

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

restent très lourds (jusqu'à un long record national sur la ZE d'Agde-Pézenas) ce qui appelle la mise en place d'importantes clauses sociales dans les cahiers de charges.

**Pièce(s) jointes(s) :**

Document : 220127contributionantenneASSECO-CFDTdesPGBenquêtepubliqueLNMP.pdf, page 1 sur 7



Association de Consommateurs agréée au plan régional  
Renouvellement Arrêté préfectoral du 09/04/2021  
N° DDPP34-21-XIX-035

**Union Régionale des Associations Etudes et  
Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée**

**Association Etudes et Consommation CFDT  
des Pays du Grand Biterrois**

2, impasse de la Sariette, La Devèze, 34500 Béziers – tél. 04 67 11 28 96  
Courriel : [assecocfdt.biterrois@wanadoo.fr](mailto:assecocfdt.biterrois@wanadoo.fr)

## **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 :

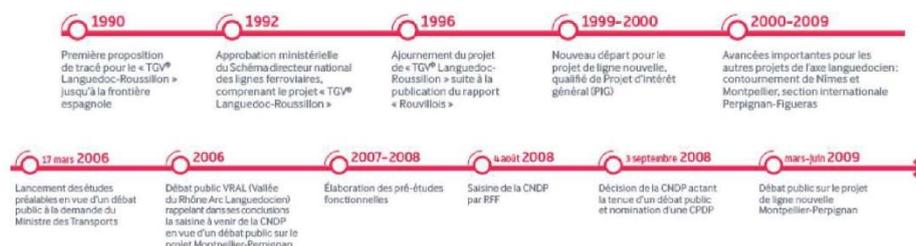


Figure 3 - Les dates clés du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

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

Au regard du calendrier des engagements des Etats et de l'Union Européenne contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air qui nécessitent un report massif et accéléré des (auto)routes au rail des transports voyageurs et fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, et en tant que structure associative des zones d'emploi d'Agde-Pézenas et Béziers luttant contre les inégalités territoriales qui concernent aussi la réduction ou non des nuisances et risques de passage **nous refusons radicalement l'exclusion du fret de l'utilisation de la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes** pour les raisons suivantes :

- Le maintien en totalité du fret sur la ligne actuelle avec sa forte croissance souhaitable constituerait un facteur de saturation de la liaison Narbonne Béziers au détriment des trains du quotidien et de la desserte TGV (utilisant le raccordement de Béziers-Est et celui à créer à Narbonne Nord-Ouest) des gares centres évoluant en pôles d'échanges multimodaux
- La poursuite d'une utilisation contrainte de la ligne des étangs à l'ouest de Narbonne dont les aléas en particulier quant aux risques de submersion aggravés par le réchauffement climatique sont dissuasifs pour les chargeurs de marchandises qui ont un besoin majeur de régularité et de ponctualité ; l'hypothèse d'un déplacement de cette ligne hors du cordon littoral à échéance relativement proche de la mise en service de la LNMP est déjà explicite mais un tracé adapté à de lourds convois de fret serait problématique au regard des implantations d'habitat au pied des

Corbières maritimes.

- Priver le fret de l'usage de la future ligne LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes alors qu'il n'était prévu que 34 TGV par jour à Perpignan à la mise en service lointaine de la 2ème phase de la LNMP, c'est un contre sens qui tourne le dos aux engagements que nous devons prendre pour les générations futures et à la recherche d'un retour sur investissement écologique et économique prenant en compte la réduction des externalités négatives du transport routier des marchandises.

Signalons aussi que l'optimisation de la mixité implique de prévoir des réservations foncières pour pouvoir mettre en place, en fonction de l'évolution du trafic voyageurs et fret, des voies contiguës de « garage actif » suffisamment longues pour que les TGV puissent dépasser les trains de fret sans les contraindre à des arrêts supplémentaires en gare coûteux en temps et en énergie.

#### **Pour une desserte renforcée des gares centres PEM de Béziers et Narbonne par un nouveau raccordement Ligne Classique LNMP à l'ouest de Narbonne au lieu de deux gares TGV excentrées**

Dans le tracé prématurément qualifié d'intérêt général sont maintenus deux projets de gares nouvelles TGV excentrées à Béziers-Est A75 et à Narbonne Pont des Charrettes. Pour Béziers nous refusons, comme bien d'autres et notamment le Conseil Régional, une gare supplémentaire accessible seulement par voie routière et qui ne tient pas compte du rôle historique à redynamiser de la gare centre comme carrefour de desserte de l'ouest du Massif Central par la ligne historique de l'Aubrac.

En ne les encombrant pas du passage de tout le trafic fret, les gares centres de Béziers et de Narbonne évoluant en pôles d'échanges multimodaux doivent rester desservies par les TGV circulant sur la LNMP : sous réserve d'une amélioration de son tracé lié aux contraintes de vitesse, la « virgule » de Béziers Est assure le raccordement LNMP ligne classique qui ferait de la gare historique du Midi le bout de la ligne nouvelle tant que ne serait pas mis en service la jonction avec Perpignan et la LGV Perpignan-Figueras.

Nous demandons qu'au lieu d'une seconde gare TGV à Narbonne Pont-des-Charrettes soit prévu un raccordement ligne classique LNMP comme le propose par exemple la contribution de Michel Julier (collectif Mogère) : *« il suffit d'une boucle ferroviaire de faible longueur, enot la ligne existante Toulouse–Narbonne (vers Narbonne), pour effectuer ce raccordement en évitant les principaux reliefs, et sans que l'allongement du parcours ne soit significatif »*.

