociétés EIFFAGE, COLAS, EUROVIA et TPSO (Travaux Public du Sud-Ouest) qui fournit la quasi-totalité du bitume pour le Sud de la France (600 000 tonnes /annuel)

- Lafarge 100 000 tonnes /annuel

- LR Broyage 20 000 tonnes / annuel

L'impact écologique du déplacement de ces sociétés ne ressort pas du dossier d'enquête publique alors qu'il serait nécessairement très important.

De plus, l'impact écologique du projet tiendrait à la suppression d'un parc photovoltaïque et à l'annulation d'un projet de second parc.

Le site porte déjà en effet un parc photovoltaïque de 100 000m² et un projet de bail emphytéotique de 150 000m² déjà signé pour la mise place d'un second parc photovoltaïque qui porterait à 250 000m² le projet final en faisant un des plus importants fournisseurs d'énergie verte de la région.

La suppression de ces parcs contreviendrait donc aussi à l'objectif public de production d'énergies vertes, auquel contribue le site expropriable.

c- L'impact financier du projet n'est pas analysé dans le dossier d'enquête publique

Le terrain industriel, les pertes locatives pour la société CBRB, les indemnités d'éviction pour les sociétés exploitantes dont les infrastructures pourront ou non, être relocalisées représentent des sommes astronomiques qui pourraient être facilement évitées.

2- La surface expropriable est excessive pour le projet

La société CBRB serait expropriée de 50 hectares sur les 70 ha qu'elle possède.

Les 20 hectares hors bande expropriable ne sont pas urbanisables en l'état des documents d'urbanisme.

La société CBRB perd donc tout : les $\frac{3}{4}$ de ses terrains ; quasiment tous ses revenus locatifs ; la possibilité d'utiliser les terrains qui lui resteraient.

Il est possible de réduire la surface expropriable :

Les concepteurs SNCF du projet LGV pour la construction de la ligne Montpellier-Béziers estiment à 1 000 000 de tonnes la quantité de ballast à stocker sur le site pour la réalisation du projet.

Compte tenu des contraintes spécifiques dues à la manipulation et au stockage de ces matériaux, les experts en la matière estiment de 25 à 30 ha la surface nécessaire pour le stockage de la totalité de ce ballast.

Or,

La surface totale réservée pour ce projet est de 50 ha.

Si l'on déduit le tracé proprement dit de la ligne terminée, soit environ 5 ha, la base de travaux puis la base maintenance occupera de 40 à 45 ha... cela semble disproportionné par rapport à l'emprise de la ligne elle-même.

D'autant que la surface nécessaire au stockage des matériaux par rapport à la surface réservée fait ressortir un excédent de 15 ha environ et que les matériaux seront approvisionnés au fur et à mesure de l'avancement des travaux et non pas en totalité avant le commencement de ces derniers.

En conclusion, la surface expropriable pourrait donc être diminuée d'au moins 15 ha (150 000m²).

3- Les demandes et propositions de la société CBRB

Les demandes de la société CBRB sont frappées du bon sens et guidées par des considérations d'intérêt général, mais aussi de survie économique de cette société familiale, dont le patrimoine foncier s'est constitué par le travail.

- La meilleure solution d'un point de vue écologique et économique est d'implanter le site de travaux ailleurs pour les motifs sus-évoqués.
- Si cette solution n'était pas retenue après présentation par la SNCF ou le maître d'ouvrage de toutes les justifications au fait que le site contesté est le plus adapté, une solution subsidiaire pourrait être un échange de terrains.

L'expropriation envisagée priverait la société CBRB de 96,5% de ses revenus.

Même avec une indemnité conséquente, elle serait dans la quasi-impossibilité technique et financière de se reconstruire.

C'est la raison pour laquelle la société CBRB demande au commissaire enquêteur d'intercéder en sa faveur auprès des autorités hiérarchiques de la SNCF, ou de Monsieur le Préfet, pour obtenir de la SNCF la rétrocession de 30 ha de terrains « délaissés » qu'elle possède sur l'arc méditerranéen.

Ce geste, apprécié comme une juste compensation morale et financière, lui permettrait de relocaliser le parc photovoltaïque existant et d'y réaliser le deuxième parc photovoltaïque prévu sur ses terrains et qui fait déjà l'objet d'une promesse de bail.

Elle permettrait enfin d'assurer sa survie, atténuerait la disparition morale de son patrimoine historique, maintiendrait pour la collectivité la production de l'énergie verte envisagée.

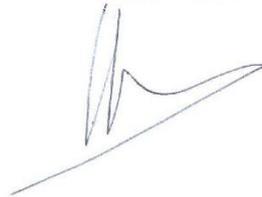
- Enfin, une autre solution pourrait être acceptée par la société CBRB, à savoir la diminution de la surface expropriée

L'exclusion des parcelles situées le long de l'autoroute, pour la superficie correspondante au parc photovoltaïque actuel et au parc projeté, permettrait à la société CBRB de maintenir son activité photovoltaïque sur le site tout en abandonnant son activité industrielle.

Vous prie d'annexer les présentes observations à votre registre d'enquête publique,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Jérôme JEANJEAN



@1138 - Mattossi Jean-Pierre - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:55:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet mis à l'enquête non pertinent qui dégrade les conditions d'accès des habitants au réseau ferré.

Contribution :

Monsieur le président de la commission d'enquête de la LGV Montpellier Béziers,

Vous trouvez ci-dessous mes observations concernant le projet ligne nouvelle actuellement à l'enquête.

1)L'objet même du projet soumis à enquête est erroné. Il ne s'agit en effet pas de réaliser une première phase d'une hypothétique ligne Perpignan Montpellier mais uniquement une ligne entre Béziers et Montpellier. En effet en l'absence d'enquêtes publique sur le tronçon Béziers rien ne permet aujourd'hui de préjuger de la poursuite de ce projet.

S'il s'avère en revanche que les intentions du maître d ouvrage sont de relier Perpignan (Ce qui semble être le cas au vu des décisions gouvernementales) alors l'enquête doit porter sur toute la section et non pas être saucissonnée comme c'est le cas. J'attire votre attention sur le fait qu'une fois la construction de la section Montpellier Béziers réalisée , les populations seront mises devant l'obligation d'accepter la réalisation du chaînon manquant quoiqu'il en coûte sur le plan budgétaire et environnemental et surtout qu'elles aient pu s'exprimer lors de cette « première phase » qui engageait de facto une deuxième.

2) Le coût du projet est extrêmement élevé pour un gain faible (voire une dégradation pour de nombreux usagers) 2 milliards d'euros pour un gain au maximum de 18 minutes de gain de temps pour certains voyageurs privilégiés qui habitent et travaillent dans une gare car le calcul est fait de gare à gare alors que dans la vraie vie les usagers doivent avant tout essayer de rejoindre ces fameuses gares TGV dans la nature.

3) Le manque de connexions entre le réseau ferré actuel et la ligne nouvelle augmentera le temps de transport des usagers qui devront utiliser leur voiture pour accéder à une gare lointaine. Le paradoxe de ce projet, c'est que de nombreux territoires oubliés en creux entre Toulouse et Montpellier vont être balafrés par cette voie nouvelle alors que leurs conditions d'accès au TGV vont se dégrader. La construction hors sol de la nouvelle gare de Montpellier illustre ce propos . Elle est non raccordée au TER , accessible uniquement par une rocade autoroutière saturée. C'est là que devront se rendre les habitants du bassin de Thau pour aller vers le Nord alors que des centaines d'hectares de zone méditerranéenne sensible auront été détruites pour ce projet.

En résumé, je vous propose de donner un avis défavorable à ce projet considérant que :

-le périmètre de l'enquête peut être considéré comme artificiellement réduit à une première phase certes fonctionnelle mais pour laquelle l'utilité collective n'est pas avérée au regard du fort impact environnemental.

-l'accessibilité par les populations locales à cette nouvelle infrastructure doit repensée notamment au travers d'une meilleure connexion entre le réseau ferré du quotidien et le projet de ligne nouvelle.

Je vous remercie d'avoir pris le temps de me lire.

Bien cordialement Jean-Pierre Mattossi.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1139 - Stoecklin marcel - Gigean

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:55:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 1078 / 1332.

Objet : m'opposer à la construction de cette ligne nouvelle en l'état.

Contribution :

Pour compléter la contribution du conseil municipal qui a été déposée sous forme de la délibération votée le 25 janvier 2022, nous demandons que les nuisances sonores qui seront générées par les passages du TGV, soient réduites efficacement par des murs antibruit tout le long du parcours du TGV longeant la ville de Gigean. Nous demandons, de façon logique que ce mur soit construit côté NORD de l'autoroute A9 qui longe la ligne Montpellier/Perpignan pour prendre en compte les bruits cumulés de l'autoroute et de la ligne TGV et que cela se fasse en concertation entre les sociétés VINCI et Réseau Ferré de France.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1140 - Vandermeersch Nathalie - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:06:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au tracé actuel de la LGV sur la bassin de thau

Contribution :

Monsieur,

Je n'ai reçu aucun document pour m'aviser de la concertation autour de ce projet, organisée semble-t-il du 02/11/2020 au 15/01/2021 entre confinement et couvre feu. Je regrette donc ne n'avoir pu y prendre part faute d'information.

Je profite donc de cette enquête publique pour vous faire part de mon opposition au projet en l'état.

Voici mes inquiétudes :

Le chantier aura un impact très important sur mon village et les alentours et ce, pendant de nombreuses années.

Il se trouve à proximité immédiate :

-Du point de captage des sources d'Issanka qui alimentent Sète et sa région en eau potable

-De l'étang de Thau qui est le berceau d'une magnifique biodiversité en particulier ornithologique mais aussi de la conchyliculture.

De plus, à l'heure où nous percevons tous les effets du changement climatique et la nécessité de repenser différemment notre environnement, le projet ne semble pas du tout répondre aux besoins de notre territoire :

-Désenclavement du bassin de thau avec des modes de déplacement et des transports en commun plus proches des habitants et moins polluants.

-développement du ferroutage afin de réduire la circulation des camions sur l'A9.

-A l'horizon de 2030, le déplacement du trait de côte est à penser de façon prioritaire. Ce dont nous avons besoin, c'est d'un mode de transport pérenne et de proximité pour le fret et les voyageurs. Le tracé proposé, outre sa dimension « pharaonique » à Poussan (viaduc de 30 mètres de haut sur près d' 1,5 kilomètres) semble totalement inadéquat et le dossier incomplet.

Ce projet ne représente donc pour notre territoire qu'une nuisance sans la moindre contrepartie puisque, de surcroit, nous devrons le financer via la fiscalité locale.

Page 1079 / 1332.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1141 - genevive berger-grospiron

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:08:55

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Dépôt Avis sur tracé LGV

Contribution :

Bonjour

Le projet LGV tel qu'il est actuellement prévu ne peut en aucun cas me convenir en l'état car il va à l'encontre de nombreux intérêts sociétaux, environnementaux et économiques des habitants du bassin de Thau sans qu'ils n'en retirent aucun avantage. 1 – Tout d'abord, les habitants des communes limitrophes et environnantes du Bassin de Thau devront se rendre impérativement en gare de Montpellier Sud de France pour prendre le TGV. Or cette gare n'est reliée à aucune de ces communes par un train TER, pas même celle de Sète qui accueille actuellement plus de 10 TGV par jour. Aucune desserte ferroviaire de transfert n'est prévue entre Montpellier SdF et Montpellier Saint Roch. Les deux nouvelles gares excentrées de Béziers et Narbonne ne seront d'aucune utilité pour les habitants de notre région. Question : Quelles alternatives simples et pratiques seront proposées aux usagers non véhiculés, aux personnes âgées ou handicapées, aux personnes « empêchées » ? L'utilisation de la voiture pour compenser la disparition de cette desserte Sète-Montpellier Sud de France entraînerait une augmentation - du trafic routier et donc une nuisance écologique, - un surcoût important pour les utilisateurs contraints (carburants, péage, usure du véhicule, etc...) Question : Quels intérêts à imposer de fait une utilisation des véhicules particuliers alors que, de toute part, la population est incitée à raison à diminuer l'utilisation de la voiture dans ses déplacements ? 2 – La LGV dans son projet de tracé actuel traversera des espaces naturels reconnus et protégés :- elle arrachera et excavera la garrigue sur des kilomètres, - elle traversera la Gardiole qui est reconnue Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II, , tronçon routier datant de l'époque gallo-romaine classée aux Monuments Historiques, - elle ensevelira une partie de la Voie Domitia- elle passera sur Issanka (lieu de captage de l'eau potable de l'agglomération de Sète)- elle coupera le territoire du Picpoul en 2 faisant disparaître 10% des vignobles existants... Questions : comment ces dégâts environnementaux pourraient-ils être évités ? Un autre tracé plus éloigné de ces points particuliers peut-il être privilégié ? 3 – Sur le plan économique cette LGV est une catastrophe pour le Bassin de Thau :- perte d'une partie des revenus des producteurs de Picpoul dont le terroir serait amputé de 10%, des agriculteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs et apiculteurs car les terres annexées subiront les ravages de la LGV- financement de la LGV entraînant de fait une hausse importantes des impôts car le financement tripartite sera imputable aux contribuables- absence d'une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc les Bains (première station thermale de France !) dont nombre d'entre eux arrivent en TGV en gare de Sète, ce qui ne pourra plus être le cas- perte de la valeur des biens immobiliers à proximité de la LGV- etc... Question : comment ces pertes de revenus directs ou indirects seront-elles compensées ? A ces trois points je pourrais ajouter :- la pollution sonore et visuelle, notamment par la construction d'un viaduc de 1400m de long et de 28m de haut en bordure de l'étang de Thau, enjambant la zone des Clashes et dominant la Crique de l'Angle classée zone Natura 2000, - le bilan carbone de la construction de cette ligne compensable en 240 ans (sic !), - la modification très conséquente du microclimat (circulation des vents, hausse de l'humidité, etc.) et mise en danger de fait de la biodiversité (faune et flore). Pour toutes ces raisons, je m'oppose au tracé actuellement prévu pour la LGV. J'attends des réponses concrètes à mes questions.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1142 - RAJA CEDRIC - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:09:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : DELIBERATION DE LA COMMUNE DE BOUZIGUES

Contribution :

MOTION CONTRE LE TRACE LGV

Pièce(s) jointes(s) :

Document : D-2022-001 Motion contre le nouveau tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.pdf, page 1 sur 3

République Française
Département de
l'Hérault

Extrait du registre des délibérations du Conseil Municipal de la Commune de BOUZIGUES

Nombre de membres

- en exercice : 19
- présents : 15
- procurations : 4
- exprimés : 19
Pour : 19
Contre : 0
Abstentions : 0

Date de la convocation :
12 janvier 2022

Date d'affichage :
13 janvier 2022

N°D-2022-001

Séance du : 19 janvier 2022 à 18h00

L'an deux mille vingt-deux et le dix-neuf janvier, à 18h00, le Conseil municipal, régulièrement convoqué, s'est réuni à l'Espace Fringadelle, à BOUZIGUES, sous la présidence de Monsieur Cédric RAJA, Maire.

PRESENTS :

M. Cédric RAJA, M. Pierre BRAS, Mme Françoise CHASTEL, M. Nicolas CARTIER, Mme Alicia JAMMA, M. Guillaume FERRER, Mme Natacha CAMBOULAS, M. Jean-Jacques CHASTEL, Mme Colette NARCHAL, M. Vincent RAMOS, M. Michel KIMMEL, Mme Magali DESPLATS, Mme Marie MUSITELLI, M. Jean-Christophe PEZERAT, M. Claude LEROUGE

ABSENTS EXCUSES AYANT DONNE MANDAT DE VOTE :

Mme Elodie KERBIGUET pouvoir à M. Cédric RAJA
M. Benoît COUDERC pouvoir à M. Nicolas CARTIER
M. Jean-Christophe DARNATIGUES pouvoir à Jean-Jacques CHASTEL
M. Olivier ARCHIMBEAU pouvoir à M. Claude LEROUGE

ABSENTS EXCUSES N'AYANT PAS DONNE MANDAT DE VOTE : /

Le Conseil municipal, réuni à la majorité de ses membres en exercice a désigné conformément aux dispositions de l'article L. 2121-15 du Code général des collectivités territoriales, Madame Alicia JAMMA pour remplir les fonctions de secrétaire de séance.

OBJET DE LA DELIBERATION : Motion contre le nouveau tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan :

Rapporteur : Monsieur le Maire

CONSIDERANT l'arrêté préfectoral n°2021-I-1372 du 19 novembre 2021 portant ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1.

CONSIDERANT le nouveau tracé de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan détaillé dans les documents de l'enquête publique préalable.

CONSIDERANT l'article L.123-1 du code de l'environnement et suivants et notamment son article L123-14.

Monsieur le Maire expose au Conseil municipal que bien qu'il soit favorable à la construction de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, le nouveau tracé présente de nombreux points aux options critiquables.

Les points relevés sont les suivants :

- Le manque de concertation des élus et de la population du territoire :

En effet, les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont été informés que tardivement du nouveau tracé et des modifications apportées au projet.

1

CR

Document : D-2022-001 Motion contre le nouveau tracé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.pdf, page 2 sur 3

En outre, nous pouvons constater un manque de communication et d'information auprès des citoyens. Nous déplorons l'absence de permanences dans chaque commune impactée, seules les grandes communes ont une permanence du commissaire enquêteur, et la période choisie de l'enquête publique, les fêtes de fin d'année.

Par ailleurs, nous vous rappelons que dans leur dernier bilan, les garants de la concertation recommandaient de particulièrement prendre en compte pour le dossier d'enquête publique les observations du public sur la desserte de Sète, la biodiversité et le patrimoine de la Gardiole, le paysage et l'environnement de Thau (viaduc de Poussan et AOC Pinet).

- Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau :

La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, et un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique : l'étang et ses lagunes, notre terroir agricole et viticole, nos espaces naturels (massif de la Gardiole, notamment, site classé au titre du code de l'environnement). Les nuisances seront écologiques, sonores et visuelles, puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28 mètres à moins d'1 km de l'étang de Thau. C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré avec un risque de pollution important lié à la proximité de l'édification.

En outre, nous rappelons les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.

- Un risque de pollution :

Les travaux vont provoquer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang.

Le futur tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable à des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.

La pollution sonore qui va découler de ce tracé à proximité de l'étang de Thau et de ses habitations va également avoir un impact considérable.

- Une réduction de la mobilité des habitants de la commune et un impact sur l'économie locale :

Actuellement, les habitants de la commune ont la possibilité grâce au transport en commun ou leur propre moyen de se rendre à la gare de Sète, qui effectue 10 à 12 départs par jour.

Par la réduction programmée du service Grandes lignes pour les gares de Sète et d'Agde, voire la suppression à long terme, les administrés de BOUZIGUES devront se rendre à Montpellier Sud de France ou Béziers, ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc. et qui engendra forcément une diminution considérable de leur capacité en termes de mobilité.

En outre, la réduction programmée de la gare de Sète va avoir un impact économique et touristique conséquent sur notre territoire, que ce soit par la perte de curistes en visite à Balaruc les Bains ou bien les touristes en général qui seront dérangés par le nouveau paysage du Bassin de Thau envahi par la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

- Un investissement colossal :

Malgré cet environnement délicat, le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.

C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementaux, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en résulter.

Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire ;

Après en avoir délibéré, le Conseil municipal, à l'unanimité :

- **S'OPPOSE** au nouveau tracé de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1.
- **EMET un avis défavorable** à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.
- **DEMANDE à Réseau Ferré de France de renoncer à ce nouveau tracé**, pour les multiples arguments développés au fil du débat et qui le condamnent.
- **DEMANDE**, au titre de l'article L. 123-14 du Code de l'environnement, que l'autorité compétente suspende l'enquête publique pendant une durée comprise entre trois et six mois.
- **AUTORISE** Monsieur le Maire à signer toutes les pièces nécessaires à l'aboutissement de la présente décision.

Le Maire :

- certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte ;
- informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif de MONTPELLIER dans un délai de deux mois à compter des formalités de publication et de transmission en Préfecture.

Affichage le : 24/01/2022
Télétransmission le 24/01/2022

Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus.
Pour extrait certifié conforme
Le Maire

Cédric RAJA



@1143 - SOLANS Fabrice - Villeneuve-lès-Béziers

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:11:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Commune de VILLENEUVE-LES-BEZIERS
Page 1084 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Bonjour,

Ci-joint l'analyse et requêtes de la commune de VILLENEUVE-LES-BEZIERS.

Fabrice SOLANS

Maire de VILLENEUVE-LES-BEZIERS

Pièce(s) jointes(s) :

Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 1 sur 17

Synthèse Enquête Publique LGV

Le projet de ligne à grande vitesse entre Paris et Barcelone arrive à un tournant majeur. En effet, après 30 ans de tergiversations, d'avancées et de reculades, le tronçon manquant entre Montpellier et Perpignan est cette fois sur de bons rails. Si nous sommes parfaitement conscients des enjeux de cette ligne censée permettre un développement économique et touristique conséquent, si nous comprenons le désir des porteurs et des financeurs de ce projet (Europe, Etat, Collectivités) de démarrer au plus tôt les travaux, nous ne pouvons et ne devons pas laisser Villeneuve-lès-Béziers, ses habitants, son économie, son environnement, son cadre de vie, être sacrifiés sur l'autel du Dieu Rail sans réagir.

En effet, Villeneuve-lès-Béziers est, avec le Soler, dans les Pyrénées-Orientales, la commune la plus impactée du tracé. Pour preuve, un quart de ses 4207 habitants (recensement de 2017), soit 1216 d'entre eux, se trouvent dans la bande des 1000 mètres, ce qui correspond à un total de 579 habitations (document F5 2/2 page 290 de l'enquête publique). Villeneuve-lès-Béziers a donc bel et été sacrifiée au nom de l'intérêt général.

Ainsi, deux saignées réalisées en deux phases successives vont traverser Villeneuve :

- la première, que l'on a coutume d'appeler une « virgule » de raccordement, permettra d'extraire le fret en direction de la gare centre de Béziers. Elle devrait être réalisée entre 2029 et 2034 ;
- la seconde concerne le tronçon à grande vitesse manquant entre Montpellier et Perpignan qui devrait être construit entre 2039 et 2044.

L'emprise concernant ces deux phases représente un total de 19% du territoire communal. Le gel de toutes ces terres grève depuis plus de trente ans toute possibilité de développement au Nord de Villeneuve, le sud étant déjà fortement urbanisé et sa partie restante non bâtie classée en zone inondable. De plus, la ville va se retrouver littéralement coupée en deux avec une partie de la ZAC de la Montagnette désormais totalement enclavée et une autre partiellement détruite.

Les destructions environnementales, l'imperméabilisation des sols, les expropriations d'entreprises, d'habitations et la disparition de terres agricoles programmées contribuent de l'appauvrissement et de la diminution d'attractivité de Villeneuve-lès-Béziers. La preuve, les deux derniers recensements effectués sur la commune ont montré une diminution significative de sa population sur un territoire qui, en prise directe avec la ville centre de Béziers et à proximité immédiate de l'A9, de l'A75, de l'aéroport et des plages, n'aurait jamais dû voir sa population décroître. La raison de cette problématique est double : près de 70% du territoire se trouve en zone inondable et une partie non négligeable de ce qui reste est soumis à la double emprise de la ligne grande vitesse et de la virgule de raccordement.

Document : SYNTHÈSE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 2 sur 17

D'ailleurs, si Villeneuve-les-Béziers a été choisie comme site de raccordement du fret via cette « virgule de raccordement », c'est essentiellement à cause d'un financement contraint. En effet, si la mixité avait été poussée jusqu'à Nissan-lez-Ensérune, le surcout aurait été de 120 Millions d'euros, de 190 Millions d'euros jusqu'à Narbonne et de plus de 1 milliard 200 Millions d'euros jusqu'à Perpignan. Il est fort dommage qu'à ce sujet, SNCF Réseau n'ait jamais voulu revenir sur la vitesse d'exploitation de 160 km/h d'entrée des trains de fret dans la virgule pour la limiter à 120 km/h, ce qui permettrait de réduire l'impact du raccordement sur le bâti et le non bâti.

Un autre facteur aggravant a fait son apparition il y a peu : c'est la future gare qui, après avoir été envisagée dans un premier temps à Nissan-lez-Ensérune, a été positionnée récemment sur Villeneuve, sur le site dit « A75 », gelant plusieurs dizaines d'hectares supplémentaires pour de nombreuses années sur le territoire communal.

Dernière conséquence nuisible de la création d'une gare, et non des moindres, les mises en comptabilité des PLU ne prévoient pas explicitement l'urbanisation autour de la gare nouvelle de Béziers, même si sa construction n'est pas prévue au cours de la phase 1 des travaux. De ce fait, les incidences en termes d'urbanisation induite et la transformation à terme de zones agricoles ou naturelles en zone à urbaniser n'ont pas été évaluées.

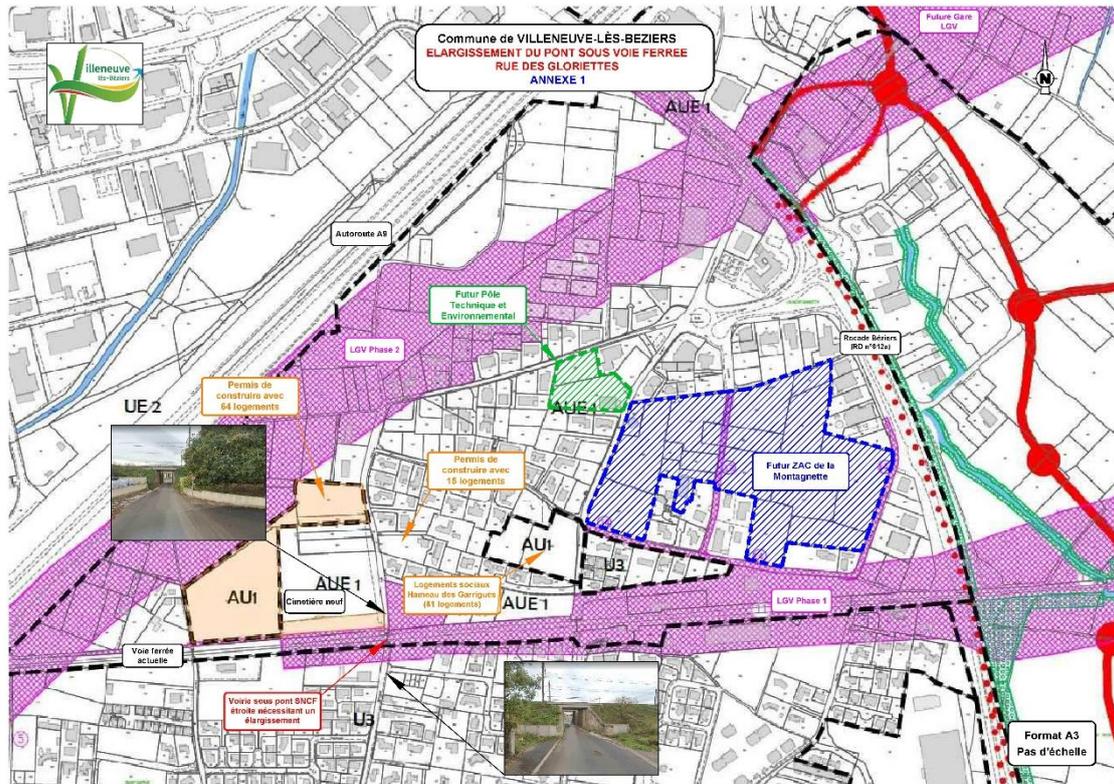
De fait, la Commune de Villeneuve-lès-Béziers exige à titre de compensation provisoire:

- L'élargissement du pont SNCF de la rue des Gloriettes (cf Annexe 1) ;
- L'élargissement du pont SNCF au niveau du ruisseau de la Reynarde en vue de la création d'une voie d'intérêt communautaire dont la réalisation est déjà actée et programmée (cf Annexe 2 et 3) ;
- Une liaison de désenclavement entre la zone de la Montagnette et de La Claudery par le biais d'un pont de franchissement de la RD612 (cf Annexe 4) ;
- Une passerelle piétonne de franchissement de la voie ferrée pour relier le chemin de Parazols et l'avenue des Colombes (cf Annexe 5) ;
- La construction de murs anti-bruits non prévus sur 500 mètres de la rue des Gloriettes au chemin Saint-Michel (cf Annexe 6 et 7) ;
- La sortie de l'emprise de la LGV de la rue du Lieutenant Rodgers afin qu'elle demeure propriété communale car elle permet l'accès à un forage d'eau potable et à la résidence senior (cf Annexe 8) ;
- La création d'un bassin de rétention au franchissement du ruisseau du Malrec au titre de la transparence hydraulique (cf Annexe 9, 10 et 11) ;
- Que les compensations écologiques suite aux désordres environnementaux provoqués par le projet soient réalisées sur le territoire communal ;

Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 3 sur 17

- L'exonération de toute participation financière de la commune de Villeneuve-lès-Béziers au projet, phase 1 et 2 ;
- Un moratoire sur la construction de logements sociaux et le gel de toute pénalité pour carence ;
- Que la commune de Villeneuve-lès-Béziers obtienne des compensations financières pour les pertes induites par les trente années de gel de terres potentiellement constructibles ainsi que pour le démantèlement de la ZAC de la Montagnette engendrant une importante perte de recettes fiscales.

Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 4 sur 17



Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 5 sur 17

Synthèse Technique Enquête Publique LGV

Pont étroit sous ouvrage SNCF avec absence de visibilité rue des Gloriettes

Aujourd'hui, et depuis la construction de la voie ferrée Bordeaux-Sète en 1856, trois ponts relient le nord et le sud de la zone de la Montagnette. Il s'agit du chemin de Boujan, de la rue des Gloriettes et de l'avenue de la Gare.

Le chemin de Boujan a par la suite été coupé lors de la construction de l'Autoroute A9 en 1972, dévié et transformé en une traverse qui mène vers la zone du Capiscol. Seuls des véhicules de petites dimensions peuvent circuler (moins de 3,5 Tonnes).

La construction de la rocade de Béziers (RD n°612b) en 1986, puis la mise en 2X2 voies en 2014 a entraîné l'enclavement de la zone de la Montagnette.

Avec l'impossibilité de se développer au sud de la commune car en zone inondable, seul le nord reste urbanisable, essentiellement aux lieu-dits la Montagnette, les Clapiès et la Claudéry.

Aujourd'hui, le projet de LGV (Phase 1 et 2) va réduire et concentrer cette zone d'habitat et d'entreprises, ce qui va inéluctablement conduire à sa densification (voir annexe 6).

Le pont sous la voie SNCF rue des Gloriettes est devenu un lieu très dangereux car il est étroit (seule une voie de circulation est possible) ; il n'y a pas de trottoir pour les piétons et il n'y a pas de visibilité car la voirie présente une courbe au niveau du pont.

Aujourd'hui, il devient absolument vital d'élargir ce pont car le trafic ne fait qu'augmenter sur cet axe.

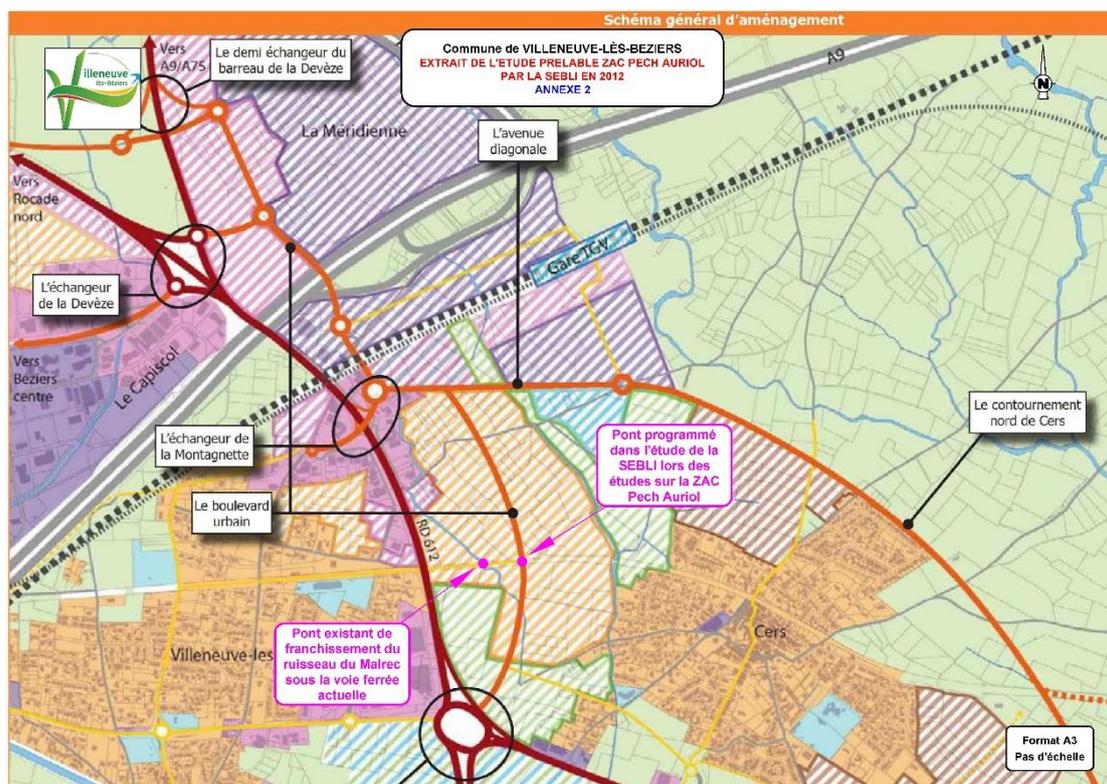
Le pont sous la voie SNCF avenue de la Gare ayant un tirant d'air faible (2,30 mètres), pousse la majorité du trafic à se détourner vers la rue des Gloriettes. Cette rue traverse un quartier résidentiel dans la partie sud et les accidents, dont un mortel, y sont fréquents. La grande majorité du trafic circulant entre le rond-point de la Montagnette et le rond-point dit « du Taureau » passe par la rue des Gloriettes.

De plus, la présence d'équipements publics (cimetière neuf, déchèterie, réservoir d'eau potable) ou à venir (futur pôle Technique et Environnemental), d'un zonage AUE1 correspondant à une zone à vocation économique destiné à l'implantation de bâtiments d'activités, amène un surcroît de trafic sur l'axe rue des Gloriettes.

Enfin, la loi SRU obligeant à construire 25 % de logements sociaux, une grande partie de ceux-ci sont déjà ou vont être réalisés aux lieu-dits la Montagnette, les Clapiès et la Claudéry.

Une fois la dent creuse (ZAC de la Montagnette) urbanisée, ce sont environ 1000 habitants supplémentaires qui vont transiter par le pont de l'avenue de la Gare et surtout celui de la rue des Gloriettes. Avec un tirant d'air de 4 mètres, l'essentiel du trafic routier va passer par cet axe.

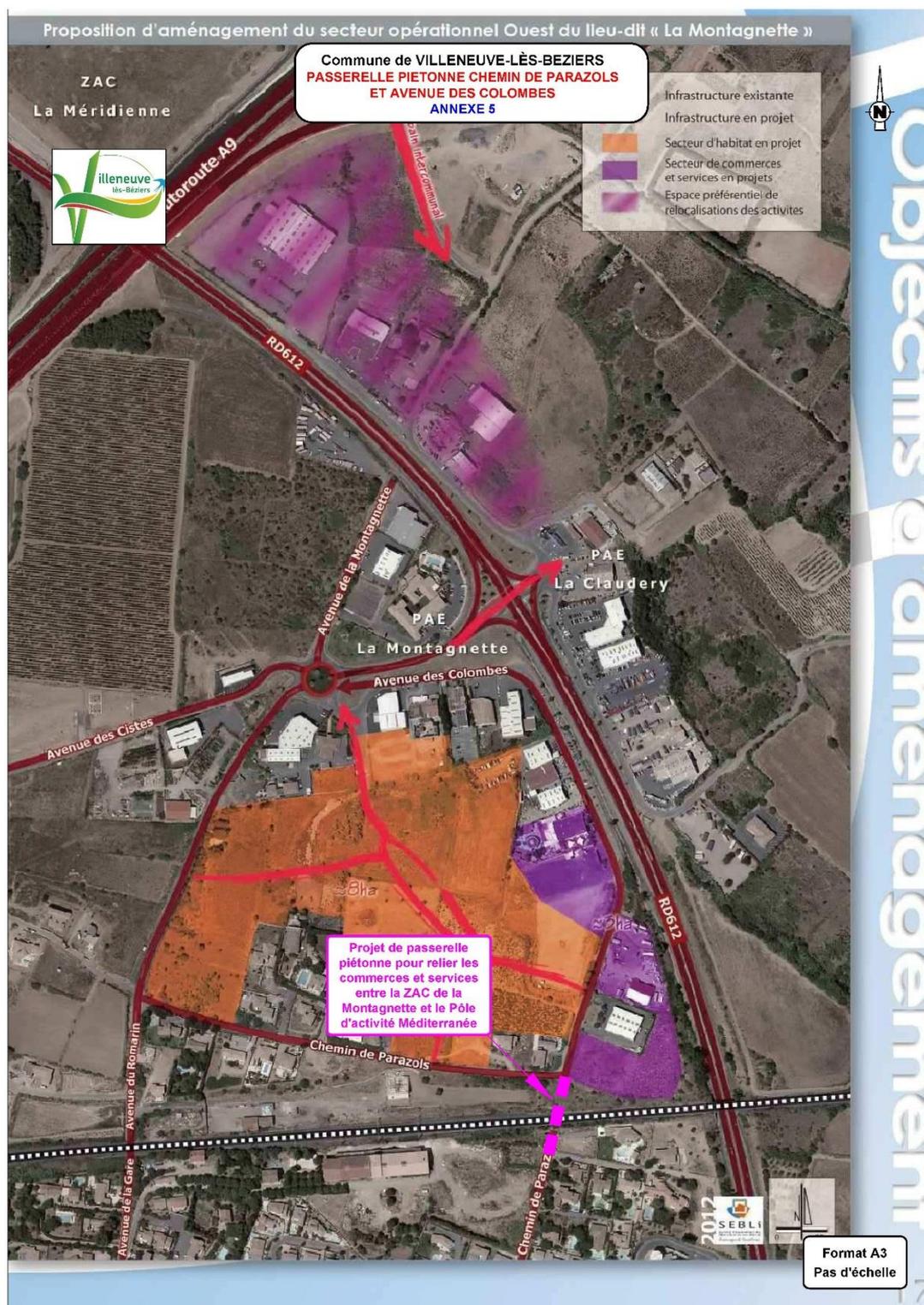
La commune de Villeneuve-lès-Béziers réclame à SNCF Réseau l'élargissement du pont SNCF de la rue des Gloriettes afin de mettre en sécurité les usagers.



Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 7 sur 17

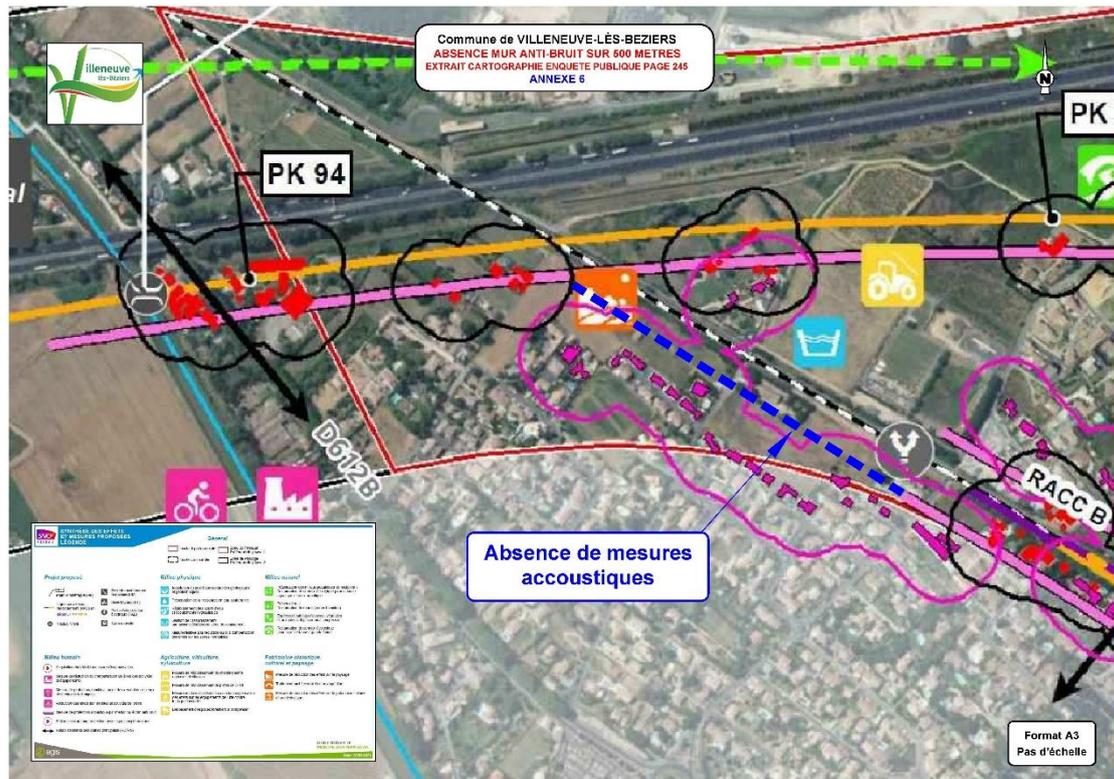


Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 8 sur 17

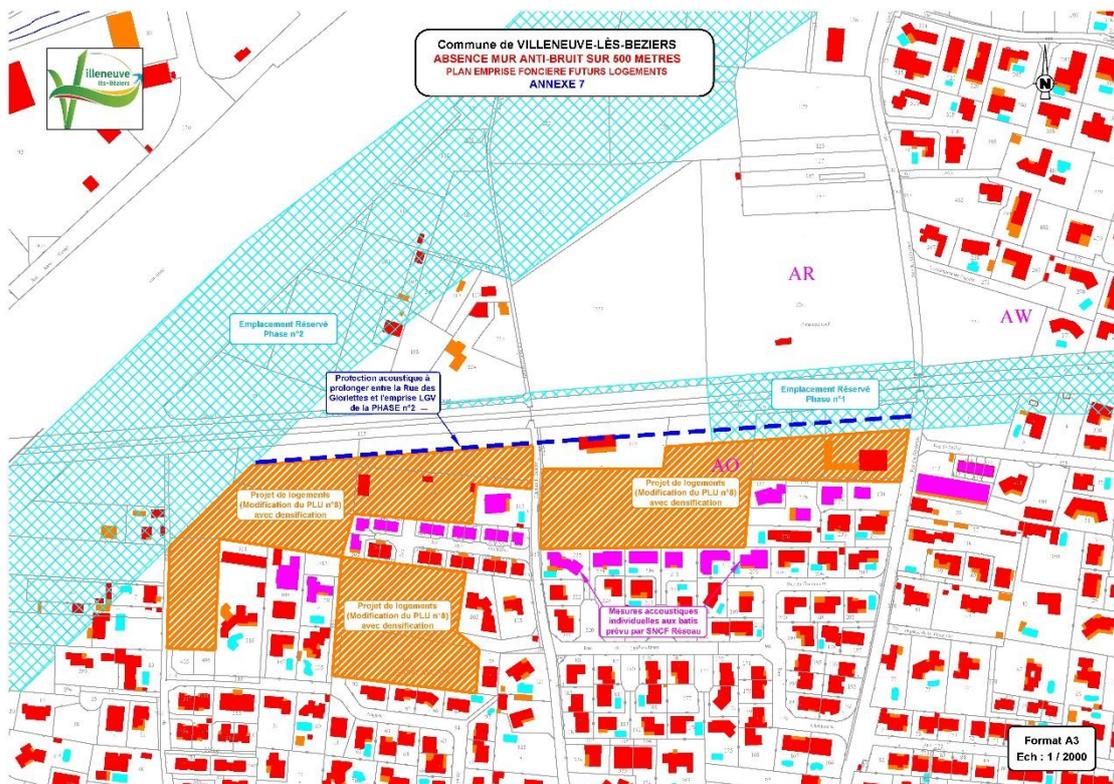


Document : SYNTHÈSE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 10 sur 17

Export généré le 16/02/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre papier, par courrier, par email, entre le 14/12/2021 et le 28/01/2022



Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 11 sur 17



Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 12 sur 17

Synthèse Technique Enquête Publique LGV

Absence de murs anti-bruit sur près de 500 mètres linéaires en zone urbaine.