Ce double raccordement évite qu'à la mise en service de Béziers Perpignan les rames de TGV empruntant la LNMP entre Montpellier et Béziers et desservant les gares centres de Béziers et/ou Narbonne soient privées de la LNMP à l'ouest de Narbonne alors que le temps de trajet actuel entre les 2 gares n'est que de 13 mn.

Il permet aussi que le doublet de ligne puisse servir pour un report sur des tronçons limités en cas de problème empêchant l'utilisation de la ligne classique ou de la LNMP à condition que la mixité TGV fret soit assurée de bout en bout.

#### **Pour une réservation foncière à l'intersection LNMP Ligne Classique sur la commune de Nissan**

Le cahier d'acteurs CFDT 2009 auquel nous avons fortement contribué précisait que *« les gains de vitesse souhaités pour les liaisons entre grandes métropoles conduisent à préconiser pour le futur (mais en effectuant dès à présent les choix de réservation foncière et de points de connexion en conséquence) l'implantation d'une seule véritable gare grande vitesse à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne ferroviaire littorale existante vers Toulouse et Bordeaux »*.

C'est pourquoi nous demandons que soit sauvegardée à plus long terme, par réservation foncière étendue, la faisabilité d'un pôle d'échanges intermodal au Cœur du Languedoc à l'intersection LNMP Ligne Classique sur la commune de Nissan, pôle commun aux intercommunalités de la Domitienne, du Grand Narbonne et de Béziers Méditerranée et permettant des correspondances quai à quai avec des trains du quotidien à quelques minutes de Béziers et Narbonne mais intéressant aussi vers l'est Agde (qui mériterait, un peu comme Hyères, de devenir un terminus et point de départ TàGV pour sa desserte ligne classique par l'est quand Béziers pourrait céder ce double rôle à Narbonne) ou vers l'ouest Lézignan-

Corbières. Ce PEM faciliterait l'utilisation d'autocars comme de pistes cyclables vers la mer ou l'arrière-pays à partir de TàGV).

Il y a déjà quelques trains grand sud qui ne s'arrêtent ni à Béziers ni à Narbonne bien que le Coeur du Languedoc rassemble pratiquement deux arrondissements et 3 zones d'emploi totalisant déjà hors saison près de 500 000 habitants, mais la destination commune attractive Coeur du Languedoc reste à créer avec les intercommunalités concernées.

#### Pour une concertation approfondie et élargie pour chaque étape décisionnelle du projet

En participant en lien avec ses partenaires de la Coordination Régionale Inter-associative LNMP, de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon et de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Occitanie Pyrénées-Méditerranées, l'ASSECO-CFDT OC Pyréméd et notamment son antenne des Pays du Grand Biterrois ont contribué à la plupart des réunions de concertation sur le projet ouvertes aux associations, en affinant en fonction d'éléments nouveaux, le contenu de plusieurs avis antérieurs sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, portant à la fois sur les attentes des consommateurs quant aux usages de cette nouvelle ligne ferroviaire, et sur son tracé, ses points de jonction avec la ligne classique et la desserte indispensable des principales gares existantes.

Même si ces contributions ont été moins entendues que certaines demandes faisant passer les déplacements très grande vitesse des voyageurs bien devant les enjeux écologiques et économiques du fret, nous demandons que, en sus des instances publiques existantes et en concertation avec le CESER Occitanie Pyrénées-Méditerranée, SNCF-Réseau, maître d'ouvrage, mette en place, pour la tenir informée et entendre ses avis, **une instance consultative d'une cinquantaine de membres** regroupant notamment représentants des organisations syndicales de salariés, des associations de consommateurs, des associations de protection de la nature, des organisations professionnelles les plus concernées et des structures de l'économie sociale et solidaire des bassins de vie traversée par la LNMP, cette instance devrait être réunie au moins une fois par trimestre pour que la réalisation de la LNMP se fasse dans un dialogue territorial ouvert aux organisations représentatives de la société civile au-delà des élus du suffrage universel et des administrations publiques.

#### Pour un raccordement CNM / ligne classique à Saint Brès

Le Contournement Nîmes Montpellier entre Manduel et Saint-Jean-de-Védas répond à l'essentiel de la demande actuelle de circulation du fret depuis décembre 2017, alors que le positionnement à la Mogère de Montpellier Sud de France combiné à l'abandon du raccordement de Saint-Brès empêche la desserte de Montpellier-Saint-Roch par les TàGV utilisant le contournement Nîmes Montpellier, autrement que par un allongement de trajet par rebroussement à Sète.

Comme l'annonçait l'énorme majorité des avis négatifs sur l'enquête publique négligée par le commissaire enquêteur, le fonctionnement de la gare Montpellier Sud de France à la Mogère confirme le problème des gares TGV excentrées sans raccordement ferroviaire aux lignes normales en rallongeant pour la plupart des voyageurs les temps réels de trajet d'au moins 3/4 d'heure avec utilisation d'un bus navette et d'un tram pour les liaisons avec le coeur d'agglomération et les correspondances TER et Intercités desservant St Roch.

Ce raccordement doit bien sûr rester orienté vers la gare Saint-Roch au lieu de permettre aux TER Est d'accéder à Montpellier Sud de France alors que la grande majorité des passagers se rendent à Montpellier et ont donc besoin d'accéder au coeur de ville et au centre du réseau des transports publics. Il faut que les TàGV desservant Saint-Roch, et pas seulement ceux de Montpellier Sud de France, aient un bon raccordement à la LNMP à Saint-Jean-de-Védas

#### Pour un ajustement du tracé LNMP sur Villeneuve-lès-Béziers

Même en supprimant la gare de Béziers-est-A75, il faut trouver un ajustement pour réduire le lourd impact sur Villeneuve-lès-Béziers du raccordement ligne nouvelle / ligne existante (destructions d'immeubles

difficilement compensables sur la partie nord de la commune).