Une cartographie Pièce F-7A : « Évaluation environnementale de la première phase Montpellier / Béziers - Chapitre F-7A.2 : Effets et mesures » présente en page 239 et suivantes, les mesures de protection acoustique par merlon ou écran anti-bruit.

Il est à noter qu'entre la rédaction de l'enquête publique et sa publication le 16 décembre 2021, une zone foncière présentant trois « dents creuses » font ou vont faire l'objet de permis de construire en limite de l'emprise « Emplacement Réservé Phase n°1 », se situant côté Sud de la voie de raccordement, précisément entre la rue des Gloriettes et la limite du futur tracé de la Phase n°2 (Près du chemin Saint-Michel (cf pièce annexe 2)).

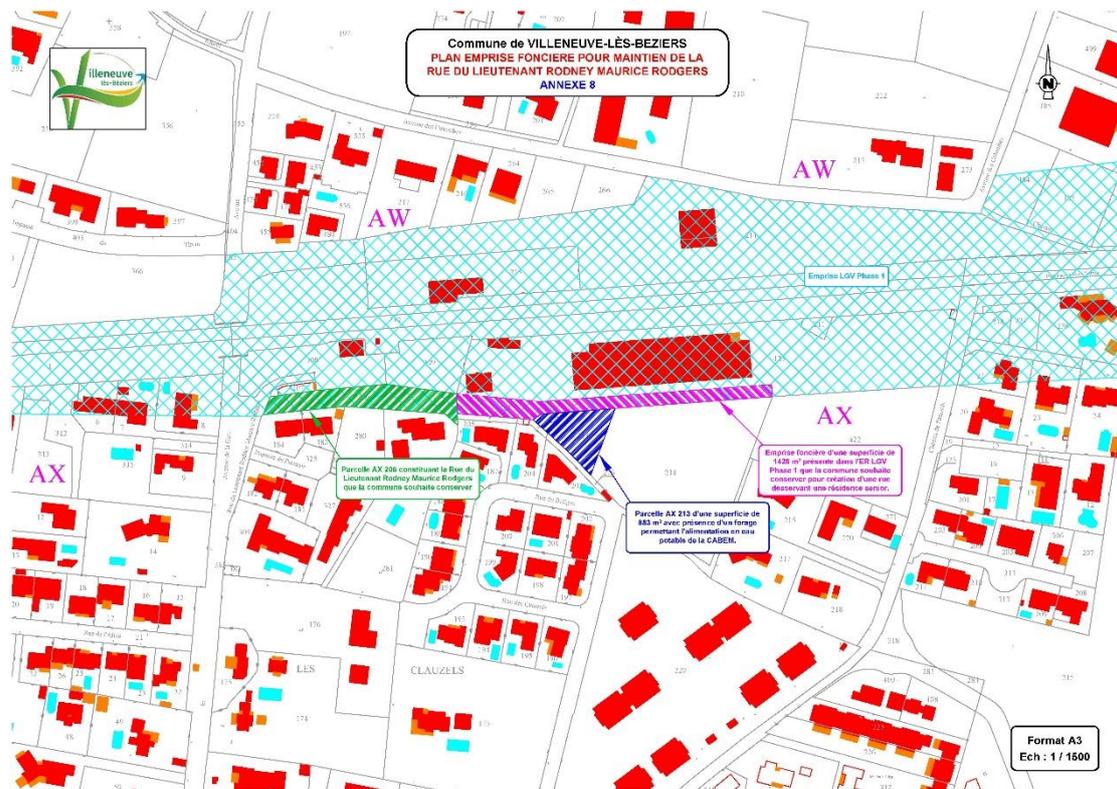
Il se trouve que les mesures acoustiques prévues individuellement sur plusieurs bâtis n'auront plus de sens lors des travaux de mise en œuvre de la phase n°1 car de nouveaux logements vont se situer devant les bâtis, c'est-à-dire entre la voie de raccordement et les bâtis déjà existants.

Malgré que chaque permis de construire déposé au service urbanisme de la commune a fait l'objet d'une étude acoustique car présent sur l'emprise Zone de Passage Préférentielle (ZPP), les constructions qui en découlent ne seront pas protégées par un mur anti-bruit ou un merlon de terre comme le reste de la zone urbanisée s'étalant de l'avenue de la Méditerranée (rocade de Béziers – RD n°612a) jusqu'à la rue des Gloriettes.

En page 234 de la pièce F-7A, il est mentionné que « l'apparition de la ligne engendrera une restructuration du territoire » et « de plus, la Ligne Nouvelle s'inscrit dans un territoire contrasté du point de vue de l'urbanisation : un territoire majoritairement agricole et forestier avec très peu de bâtis à acquérir et un territoire urbain à Villeneuve-lès-Béziers, Poussan et Saint-Jean-de-Védas. Le passage de la Ligne Nouvelle dans ces zones urbaines engendrera donc des effets sur le cadre de vie des riverains/employés ».

La commune de Villeneuve-lès-Béziers réclame à SNCF Réseau la construction d'un merlon ou mur anti-bruit sur ce linéaire de 500 mètres.

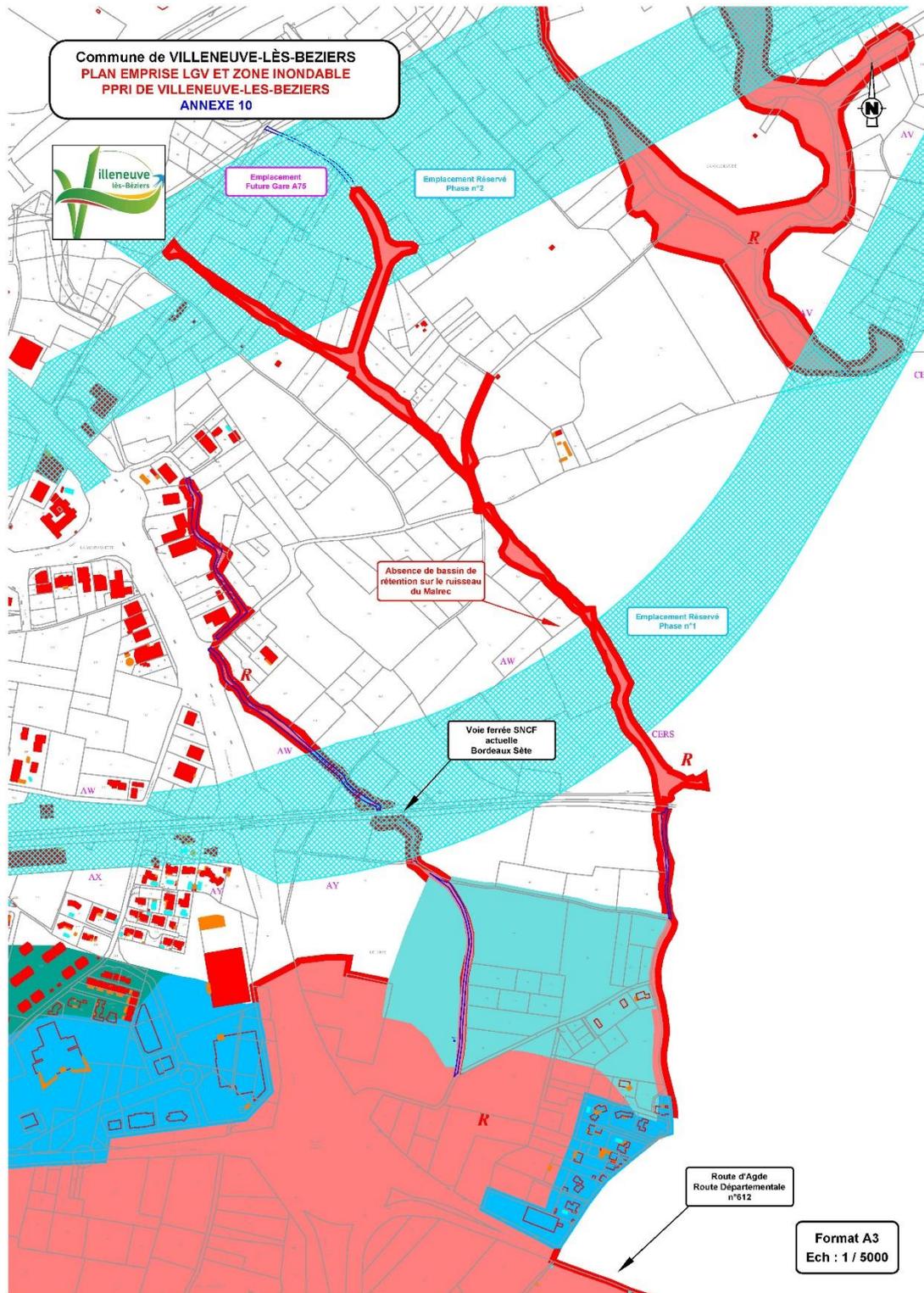
Export généré le 16/02/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre papier, par courrier, par email, entre le 14/12/2021 et le 28/01/2022



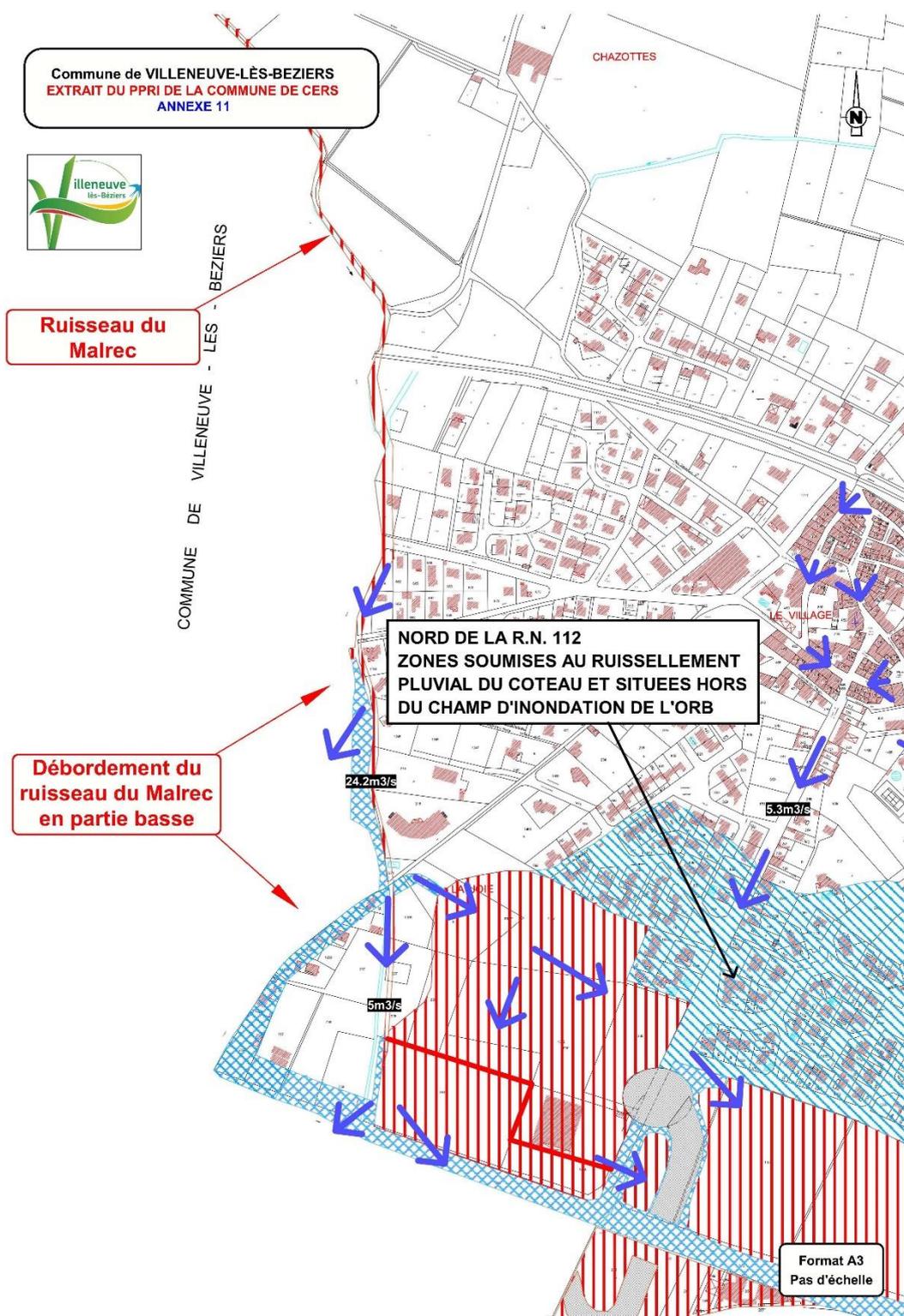
Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 14 sur 17



Document : SYNTHESE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 15 sur 17



Document : SYNTHÈSE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 16 sur 17



Document : SYNTHÈSE FINALE LGV VLB 2022 01 27.pdf, page 17 sur 17

Synthèse Technique Enquête Publique LGV

Absence de bassin de rétention au ruisseau du Malrec

La cartographie présente dans la pièce F-7A « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier / Béziers) - Chapitre F-7A.2 : Effets et mesures » (page 14), présente les différents ouvrages et bassins hydrauliques.

Il est à noter l'absence d'un bassin de rétention sur le ruisseau du Malrec au niveau du franchissement de la LGV (Phase n°1) avec le ruisseau du Malrec (voir annexe n°3).

Ce ruisseau présente une certaine déclivité le long de son cheminement de l'amont vers l'aval. Le ruisseau du Malrec est en grande partie à cheval sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers et Cers et constitue la limite des deux communes.

Les PPRI des communes de Villeneuve-lès-Béziers et de Cers mentionnent des zones fréquemment inondées en partie basse suite à des ruissellements provenant des coteaux (voir annexes 4 et 5).

De plus, dans la pièce F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation - Volume 1/2 » (page 52), l'évaluation des risques climatiques indique que *la ligne nouvelle est moins exposée aux risques liés au changement climatique que la ligne existante, en raison de son positionnement plus à l'intérieur des terres et des mesures de conception, intégrant les dernières normes en vigueur des référentiels SNCF. Cependant, certains tronçons présentent des risques au regard des perspectives d'évolution climatiques à l'horizon 2070-2100, notamment au droit des rétablissements hydrauliques et des secteurs boisés.* Ce qui est le cas sur notre commune avec une cartographie qui mentionne un risque fort (en rouge) et des désordres très graves (en noir) créés par des événements climatiques sur la ligne existante (page 23).

Sans la création d'un bassin de rétention au niveau du franchissement, les phénomènes d'inondations par ruissellement vont augmenter dans les parties basses urbanisées du fait de la topographie qui évolue d'une forte déclivité en amont vers une très faible déclivité à l'aval, ce qui engendre des débordements rapides et soudains.

Enfin, dans la pièce « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation - Volume 2/2 (page 369 », il est bien mentionné que *[sont admis] les équipements d'intérêt général lorsque leur implantation est techniquement irréalisable hors du champ d'inondation, ou visant à la protection contre les inondations. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à en annuler les effets et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle.*

La commune de Villeneuve-lès-Béziers réclame à SNCF Réseau la construction d'un bassin de rétention au niveau du franchissement de la LGV Phase n°1 et du ruisseau du Malrec.

@1144 - Fisher Marie-Antoinette - Montbazin

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:12:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV

Page 1099 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION DE NOTRE TERRITOIRE

LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION DE NOTRE PATRIMOINE

LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION DE NOS OUTILS DE TRAVAIL

LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION D'UN MILIEU AQUATIQUE EXCEPTIONNEL

LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION D'UNE FLORE EXCEPTIONNELLE

LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION D'UNE FAUNE EXCEPTIONNELLE

Le bassin de Thau, aujourd'hui un beau territoire, l'ancienne route nationale

113, historique route traversante à peu près superposée à la voie antique, largement saturée en période estivale, malgré une super autoroute à peu près parallèle, tout autant saturée en période estivale. Bassin de Thau bordé par une voie de chemin de fer installée sur un lido stabilisé... mais qui dans quelques années malgré tout sera submergé !

Une LGV, pour 18 minutes gagnées pour quelques uns ... une vie entière brisée pour nombre d'autres, des anonymes, des riens, des personnes. Si des gens qui jours après jours font ce territoire, qui défendent leur outil de travail, le font vivre et progresser. Mais tout cela n'a pas d'importance !!!

Un bel étang de Thau que ces gens, ces anonymes, ont défendu pour obtenir une qualité d'eau irréprochable et produire les meilleurs coquillages. Mais tout cela n'a pas d'importance !!!

Des paysages de zones classées pour leurs faunes et leurs flores d'exceptions, des chemins de randonnées nombreux pour lesquels viennent ici séjourner de nombreux touristes. Mais tout cela n'a pas d'importance !!!

Des vignobles classés détruits..., la vie d'agriculteurs détruite... Mais tout cela n'a pas d'importance !!!

Quel gâchis ! NON. Détruire tout le tissu économique d'une région n'est juste pas acceptable. Des territoires lourdement impactés par le passage d'un ouvrage pharaonique, qui en auraient tous les inconvénients mais aucun avantages. Et en plus des territoires qui doivent payer pour cela...

Si, pour une fois l'orgueil était mis en sourdine. Si pour une fois on faisait des chantiers moins spectaculaires. Si pour une fois on prenait en compte la vie ordinaire de gens ordinaires.

Alors au lieu de dépenser des milliards, entretenons et mettons à niveau nos voies ferrées vétustes, sur lesquelles s'accroissent des retards inqualifiables afin d'améliorer la vie quotidiennes de gens ordinaires. Ainsi ce réseau dont « ON » n'aura plus à rougir pourra être connecté au réseau Espagnol !!!

Et pensons à l'avenir. Il faut d'ores et déjà penser à une voie ferrée qui servira au quotidien des gens ordinaires qui peuplent ce territoire lorsque l'augmentation du niveau de la mer, induite par le dérèglement climatique, aura, dans 30 à 40 ans, détruit irrémédiablement la ligne actuelle.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1145 - GRANDJACQUET Louis

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:12:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de TGV SUD Territoires-Environnement sur le projet LNMP objet de l'enquête publique.

Page 1100 / 1332.

Contribution :

Le projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan nous semble essentiel pour un avenir du transport régional, national et international compatible avec les contraintes et les défis actuels et à venir, en particulier ceux liés au changement climatique. Il doit donc répondre à des exigences multiples, dans un environnement sensible aux enjeux très divers.

Il doit permettre de disposer sur la Région d'un ensemble ferroviaire capacitaire, robuste et fiable pour rendre possible un report modal important de la route et de l'aérien vers le rail, pour minimiser les impacts environnementaux et justifier ceux qui seront induits par sa réalisation.

Si la partie du projet phase 1 nous paraît acceptable en l'état, même si quelques points doivent être améliorés, il n'en va pas de même pour la phase 2: le choix de gares excentrées, parfois non raccordées au réseau existant (donc ne permettant pas les correspondances) et l'absence de mixité voyageurs/fret au-delà de Béziers en particulier réduisent fortement l'intérêt global du projet, ce qui a une répercussion sur les justifications de la phase 1. Ces points sont détaillés dans le document joint et justifient les réserves que nous associons à un avis favorable

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Contribution TGV SUD Territoires E.P. LNMP.pdf, page 1 sur 3

TGV SUD Territoires-Environnement



PARTICIPATION A L'ENQUETE PUBLIQUE CONCERNANT LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER- PERPIGNAN – Phase 1

Le 26/01/2022

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est une nécessité pour :

- pallier les fragilités de la ligne existante et ses vulnérabilités aux aléas climatiques ;
- permettre une amélioration de l'offre de transport ferroviaire voyageurs et fret constituant une véritable alternative au transport routier et au transport aérien.
- permettre un réel report modal de la route vers le rail, du trafic voyageurs et surtout du trafic fret, notamment sur l'axe péninsule ibérique, Europe centrale / Europe de nord, l'un des corridors européens prioritaires.

La capacité du projet de répondre à ces objectifs devant permettre une réduction importante des rejets de gaz à effet et de microparticules dont les impacts sur l'environnement et la santé sont considérables.

La justification socio-économique du projet repose donc sur son aptitude à répondre à ces objectifs, d'autant plus que sa réalisation a un coût très important en termes de consommation-artificialisation de l'espace et d'atteintes environnementales.

Deux éléments interrogent particulièrement sur ce point :

1. SNCF Réseau dans ses estimations de trafic envisage une augmentation significative du nombre de voyageurs grâce à la Ligne Nouvelle et aux gares nouvelles à Béziers et Narbonne ; mais, dans le même temps, SNCF Réseau prévoit un report de la plupart des TGV de la ligne existante vers la Ligne Nouvelle ; **ce qui entraînerait, à terme (2040-2050) une diminution importante de la fréquentation des gares de Sète (environ -30%) et Agde (environ -50%)** alors que la fréquentation touristique de ces deux secteurs est très importante (un des pôles touristiques les plus importants de France, voire le plus important). S'en suivra un **report vers la route**, aggravé par le fait que la gare nouvelle de Béziers, si elle est réalisée là où elle est prévue, ne sera accessible que par la route avec les nuisances et la consommation d'espace correspondantes.
2. **La mixité voyageurs-fret n'est prévue que jusqu'à Béziers.** La ligne existante devrait donc acheminer l'ensemble du trafic fret, du trafic et TER et quelques inter-cités. Ce simple fait **limite d'emblée les perspectives de report modal fret**, et même voyageurs (sur le plan régional). Cela implique aussi que **tous les convois fret, notamment ceux transportant des matières dangereuses, traversent toutes les zones habitées qui sont sur la ligne.** La capacité de cette ligne et sa disponibilité peuvent aussi être réduites ou interrompues en raison de sa situation (traversée de la basse plaine de l'Aude et des étangs au sud de Narbonne).

Document : Contribution TGV SUD Territoires E.P. LNMP.pdf, page 2 sur 3

Périodiquement, la circulation des trains est perturbée par des conditions climatiques (autre que catastrophiques) et des travaux d'entretien, de renforcement de la plateforme sont nécessaires. **Le dossier ne donne pas de diagnostic précis de la ligne ni d'indications sur les mesures à prendre, et leur coût**, pour s'assurer de sa fiabilité et de sa robustesse, donc de son aptitude à remplir les missions qui lui sont attribuées. Des études seraient en cours. Il est pour le moins surprenant et inacceptable qu'elles n'aient pas été effectuées avant de faire des choix stratégiques concernant la mixité notamment.

Cette situation met à mal la crédibilité de l'étude socio-économique du projet et fragilise sa justification.

Nous ne remettons pas en cause la phase 1 du projet, elle est nécessaire, mais **sa justification dépend aussi de la phase 2 et de sa cohérence.**

Il est donc indispensable que le projet de la phase 2 soit réinterrogé sur des points essentiels :

- **mixité** sur la totalité du parcours avec les différentes options possibles ;
- **choix et positionnement des gares** : 2 gares nouvelles à faible distance l'une de l'autre ? Gare non raccordée au réseau existant à Béziers et à Narbonne choix d'un emplacement rendant problématique l'arrêt des trains en provenance de ou à destination de Toulouse ?
- **devenir de la desserte des gares de Sète et Agde** et des gares-centre de Béziers et Narbonne ; il est incompréhensible de réduire les possibilités de leur accès par des trains « grandes lignes » et inacceptable de reporter les parcours terminaux des grands trajets sur les TER : ce n'est pas la mission de la Région et les TER ne sont pas équipés pour recevoir de grandes quantités de bagages.
- **évaluation des choix techniques** en fonction des atteintes environnementales, paysagères et sociologiques.

Ces réflexions doivent pouvoir s'appuyer sur un bilan précis de la mise en service du CNM et des gares nouvelles de Nîmes et Montpellier :

- évolution du trafic, du nombre de passagers, de leur répartition, du nombre et de la qualité (temps de parcours, ruptures de charges) des relations entre les villes du territoire et les autres régions.
- évolution des charges et bilan économique.
- efficacité des mesures de protection des populations, de l'environnement et des mesures de compensation.

Il est d'ailleurs surprenant et inacceptable que ces données ne soient pas disponibles dans cette enquête, compte tenu de leur importance pour évaluer un projet qui reprend une bonne partie des modèles mis en œuvre précédemment.

Concernant le projet lui-même phase1 (choix du tracé, caractéristiques etc.), nous faisons seulement une observation concernant le raccordement ligne nouvelle / ligne existante sur Villeneuve-les-Béziers. Cet ouvrage a un lourd impact sur cette localité. Des solutions plus « légères » ont été sollicitées. SNCF Réseau a répondu en s'appuyant sur des contraintes techniques (vitesse 160 km/h, rayons de courbes et dévers...) et expliqué que les variantes possibles changeaient peu de chose.

Mais le Maître d'Ouvrage n'a jamais remis en question le 160 km/h et **n'a pas communiqué les documents graphiques correspondants aux variantes** qui auraient permis aux élus d'examiner précisément ces « peu de chose » et d'en comparer les impacts, alors que ce sont eux qui sont responsables de l'aménagement du territoire.

Nous émettons donc un avis favorable pour la phase 1, sous réserve que les discussions et concertations s'ouvrent au plus tôt sur la phase 2 pour :

- la réexaminer et lever toutes les interrogations et objections qu'elle soulève ;
- réévaluer les différentes options, avec, si nécessaire, des contre-expertises, pour assurer la cohérence globale du projet et sa capacité à répondre aux missions qui avaient été définies au départ et aux défis actuels et à venir ;
- vérifier que son utilité économique, sociale et environnementale justifie les contraintes et les atteintes environnementales inévitables (même si elles sont compensées le mieux possible)

En vous remerciant par avance pour votre lecture attentive.

TGV SUD Territoires-Environnement est une association de citoyens et d'usagers des transports dont l'objet est

- de suivre le projet LNMP, de participer aux concertations pour faire valoir le point de vue des utilisateurs et mettre en avant l'intérêt général ;
- de faire remonter les difficultés rencontrées par les usagers des transports en commun et proposer des améliorations ;
- défendre le réseau ferroviaire : éviter les fermetures de lignes, valoriser le réseau dit secondaire ou « petites lignes » pour irriguer les territoires et limiter la dépendance au seul mode routier ;
- promouvoir les transports en communs, les déplacements « doux » et l'intermodalité.

Association TGV SUD Territoires~Environnement
Maison de la Vie Associative, 2 rue Jeanne Jugan, boîte n°37, 34500 BEZIERS
Blog : <http://tgvsud.over-blog.com> Courriel : tgvsud34@gmail.com Numéro Siret : 813 742 244 00011

@1146 - Johnson Maureen - Castelnau-de-Guers

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:14:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : refus du projet d'une ligne TGV entre Montpellier et Perpignan
Page 1104 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Encore un "grand projet inutile" qui détruira l'économie locale, fondée sur la viticulture, l'ostréiculture et le tourisme. Et pourquoi? Pour permettra à des gens d'affaires ou aux touristes de traverser au plus vite notre territoire pour aboutir ailleurs! Pour économiser 15 minutes de trajet, on sacrifierait notre région! Et pas seulement; A un moment décisif pour l'avenir de l'humanité, moment où l'importance de la bio-diversité est enfin reconnue par tous les scientifiques, où la disparition des habitats de bêtes sauvages oblige celles-ci à se rapprocher toujours plus des hommes, emmenant avec elles les pandémies futures qui détruiront l'économie mondiale, on voit proposer des projets qui vont dans le sens opposé! Notre gouvernement fait bien peu de cas de l'avenir de nos jeunes, de tous les jeunes de la Terre. Nos gouvernants devraient adopter comme slogan "Après nous, le déluge!"

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1147 - valerie boadella

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:18:01

Lieu de dépôt : Par email

Objet : enquête publique LGV

Contribution :

Bonjour,

J ai grandi à Bouzigues, j y ai eu plusieurs commerces notamment une agence immobilière donc je connais bien les environs et je suis actuellement jeune retraitée sur Loupian. De part mon activité j ai pu constater ce que les gens venaient chercher ici et c est totalement en désaccord avec ce projet de tracé qui impacte très négativement l ensemble du bassin de thau.

- affaiblissement important de la desserte de proximité donc augmentation du temps de trajet et de la pollution. Perte économique pour le tourisme local qui ira ailleurs faute d être desservi.

- Investissement démesuré sur un territoire qui a déjà bien contribué et qui va avoir que les effets négatifs du projet notamment les impôts et le bruit

- Impact sur l'environnement préservé du territoire de Thau : Le Bassin de Thau et sa biosphère. Le picpoul de pinet. Le massif de la gardiole avec sa faune a préserver

- Une atteinte sur des monuments ou des sites classés notamment la via domitia

- la pollution : Risque pour la zone de captage d'eau d'Issanka, risque d'accidents chimiques dus aux transports. Et Celle du aux travaux

Je ne suis pas contre le projet et comprends les enjeux mais on ne pas autant lésé un territoire alors que je suis sûre que d autres solutions sont possibles.

D ailleurs il faudrait une vraie concertation des différents acteurs locaux. Je suis particulièrement touchée par le manque d informations et déplore également le fait qu'il n'y ait pas eu de permanences dans chacune des communes impactées. De même, le court délai de l'enquête publique et le choix calendaire (vacances et situation sanitaire) semble peu opportun au regard des enjeux.

Je vous remercie pour votre attention

Cordialement,

Valerie Boadella

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

Page 1105 / 1332.

@1148 - BAUMGARTNER KATIA - Fabrègues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:19:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif sur le projet actuel

Contribution :

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Ayant participé depuis de très longues années aux différentes de consultation concernant le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan, j'avais déjà eu l'occasion d'exprimer les réserves quant à la manière dont le projet était mené, sans remettre en question un certain intérêt pour la ligne dès lorsqu'elle remplissait les conditions nécessaires émises par un ensemble d'association et de parties prenantes :

- Nécessité de mixité jusqu'à Perpignan
- Traiter les phase 1 et 2 ensembles pour avoir une vision globale des impacts
- Avoir des mesures compensatoires ou d'évitement à la hauteur des enjeux environnementaux et de biodiversité
- Servir le territoire et les habitant et ne pas les desservir
- Baisser la très grande vitesse pour une meilleure insertion de tracé
- Arrêter avec les gares excentrées, véritables « mauvaise idée », entraînant majoration des déplacements, urbanisation et artificialisation extrême.

Je suis ici en colère et suffisamment exaspérer pour l'exprimer à titre personnel.

Aucune de ces attentes ne sont remplies

- Des dossiers et évaluations insuffisantes
- Analyses socio-économique tronquées, biaisées, insuffisantes
- Des choix contestables car pas stratégiques, (pas de mixité de bout en bout, pas de prise en compte de la ligne historique, problème des gares...etc.)
- Des mesures de préservation et de compensation très insuffisantes au regard des enjeux (dont Massif de la Gardiole, Corbière, captage en eau potable de Karkland, zone natura 2000 etc.)
- La desserte du territoire au final pénalise les habitants au lieu de les servir
- Une artificialisation extrême
- Des impacts bien trop destructeurs au regard des bénéfices potentiels, tels que présentés à ce jour

En l'état ce projet ne remplit absolument pas les objectifs attendus.

Par ailleurs, le déroulement de l'Enquête Publique débutée en pleine période de fin d'année, à laquelle s'est ajoutée la 5e vague épidémique n'a réellement pas permis une bonne information des tous. Ce qui n'est pas acceptable. Une prolongation de l'enquête était indispensable au regard de l'ampleur du projet et des dossiers à analyser.

On vient de perdre des années, à payer des études pour rien, on est en train de gaspiller de l'argent sur un projet (En ces temps difficiles pour chacun, c'est assez scandaleux pour le souligner) qui, s'il était réellement (ré)-étudié correctement, mériterait au contraire que l'on y mette de vrais moyens

pour un intérêt général réel, qui s'inscrit dans la durée, qui sert les territoires, les habitants et préserve au maximum l'environnement et la biodiversité.

Je suis donc extrêmement défavorable à qui nous a été présenté, et suis contre la déclaration d'utilité publique de cette ligne en l'état des dossiers et projet.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1149 - VANDERMEERSCH Bruno

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:19:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracé Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Bonjour,

Sur le fond, je ne suis pas contre le transport par le rail, bien au contraire. Et surtout pour le fret. Par contre l'argument de gagner quelques minutes sur un trajet se discute, se mesure en rapport des inconvénients, des préjudices, des coûts générés. Quand une nouvelle technologie sera mature (Hyperloop ou autre) et nous permettra de gagner à nouveau 18 ou 30 minutes, on installera une nouvelle infrastructure ?

Mais Je suis contre ce projet de tracé pour le tronçon LGV Montpellier Béziers, tel que présenté, pour un certain nombre de motifs :

Motifs de consultation / concertation citoyenne / juste et complète information :

- Nous pouvons nous exprimer ici, dont acte.
- Il n'est pas normal, selon moi, que nous n'ayons eu aucune information préalable, aucune réunion publique exposant le projet. J'habite la commune de Poussan depuis 2007 et je n'ai jamais rien reçu.
- Il est pratiquement impossible de s'exprimer sur un sujet si complexe, si volumineux sans concertation de "sachant" dans les différents domaines. Certains avis de spécialistes ne sont pas encore transmis à ce stade de l'avancement du projet (préservation Eau d'Issanka,...) ou pas transmis dans le dossier. Le temps imparti est trop court pour une réflexion éclairée sur un tel sujet.
- Les avis d'experts pour ou contre ne sont pas tous tenus à notre disposition.
- Juste et complète information : l'homme a marché sur la lune, la France compte nombre d'experts dans le domaine des modélisations 3D, on peut avoir des visualisations de son nouveau canapé dans son salon... le projet va coûter des milliards, les études déjà des millions d'euros, mais nous n'avons pas une maquette des principaux ouvrages (et je pense surtout aux viaducs, donc celui de plus d'un kilomètre de long sur la commune de Poussan), pas même un photo montage ! Nous ne pouvons pas nous prononcer sans avoir au moins une esquisse.

Motifs environnementaux :

- Passage
- Le bruit? quel impact, nous subissons déjà celui de l'autoroute en permanence, les murs anti-bruits neutraliseront à quelle hauteur ce bruit? (Il faudra qu'ils soient bien modélisés sur la maquette en sus de la hauteur du tablier)

-Risque d'accident industriel et de pollution de l'étang de Thau. Le risque zéro n'existe pas, même si l'infrastructure peut apporter beaucoup de garanties, des événements extérieurs peuvent survenir : collision avec un élément extérieur, sabotage, attentat, feu dans un container...

-Une telle infrastructure coupe une nouvelle fois tout notre territoire, mettant à mal tous les corridors écologiques, les trames vertes et bleues. Une nouvelle fois, après l'autoroute, les voies routières existantes, les voies ferrées existantes. Même si cela comporte des difficultés foncières et techniques supplémentaires, l'utilisation de couloirs artificiels déjà existants devrait être priorisée. Plus facile, moins coûteux de créer un nouveau sillon ? pour la flore et la faune, certainement pas.

-Protection des eaux d'Issanka, l'étude est en cours... donc pas de garantie à ce jour qu'il n'y aura pas de conséquence

-Impact carbone des travaux, quel est le bilan carbone de ce projet

-10 ans de travaux et les temps perdus pour tous les usagers de la route dans les zones en travaux pendant ces 10 ans.

-Cette nouvelle ligne ne soulage que très peu le trafic Poids Lourd traversant notre territoire : Car on nous dit qu'en 2050 toute la flotte automobile et poids lourd sera ou à hydrogène ou électrique... j'en doute. Ça ne réduira donc pas le trafic sur l'autoroute A9.

-Pas de gare sur notre territoire : nous allons donc devoir prendre notre voiture pour aller à Montpellier ou à Béziers pour prendre le TGV.... Du temps et du gazole en plus. Ou compter sur les correspondances... les habitants de notre territoire ne vont assurément pas gagner de temps.

Motifs économiques :

-Coût du projet (porté en partie par notre agglomération, ce qui est un comble, alors nous n'en supportons que des inconvénients. Les impôts locaux pour l'intérêt général national ? européen ?)

-Temps perdus pour ceux qui utilisent le TGV

-Impact sur le tourisme :

o Temps perdu pour se rendre sur notre territoire en train (2 voire 0 TGV pour Sète au lieu des 12 aujourd'hui)

o Risque pour les Thermes de Balaruc. Y a-t-il une étude d'impact pour le premier poumon économique de notre territoire.

o « Balafre » au milieu de nos beaux paysages, que les touristes viennent contempler. Car ce ne sera pas le Viaduc de Millau ou le Pont du Gard.

Enfin, il me semble qu'il nous est demandé de donner un avis sur un projet pour lequel certaines études ont été réalisées il y a trente ans ... Certaines ont sans doute été revisitées, mais le monde change et de plus en plus vite...

-Le dernier rapport du GIEC de 2021 a-t-il été pris en compte ? Avec ces incidences sur les changements du climat, le réchauffement climatique et la montée du niveau des eaux. Les services de l'Etat travaillent avec tous leurs partenaires à des simulations de repli stratégique face à l'évolution du trait de côte... certaines lignes existantes seront submergées... les études d'il y a trente ans l'anticipent-elles ?

-Personne n'avait anticipé la pandémie qui a failli paralyser la planète entière, le monde ne sera plus comme avant. Le travail a changé, le télétravail est élevé en vertu, quantité de réunions se font en virtuel... Est-il toujours aussi si nécessaire de gagner 18 minutes de Perpignan pour rejoindre Paris ?

-Les études de trafic voyageurs et transports sont-elles fiables ?

Il est temps de prendre le temps, à minima :

- d'une réelle concertation,
- de réétudier les vrais besoins, les besoins raisonnables,
- de réétudier les alternatives possibles,
- de réétudier les tracés instruits hier mais écartés par le passé qui pourraient reprendre sens aujourd'hui.

Merci

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1150 - borges anne

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:26:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : tracé tgv Montpellier- Béziers

Contribution :

Non au tracé qui sacrifie notre territoire .

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1151 - Boisseau Eric - Montpellier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:30:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis négatif sur le tracé et la vitesse de référence

Contribution :

Avis négatif sur le tracé et ses caractéristiques fonctionnelles basées sur la priorité à la très grande vitesse (320 km/h et ses courbes de 7000 mètres de rayon très agressives pour les territoires ainsi percutés) voyageurs au détriment de la priorité au débit, à la fluidité, à la régularité, à la fiabilité, à la ponctualité du trafic ferroviaire, fret et voyageurs sur l'axe traversant le Languedoc-Roussillon ainsi qu'à son insertion dans un territoire déjà trop fortement percuté par de précédentes infrastructures (A9) et autres formes d'urbanisation, d'imperméabilisation (plateformes logistiques, centres commerciaux, extensions pavillonnaires, étalement urbain ...)

Il convient, par la mise à l'étude d'un tracé basé sur du 220 km/h (et ses courbes de seulement 2000 mètres de rayons), d'inverser et d'obtenir la priorité pour le fret avec des lignes « THNS » (très haut niveau de service) à 220 km/h ; d'ailleurs, en mai 2008 au Centre Rabelais à Montpellier Esplanade, RFF avait présenté le meilleur projet, le meilleur scénario, celui consistant en une ligne mixte conçu pour du V220, celui qui optimisait la dépense publique et le report modal pour le fret, répondant toujours aux enjeux prioritaires que sont les améliorations significatives de la régularité, rapidité et ponctualité du trafic fret et voyageurs grâce au doublet de ligne aux performances presque équivalente avec un trafic fret multiplié par dix à la frontière franco espagnole et un doublement global en France de ce trafic fret

Le projet LNMP actuellement présenté est basé sur une conception désuète, archaïque du système ferroviaire, une LGV conçue en opposition aux « Pendolino » promus il y a trois décennies par les

Page 1109 / 1332.

opposants à la LGV Méditerranée puis promus par Madame Anne-Marie Idrac alors présidente de SNCF

Enfin, ce projet ne tient ni compte des leçons de l'expérience de quatre décennies consacrées à la très grande vitesse voyageurs, ni des attentes des chargeurs qui veulent des trains de fret répondant à leurs attentes, surtout, aux attentes de leurs actionnaires au titre de leur RSE (responsabilité sociale et environnementale) ni des progrès de la technologie ferroviaire puisque Alstom met en service le TGV pendulaire (https://fr.wikipedia.org/wiki/Avelia_Liberty)

Extrait

Les nouvelles rames, ainsi que les améliorations apportées à la voie et à la signalisation, permettront d'améliorer initialement la vitesse maximale de service régulier à 257 km/h sur certaines parties du parcours, avec une vitesse maximale de 299 km/h - 350 km/h si des investissements futurs dans des améliorations de la voie et de la signalisation sont effectués ... Les rames seront équipées d'un système d'inclinaison actif, baptisé Tiltronix par Alstom, qui permettra des vitesses plus élevées sur les parties courbes du corridor.