Des solutions plus « légères » ont été sollicitées auxquelles SNCF oppose des contraintes techniques mais sans présenter aux élus locaux les variantes possibles qui à ses yeux changeraient peu de chose et sans accepter une modulation concertée avec les élus locaux pour infléchir l'impératif édicté du 160 km/h sur toute la « virgule » qui n'affecterait pas les rayons de courbe qu'à proximité immédiate de la LNMP.

Nous sommes là dans des ajustements pour lesquels, comme pour les secteurs du Massif de la Gardiole (rallongement souhaitable de tunnel en particulier), de Poussan et du vignoble de Picpoul, nous demandons au maître d'ouvrage de mieux répondre aux demandes constructives des riverains et des défenseurs de l'environnement.

#### **Pour une prise en compte de l'urgente nécessité d'un report de trafic marchandises de la route au rail**

A l'impérieuse condition qu'elle soit mixte Grande Vitesse et fret de bout en bout (Montpellier Perpignan et le Soler pour la jonction de l'évitement Nord avec la LGV Perpignan Figueras) et sans gare TGV supplémentaire tant que l'évolution du trafic ne justifie pas un PEM commun à Béziers et Narbonne à l'intersection Coeur du Languedoc),

Nous demandons que l'ensemble de la LNMP (y compris évitement nord de Perpignan avec renforcement des dispositifs anti bruit) soit réalisé dans les plus brefs délais pour maximiser le report de la route au rail, dans le respect des divers enjeux écologiques intégrant en particulier lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air ainsi que sauvegarde de la biodiversité : selon le chiffrage FERRMED de mai 2013, atteindre 143 trains de fret de 750 tonnes nettes réduirait au total de 6 000 poids lourds par jour en moyenne le trafic (auto)routier marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, avec leurs impacts très négatifs environnementaux et sanitaires, impacts qui engageraient à terme la responsabilité des décideurs.

#### **Pour une analyse actualisée plus fine du trafic (auto)routier marchandise qui pourrait être reporté au rail**

Selon les chiffres indiqués par le chef de projet durant la concertation préalable à l'EP et qui nous paraissent très optimistes en visant 80 trains de fret dès la mise en service de Montpellier Béziers, la deuxième phase maintenant le fret sur la ligne actuelle entre Béziers et Rivesaltes (dont « ligne des étangs ») n'augmenterait que de 12 trains par jour le trafic fret que la première phase aurait permis de porter à 80 (au lieu de 32 aujourd'hui sur Perpignan-Narbonne), soit un total de 92 trains qui équivaldrait à 3 860 poids lourds, soit 35,7 % de moins que l'objectif report qui peut être assignée à cet investissement d'intérêt européen contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, action bénéficiant aux superficies traversées par des trajets (auto)routiers moyens d'environ 1 000 km et pas seulement des 150 km de la LNMP.

En outre, ce report complémentaire non effectué amputerait considérablement la réduction possible du coût économique et écologique de dégradation des revêtements (auto) routiers et de leurs soubassements, le passage d'un seul poids lourd était équivalente à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères, équivalence pouvant être multipliée par 10 en cas de forte surcharge par essieu, ce qui n'est pas pris en compte dans les barèmes de péage où les VL paient les charges dues aux PL. La charge de 2160 PL non reportée au rail si l'on s'en tient aux chiffres annoncés par SNCF Réseau équivaldrait en moyenne pour l'usure des infrastructures autoroutières au passage quotidien d'environ 107 millions de VL !!!

Il est étrange que le dossier se réfère encore à des données trafic routier 2011 (cf. par exemple page 171 de la pièce F6) avec des chiffres très inférieurs à ceux disponible depuis : on lit par exemple 10 879 poids lourds au lieu 14 340 poids lourds comptés et publiés à Béziers-Ouest en 2017, soit 31,8 % de plus.

Il manque une analyse actualisée plus fine par origine et destination du trafic (auto)routier marchandise qui pourrait être reporté au rail avec une LNMP totalement « mixte » alors que le chiffrage FERRMED repose sur une expertise internationale estimant pour en élargir la part ferroviaire le trafic marchandises terrestre 2025 façade méditerranéenne Espagne/reste de l'Europe tel qu'il était prévisible avant les effets de la crise

2008 mais aussi avant les impératifs du combat contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, sachant que c'est seulement en février 2021 qu'ont été publiés les chiffres (97 000 pour la France en 2018) des décès prématurés par maladies respiratoires imputables à la combustion des fossiles notamment pour la circulation routière.

Dans les travaux internationaux sur la valorisation des externalités négatives un décès prématuré imputable à la pollution de l'air extérieur était déjà chiffré par l'OCDE à 3,9 millions d'euros en 2010 (16 892 morts en France). Selon la publication Inéris du 10 juin 2015, les morts prématurées sont monétarisées à l'aide d'un indicateur du coût économique pour la société de cette mortalité prématurée. L'indicateur utilisé est la « valeur d'une vie statistique » (VSL – Value of Statistical Life), qui représente le consentement de la société à payer pour la réduction d'un risque de mortalité.

### Contestation radicale de l'exclusion des trains de fret sur la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes

Contribuant aux travaux la Coordination Régionale Inter associative Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, (CRI LNMP), créée en août 2012, l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD exige, outre la suppression des gares TGV excentrées à Béziers-est-A75 et Narbonne Pont-des-Charrettes et d'autres améliorations pour un meilleur respect des sites traversés, que les trains de fret puissent circuler sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes, pour éviter un goulot d'étranglement trains du quotidien et d'interruption ou de ralentissement du trafic par affaissement de ballast, coups de vents, embruns et submersions, aléas existants et aggravés par le réchauffement climatique pour la traversée des étangs à l'ouest de Narbonne, risques qui conduisent à prévoir à moyen terme un déplacement de ce tronçon vers l'autre rive des étangs.