Développement

Parmi les rares élus avec lesquels nous sommes en convergence sur la priorité à accorder au développement du fret ferroviaire et à la minimisation des agressions environnementales, notons l'expression de Madame Hélène Sandragne, Présidente du conseil Départemental de l'Aude, relaté par l'Indépendant et repris par Midi Libre ici : <https://www.midilibre.fr/2022/01/24/lgv-dans-laude-helene-sandragne-veut-que-la-ligne-soit-ouverte-au-fret-entre-beziers-et-perpignan-10065795.php>

Nous ne pouvons qu'approuver Madame Hélène Sandragne dans son exigence que la ligne LNMP soit mixte, ouverte aux trains de fret, également aux trains régionaux entre Béziers et Perpignan, pas seulement aux trains à « Très Grande Vitesse »

Madame Hélène Sandragne rappelle ainsi au Premier Ministre, contrairement aux propos tenus par ce dernier dans l'Indépendant du 22 octobre 2021 (« Ce point me paraît acté, la mixité de la ligne Béziers/Perpignan n'est pas prévue et nous n'avons pas rouvert de discussion sur ce sujet avec les collectivités qui financent et la SNCF. »), qu'au moins une collectivité territoriale exige avec fermeté la mixité fret & voyageurs

D'ailleurs, c'est d'abord le fret qui justifie LNMP, pas le trafic voyageur

Pour le trafic voyageur,

Obtenir 90 % de report modal exige un temps de parcours inférieur à 2h30 ; encore faut-il que le potentiel soit important (Paris – Perpignan en avion : seulement 200.000 passagers annuels)

La seule ligne aérienne avec du potentiel de report modal, c'est Paris – Toulouse (1 million de voyageur potentiel) avec une durée de trajet inférieure à 3h30 dans le futur ; aucune autre ligne aérienne n'offre de potentiel de report modal sur le train, ni Lyon – Barcelone (autour de 4 h), ni Marseille – Barcelone (autour de 3 h), ni même Toulouse – Barcelone (autour de 3 h) que SNCF a supprimée

Pour le trafic Fret

Il passait en 2016 plus de 45 millions de tonnes de fret par l'autoroute A9 au Perthus soit plus de 3 millions de poids-lourds et seulement 1,5 millions de tonnes de fret par le rail, soit une part modale de seulement 3 %

A raison d'une future part modale rattrapant celle des autres pays européens (Suisse, Autriche, Italie, Allemagne ..) à la traversée des Alpes (entre 35 et 70 % pour le rail), donc a minima autour de 30 %, il pourrait passer plus de 15 millions de tonnes de fret par le rail par la ligne LFP Perthus ; le trafic fret ferroviaire serait ainsi multiplié par dix entre Péninsule Ibérique et Europe du Nord, alors que l'objectif gouvernemental est de le doubler, mais sur toute la France et que SNCF Réseau ne prévoit que 8 %

Page 1110 / 1332.

Mais pour cela, il faut juste répondre aux attentes des chargeurs qui veulent utiliser un rail qui soit :

Régulier

Ponctuel

Rapide

L'existence de deux lignes parallèles autorisées à tous types de trains aux performances assez proches dans la traversée du Languedoc-Roussillon en est une condition nécessaire ; une internalisation des coûts externes autour de la mise en place d'une écotaxe serait un plus. Même sans, les chargeurs, au travers de leur RSE, veulent utiliser le rail, s'il est GAME (globalement au moins équivalent) au routier

Dans de telles conditions, le fret pourrait contribuer à hauteur de 20 % sur quarante ans au financement de cette nouvelle ligne, soit un milliard d'euros ; c'est un milliard d'euros en moins à solliciter auprès des contribuables ou c'est un milliard d'euros à réaffecter pour moderniser régénérer la ligne Rivesaltes - Axat - Quillan - Limoux - Carcassonne, la ligne Béziers - Neussargues - Clermont-Ferrand, la ligne des Cévennes Nîmes - Langogne - Clermont-Ferrand ...

Notre proposition de donner la priorité au fret ferroviaire sur l'excès de grande vitesse voyageurs se trouve dans la continuité de la position de RFF telle qu'exprimée avec constance au cours des années 2000 ; rappelons que le dossier du maître d'ouvrage (RFF) a présenté au débat public du 3 mars au 3 juillet 2009 quatre scénarios dont deux concernaient deux lignes nouvelles mixtes se différenciant uniquement par la vitesse de référence des trains de voyageurs, fixée dans un cas à 220, dans l'autre à 300 km/h

https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/ligne-montpellier-perpignan.com/files/rff/mediatheque/rff_inmp_pdf_dossier_support_bd_stratis_040209_a.pdf

Tracé mixte V220 : 3,9 milliards d'€

Tracé mixte V300 : 5,2 milliards d'€

C'est en valeur 2008 ; mais les proportions restent les mêmes en 2022

Ainsi, passer de 220 km/h à 320 augmente les coûts de 33 % et réduit le temps de trajet Perpignan – Montpellier de 50 à 40 mn ; Perpignan sera toujours à 4 h de Paris et l'utilité de l'avion indiscutable entre Paris et Perpignan

Dans le dossier actuellement présenté à l'EP DUP LNMP, « SNCF Réseau » évalue le surcoût de l'introduction de circulations fret en prenant pour invariant la vitesse de 320 km/h autorisée aux trains de voyageurs ; rendre invariant cette vitesse de 320 km/h est un très mauvais calcul et justifie à lui seul d'émettre un avis défavorable à l'EP DUP LNMP ; cette invariance basée sur du V320 aboutit à une explosion des coûts alors même que le gain de temps voyageurs représente epsilon (10 mn) !

Il convient d'inverser et d'obtenir la priorité pour le fret avec des lignes « THNS » (très haut niveau de service) à 220 km/h ; d'ailleurs, en mai 2008 au Centre Rabelais à Montpellier Esplanade, RFF a présenté le meilleur projet, le meilleur scénario, celui consistant en une ligne mixte conçue pour du V220, celui qui optimisait la dépense publique et le report modal pour le fret

Pièce(s) jointe(s) :

Document : ContributionEpDupLNMP.doc, page 1 sur 4

Résumé de notre position

Avis négatif sur le tracé et ses caractéristiques fonctionnelles basées sur la priorité à la très grande vitesse (320 km/h et ses courbes de 7000 mètres de rayon très agressives pour les territoires ainsi percutés) voyageurs au détriment de la priorité au débit, à la fluidité, à la régularité, à la fiabilité, à la ponctualité du trafic ferroviaire, fret et voyageurs sur l'axe traversant le Languedoc-Roussillon ainsi qu'à son insertion dans un territoire déjà trop fortement percuté par de précédentes infrastructures (A9) et autres formes d'urbanisation, d'imperméabilisation (plateformes logistiques, centres commerciaux, extensions pavillonnaires, étalement urbain ...)

Il convient, par la mise à l'étude d'un tracé basé sur du 220 km/h (et ses courbes de seulement 2000 mètres de rayons), d'inverser et d'obtenir la priorité pour le fret avec des lignes « THNS » (très haut niveau de service) à 220 km/h ; d'ailleurs, en mai 2008 au Centre Rabelais à Montpellier Esplanade, RFF avait présenté le meilleur projet, le meilleur scénario, celui consistant en une ligne mixte conçu pour du V220, celui qui optimisait la dépense publique et le report modal pour le fret, répondant toujours aux enjeux prioritaires que sont les améliorations significatives de la régularité, rapidité et ponctualité du trafic fret et voyageurs grâce au doublet de ligne aux performances presque équivalente avec un trafic fret multiplié par dix à la frontière franco espagnole et un doublement global en France de ce trafic fret

Le projet LNMP actuellement présenté est basé sur une conception désuète, archaïque du système ferroviaire, une LGV conçue en opposition aux « Pendolino » promus il y a trois décennies par les opposants à la LGV Méditerranée puis promus par Madame Anne-Marie Idrac alors présidente de SNCF

Enfin, ce projet ne tient ni compte des leçons de l'expérience de quatre décennies consacrées à la très grande vitesse voyageurs, ni des attentes des chargeurs qui veulent des trains de fret répondant à leurs attentes, surtout, aux attentes de leurs actionnaires au titre de leur RSE (responsabilité sociale et environnementale) ni des progrès de la technologie ferroviaire puisque Alstom met en service le TGV pendulaire (https://fr.wikipedia.org/wiki/Avelia_Liberty)

Extrait

Les nouvelles rames, ainsi que les améliorations apportées à la voie et à la signalisation, permettront d'améliorer initialement la vitesse maximale de service régulier à 257 km/h sur certaines parties du parcours, avec une vitesse maximale de 299 km/h - 350 km/h si des investissements futurs dans des améliorations de la voie et de la signalisation sont effectués ... Les rames seront équipées d'un système d'inclinaison actif, baptisé Tilttronix par Alstom, qui permettra des vitesses plus élevées sur les parties courbes du corridor.

Développement

Parmi les rares élus avec lesquels nous sommes en convergence sur la priorité à accorder au développement du fret ferroviaire et à la minimisation des agressions environnementales, notons l'expression de Madame Hélène Sandragné, Présidente du conseil Départemental de l'Aude, relaté par l'Indépendant et repris par Midi Libre ici : <https://www.midi Libre.fr/2022/01/24/lqv-dans-laude-helene-sandraigne-veut-que-la-ligne-soit-ouverte-au-fret-entre-beziers-et-perpignan-10065795.php>

Nous ne pouvons qu'approuver Madame Hélène Sandragné dans son exigence que la ligne LNMP soit mixte, ouverte aux trains de fret, également aux trains régionaux entre Béziers et Perpignan, pas seulement aux trains à « Très Grande Vitesse »

Madame Hélène Sandragné rappelle ainsi au Premier Ministre, contrairement aux propos tenus par ce dernier dans l'Indépendant du 22 octobre 2021 (« **Ce point me paraît acté, la mixité de la ligne Béziers/Perpignan n'est pas prévue et nous n'avons pas rouvert de discussion sur ce sujet avec les collectivités qui financent et la SNCF.** »), qu'au moins une collectivité territoriale exige avec fermeté la mixité fret & voyageurs

D'ailleurs, c'est d'abord le fret qui justifie LNMP, pas le trafic voyageur

[Pour le trafic voyageur.](#)

Obtenir 90 % de report modal exige un temps de parcours inférieur à 2h30 ; encore faut-il que le potentiel soit important (Paris – Perpignan en avion : seulement 200.000 passagers annuels)

La seule ligne aérienne avec du potentiel de report modal, c'est Paris – Toulouse (1 million de voyageur potentiel) avec une durée de trajet inférieure à 3h30 dans le futur ; aucune autre ligne aérienne n'offre de potentiel de report modal sur le train, ni Lyon – Barcelona (autour de 4 h), ni Marseille – Barcelona (autour de 3 h), ni même Toulouse – Barcelona (autour de 3 h) que SNCF a supprimée

[Pour le trafic Fret](#)

Avis défavorable Éric Boisseau sur tracé, insertion et vitesse de base 320 LNMP 27 janvier 2022

Document : ContributionEpDupLNMP.doc, page 2 sur 4

Il passait en 2016 plus de **45 millions de tonnes de fret par l'autoroute A9 au Perthus** soit plus de 3 millions de poids-lourds et **seulement 1,5 millions de tonnes de fret par le rail, soit une part modale de seulement 3 %**

A raison d'une future part modale rattrapant celle des autres pays européens (Suisse, Autriche, Italie, Allemagne ..) à la **traversée des Alpes (entre 35 et 70 % pour le rail)**, donc **a minima autour de 30 %**, **il pourrait passer plus de 15 millions de tonnes de fret par le rail par la ligne LFP Perthus ; le trafic fret ferroviaire serait ainsi multiplié par dix entre Péninsule Ibérique et Europe du Nord**, alors que l'objectif gouvernemental est de le doubler, mais sur toute la France et que SNCF Réseau ne prévoit que 8 %

Mais pour cela, il faut juste répondre aux attentes des chargeurs qui veulent utiliser un rail qui soit :

Régulier

Ponctuel

Rapide

L'existence de deux lignes parallèles autorisées à tous types de trains aux performances assez proches dans la traversée du Languedoc-Roussillon en est une condition nécessaire ; une internalisation des coûts externes autour de la mise en place d'une écotaxe serait un plus. Même sans, les chargeurs, au travers de leur RSE, veulent utiliser le rail, s'il est GAME (globalement au moins équivalent) au routier

Dans de telles conditions, le fret pourrait contribuer à hauteur de 20 % sur quarante ans au financement de cette nouvelle ligne, soit un milliard d'euros ; c'est un milliard d'euros en moins à solliciter auprès des contribuables ou c'est un milliard d'euros à réaffecter pour moderniser régénérer la ligne Rivesaltes - Axat - Quillan - Limoux - Carcassonne, la ligne Béziers - Neussargues - Clermont-Ferrand, la ligne des Cévennes Nîmes - Langogne - Clermont-Ferrand ...

Notre proposition de donner la priorité au fret ferroviaire sur l'excès de grande vitesse voyageurs se trouve dans la continuité de la position de RFF telle qu'exprimée avec constance au cours des années 2000 ; rappelons que le dossier du maître d'ouvrage (RFF) a présenté au débat public du 3 mars au 3 juillet 2009 quatre scénario dont deux concernaient deux lignes nouvelles mixtes se différenciant uniquement par la vitesse de référence des trains de voyageurs, fixée dans un cas à 220, dans l'autre à 300 km/h

https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/sites/ligne-montpellier-perpignan.com/files/rff/mediatheque/rff_inmp_pdf_dossier_support_bd_stratis_040209_a.pdf

Tracé mixte V220 : 3,9 milliards d'€

Tracé mixte V300 : 5,2 milliards d'€

C'est en valeur 2008 ; mais les proportions restent les mêmes en 2022

Ainsi, passer de 220 km/h à 320 augmente les coûts de 33 % et réduit le temps de trajet Perpignan – Montpellier de 50 à 40 mn ; Perpignan sera toujours à 4 h de Paris et l'utilité de l'avion indiscutable entre Paris et Perpignan

Dans le dossier actuellement présenté à l'EP DUP LNMP, « SNCF Réseau » évalue le surcoût de l'introduction de circulations fret en prenant pour invariant la vitesse de 320 km/h autorisée aux trains de voyageurs ; **rendre invariant cette vitesse de 320 km/h est un très mauvais calcul et justifie à lui seul d'émettre un avis défavorable à l'EP DUP LNMP** ; cette invariance basée sur du V320 aboutit à une explosion des coûts alors même que le gain de temps voyageurs représente epsilon (10 mn) !

Bien plus, lorsque l'on « apprécie » la marche des trains transversaux, autre que les radiaux Paris – Province, on s'aperçoit de temps de stationnement en gares (exemples : Lyon PD, Dijon, Mulhouse, Strasbourg, Modane, Bordeaux, Lille, etc.) supérieurs aux 10 mn censées être gagnées en passant d'une vitesse de conception de 220 à 320. Même plus, le manque actuel d'investissement dans la capacité, le débit du réseau, sa fluidité aboutit à un temps de stationnement du Frecciarossa 1000 de 20 mn en gare de Lyon Part Dieu

Milano Centrale : 06:25

Lyon Part Dieu arrivée 11:08

Lyon Part Dieu départ 11:28

Paris Gare de Lyon 13:22

Il convient d'inverser et d'obtenir la priorité pour le fret avec des lignes « THNS » (très haut niveau de service) à 220 km/h ; d'ailleurs, en mai 2008 au Centre Rabelais à Montpellier Esplanade, RFF a présenté le meilleur projet, le meilleur scénario, celui consistant en une ligne mixte conçu pour du V220, celui qui optimisait la dépense publique et le report modal pour le fret, répondant toujours aux enjeux prioritaires que sont les améliorations significatives de la régularité, rapidité et ponctualité du trafic fret et voyageurs grâce au doublet de ligne aux

Avis défavorable Éric Boisseau sur tracé, insertion et vitesse de base 320 LNMP 27 janvier 2022

performances presque équivalente avec un trafic fret multiplié par dix à la frontière franco espagnole et un doublement global en France de ce trafic fret

Conclusion

Ce dossier est parti en vrille dès septembre 2009 pour comblaire à quelques prosélytes de la très grande vitesse indifférents complètement au devenir, au destin du fret ferroviaire et à l'état de la concurrence aérienne

Autant la version du projet LNMP présenté par RFF en mai 2008 répondait et répond toujours aux enjeux d'aujourd'hui, autant celle qui a été validé par les financeurs à l'automne 2009 posérieurement au débat public, basée sur une LGV V320 à priorité voyageurs ne répondait pas et répond encore moins aujourd'hui aux actuels et futurs enjeux

Il convient donc de donner un avis défavorable, non pas au principe d'une seconde ligne destinée à rendre disponible, fiable 24/24 h l'axe ferroviaire nord-sud dans sa traversée languedocienne, mais à un tracé couteux, destructeur du massif de la Gardiole, du vignoble « Picpoul de Pinet », du bassin de Thau, du massif des Corbières, ne prenant pas en compte le recul du trait de cote en différents secteurs de LNMP

Il convient de demander à SNCF Réseau, au cours d'une réelle concertation au sein de laquelle seront invités les différentes associations concernés, de procéder à l'actualisation des quatre scénarios présentés dans le dossier du maître d'ouvrage (RFF) et publié à l'occasion du débat public qui s'est déroulé du 3 mars au 3 juillet 2009

Annexes

A ceux qui croient en la nécessité du 320 km/h exclusif pour les voyageurs

Si ce projet intéressait SNCF Voyageurs et ses TGV, SNCF Réseau Maître d'ouvrage de l'infrastructure et SNCF Fret, le financement de LNMP ne serait pas à 100 % public, avec 40 % en provenance des territoires, 40 % de l'Etat et 20 % éventuel de l'Europe mais serait dans une bien moindre proportion. A titre indicatif, au vu du potentiel fret malheureusement ignoré par les décideurs politiques c'est 20 % du cout total de l'ouvrage LNMP qui pourrait être prise en charge par le revenu récurrent issu des péages sillons fret de qualité ; avec pour contrepartie positive, la baisse significative du trafic camions sur l'A9

Mais nos décideurs politiques dédaignent le fret ferroviaire

Rappelons que LN1 Paris - Lyon a été financé en totalité par SNCF et remboursé capital et intérêt en 7 ans ; c'est dire si elle était rentable

LN2 Paris Le Mans / Tours a été financé aux deux tiers par SNCF

Déjà, la rentabilité était insuffisante pour justifier d'un financement 100 % SNCF

Après, cela se corse

LN3 fut financé en totalité par SNCF ; elle a dopé les prévisions de trafic en 1986 pour faire croire à Jacques Chirac que la ligne LGV Nord était rentable et qu'il n'y avait pas besoin de la confier à une autre entreprise ;

C'est depuis LN3 que la dette du groupe public ferroviaire est partie en vrille

De toutes les LGV construites ultérieurement, seul le financement de la LGV Méditerranée (LN5) mise en service le 10 juin 2001 (le TGV Méditerranée) a été assuré par RFF dans un accord avec l'Etat qui en répartit le coût à 90 % à la charge de RFF et 10 % à celle de l'Etat,

les collectivités locales concernées n'ayant été elles sollicitées que pour participer de façon importante au financement des trois gares nouvelles de Valence TGV, Avignon TGV et Aix TGV.

<https://www.assemblee-nationale.fr/12/rap-info/i1725-a2.pdf>

Toutes les LGV construites ultérieurement, de LN6 & LN7 à SEA, BPL, CNM ont un financement quasiment assuré par le public quelles que soient les contorsions financières permises par les PPP du temps du Président Sarkozy ..

LNMP tel que conçue et présenté en EP DUP ne présente aucun intérêt économique pour SNCF Réseau et pour le transporteur SNCF ; mais ceux-ci sont obligés d'obéir à la tutelle

<https://www.midilibre.fr/2022/01/24/lgv-dans-laude-helene-sandragné-veut-que-la-ligne-soit-ouverte-au-fret-entre-beziers-et-perpignan-10065795.php>

L'article

« LGV dans l'Aude : Hélène Sandragné veut que la ligne soit ouverte au fret entre Béziers et Perpignan

Transports, Béziers, Carcassonne

Publié le 24/01/2022

La présidente du département de l'Aude a remis samedi 22 janvier, à Jean Castex, un courrier demandant que la nouvelle ligne grande vitesse soit mixte et ouverte au fret sur la portion Béziers-Perpignan, ce qui n'est pas prévu pour l'instant.

Avis défavorable Éric Boisseau sur tracé, insertion et vitesse de base 320 LNMP 27 janvier 2022

Hélène Sandragné a saisi l'occasion de la signature du protocole d'engagement financier de tous les partenaires de la future ligne à grande vitesse, qui a eu lieu samedi 22 janvier, à Narbonne, pour transmettre un courrier au Premier ministre.

La présidente du Département se réjouit de cette "étape importante pour l'avancée de ce dossier" et exprime "sa satisfaction du choix d'une signature prenant en compte l'intégralité de la ligne de Montpellier à Perpignan". La ligne est en effet divisée en deux tronçons Montpellier-Béziers et Béziers-Perpignan.

Voilà pour l'introduction, mais passons aux choses qui fâchent. « *Ces motifs de contentement ne peuvent cependant gommer à la fois une incompréhension et une insatisfaction sur l'aménagement de cette infrastructure structurante pour notre territoire, que l'on raisonne au plan local comme national et international* » poursuit-elle.

Pas de fret prévu sur le 2e tronçon

Hélène Sandragné ne manque pas de soulever une incohérence dans le projet : "En effet, à l'heure où le réchauffement climatique ne fait plus aucun doute et doit être une priorité de toutes les politiques publiques, **il paraît incohérent de créer une nouvelle ligne ferroviaire sans la rendre mixte pour le transport de voyageurs et de fret sur l'ensemble de son parcours.**

Certes, le tronçon Montpellier-Béziers sera bien ouvert à la circulation de marchandises et de voyageurs. Mais le fret est, à ce jour, exclu du tronçon Béziers-Perpignan."

Il est prévu qu'il soit maintenu sur la ligne actuelle qui passe au milieu des étangs. Une ligne menacée "de submersion marine d'ici à la fin du siècle" rappelle-t-elle. "Déjà, lors de crues ou de forts coups de mer, la voie est régulièrement coupée et nécessite des travaux importants pour la maintenir et la remettre en état. De plus, il n'est même pas possible d'investir massivement pour sa réfection et sa surélévation compte tenu de la sensibilité écologique des étangs" prévient-elle.

Des éléments qui ont également été développés par l'association ECCLA dans sa contribution à l'enquête publique sur la ligne nouvelle à grande vitesse.

"Alors que nous devons mettre en œuvre toutes les alternatives possibles aux activités humaines les plus polluantes, comment pourrions-nous assumer, dans vingt ans, lors de l'inauguration de la ligne, que nous n'avons pas prévu que les marchandises puissent y circuler ?" **s'interroge Hélène Sandragné qui rappelle qu'il est encore temps de revoir la copie sur ce 2e tronçon.** »

Extrait de l'article de **L'Indépendant du Jeudi 21 octobre,**

Jean Castex a répondu, en exclusivité, aux questions de L'Indépendant. Il a notamment évoqué le dossier de la ligne à grande vitesse entre Perpignan et Montpellier.

En Occitanie, le dossier de la LGV est un serpent de mer. Vous aviez annoncé le lancement de l'enquête publique avant la fin de l'année pour le tronçon Montpellier-Béziers. Où en est-on ?

Elle sera lancée avant le mois de décembre, il faut encore avancer pour que la déclaration d'utilité publique soit décrétée en 2022. L'idée, c'est de rendre ce projet irrémédiable. Je tiens à préciser que j'ai relancé ce dossier dès mon arrivée à Matignon et je le revendique. Nous travaillons remarquablement bien avec la Région Occitanie et le préfet de région. Depuis que je suis Premier ministre, nous avons acté le financement pour les deux lignes à grande vitesse d'Occitanie (Bordeaux/Toulouse et Montpellier/Perpignan) à hauteur de 40% pour l'État, 40 % pour les collectivités territoriales et 20% pour l'Europe. Tous les aspects juridiques et financiers devront être réglés avant mon départ de Matignon.

Quel est donc le nouveau calendrier ?

Pour le tronçon Montpellier/Béziers, les travaux débiteront en 2028, on a gagné deux ans. Pour Béziers/Perpignan, L'objectif est d'engager les études en 2027 et commencer les travaux en 2033, soit six ans plus tôt que prévu initialement. Le calendrier est ambitieux et l'État fera tout pour s'y tenir mais nous ne maîtrisons pas tout et notamment la contestation sur le terrain qui peut faire perdre encore du temps.

La ligne Béziers/Perpignan sera-t-elle bien mixte ?

Ce point me paraît acté, la mixité de la ligne Béziers/Perpignan n'est pas prévue et nous n'avons pas ouvert de discussion sur ce sujet avec les collectivités qui financent et la SNCF. »

Avis défavorable Éric Boisseau sur tracé, insertion et vitesse de base 320 LNMP 27 janvier 2022

@1152 - Vandermeersch Thibault - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:31:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tronçon Montpellier-Béziers Ligne SNCF LGV

Page 1115 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Je suis contre pour les raisons suivantes :

* Uniquement 2 sur 12 TGV seront Maintenus pour desservir les gares suivantes : Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan c'est insuffisant !

* Les correspondances engendrées par ces suppressions posent des problèmes économiques, logistiques et écologiques pour la région puisque c'est à elle que revient la mise en place de certaine correspondances indépendamment de la SNCF

* La promesse de remplacement des 10 TGV supprimés par 10 nouveaux TER pris en charge par la SNCF est stupide surtout quand on sait que les taux d'occupation moyens sont compris entre 25 % pour les TER et 67 % pour les TGV

* La mise en place matériel de ce nouveau tronçon dénature l'environnement et pose plusieurs problèmes écologiques

* Selon moi si on veut excentrer les gares et faire de nouveaux tronçons pour favoriser les TGV au maximum de leur capacités, Il faut définir préalablement une politique de transport national clair, ferme et sans compromission ! Malheureusement en France aujourd'hui ce n'est pas le cas !

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1153 - Jacquemin Pierre

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:32:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet ligne TGV Montpellier/Perpignan

Contribution :

A l'heure ou nous parlons d'écologie, conservation et développement du tourisme dans notre Région Occitanie, voilà qu'un projet propose tout le contraire pour de simples raisons d'économie de 15 minutes de trajet et des bénéfices financiers pour quelques gros investisseurs. Il serait temps de penser à l'avenir en termes non de gains à court terme mais le bien du peuple et de la Terre à long terme.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1154 - Hercé Laurent - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:33:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La nouvelle ligne LNMP doit être aménagée, et la desserte du bassin de Thau doit être garantie

Contribution :

Dans le projet de Ligne LGV Montpellier Perpignan, la SNCF, l'Europe, et l'état français semblent avoir pris en considération 5 bassins de population en imaginant le parcours et ses aménagements : Nîmes (précédemment), Montpellier, puis Béziers, Narbonne, Perpignan.

Le bassin de Thau, important bassin de population "invisible", semble avoir été oublié lors des réflexions préalables.

Ce bassin ne serait plus correctement desservi par cette nouvelle ligne LGV, ni par l'ancienne, et les habitants de ce territoire devraient accepter de nombreuses nuisances, sans contreparties positives. Ils seraient pour ainsi dire condamnés à regarder passer les trains... à très grande vitesse.

1 - Un bassin de 200.000 à 400.000 habitants, oublié :

Voici un rappel de quelques chiffres concernant la démographie significatifs et incontournables.

Sète compte 44.000 habitants, chiffre apparemment en baisse.

Dans les faits, l'Agglo de Thau compte 126.000 habitants, chiffre en hausse rapide.

Ce chiffre n'inclut pas la population d'Agde, 27.000 habitants, qui peuvent être naturellement rattachés au bassin de Thau.

La gare TGV d'Agde dessert aussi les communes jusqu'à Pézenas. On approche déjà les 200.000 habitants.

Mais ce chiffre est encore loin de la réalité.

En effet, une caractéristique particulière de ce bassin de population, c'est que le taux de résidence secondaire y atteint 26,4 % selon l'INSEE.

Or, ces habitants à temps partiel, non comptabilisés dans les chiffres précédents, sont bien présents : ils empruntent majoritairement le TGV pour rejoindre 1 à 3 mois par an leur résidence secondaire. (exemple : un résident secondaire à Sète, fait souvent 5 allers-retours par an en TGV depuis Paris)

Si l'on raisonne donc basiquement sur le nombre d'usager régulier du TGV, il faut partir sur un chiffre qui dépasse déjà les 200.000 personnes.

Et attention : il ne s'agit pas là de la population pendant les périodes estivales, de juin à septembre ! Mais d'une base moyenne sur l'année.

En été par exemple, la seule population de Marseillan, 7.700 habitants comptabilisés officiellement, serait multipliée... par 9 (60.000 hab selon Wikipedia)

En été, période de très grande mobilité, on est donc possiblement face à une population qui avoisine les 400.000 habitants.

Et qui n'est pas prise en compte dans ce projet de LGV.

2 - Des perspectives de forte évolution :

Pour rappel, deux projets de ZAC sont déjà actés à Sète.

Le premier va voir la construction de 1.800 nouveaux logements Entrée EST zone sud. La population sétoise atteindra dès lors 50.000 habitants.

(la construction est déjà en cours)

Le second volet de ce projet, Entrée EST zone Nord, prévoit la construction de 3000 autres logements, portant la population sétoise aux alentours de 60.000 habitants !

Il en va de même sur l'ensemble du Bassin, notamment au Nord de l'étang qui accueille en priorité les néo arrivants (foncier moins cher et plus abondant), mais aussi à Agde où l'urbanisme est en plein essor.

3 - Où sont les TGV pour renforcer la mobilité ferroviaire du bassin de Thau ?

Face à cette évolution indéniable, face à ce bassin de population en pleine croissance et particulièrement important, quelle est la réponse de la SNCF et de l'État ?

Aucune gare n'est prévue pour desservir ce territoire dans le projet actuel.

Pourtant, ce territoire est bel et bien traversé par la ligne LGV.

Paradoxalement, pour des raisons techniques et difficiles à comprendre, on prévoit la construction de nouvelles gares, excentrées, à Béziers et Narbonne, après celles (assez désastreuses) de Nîmes et Montpellier.

Ce projet n'est pas bâti en fonction de l'intérêt des populations locales ou de l'intérêt écologique. Il est bâti sur une idée conceptuelle issue du niveau Européen, et se concrétise avec une logique d'ingénieur : grande vitesse = lignes droites = minimum d'arrêts = gares espacées d'une distance importante = évitement des centres ville = pas de prise en compte des usages locaux (et des usagers locaux).

Selon le responsable de la SNCF présent lors de la réunion publique de décembre dernier à Poussan, le nombre de TGV actuel (8 à 10 selon lui), sera réduit en gare de Sète à 3 !

C'est tout à fait insuffisant si l'on se réfère aux considérations de population citées plus haut : 200.000 usagers réguliers, 300 ou 400.000 en été, en hausse constante, et 3 TGV directs ?

4 - Un report modal vers la voiture qu'il faudra éviter :

Comment dès lors vont se comporter les usagers, régulier ou potentiel, du TGV et du train ?

Il n'y a à cette heure aucune solution valable.

La gare TGV la plus proche reste Montpellier. Mais la gare desservie actuellement est la gare Saint Roch (20 mn de train), alors que la nouvelle ligne va desservir la gare Sud de France, quasi totalement isolée (1H15 à 1H30 de trajet depuis Sète).

Pour partir d'Agde ou de Sète actuellement, 3 solutions se présentent :

Trouver et emprunter un TGV direct vers Paris : solution idéale, mais souvent impraticable et trop chère, qui risque de se raréfier .

Se rendre en voiture à Montpellier, et déposer sa voiture une semaine sur une place gratuite (voiture bouchon), pour rejoindre plus facilement, à moindre coût, Sud de France.

Ou faire de même en laissant sa voiture une semaine sur un parking payant.

Ou encore, faire le trajet vers sa destination finale en voiture, avec des passagers en covoiturage, ou seul pour les plus fortunés.

Pour des raisons de facilité, si aucune solution n'est trouvée, facile, abordable financièrement, alors la solution des 200.000 habitants du bassin de Thau sera la voiture.

Elle serait le meilleur moyen de se rendre à Montpellier, Béziers, ou directement vers leurs destinations finales.

5 - Le coût du trajet : un point essentiel

Actuellement, le billet de Train Sète-Montpellier est déjà trop cher : 6,30 euros en TER, 8,40 euros par TGV !

Pour un trajet de 20 mn et 25 km, c'est beaucoup trop.

De ce fait, même avec une desserte renforcée du bassin de Thau, il faut un intérêt financier :

pour les personnes démunies : un trajet en voiture, même seul, revient moins cher.

pour les personnes aisées : pourquoi s'embêter avec le train, si l'on peut partir à deux en voiture et se garer directement sur le parking isolé de la gare Sud de France ?

Cette nouvelle ligne LGV, en renforçant l'isolement du bassin de Thau, en augmentant les coûts de trajet et les prix des billets, renforce nettement l'attrait de la voiture pour les 200.000 usagers réguliers du bassin.

(Pourquoi augmentation des prix des billets ? Parce que la SNCF base ses tarifs sur un système d'offre et de demande, comme pour les lignes aériennes. S'il y a moins de TGV desservant Sète et Agde, la demande sera très supérieure à l'offre, et occasionnera une forte tension sur les prix des billets).

6 - Nouvelle ligne LGV : que proposer ?

Ce projet est déjà très avancé. Il reste important de se battre sur une logique de fond, en demandant :

- la mixité intégrale de la ligne, pour garantir le passage d'un maximum de fret.
- s'opposer à la logique de la grande vitesse en temps que priorité partout (la priorité doit revenir aux trains du quotidien, aux trains de nuit, au fret...)
- s'opposer aux nuisances générées par la grande vitesse (et pas par le fret) : tracé rectiligne très impactant pour la biodiversité et la population riveraine
- s'opposer aux gares excentrées de Béziers et Narbonne, car toutes les gares TGV excentrées ont montré leur inutilité jusqu'à présent (malgré un coût d'investissement élevé)
- Mais il faut aussi défendre la cause du territoire de Thau : il a été faiblement pris en compte dans le projet initial.

Il semble important de demander donc des garanties :

- un maintien le plus longtemps possible de la ligne actuelle, avec maintien du nombre de TGV directs vers Sète et Agde, dont l'usage est essentiel pour Thau (même s'il apparaît certain que cette ligne sera impactée dans le futur par la montée des eaux)
- et/ou une desserte à haute fréquence par train vers Montpellier (Saint Roch ou Sud de France). On ne pourra pas ici se contenter de bus et de cars sur 30 km.
- une tarification adaptée, plus adéquate, incitative à l'usage du train (TGV ou TER) depuis le territoire de Thau
- une révision du tracé aux abords de l'étang, quitte à abaisser la vitesse maximale potentielle (350 km/h) si elle est la cause du manque de souplesse de ce tracé.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1155 - BRAS Pierre - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:37:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête publique relative à la déclaration publique du projet de ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Contribution :

Monsieur le Président,

Madame, Messieurs les membres de la Commission d'Enquête,

Propriétaire exploitant agricole dans les communes de Bouzigues et de Poussan et 2e adjoint au Maire de Bouzigues, je vous fais part de mes observations sur le dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Mes délégations d'adjoint au Maire concernent la culture, le patrimoine bâti et non bâti, le patrimoine naturel et la communication.

Une atteinte à des intérêts publics non susceptibles de compensation

Il est acquis que tout équipement ferroviaire a par nature un impact sur les lieux où on l'implante. Or, ce constat d'ordre général ne signifie pas que toutes les atteintes causées à l'environnement et au patrimoine naturel ou historique par l'installation d'une voie ferrée soient acceptables et justifiées par la seule nécessité de créer une voie de chemin de fer.

En l'espèce, au nord de l'étang de Thau, le tracé envisagé de la LNMP-1 traverserait trois points qui ont pour caractéristiques d'être uniques, c'est-à-dire irremplaçables et insusceptibles de compensation.

Ces trois points sont la source d'Issanka, l'aire de la Crique de l'Angle et la voie romaine, dite Via Domitia.

Ces trois lieux présentent chacun un intérêt public propre : ressource en eau potable à Issanka, espace majeur pour la faune, la flore et l'activité économique de l'étang de Thau (crique de l'Angle) et vestige marquant de l'histoire de la Gaule et donc de la France (Via Domitia). Le tracé envisagé présente des inconvénients disproportionnés, car il créerait de toutes pièces des risques majeurs et constants pour la santé (pollution de la source d'Issanka et de la crique de l'Angle) et ferait disparaître à tout jamais des vestiges primordiaux.

Rien ne permet de considérer ces trois intérêts publics comme allant à l'encontre de l'intérêt général. En revanche, on peut affirmer que le projet de LGV va à l'encontre de l'intérêt général par son tracé qui viole les trois intérêts publics sans équivalent que constituent Issanka, la crique de l'Angle et la Via Domitia.

Une conciliation entre les divers intérêts est possible

Pour déclarer ou non d'utilité publique le tracé de la LGV, on ne peut pas se satisfaire de la constatation que les pouvoirs publics vont assurer une nouvelle prestation en termes de transports publics. Désormais, il faut tenir compte de la gestion des risques et de la gestion des ressources. Ces dernières, naturelles ou économiques, ne sont pas inépuisables. Lorsque l'environnement est menacé, des risques de pénurie existent. Le tracé de la LGV impactant les 3 secteurs visés plus haut est-il compatible avec l'impératif d'une gestion rationnelle des biens ? Est-on certain que le solde de l'opération sera, tous comptes faits, positif ?

Imposer le tracé envisagé par le projet sans tenir compte du caractère unique des trois lieux visés dans ces observations reviendrait à imposer un ordre obligatoire vertical d'un autre âge. La validation du projet de LGV ne peut dépendre que du consensus dont elle serait entourée.

La conciliation entre les intérêts privés des voyageurs, qui iront un peu plus vite avec la nouvelle ligne, et les intérêts privés des habitants de Thau, qui, au contraire, vont perdre du temps pour rejoindre la gare de Montpellier Sud de France, est peut-être difficile à envisager.

En revanche, la conciliation entre la volonté de créer cette ligne et l'impératif de préserver les ressources et le patrimoine naturel et historique est la condition sine qua non pour arriver au plus près du consensus nécessaire à l'ordre démocratique contemporain.

La décision des pouvoirs publics d'instaurer la LGV ne sera optimale que si elle heurte le moins possible, c'est-à-dire si elle peut assurer les meilleures compensations qui soient aux destructions qu'elle implique.

Page 1120 / 1332.

Export généré le 16/02/2022 des observations publiées et non publiées en provenance du registre électronique, du registre-papier, par courrier, par email, entre le 14/12/2021 et le 28/01/2022

Or, je l'ai dit, l'atteinte aux trois intérêts publics portés par Issanka, la crique de l'Angle et la Via Domitia n'est pas susceptible de compensations.

C'est pourquoi, il faut contourner ces trois lieux en changeant de tracé

En conséquence, je demande à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération mes observations.

Cordialement,

Pierre Bras

Pièce(s) jointes(s) :

Document : LNMP-1-Contribution-Pierre-BRAS.pdf, page 1 sur 2

Monsieur le Président,

Madame, Messieurs les membres de la Commission d'Enquête,

Propriétaire exploitant agricole dans les communes de Bouzigues et de Poussan et 2^e adjoint au Maire de Bouzigues, je vous fais part de mes observations sur le dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Mes délégations d'adjoint au Maire concernent la culture, le patrimoine bâti et non bâti, le patrimoine naturel et la communication.

Une atteinte à des intérêts publics non susceptibles de compensation

Il est acquis que tout équipement ferroviaire a par nature un impact sur les lieux où on l'implante. Or, ce constat d'ordre général ne signifie pas que toutes les atteintes causées à l'environnement et au patrimoine naturel ou historique par l'installation d'une voie ferrée soient acceptables et justifiées par la seule nécessité de créer une voie de chemin de fer. En l'espèce, au nord de l'étang de Thau, le tracé envisagé de la LNMP-1 traverserait trois points qui ont pour caractéristiques d'être uniques, c'est-à-dire irremplaçables et insusceptibles de compensation.

Ces trois points sont la source d'Issanka, l'aire de la Crique de l'Angle et la voie romaine, dite Via Domitia.

Ces trois lieux présentent chacun un intérêt public propre : ressource en eau potable à Issanka, espace majeur pour la faune, la flore et l'activité économique de l'étang de Thau (crique de l'Angle) et vestige marquant de l'histoire de la Gaule donc de la France (Via Domitia). Le tracé envisagé présente des inconvénients disproportionnés, car il créerait de toutes pièces des risques majeurs et constants pour la santé (pollution de la source d'Issanka et de la crique de l'Angle) et ferait disparaître à tout jamais des vestiges primordiaux.

Rien ne permet de considérer ces trois intérêts publics comme allant à l'encontre de l'intérêt général. En revanche, on peut affirmer que le projet de LGV va à l'encontre de l'intérêt général par son tracé qui viole les trois intérêts publics sans équivalent que constituent Issanka, la crique de l'Angle et la Via Domitia.

Une conciliation entre les divers intérêts est possible

Pour déclarer ou non d'utilité publique le tracé de la LGV, on ne peut pas se satisfaire de la constatation que les pouvoirs publics vont assurer une nouvelle prestation en termes de transports publics. Désormais, il faut tenir compte de la gestion des risques et de la gestion des ressources. Ces dernières, naturelles ou économiques, ne sont pas inépuisables. Lorsque l'environnement est menacé, des risques de pénurie existent. Le tracé de la LGV impactant les 3 secteurs visés plus haut est-il compatible avec l'impératif d'une gestion rationnelle des biens ? Est-on certain que le solde de l'opération sera, tous comptes faits, positif ?

Document : LNMP-1-Contribution-Pierre-BRAS.pdf, page 2 sur 2

Imposer le tracé envisagé par le projet sans tenir compte du caractère unique des trois lieux visés dans ces observations reviendrait à imposer un ordre obligatoire vertical d'un autre âge. La validation du projet de LGV ne peut dépendre que du consensus dont elle serait entourée.

La conciliation entre les intérêts privés des voyageurs, qui iront un peu plus vite avec la nouvelle ligne, et les intérêts privés des habitants de Thau qui, au contraire, vont perdre du temps pour rejoindre la gare de Montpellier Sud de France est peut-être difficile à envisager.

En revanche, la conciliation entre la volonté de créer cette ligne et l'impératif de préserver les ressources et le patrimoine naturel et historique est la condition *sine qua non* pour arriver au plus près du consensus nécessaire à l'ordre démocratique contemporain.

La décision des pouvoirs publics d'instaurer la LGV ne sera optimale que si elle heurte le moins possible, c'est-à-dire si elle peut assurer les meilleures compensations qui soient aux destructions qu'elle implique.

Or, je l'ai dit, l'atteinte aux trois intérêts publics portés par Issanka, la crique de l'Angle et la Via Domitia n'est pas susceptible de compensations.

C'est pourquoi il faut contourner ces trois lieux en changeant de tracé.

En conséquence, je demande à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération mes observations.

Cordialement,

Pierre Bras

@1156 - Germaine - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:39:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus de la LGV

Page 1123 / 1332.