Les chargeurs de trains de marchandises ont besoin d'itinéraires garantissant qu'ils arrivent à l'heure dans d'aussi bonnes proportions qu'un poids lourd. C'est aussi pourquoi il faut dès à présent prévoir des voies supplémentaires pour jouer le rôle de garages actifs afin de permettre les dépassements sans arrêt énergivore des trains de fret dans des gares surdimensionnées.

### 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 restent très lourds (jusqu'à un long record national sur la ZE d'Agde-Pézenas) ce qui appelle la mise en place d'importantes clauses sociales dans les cahiers de charges.

## @1175 - Maffre-Baugé Sophie - Cers

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 17:18:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

**Objet :**LNMP et Domaine de Chazottes : impacts patrimonial, architectural, historique et paysager désastreux !

**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 Cersois 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) jointes(s) :**

Document : Livre Cers Notre histoire, G-M.PAU et J.PECH.pdf, page 1 sur 1



Document : Dossier TGV\_Arrêté prescriptions archéologiques.pdf, page 1 sur 5



Document : Dossier TGV\_Arrêté prescriptions archéologiques.pdf, page 2 sur 5



**PRÉFET DE LA RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON**

**Direction Régionale  
des Affaires Culturelles**

**Arrêté n° 2014324-0027**

**Zones de présomption de prescriptions archéologiques  
Commune de Cers (Hérault)**

**Le préfet de la région Languedoc-Roussillon  
Préfet de l'Hérault**

**VU** le code du patrimoine, notamment son livre V article L. 522-5 et sa partie réglementaire articles R. 523-1 à R. 523-8 ;

**VU** le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 121-1, R. 111-4, R. 423-2, R. 423-7 à R. 423-9, R. 423-24, R. 423-59, R. 423-69 et R. 425-31 ;

**VU** l'avis de la Commission interrégionale de la recherche archéologique Sud-est en date des 16 et 17 septembre 2014 ;

**CONSIDERANT** les éléments de connaissance du patrimoine archéologique recensés sur la commune de Cers mis en évidence lors de fouilles entreprises à l'occasion de projets d'aménagement et d'urbanisme ou de recherche programmée, lors de campagnes de prospection inventaire, lors du dépouillement de la documentation écrite ;

**CONSIDERANT** que ces éléments permettent de présumer que des vestiges archéologiques nombreux ou importants sont présents sur les terrains inclus dans le périmètre des zones ;

**CONSIDERANT** que les travaux d'urbanisme et d'aménagement sont susceptibles de détruire des vestiges archéologiques connus ou non encore identifiés ;

**CONSIDERANT** que leur protection implique que l'ensemble des dossiers, concernant ces travaux d'urbanisme et d'aménagement visés à l'article R. 523-4 du code du patrimoine, soit transmis au préfet de région ;

**ARRÊTE**

**ARTICLE 1 :**

Sur l'ensemble de la commune, conformément à l'article R. 523-4 du code du patrimoine, toutes les demandes ou déclarations relatives aux travaux suivants doivent être transmises au Préfet de région :

- réalisation de zones d'aménagement concerté créées conformément à l'article L. 311-1 du code de l'urbanisme et affectant une superficie supérieure ou égale à 3 hectares ;
- opérations de lotissement régies par les articles R. 442-1 et suivants du code de l'urbanisme, affectant une superficie supérieure ou égale à 3 hectares ;
- travaux d'affouillement, de nivellement ou d'exhaussement de sol liés à des opérations d'aménagement d'une superficie supérieure à 10 000 m<sup>2</sup> et affectant le sol sur une profondeur de plus de 0,50 m, travaux de préparation du sol ou de plantation d'arbres

34 place des Martyrs de la Résistance – 34062 Montpellier cedex  
Standard : 04 67 61 61 61 – Site Internet : <http://www.languedoc-roussillon.gouv.fr>

Document : Dossier TGV\_Arrêté prescriptions archéologiques.pdf, page 3 sur 5

ou de vignes, affectant le sol sur une profondeur de plus de 0,50 m sur une surface de plus de 10 000 m<sup>2</sup>, travaux d'arrachage ou de destruction de souches ou de vignes sur une surface de plus de 10 000 m<sup>2</sup>, travaux de création de retenues d'eau ou de canaux d'irrigation d'une profondeur supérieure à 0,50 m et portant sur une surface de plus de 10 000 m<sup>2</sup> ;

- aménagements et ouvrages dispensés d'autorisation d'urbanisme, soumis ou non à une autre autorisation administrative, qui doivent être précédés d'une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;
- travaux sur les immeubles classés au titre des monuments historiques qui sont dispensés d'autorisation d'urbanisme mais sont soumis à autorisation en application de l'article L. 621-9 du code du patrimoine .

Elles sont présumées faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à la réalisation de l'opération d'urbanisme ou d'aménagement faisant l'objet de la demande.

#### **ARTICLE 2 :**

Sur le territoire de la commune de Cers sont délimitées 10 zones géographiques dans le périmètre desquelles les projets d'aménagement affectant le sous-sol sont présumés faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation.

Chacune de ces zones est délimitée et identifiée sur le plan, décrite sur la notice de présentation, documents qui sont annexés au présent arrêté.

#### **ARTICLE 3 :**

Dans les zones 1 à 9, qui portent sur des sites archéologiques avérés, outre les demandes et déclarations définies à l'article 1<sup>er</sup>, toutes les demandes ou déclarations suivantes doivent être transmises au Préfet de région :

- permis de construire en application de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme ;
- permis d'aménager en application de l'article L. 421-2 du même code ;
- permis de démolir en application de l'article L. 421-3 du même code ;
- déclarations préalables en application de l'article L. 421-4 du même code ;
- décision de réalisation de zone d'aménagement concerté en application des articles R. 311-7 et suivants du même code ;
- tous les travaux définis à l'article R.523-5 du code du patrimoine (affouillements, nivellements, préparations du sol arrachage de souches, création de retenues d'eau ou de canaux...), sans seuil de superficie.

#### **ARTICLE 4 :**

Dans la zone 10, qui est une zone comportant un site archéologique et des concentrations d'indices et/ou de potentialités archéologiques, outre les demandes et déclarations définies à l'article 1<sup>er</sup>, toutes les demandes ou déclarations suivantes dès lors que le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 1000 m<sup>2</sup> doivent être transmises au Préfet de région :

- permis de construire en application de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme ;
- permis d'aménager en application de l'article L. 421-2 du même code ;
- permis de démolir en application de l'article L. 421-3 du même code ;
- décision de réalisation de zone d'aménagement concerté en application des articles R. 311-7 et suivants du même code ;
- travaux définis à l'article R. 523-5 du code du patrimoine (affouillements, nivellements, préparations du sol arrachage de souches, création de retenues d'eau ou de canaux...), le seuil de 10 000 m<sup>2</sup> étant ici abaissé à 1000 m<sup>2</sup>.

#### **ARTICLE 5 :**

En application de l'article R. 523-7 du code du patrimoine, le Préfet de région peut, lorsqu'il dispose d'informations lui indiquant qu'un projet qui ne lui est pas transmis est néanmoins susceptible d'affecter des éléments du patrimoine archéologique, demander au maire de lui communiquer le dossier en cours d'instruction.

**ARTICLE 6 :**

En application de l'article R. 523-8 du code du patrimoine, le maire de la commune, ou toute autre autorité compétente pour délivrer une autorisation, peut saisir le préfet d'un projet dont la transmission n'est pas obligatoire, en se fondant sur des éléments de localisation du patrimoine archéologique dont il a connaissance.

**ARTICLE 7 :**

Les dossiers, demandes et décisions, mentionnés aux articles 1<sup>er</sup>, 3 et 4 du présent arrêté, sont transmis sans délai aux services de la Préfecture de région (direction régionale des affaires culturelles, service régional de l'archéologie, 5 rue de la Salle l'Evêque, CS49020, 34967 MONTPELLIER cedex 2) afin que puissent être prescrites des mesures d'archéologie préventive dans les conditions définies par le code du patrimoine.

**ARTICLE 8 :**

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture du département de l'Hérault et notifié au maire de la commune de Cers qui procèdera à son affichage pendant un mois en mairie à compter de sa réception.

**ARTICLE 9 :**

L'arrêté et ses annexes (plan et notice de présentation) seront tenus à disposition du public à la mairie de Cers et à la Préfecture du département de l'Hérault.

**ARTICLE 10 :**

Le Directeur régional des affaires culturelles, le Préfet du département de l'Hérault et le maire de la commune de Cers sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Montpellier, le 20 NOV. 2014

*Pol* Le Préfet

  
Le Secrétaire Général pour les Affaires régionales

Michel STOUMBOFF

Copie :  
Communauté de communes ou d'agglomération  
DREAL  
DDTM  
ONF  
Conseil Général du département

**Notice de présentation annexée à l'arrêté n° 2014324-0027**

**Zones sans seuil**

Zone 1 : à *Montloubat*, à proximité du cimetière actuel, des tombes à inhumation médiévales et un habitat de la même époque ont été repérés

Zone 2 : vaste habitat romain de *Montloubat 1*

Zone 3 : *Les Chazottes Ouest*, exploitation agricole occupée durant toute la période romaine

Zone 4 : exploitation agricole du Haut-Empire romain de *La Joie*

Zone 5 : *Les Crémats*, exploitation agricole du Haut-Empire romain

Zone 6 : grande villa gallo-romaine de *La Grassette*

Zone 7 : *Le Chemin de Preigne*, occupation antique

Zone 8 : *Pech Arnaud*, habitat néolithique

Zone 9 : habitat du Bas-Empire romain des *Moutonnes*

**Zone avec seuil à 1000 m<sup>2</sup>**

Zone 10 : cette zone, située à l'Est du village, possède un fort potentiel archéologique. En périphérie ouest, un habitat néolithique, aujourd'hui détruit, a été reconnu.



## 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<sup>er</sup> 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 25m<sup>2</sup> 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 150m<sup>2</sup> 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 25m<sup>2</sup> 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.

## @1176 - Bertrand Damien - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 17:20:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Réflexion à la limitation de l'impact

Page 1160 / 1332.

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

### **Contribution :**

L'ironie de l'histoire nous force à constater que l'on a abandonné depuis plus d'un demi siècle un formidable réseau ferrovière desservant chaque canton, y compris dans l'Hérault et qu'aujourd'hui nous allons reconstruire en totalité, et en grande partie sur des terrains vierges, une nouvelle ligne de chemin de fer, là où jadis il y en avait plusieurs.

Nous ne referons pas le passé, et ma pensée est convaincue de l'utilité de terminer cette ligne LGV jusqu'aux frontières de l'Espagne.

Cependant, nous avons aujourd'hui les moyens et les connaissances de le faire le plus intelligemment possible. Le coeur de mon propos sera d'être vigilant à ça, et que le travail sur ce projet ne soit pas capté par les délais, les pressions d'intérêts particuliers...