Contribution :

Je suis contre cette ligne LGV

Nuissances sonores et visuelles

Destruction du patrimoine, de la via domitia et de l'environnement

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1157 - isabelle - Frontignan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:40:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête

Contribution :

Je ne vois pas en quoi un gain de temps de 18 minutes grâce à cette LGV peut être d'utilité publique surtout vu les montants engagés. Il ne me paraît pas non plus d'utilité publique qu'une nouvelle gare soit construite à Béziers. C'est plutôt à Sète, ville plus dynamique, où elle devrait être implantée au regard de plusieurs faits : Balaruc est la première station thermale de France, Sète est une ville touristique, d'une grande vitalité culturelle et où se déroulent de nombreux tournages. Autant de voyageurs potentiels qui peuvent prendre le train. Une gare digne de ce nom avec des liaisons TGV serait plus utile qu'à Béziers. Enfin, je ne vois pas en quoi abîmer les zones humides et les zones naturelles du fragile écosystème du territoire de Thau peut être d'utilité publique. Ce qui est d'utilité publique, c'est de les préserver et de les sanctuariser. De plus, les études d'impact concernant ce projet sont datées et obsolètes. L'avis de l'autorité environnementale le dénonce clairement.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1158 - Helene - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:41:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Refus LGV

Contribution :

Je ne suis pas d'accord avec la LGV

Destruction de la nature, de l'environnement et du patrimoine

Nuissances sonores et visuelles

Disparition de gare à Sète, perte du tourisme

Via domitia détruite

Je suis très mécontente

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1159 - Joao Paulo - Castelnau-le-Lez

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:42:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au trace de la LGV sur le Bassin de Thau

Contribution :

Aucun intérêt pour notre région de détruire le paysage et écosystème du bassin de Thau

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1160 - Morgane - Castelnau-le-Lez

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:43:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au tracé de la LGV sur le bassin de Thau

Contribution :

Cela ne servira pas réellement les habitants ni au désenclavement du bassin de Thau.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1161 - Bernard - Toulouse

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:44:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Compléments à ma précédente contribution

Contribution :

Bonjour,

Je me permets de compléter ma précédente contribution en insistant sur le fait que les embranchements ligne nouvelle - ligne classique doivent être performant, comme la liaison ligne classique de Toulouse en direction de Montpellier sur deux voies distinctes (comme vers Perpignan) ou bien l'embranchement de la ligne nouvelle en provenance de Béziers vers la ligne classique allant à Montpellier centre.

Cet embranchement de Montpellier Lattes permettra les dessertes, IC & TER, entre Béziers et Montpellier, via la ligne nouvelle, lors d'épisodes maritimes importants sur la voie classique entre Sète et Béziers.

Ce projet, vieux de 26 ans, n'est plus d'actualité aujourd'hui! Il doit, en plus de ma contribution précédente, être en accord avec le SRADDET Occitanie.

Pour être conforme au SRADDET, je relève trois points:

- Que les bassins de vie qui longent la LNMP ne soient pas les oubliés de cette nouvelle ligne. => La desserte u pays de Thau par exemple.

- Améliorer la performance des réseaux de transport collectif en développant des itinéraire actifs reliés au service public régional liO, en développant les interconnexions autour des PEM et en s'assurant que les projets d'aménagement permettent le bon fonctionnement de liO. => pas de gares excentrées si l'on veut développer les interconnexions qui sont déjà en centre ville.

- Développer une offre logistique d'intérêt européen autour des ports régionaux et de leurs dessertes multimodales (ferroviaire, fluviale, maritime et routière) ; développer le fret ferroviaire ; développer le potentiel des canaux => Une ligne mixte fret/voyageur entre Béziers et Perpignan

Bien respectueusement

Bernard PIAT

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1162 - VIA DOMITIA MEZE Brigitte - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:45:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON au tracé actuel de la LGV sur la VIA DOMITIA à Mèze et Pinet.

Contribution :

En tant que Présidente de l'Association "Si la VIA DOMITIA m'était contée.... SUR LES PAS DES ROMAINS".

Si ce projet doit aboutir.....

QUID de la VIA DOMITIA, vestige gallo-romain, Patrimoine de 2000 ans, inscrite aux Monuments Historiques?

A défaut de détruire ce Patrimoine Historique, il faudrait envisager de le sauvegarder dans les mémoires.

Pourquoi ne pas envisager un parcours pédagogique pour l'ensemble des enfants du Bassin de Thau.

Brigitte PIERRE - Si la VIA DOMITIA m'était contée SUR LES PAS DES ROMAINS".

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1163 - Fanny - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:45:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non au tracé LGV

Page 1126 / 1332.

Contribution :

Non au tracé LGV

La fin du patrimoine, via domitia

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1164 - Pierre BRAS

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:46:24

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Enquête publique LNMP-1

Contribution :

Madame, Messieurs,

Vous trouverez en pièce attachée ma contribution.

Je l'ai aussi envoyée via le registre numérique.

Bien cordialement,Pierre Bras

Pièce(s) jointes(s) :

Document : LNMP-1-Contribution-Pierre-BRAS.pdf, page 1 sur 2

Monsieur le Président,

Madame, Messieurs les membres de la Commission d'Enquête,

Propriétaire exploitant agricole dans les communes de Bouzigues et de Poussan et 2^e adjoint au Maire de Bouzigues, je vous fais part de mes observations sur le dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Mes délégations d'adjoint au Maire concernent la culture, le patrimoine bâti et non bâti, le patrimoine naturel et la communication.

Une atteinte à des intérêts publics non susceptibles de compensation

Il est acquis que tout équipement ferroviaire a par nature un impact sur les lieux où on l'implante. Or, ce constat d'ordre général ne signifie pas que toutes les atteintes causées à l'environnement et au patrimoine naturel ou historique par l'installation d'une voie ferrée soient acceptables et justifiées par la seule nécessité de créer une voie de chemin de fer. En l'espèce, au nord de l'étang de Thau, le tracé envisagé de la LNMP-1 traverserait trois points qui ont pour caractéristiques d'être uniques, c'est-à-dire irremplaçables et insusceptibles de compensation.

Ces trois points sont la source d'Issanka, l'aire de la Crique de l'Angle et la voie romaine, dite Via Domitia.

Ces trois lieux présentent chacun un intérêt public propre : ressource en eau potable à Issanka, espace majeur pour la faune, la flore et l'activité économique de l'étang de Thau (crique de l'Angle) et vestige marquant de l'histoire de la Gaule donc de la France (Via Domitia). Le tracé envisagé présente des inconvénients disproportionnés, car il créerait de toutes pièces des risques majeurs et constants pour la santé (pollution de la source d'Issanka et de la crique de l'Angle) et ferait disparaître à tout jamais des vestiges primordiaux.

Rien ne permet de considérer ces trois intérêts publics comme allant à l'encontre de l'intérêt général. En revanche, on peut affirmer que le projet de LGV va à l'encontre de l'intérêt général par son tracé qui viole les trois intérêts publics sans équivalent que constituent Issanka, la crique de l'Angle et la Via Domitia.

Une conciliation entre les divers intérêts est possible

Pour déclarer ou non d'utilité publique le tracé de la LGV, on ne peut pas se satisfaire de la constatation que les pouvoirs publics vont assurer une nouvelle prestation en termes de transports publics. Désormais, il faut tenir compte de la gestion des risques et de la gestion des ressources. Ces dernières, naturelles ou économiques, ne sont pas inépuisables. Lorsque l'environnement est menacé, des risques de pénurie existent. Le tracé de la LGV impactant les 3 secteurs visés plus haut est-il compatible avec l'impératif d'une gestion rationnelle des biens ? Est-on certain que le solde de l'opération sera, tous comptes faits, positif ?

Document : LNMP-1-Contribution-Pierre-BRAS.pdf, page 2 sur 2

Imposer le tracé envisagé par le projet sans tenir compte du caractère unique des trois lieux visés dans ces observations reviendrait à imposer un ordre obligatoire vertical d'un autre âge. La validation du projet de LGV ne peut dépendre que du consensus dont elle serait entourée.

La conciliation entre les intérêts privés des voyageurs, qui iront un peu plus vite avec la nouvelle ligne, et les intérêts privés des habitants de Thau qui, au contraire, vont perdre du temps pour rejoindre la gare de Montpellier Sud de France est peut-être difficile à envisager.

En revanche, la conciliation entre la volonté de créer cette ligne et l'impératif de préserver les ressources et le patrimoine naturel et historique est la condition *sine qua non* pour arriver au plus près du consensus nécessaire à l'ordre démocratique contemporain.

La décision des pouvoirs publics d'instaurer la LGV ne sera optimale que si elle heurte le moins possible, c'est-à-dire si elle peut assurer les meilleures compensations qui soient aux destructions qu'elle implique.

Or, je l'ai dit, l'atteinte aux trois intérêts publics portés par Issanka, la crique de l'Angle et la Via Domitia n'est pas susceptible de compensations.

C'est pourquoi il faut contourner ces trois lieux en changeant de tracé.

En conséquence, je demande à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.

Je vous remercie de bien vouloir prendre en considération mes observations.

Cordialement,

Pierre Bras

@1165 - Yaan - Loupian

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:48:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracé LGV

Page 1129 / 1332.

Contribution :

Je suis contre la ligne LGV

Perte de notre patrimoine, via domitia

Des domaines de vins comme touristique

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1166 - Maffre-Baugé Sophie - Cers

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:50:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LNMP et Domaine de Chazottes (Cers) : gâchis patrimonial, architectural, historique et paysager !

Contribution :

Je suis propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers. Notre propriété, comprenant un corps de ferme sur 2 hectares de terrain, est doublement impactée par le projet actuel :

- d'une part par la ligne nouvelle qui longera l'A9 (à 1,2 kilomètres)
- d'autre part, et surtout, par le raccordement (déviation du fret) dont le tracé passe sur notre propriété ou à quelques mètres.

Le tracé actuel aura des conséquences désastreuses à plusieurs niveaux :

1. Impact architectural et patrimonial : selon le PLU de Cers (cf. pièce jointe), le Domaine de Chazottes présente un intérêt pour sa valeur historique et architecturale (ferme fortifiée du XVème et XVIème siècle, défendue par un mur avec un chemin de ronde sur consoles, dont l'entrée est surmontée d'une bretèche avec mâchicoulis. (Cf. descriptions dans un ouvrage de l'abbé Giry et dans le livre « Cers Notre histoire », G-M. Pau et J.Pech, cf. pièce jointe)

2. Impact archéologique : le tracé actuel prévoit de passer sur une parcelle (attenante au domaine et visible de nos fenêtres) classée « sites archéologiques avérés » (exploitation agricole occupée durant toute la période romaine)

3. Impact paysager : le domaine est un « Espace Boisé Classé (selon PLU de Cers) avec des pins pluri-centenaires.

4. Impact économique : le potentiel économique des terres agricoles qui entourent la propriété, actuellement exploitées par ma mère Mme Marguerite Maffre-Baugé, sera gravement touché, en raison du morcellement des parcelles.

5. À titre personnel, nous subissons au quotidien de très importantes nuisances sonores et visuelles avec le double préjudice de la ligne nouvelle et du raccordement qui devrait passer... sous nos fenêtres.

6. Il s'ensuit une dévalorisation et dévaluation considérables d'un bien familial transmis depuis trois générations, auquel nous sommes sentimentalement profondément attachés et dans lequel, mon mari et moi avons investi beaucoup de temps et d'argent pour sa rénovation et sa valorisation, afin de continuer à l'améliorer pour le transmettre à nos enfants.

7. La LNMP réduit à néant de nombreuses perspectives : l'investissement dans un corps de ferme représente un actif immobilier recherché des investisseurs qui souhaitent à la fois se rapprocher de la nature, du milieu agricole, et s'installer dans un environnement calme et reculé. Par ailleurs, un corps de ferme comme le Domaine de Chazottes comprenant un ensemble de bâtiments (dépendances, maisons, cave, écurie...) peut se transformer en maison d'hôtes, en gîte, ou encore en appartements locatifs, valorisant ainsi le potentiel touristique et immobilier de la commune, voire de la région. Enclavée entre l'A9 (à 1 kilomètre), la ligne ferroviaire déjà existante (à 295 mètres), la LNMP (à moins d'un kilomètre) et le raccordement (qui pourrait frôler le mur de clôture), notre propriété sera définitivement dénaturée et défigurée. « La campagne de Chazottes », comme se plaisent à dire les Cersoises et les Cersoises, perdra son charme, son intérêt et sa valeur.

Conclusion : Pour toutes ces raisons, nous demandons une révision du tracé actuel.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Dossier TGV Plu Cers zone A concerne Chazottes.pdf, page 1 sur 3



TITRE IV : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AGRICOLE - ZONES A

CARACTERE DE LA ZONE

Il s'agit des secteurs de la commune à protéger en raison de leur potentiel économique de terres agricoles. Cette zone sera réservée en priorité à l'exploitation agricole, l'élevage et l'exploitation du sol.

LA ZONE AGRICOLE COMPREND :

DES SECTEURS DEDIES UNIQUEMENT A LA PRODUCTION AGRICOLE ET LA PRESERVATION DU PAYSAGE

Secteur A0 :

Il s'agit du zonage agricole strict destiné uniquement à la production agricole avec une protection forte et la préservation de cônes de vue sur le village. Ce périmètre concerne donc un territoire destiné uniquement à un usage de production agricole. Toute construction y est interdite, même les bâtiments à vocation agricole (hangar).

Secteur A3 :

Il s'agit des domaines « agricoles » ou « non agricoles » et « bâtiment religieux patrimonial » qui par leur qualité architecturale et paysagère impliquent une attention particulière en matière de restauration ou de reconstruction, en cas d'une éventuelle destruction ou détérioration du bâti existant. Afin de ne pas les dénaturer, celle-ci devra se faire à l'identique.

L'intégrité de l'enveloppe du bâtiment devra être respectée.

Ainsi :

La restauration et l'entretien normal des bâtiments existants sont autorisés à condition d'utiliser les matériaux d'origine.

La surface de plancher supplémentaire, autorisée de façon mesurée, doit être développée à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s).

Le domaine de Chazottes peut faire l'objet d'un changement de destination dès lors qu'il ne modifie pas le bâtiment existant.

UN SECTEUR DEDIE A LA PRODUCTION AGRICOLE SUCEPTIBLE DE RECEVOIR DES BATIMENTS

Secteur A1 :

Il s'agit d'un sous-secteur de la zone agricole standard relié au réseau collectif d'assainissement.

Secteur A2 :

La zone A correspond au zonage agricole standard susceptible d'accueillir sous conditions les nouvelles exploitations, les projets de hangar agricole ou autre bâtiment d'exploitation.



ARTICLE A1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

En tout secteur,

Sont interdites les occupations ou utilisations AUTRES QUE :

- les équipements et les ouvrages publics et notamment ferroviaires.

En secteur A0,

Sont interdites les occupations ou utilisations AUTRES QUE :

- la stricte production agricole

En secteurs A1 et A2,

Sont interdites les occupations ou utilisations du sol, AUTRES QUE :

- **les constructions à usage d'exploitations agricoles ou forestières (bâtiments destinés au logement des récoltes, des animaux, du matériel agricole et des équipements indispensables à l'exploitation, serres de culture).** Les activités équestres sont assimilées à des activités agricoles, donc compatibles avec la vocation du secteur A (article 38 de la loi sur le développement des territoires ruraux).
- les extensions des constructions existantes intégrées au bâtiment existant à hauteur de 30% de la surface de plancher existante (non comprises les habitations légères et mobiles non permanentes : mobil-home, caravane, etc...).
- les gîtes ruraux intégrés aux bâtiments existants avec une extension possible de 30% de la SHOB.
- les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à **l'exploitation, la gestion et l'entretien** du Domaine Public Autoroutier.

En secteur A3,

Sont interdites les occupations ou utilisations du sol, AUTRES QUE :

- **la reconstruction à l'identique ou le changement de destination dès lors qu'il ne remet pas en cause l'exploitation agricole.**

Dans tous les secteurs,

Sont notamment interdites dans tous les secteurs :

- les constructions à usage de bureaux ou de services
- **les constructions à usage d'artisanat, d'industrie, d'entrepôts commerciaux**
- les installations classées pour la protection de l'environnement qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients pour la **commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et monuments (art. L511-1 alinéa 1^{er} du Code de l'Environnement),**
- les antennes relais de radiotéléphonie mobile
- les casses automobiles
- les installations de stockage et de traitement des déchets





L'extension mesurée des bâtiments d'exploitation sous réserve que :

- celle-ci soit **cohérente avec les besoins de l'exploitation**
- dans la limite de 30% de la surface de plancher existante.

L'extension mesurée de surface de plancher doit être **comprise à l'intérieur du** (des) bâtiment(s) existant(s).

En termes de développement agro-touristique, sera autorisée **en complément d'une exploitation agricole** avérée, la création de gîtes ruraux :

- dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre

Uniquement à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). Le changement de destination est alors toléré.

Les travaux confortatifs et agrandissements de constructions existantes à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :

- **qu'ils ne dépassent pas 30%** de la surface de plancher existante
- ne conduise pas à créer un logement supplémentaire.

L'extension mesurée de surface de plancher doit être **comprise à l'intérieur du** (des) bâtiment(s) existant(s).

3- dans le cadre d'une activité économique, pour les nouvelles exploitations,

La construction des bâtiments d'exploitation destinés au logement des récoltes, des animaux et du matériel agricole et les équipements nécessaires à l'exploitation.

Les locaux à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :

- **d'être directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole;**

d'être édifiés simultanément ou postérieurement au bâtiment d'exploitation.

qu'ils ne représentent pas plus du ¼ de l'exploitation et dans la limite maximum de 150m² de surface de plancher ;

En termes de développement agro-touristique, sera autorisé **en complément d'une exploitation agricole** avérée : la création de gîtes ruraux,

- dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre.

Sauf contraintes techniques avérées, **ces locaux à vocation d'habitat ou agro-touristique** prendront la forme soit **d'un logement intégré au volume global** du bâtiment d'exploitation ; **soit d'une habitation accolée** pour autant **que l'ensemble constitue un ensemble homogène** (registre architectural commun, hauteur et gabarit articulés...).

En secteur A3,

Sont autorisés sous conditions :

- **La reconstruction à l'identique, en cas d'une éventuelle destruction ou détérioration, du bâti existant en raison de son intérêt architectural ou patrimonial.** (Domaine de Chazottes)

- En application de l'article L123-1-5-II du Code de l'Urbanisme, un changement de destination des bâtiments désignés sur le plan de zonage, dès lors qu'il ne compromet pas l'exploitation agricole.

@1167 - Thérèse - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:51:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracé LGV

Page 1134 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Je m'oppose à cette ligne LGV

Par la destruction de la végétation, de l'environnement, de la via domitia

Nuissances sonores et visuelles

Perte du tourisme

Plus de proximité avec les gens, la gare de Sète va disparaître

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1168 - LE CAR Fabrice - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:52:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION A LA NOUVELLE LIGNE TVG PERPIGNAN MONTPELLIER

Contribution :

Alors que s'achève la "consultation publique" (terme aussi ambigu que "démocratie participative"), le citoyen se sent désarmé face à un dossier indigeste monté dans le sens de la réalisation du projet d'une nouvelle LTGV.

Concernant l'écologie en particuliers, appuyé par des études qui décrivent de façon exhaustive l'impact de ce projet mais aussi les solutions pour le minimiser, on comprend que la nature n'est pas l'enjeu majeur des promoteurs de cette ligne. L'impact sur la santé (nuisances sonores et visuelles, conséquences psychologiques...) des citoyens concernés, accessoirement contribuables , n'est pas non-plus décisif.

Les enjeux économiques et politiques nous échappent : certaines mairies valident le projet , ainsi que le conseil général de l'Hérault ce jour . La mairie de Mèze et celle de Sète semblent plus critiques , ce qui semble logique au vu du tracé proche de la lagune de Thau et son écosystème mais également pour d'autres aspects économiques et stratégiques développés dans leurs courriers respectifs.

Conscient que le dossier va suivre son cours protocolaire légal , que le commissaire enquêteur rendra son rapport qui validera le projet à plus ou moins long terme, je ne peux que subir , comme de nombreux concitoyens , la dégradation de notre cadre de vie et de notre nature , pour gagner quelques minutes de TGV qu'il faudra aller prendre nous concernant , a plus de 30 Km!

Et quid de l'intérêt du projet dans sa globalité , à long terme , pour les contribuables qui ne seront pas forcément les usagers?

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

E1169 - Marie MUSITELLI - Conseillre municipale, Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:53:56

Lieu de dépôt : Par email

Page 1135 / 1332.