Je pousse pour que le tracé reprenne un maximum les implantations des anciennes lignes de Montpellier à Béziers, via Montbazin, Mèze... Là où c'est possible qu'il suive un maximum de près l'A9 qui a déjà réalisé son impact sur l'environnement. Enfin qu'il emprunte au maximum les zones industrielles, de carrière... en activité ou en friche.

Points particuliers:

-qu'elles concertations sont mises en place avec les partenaires scientifiques et naturaliste locaux?

-comment peuvent se mettre en place les mesures compensatoires sur le territoire au regard de la surface énorme à compenser?

-au vu du changement climatique connu, le projet ne semble pas prendre en compte la disparition à court et moyen terme de la ligne actuelle par la montée des eaux?

Autant de vigilances que je laisse aux experts et professionnels de chaque domaine, le soin d'y trouver les meilleures réponses pour l'environnement du territoire et non pour me donner une réponse.

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

## **@1177 - ESCAFIT Joan-Loís - Béziers**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 17:21:39

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** contribution associative sur l'ensemble de la ligne

### **Contribution :**

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 »

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 restent très lourds (jusqu'à un long record national sur la ZE d'Agde-Pézenas) ce qui appelle la mise en place d'importantes clauses sociales dans les cahiers de charges.

**Pièce(s) jointe(s) :**

Document : 220127contributionantenneASSECO-CFDTdesPGBenquêtepubliqueLNMP.pdf, page 1 sur 7



Association de Consommateurs agréée au plan régional  
Renouvellement Arrêté préfectoral du 09/04/2021  
N° DDP34-21-XIX-035

**Union Régionale des Associations Etudes et  
Consommation CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée**

**Association Etudes et Consommation CFDT  
des Pays du Grand Biterrois**

2, impasse de la Sariette, La Devèze, 34500 Béziers – tél. 04 67 11 28 96  
Courriel : [assecocfdt.biterrois@wanadoo.fr](mailto:assecocfdt.biterrois@wanadoo.fr)

## **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 :

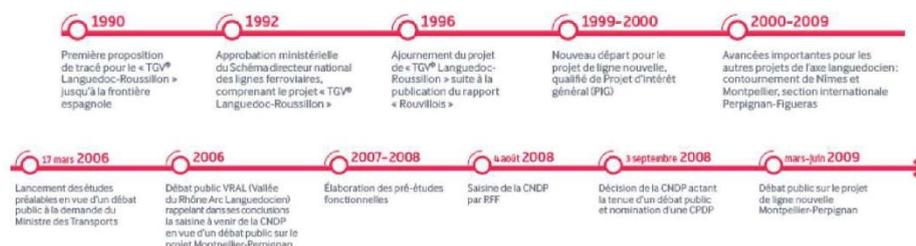


Figure 3 - Les dates clés du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

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

Au regard du calendrier des engagements des Etats et de l'Union Européenne contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air qui nécessitent un report massif et accéléré des (auto)routes au rail des transports voyageurs et fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, et en tant que structure associative des zones d'emploi d'Agde-Pézenas et Béziers luttant contre les inégalités territoriales qui concernent aussi la réduction ou non des nuisances et risques de passage **nous refusons radicalement l'exclusion du fret de l'utilisation de la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes** pour les raisons suivantes :

- Le maintien en totalité du fret sur la ligne actuelle avec sa forte croissance souhaitable constituerait un facteur de saturation de la liaison Narbonne Béziers au détriment des trains du quotidien et de la desserte TGV (utilisant le raccordement de Béziers-Est et celui à créer à Narbonne Nord-Ouest) des gares centres évoluant en pôles d'échanges multimodaux
- La poursuite d'une utilisation contrainte de la ligne des étangs à l'ouest de Narbonne dont les aléas en particulier quant aux risques de submersion aggravés par le réchauffement climatique sont dissuasifs pour les chargeurs de marchandises qui ont un besoin majeur de régularité et de ponctualité ; l'hypothèse d'un déplacement de cette ligne hors du cordon littoral à échéance relativement proche de la mise en service de la LNMP est déjà explicite mais un tracé adapté à de lourds convois de fret serait problématique au regard des implantations d'habitat au pied des

Corbières maritimes.

- Priver le fret de l'usage de la future ligne LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes alors qu'il n'était prévu que 34 TGV par jour à Perpignan à la mise en service lointaine de la 2ème phase de la LNMP, c'est un contre sens qui tourne le dos aux engagements que nous devons prendre pour les générations futures et à la recherche d'un retour sur investissement écologique et économique prenant en compte la réduction des externalités négatives du transport routier des marchandises.

Signalons aussi que l'optimisation de la mixité implique de prévoir des réservations foncières pour pouvoir mettre en place, en fonction de l'évolution du trafic voyageurs et fret, des voies contiguës de « garage actif » suffisamment longues pour que les TGV puissent dépasser les trains de fret sans les contraindre à des arrêts supplémentaires en gare coûteux en temps et en énergie.

#### **Pour une desserte renforcée des gares centres PEM de Béziers et Narbonne par un nouveau raccordement Ligne Classique LNMP à l'ouest de Narbonne au lieu de deux gares TGV excentrées**

Dans le tracé prématurément qualifié d'intérêt général sont maintenus deux projets de gares nouvelles TGV excentrées à Béziers-Est A75 et à Narbonne Pont des Charrettes. Pour Béziers nous refusons, comme bien d'autres et notamment le Conseil Régional, une gare supplémentaire accessible seulement par voie routière et qui ne tient pas compte du rôle historique à redynamiser de la gare centre comme carrefour de desserte de l'ouest du Massif Central par la ligne historique de l'Aubrac.

En ne les encombrant pas du passage de tout le trafic fret, les gares centres de Béziers et de Narbonne évoluant en pôles d'échanges multimodaux doivent rester desservies par les TGV circulant sur la LNMP : sous réserve d'une amélioration de son tracé lié aux contraintes de vitesse, la « virgule » de Béziers Est assure le raccordement LNMP ligne classique qui ferait de la gare historique du Midi le bout de la ligne nouvelle tant que ne serait pas mis en service la jonction avec Perpignan et la LGV Perpignan-Figueras.

Nous demandons qu'au lieu d'une seconde gare TGV à Narbonne Pont-des-Charrettes soit prévu un raccordement ligne classique LNMP comme le propose par exemple la contribution de Michel Julier (collectif Mogère): *« il suffit d'une boucle ferroviaire de faible longueur, enot la ligne existante Toulouse–Narbonne (vers Narbonne), pour effectuer ce raccordement en évitant les principaux reliefs, et sans que l'allongement du parcours ne soit significatif »*.

Ce double raccordement évite qu'à la mise en service de Béziers Perpignan les rames de TGV empruntant la LNMP entre Montpellier et Béziers et desservant les gares centres de Béziers et/ou Narbonne soient privées de la LNMP à l'ouest de Narbonne alors que le temps de trajet actuel entre les 2 gares n'est que de 13 mn.

Il permet aussi que le doublet de ligne puisse servir pour un report sur des tronçons limités en cas de problème empêchant l'utilisation de la ligne classique ou de la LNMP à condition que la mixité TGV fret soit assurée de bout en bout.

#### **Pour une réservation foncière à l'intersection LNMP Ligne Classique sur la commune de Nissan**

Le cahier d'acteurs CFDT 2009 auquel nous avons fortement contribué précisait que *« les gains de vitesse souhaités pour les liaisons entre grandes métropoles conduisent à préconiser pour le futur (mais en effectuant dès à présent les choix de réservation foncière et de points de connexion en conséquence) l'implantation d'une seule véritable gare grande vitesse à l'intersection de la ligne nouvelle et de la ligne ferroviaire littorale existante vers Toulouse et Bordeaux »*.

C'est pourquoi nous demandons que soit sauvegardée à plus long terme, par réservation foncière étendue, la faisabilité d'un pôle d'échanges intermodal au Cœur du Languedoc à l'intersection LNMP Ligne Classique sur la commune de Nissan, pôle commun aux intercommunalités de la Domitienne, du Grand Narbonne et de Béziers Méditerranée et permettant des correspondances quai à quai avec des trains du quotidien à quelques minutes de Béziers et Narbonne mais intéressant aussi vers l'est Agde (qui mériterait, un peu comme Hyères, de devenir un terminus et point de départ TàGV pour sa desserte ligne classique par l'est quand Béziers pourrait céder ce double rôle à Narbonne) ou vers l'ouest Lézignan-

Corbières. Ce PEM faciliterait l'utilisation d'autocars comme de pistes cyclables vers la mer ou l'arrière-pays à partir de TàGV).

Il y a déjà quelques trains grand sud qui ne s'arrêtent ni à Béziers ni à Narbonne bien que le Coeur du Languedoc rassemble pratiquement deux arrondissements et 3 zones d'emploi totalisant déjà hors saison près de 500 000 habitants, mais la destination commune attractive Coeur du Languedoc reste à créer avec les intercommunalités concernées.

#### Pour une concertation approfondie et élargie pour chaque étape décisionnelle du projet

En participant en lien avec ses partenaires de la Coordination Régionale Inter-associative LNMP, de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon et de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports Occitanie Pyrénées-Méditerranées, l'ASSECO-CFDT OC Pyréméd et notamment son antenne des Pays du Grand Biterrois ont contribué à la plupart des réunions de concertation sur le projet ouvertes aux associations, en affinant en fonction d'éléments nouveaux, le contenu de plusieurs avis antérieurs sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, portant à la fois sur les attentes des consommateurs quant aux usages de cette nouvelle ligne ferroviaire, et sur son tracé, ses points de jonction avec la ligne classique et la desserte indispensable des principales gares existantes.

Même si ces contributions ont été moins entendues que certaines demandes faisant passer les déplacements très grande vitesse des voyageurs bien devant les enjeux écologiques et économiques du fret, nous demandons que, en sus des instances publiques existantes et en concertation avec le CESER Occitanie Pyrénées-Méditerranée, SNCF-Réseau, maître d'ouvrage, mette en place, pour la tenir informée et entendre ses avis, **une instance consultative d'une cinquantaine de membres** regroupant notamment représentants des organisations syndicales de salariés, des associations de consommateurs, des associations de protection de la nature, des organisations professionnelles les plus concernées et des structures de l'économie sociale et solidaire des bassins de vie traversée par la LNMP, cette instance devrait être réunie au moins une fois par trimestre pour que la réalisation de la LNMP se fasse dans un dialogue territorial ouvert aux organisations représentatives de la société civile au-delà des élus du suffrage universel et des administrations publiques.

#### Pour un raccordement CNM / ligne classique à Saint Brès

Le Contournement Nîmes Montpellier entre Manduel et Saint-Jean-de-Védas répond à l'essentiel de la demande actuelle de circulation du fret depuis décembre 2017, alors que le positionnement à la Mogère de Montpellier Sud de France combiné à l'abandon du raccordement de Saint-Brès empêche la desserte de Montpellier-Saint-Roch par les TàGV utilisant le contournement Nîmes Montpellier, autrement que par un allongement de trajet par rebroussement à Sète.