Objet :Enquête publique

Contribution :

Monsieur le président

Madame, messieurs les membres de la commission d'enquête. En ma qualité d'habitante de Bouzigues, de propriétaire et de conseillère municipale élue pour représenter les habitants, je vous écris pour vous faire part de mes observations. En effet, je m'interroge sur le bienfondé du projet et encore plus du tracé. Le projet est ancien et lors de sa réalisation effective, il se sera passé plusieurs décennies. Les enjeux évoluent vite et je pense qu'il serait nécessaire de le revoir et l'adapter, notamment avec une vraie concertation des acteurs locaux. De plus, mon territoire est déjà bien desservi que ce soit par l'autoroute ou la voie ferrée alors que pour d'autres ce serait une réelle opportunité. Par exemple Clermont Ferrand. En effet, le tracé actuel représente une destruction massive d'espaces protégés, de paysages classés et de patrimoine (via domitia / picpoul de pinet, etang de thau, massif de la gardiole) et on ne peut pas ignorer qu'il met en danger un écosystème fragile et des espèces menacées et protégés. Comment cela peut-il être compensé ? Cela est impossible. Pourquoi détruire tout cela ? Qui y gagne ? d'autres trajets sont possibles . Quel but pour ce nouveau tracé ? le faire passer à 300 au lieu 200 pour gagner 18 min ? et pourtant entre Béziers et Narbonne la distance est si courte que le train ne peut prendre de vitesse. Dans cette logique alors pourquoi ne pas supprimer la gare de Narbonne, il feront comme nous ils iront à la gare la + proche. Ce qui vaut pour certains, pourquoi cela ne vaut pas pour tous. On parle d'intérêt général mais je ne constate que des nuisances pour les habitants sans aucun avantage. Notre territoire ne fait pas partie de l'intérêt général ? Au menu pour nous : hausse des impôts , bruit , dévaluation foncière , baisse des dessertes de proximité (gare de Sète) avec du coup allongement temps et cout trajet pour se rendre aux autres gares et de ce fait baisse du tourisme local important pour nos commerces. D'ailleurs si on parle de pollution vu que cela fait partie des enjeux. Il y a des risques d'accident avec déversement par exemple sur le bassin de Thau ou au captage d'eau d'issanka qui alimente des milliers de foyers en eau potable. Est-ce vraiment l'emplacement adapté d'un viaduc ? Que disent les rapports d'étude à ce sujet ? Puis il ne faut pas oublier la pollution visuelle et sonore que cela va procurer. Cela a til été étudié et pris en compte ? Quant à l'impact des travaux niveau pollution et empreinte carbone, ce sera à 0 après + de 200 ans. Cela fera certainement longtemps que des nouveaux moyens de locomotion seront en circulation et ne seront donc surement jamais rentabilisé donc cet argument pour moi n'est pas justifié. Les habitants sont peu, voir mal informés. En effet, ils entendent parler depuis si longtemps de ce projet que certains ne croient plus à sa réalité, d'autres ont des anciennes informations et certains le découvrent. La communication faite pendant la pandémie ne peut être considéré comme appropriée ni efficace et la période choisie pour l'enquête publique est courte et peu propice (vacances de fin d'année) A croire que tout est fait pour que les gens impactés ne soient pas informés. Pourtant si on pense un projet bénéfique, il faut le mettre en avant et les citoyens en seront enchantés. Je me demande aussi pourquoi ce vieux projet d'un coup devient si pressant ? Quitte à faire le projet sans avoir les études adéquates et mises à jour ? Quitte à acter un protocole de financement avant même la fin d'une enquête publique ? Mais quelle urgence soudaine y a-t-il ? la fin d'un mandat électoral ? Dans ce cas parle t on toujours d'intérêt général ? Ce projet est colossal, son impact et financement aussi, il convient donc qu'il soit adapté et réalisé avec précaution, avec concertation, avec respect des préconisations. Alors seulement il pourra être garant de l'intérêt général et donc un succès. Au vu de mes observations, je déplore qu'à ce jour ce ne soit pas le cas et je vous remercie pour l'attention que vous portez à ce dossier Cordialement

Marie Musitelli

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1170 - Gwen - Loupian

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:54:08

Page 1136 / 1332.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre la LGV

Contribution :

Contre LGV

Ce n'est pas un bon projet pour les habitants

Vous détruisez la nature l'environnement la via domitia

Et je ne parle pas des nuisances sonores et visuelles

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1171 - Parent Pierrot - Loupian

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:57:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non LGV

Contribution :

J'ecris pour dire mon désaccord et mon mécontente sur le tracé LGV

Destruction environnement patrimoine

Nuisances sonores et visuelles

J'espère que cela ne se fera pas

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1172 - Michele - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 16:59:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :sur le fond, sur la forme, sur la gouvernance, sur l'adaptation aux nouvelles exigences de 2020

Contribution :

Sur le fond, je ne peux qu'être pour TOUS les modes alternatifs de transport "fossile" mais pas sur du toujours plus rapide ou alors avec des trains en ligne directe sans s'arrêter en permanence, de nuit aussi....

Sur le fond, je suis AUSSI sur la réflexion de " FOND" où le train est un Des moyens de transport .qui s'articule avec les autres. : grand et petit trajet, nœuds multimodal courte et longue distance et aussi et bien entendu le Frêt.

Je suis sur le FOND opposée à cette nouvelle ligne TGV

Sur la forme, et donc la concertation, là je suis tout à fait outrée sur cette gouvernance de si grands projets !!!!

Sur l'adaptation aux nouvelles exigences, je ne peux être que contre ce tracé qui n'y est pas adapté

Page 1137 / 1332.

Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

@1173 - Maffre-Baugé Sophie - Cers

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 17:03:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LNMP et Domaine de Chazottes (Cers) : gâchis patrimonial, architectural, historique et paysager !

Contribution :

Je suis propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers. Notre propriété, comprenant un corps de ferme sur 2 hectares de terrain, est doublement impactée par le projet actuel :

- d'une part par la ligne nouvelle qui longera l'A9 (à 1,2 kilomètres)
- d'autre part, et surtout, par le raccordement (déviation du fret) dont le tracé passe sur notre propriété ou à quelques mètres.

Le tracé actuel aura des conséquences désastreuses à plusieurs niveaux :

1.Impact architectural et patrimonial : selon le PLU de Cers (cf. pièce jointe), le Domaine de Chazottes présente un intérêt pour sa valeur historique et architecturale (ferme fortifiée du XVème et XVIème siècle, défendue par un mur avec un chemin de ronde sur consoles, dont l'entrée est surmontée d'une bretèche avec mâchicoulis. (Cf. descriptions dans un ouvrage de l'abbé Giry et dans le livre « Cers Notre histoire », G-M. Pau et J.Pech, cf. pièce jointe)

2.Impact archéologique : le tracé actuel prévoit de passer sur une parcelle (attenante au domaine et visible de nos fenêtres) classée « sites archéologiques avérés » (exploitation agricole occupée durant toute la période romaine

3.Impact paysager : le domaine est un « Espace Boisé Classé (selon PLU de Cers) avec des pins pluri-centenaires.

4.Impact économique : le potentiel économique des terres agricoles qui entourent la propriété, actuellement exploitées par ma mère Mme Marguerite Maffre-Baugé, sera gravement touché, en raison du morcellement des parcelles.

5.À titre personnel, nous subissons au quotidien de très importantes nuisances sonores et visuelles avec le double préjudice de la ligne nouvelle et du raccordement qui devrait passer... sous nos fenêtres.

6.Il s'ensuit une dévalorisation et dévaluation considérables d'un bien familial transmis depuis trois générations, auquel nous sommes sentimentalement profondément attachés et dans lequel, mon mari et moi avons investi beaucoup de temps et d'argent pour sa rénovation et sa valorisation, afin de continuer à l'améliorer pour le transmettre à nos enfants.

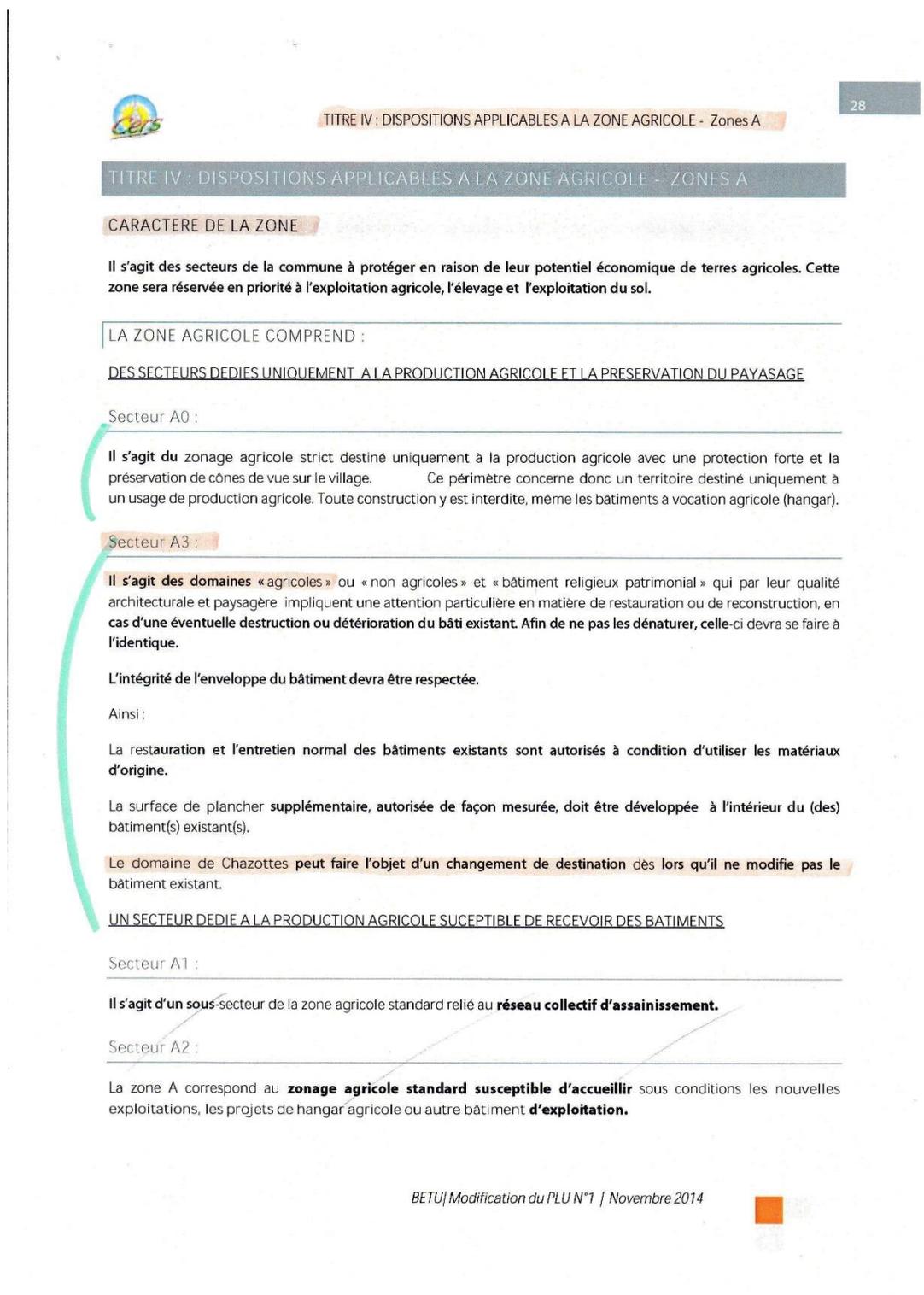
7.La LNMP réduit à néant de nombreuses perspectives : l'investissement dans un corps de ferme représente un actif immobilier recherché des investisseurs qui souhaitent à la fois se rapprocher de la nature, du milieu agricole, et s'installer dans un environnement calme et reculé. Par ailleurs, un corps de ferme comme le Domaine de Chazottes comprenant un ensemble de bâtiments (dépendances, maisons, cave, écurie...) peut se transformer en maison d'hôtes, en gîte, ou encore en appartements locatifs, valorisant ainsi le potentiel touristique et immobilier de la commune, voire de la région. Enclavée entre l'A9 (à 1 kilomètre), la ligne ferroviaire déjà existante (à 295 mètres), la LNMP (à moins d'un kilomètre) et le raccordement (qui pourrait frôler le mur de clôture), notre propriété sera

définitivement dénaturée et défigurée. « La campagne de Chazottes », comme se plaisent à dire les Cersoises et les Cersoises, perdra son charme, son intérêt et sa valeur.

Conclusion : Pour toutes ces raisons, nous demandons une révision du tracé actuel.

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Dossier TGV Plu Cers zone A concerne Chazottes.pdf, page 1 sur 3





ARTICLE A1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

En tout secteur,

Sont interdites les occupations ou utilisations AUTRES QUE :

- les équipements et les ouvrages publics et notamment ferroviaires.

En secteur A0,

Sont interdites les occupations ou utilisations AUTRES QUE :

- la stricte production agricole

En secteurs A1 et A2,

Sont interdites les occupations ou utilisations du sol, AUTRES QUE :

- **les constructions à usage d'exploitations agricoles ou forestières (bâtiments destinés au logement des récoltes, des animaux, du matériel agricole et des équipements indispensables à l'exploitation, serres de culture)**. Les activités équestres sont assimilées à des activités agricoles, donc compatibles avec la vocation du secteur A (article 38 de la loi sur le développement des territoires ruraux).
- les extensions des constructions existantes intégrées au bâtiment existant à hauteur de 30% de la surface de plancher existante (non comprises les habitations légères et mobiles non permanentes : mobil-home, caravane, etc...).
- les gîtes ruraux intégrés aux bâtiments existants avec une extension possible de 30% de la SHOB.
- les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à **l'exploitation, la gestion et l'entretien du** Domaine Public Autoroutier.

En secteur A3,

Sont interdites les occupations ou utilisations du sol, AUTRES QUE :

- **la reconstruction à l'identique ou le changement de destination dès lors qu'il ne remet pas en cause l'exploitation agricole.**

Dans tous les secteurs,

Sont notamment interdites dans tous les secteurs :

- les constructions à usage de bureaux ou de services
- **les constructions à usage d'artisanat, d'industrie, d'entrepôts commerciaux**
- les installations classées pour la protection de l'environnement qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients pour la **commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et monuments (art. L511-1 alinéa 1^{er} du Code de l'Environnement)**,
- les antennes relais de radiotéléphonie mobile
- les casses automobiles
- les installations de stockage et de traitement des déchets



L'extension mesurée des bâtiments d'exploitation sous réserve que :

- celle-ci soit **cohérente avec les besoins de l'exploitation**
- dans la limite de 30% de la surface de plancher existante.

L'extension mesurée de surface de plancher doit être **comprise à l'intérieur du** (des) bâtiment(s) existant(s).

En termes de développement agro-touristique, sera autorisée **en complément d'une exploitation agricole** avérée, la création de gîtes ruraux :

- dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre

Uniquement à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). Le changement de destination est alors toléré.

Les travaux confortatifs et agrandissements de constructions existantes à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :

- **qu'ils ne dépassent pas 30%** de la surface de plancher existante
- ne conduise pas à créer un logement supplémentaire.

L'extension mesurée de surface de plancher doit être **comprise à l'intérieur du** (des) bâtiment(s) existant(s).

3- dans le cadre d'une activité économique, pour les nouvelles exploitations,

La construction des bâtiments d'exploitation destinés au logement des récoltes, des animaux et du matériel agricole et les équipements nécessaires à l'exploitation.

Les locaux à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :

- **d'être directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole;**

d'être édifiés simultanément ou postérieurement au bâtiment d'exploitation.

qu'ils ne représentent pas plus du ¼ de l'exploitation et dans la limite maximum de 150m² de surface de plancher ;

En termes de développement agro-touristique, sera autorisé **en complément d'une exploitation agricole** avérée : la création de gîtes ruraux,

- dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre.

Sauf contraintes techniques avérées, **ces locaux à vocation d'habitat ou agro-touristique** prendront la forme soit **d'un logement intégré au volume global** du bâtiment d'exploitation ; **soit d'une habitation accolée** pour autant **que l'ensemble constitue un ensemble homogène** (registre architectural commun, hauteur et gabarit articulés...).

En secteur A3,

Sont autorisés sous conditions :

- **La reconstruction à l'identique, en cas d'une éventuelle destruction ou détérioration, du bâti existant en raison de son intérêt architectural ou patrimonial.** (Domaine de Chazottes)

- En application de l'article L123-1-5-II du Code de l'Urbanisme, un changement de destination des bâtiments désignés sur le plan de zonage, dès lors qu'il ne compromet pas l'exploitation agricole.

@1174 - ESCAFIT Joan-Lois - Béziers

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 17:13:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contribution sur l'ensemble de la ligne
Page 1141 / 1332.

Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique valant mise en compatibilité des documents d'urbanisme - Phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Association de Consommateurs agréée au plan régional

Renouvellement Arrêté préfectoral du 09/04/2021

N° DDPP34-21-XIX-035

Enquête publique sur la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution de l'ASSECO-CFDT

antenne des Pays du Grand Biterrois

Janvier 2022

Déclarée depuis le 12 avril 1985 sous le numéro 79/85 en sous-préfecture de Béziers, fédérée depuis le 31 juillet 2004 dans l'Association Etudes et Consommation CFDT du Languedoc-Roussillon qui s'est élargie le 8 novembre 2017 en Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée (en abrégé : ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD), notre association couvrant l'arrondissement de Béziers a notamment pour objet de représenter l'ASSECO.CFDT et ses adhérents dans les différentes instances ayant à connaître des problèmes de consommateurs et d'usagers du Biterrois. Elle a joué, un rôle moteur dans la réflexion et les propositions sur les transports ferroviaires desservant son territoire.

Elle a notamment été une active partie prenante localement et régionalement du grand débat sur la LNMP organisé en 2009 par la CNDP, s'exprimant en particulier par le cahier d'acteurs de l'URI CFDT Languedoc-Roussillon en juin, dont les premières lignes affichent que nous sommes « pour une ligne à grande vitesse mixte, qui améliore la desserte ferroviaire voyageurs et fret intra et interrégionale dans une logique de développement socialement équitable ».

La première exigence que nous rappelions régionalement lors des ÉTATS GÉNÉRAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITÉ initiée par la nouvelle collectivité publique régionale était « PRIORITÉ AUX TRAINS DU QUOTIDIEN ET, SUR LES LIGNES NOUVELLES APTES À LA GRANDE VITESSE, À LA MIXITÉ DU TRAFIC VOYAGEURS/FRET »

Vu des Pays du Grand Biterrois, l'arrivée d'une ligne permettant aux TGV de rouler à grande vitesse au-delà de Montpellier est une sorte de rêve depuis plus de 30 ans qu'illustre cet extrait du projet d'études préalables à la DUP LNMP publié le 6 juin 2011 :

A cette époque la date de mise en service de Montpellier à Perpignan était envisagée pour 2019 : quand on lit dans la présente enquête publique que ce pourrait être 2045, on comprend que la première demande que nous formulons est un meilleur calendrier.

Pour une forte accélération du calendrier de réalisation

Cette accélération qui tendrait à une mise en service simultanée des 2 phases dès 2035 implique des corrections améliorations de la phase 1, objet officiel de la présente enquête visant sa déclaration d'utilité publique tenant compte des suites données par les commissaires enquêteurs et par le maître d'ouvrage aux nombreuses contributions qui sont souvent des rappels des analyses et propositions exprimées et renforcées au fil des concertations mais non encore suffisamment prises en compte.

L'accent prioritaire que souligne l'ASSECO-CFDT des Pays du Grand Biterrois parmi les exigences qu'elle porte en particulier avec l'Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée et ses partenaires dans ce dossier qui ont lancé en septembre 2019 une pétition commune (France Nature Environnement Languedoc-Roussillon, FNAUT régionale Occitanie Pyrénées-Méditerranée et Coordination Régionale Interassociative LNMP) concerne la mixité du transport ferroviaire :

Pour une mixité de la ligne nouvelle de bout en bout

Pour l'organisation d'un vrai débat concernant l'alternative tunnel-s des Corbières

Pour la mixité de la LNMP au franchissement des Corbières maritimes, l'alternative tunnel revendiquée depuis 2012 n'a pas été étudiée pour au moins être soumise au débat alors qu'elle réduit notamment les coûts fonciers d'acquisition et de compensation et évite une forte dégradation d'un site déjà fortement altéré par un passage d'autoroute alternant tranchées et remblais géants. La réalisation techniquement et financièrement réussie du tunnel du Perthus (coût d'environ 350 Millions d'euros pour sa construction à ne pas confondre avec celui de la totalité de la ligne concédée entre Perpignan et Figueras) semble occultée comme l'évolution des outils qui ont permis entre autres récemment le percement du plus long tunnel du monde, mixte grande vitesse et fret, sous le Saint-Gothard pour permettre un report international de la route au rail.

Alors que la non continuité de la mixité de Manduel (CNM) à Barcelone est inacceptable, nous refusons que l'option tunnel qui la permet dans les meilleures conditions ne soit pas présentée, débattue et tranchée publiquement avant l'engagement des travaux Montpellier-Béziers car ce choix détermine la pertinence socio-économique de la réalisation de la phase 1, Montpellier-Béziers, qui n'est pas acceptable si elle aboutit à maintenir tous les trains de fret dans la traversée des gares centres de Béziers et Narbonne transformées en PEM mais privées de trains grandes lignes arrivant en cœur de ville au profit de gares excentrées et à amplifier les impacts négatifs de la première phase pour la biodiversité, les paysages et la desserte ferroviaire longue distance d'Agde, de Sète et de Frontignan dont les bassins de vie autour du bassin de Thau ne doivent pas être privés d'un proche accès direct à des TGV (éventuel terminal à Agde comme Hyères) quand la mise en service de la première phase fera de Béziers, même toujours desservie au centre, un terminal moins pertinent que Narbonne un peu plus à l'ouest. Il est inacceptable de reporter vers des TER les parcours terminaux de grands trajets vers des bassins de vie importants : ce n'est pas la mission de la Région et les TER ne sont pas équipés pour recevoir de grandes quantités de bagages.

Avec tous les signataires de la pétition inter-associative lancée en septembre 2019, nous répétons enfin que parce que nous voulons une ligne nouvelle d'intérêt régional et européen s'inscrivant dans la transition écologique en luttant efficacement par le report de la route au rail contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air et dans la justice sociale (nous attachons un intérêt particulier à la création de milliers d'emplois pour la réalisation de cette infrastructure sur des zones d'emploi aux taux de chômage nettement supérieurs aux moyennes hexagonale et régionales) :

- Nous sommes pour le doublet de lignes
- La LNMP est une occasion historique de créer un véritable corridor ferroviaire pour le transport de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe.
- avec un tunnel permettant le développement du FRET ferroviaire
- sans nouvelles gares inutiles et coûteuses.

En conclusion

Notre avis ne pourrait être favorable que si ces exigences étaient enfin entendues même si c'est sur la phase 2 qu'elles portent pour une large part mais elles nécessitent dès à présent des engagements concrets des pouvoirs publics en particulier pour que les habitants du pourtour du bassin de Thau ne se ressentent pas comme les oubliés, voire les victimes de la LNMP, et pour que soit prévenue et éventuellement sanctionnée toute atteinte à la sauvegarde de la biodiversité et des espaces naturels comme au respect des droits individuels et collectifs des travailleurs sur ce vaste et long chantier et des populations à son contact.

Et pourtant l'ASSECO-CFDT des Pays du Grand Biterrois confirme sa volonté que soit enfin bouclé en respectant les impératifs écologiques et sociaux un grand corridor ferroviaire Méditerranéen améliorant prioritairement les transports marchandises en respectant tous les territoires traversés et en écoutant les attentes légitimes de leurs populations... La réalisation de cette infrastructure doit en particulier réduire les niveaux élevés de chômage dans les zones d'emploi traversées où les taux