Comme l'annonçait l'énorme majorité des avis négatifs sur l'enquête publique négligée par le commissaire enquêteur, le fonctionnement de la gare Montpellier Sud de France à la Mogère confirme le problème des gares TGV excentrées sans raccordement ferroviaire aux lignes normales en rallongeant pour la plupart des voyageurs les temps réels de trajet d'au moins 3/4 d'heure avec utilisation d'un bus navette et d'un tram pour les liaisons avec le coeur d'agglomération et les correspondances TER et Intercités desservant St Roch.

Ce raccordement doit bien sûr rester orienté vers la gare Saint-Roch au lieu de permettre aux TER Est d'accéder à Montpellier Sud de France alors que la grande majorité des passagers se rendent à Montpellier et ont donc besoin d'accéder au coeur de ville et au centre du réseau des transports publics. Il faut que les TàGV desservant Saint-Roch, et pas seulement ceux de Montpellier Sud de France, aient un bon raccordement à la LNMP à Saint-Jean-de-Védas

#### Pour un ajustement du tracé LNMP sur Villeneuve-lès-Béziers

Même en supprimant la gare de Béziers-est-A75, il faut trouver un ajustement pour réduire le lourd impact sur Villeneuve-lès-Béziers du raccordement ligne nouvelle / ligne existante (destructions d'immeubles

difficilement compensables sur la partie nord de la commune).

Des solutions plus « légères » ont été sollicitées auxquelles SNCF oppose des contraintes techniques mais sans présenter aux élus locaux les variantes possibles qui à ses yeux changeraient peu de chose et sans accepter une modulation concertée avec les élus locaux pour infléchir l'impératif édicté du 160 km/h sur toute la « virgule » qui n'affecterait pas les rayons de courbe qu'à proximité immédiate de la LNMP.

Nous sommes là dans des ajustements pour lesquels, comme pour les secteurs du Massif de la Gardiole (rallongement souhaitable de tunnel en particulier), de Poussan et du vignoble de Picpoul, nous demandons au maître d'ouvrage de mieux répondre aux demandes constructives des riverains et des défenseurs de l'environnement.

#### **Pour une prise en compte de l'urgente nécessité d'un report de trafic marchandises de la route au rail**

A l'impérieuse condition qu'elle soit mixte Grande Vitesse et fret de bout en bout (Montpellier Perpignan et le Soler pour la jonction de l'évitement Nord avec la LGV Perpignan Figueras) et sans gare TGV supplémentaire tant que l'évolution du trafic ne justifie pas un PEM commun à Béziers et Narbonne à l'intersection Coeur du Languedoc),

Nous demandons que l'ensemble de la LNMP (y compris évitement nord de Perpignan avec renforcement des dispositifs anti bruit) soit réalisé dans les plus brefs délais pour maximiser le report de la route au rail, dans le respect des divers enjeux écologiques intégrant en particulier lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air ainsi que sauvegarde de la biodiversité : selon le chiffrage FERRMED de mai 2013, atteindre 143 trains de fret de 750 tonnes nettes réduirait au total de 6 000 poids lourds par jour en moyenne le trafic (auto)routier marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, avec leurs impacts très négatifs environnementaux et sanitaires, impacts qui engageraient à terme la responsabilité des décideurs.

#### **Pour une analyse actualisée plus fine du trafic (auto)routier marchandise qui pourrait être reporté au rail**

Selon les chiffres indiqués par le chef de projet durant la concertation préalable à l'EP et qui nous paraissent très optimistes en visant 80 trains de fret dès la mise en service de Montpellier Béziers, la deuxième phase maintenant le fret sur la ligne actuelle entre Béziers et Rivesaltes (dont « ligne des étangs ») n'augmenterait que de 12 trains par jour le trafic fret que la première phase aurait permis de porter à 80 (au lieu de 32 aujourd'hui sur Perpignan-Narbonne), soit un total de 92 trains qui équivaldrait à 3 860 poids lourds, soit 35,7 % de moins que l'objectif report qui peut être assignée à cet investissement d'intérêt européen contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, action bénéficiant aux superficies traversées par des trajets (auto)routiers moyens d'environ 1 000 km et pas seulement des 150 km de la LNMP.

En outre, ce report complémentaire non effectué amputerait considérablement la réduction possible du coût économique et écologique de dégradation des revêtements (auto) routiers et de leurs soubassements, le passage d'un seul poids lourd était équivalente à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères, équivalence pouvant être multipliée par 10 en cas de forte surcharge par essieu, ce qui n'est pas pris en compte dans les barèmes de péage où les VL paient les charges dues aux PL. La charge de 2160 PL non reportée au rail si l'on s'en tient aux chiffres annoncés par SNCF Réseau équivaldrait en moyenne pour l'usure des infrastructures autoroutières au passage quotidien d'environ 107 millions de VL !!!

Il est étrange que le dossier se réfère encore à des données trafic routier 2011 (cf. par exemple page 171 de la pièce F6) avec des chiffres très inférieurs à ceux disponible depuis : on lit par exemple 10 879 poids lourds au lieu 14 340 poids lourds comptés et publiés à Béziers-Ouest en 2017, soit 31,8 % de plus.

Il manque une analyse actualisée plus fine par origine et destination du trafic (auto)routier marchandise qui pourrait être reporté au rail avec une LNMP totalement « mixte » alors que le chiffrage FERRMED repose sur une expertise internationale estimant pour en élargir la part ferroviaire le trafic marchandises terrestre 2025 façade méditerranéenne Espagne/reste de l'Europe tel qu'il était prévisible avant les effets de la crise

2008 mais aussi avant les impératifs du combat contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, sachant que c'est seulement en février 2021 qu'ont été publiés les chiffres (97 000 pour la France en 2018) des décès prématurés par maladies respiratoires imputables à la combustion des fossiles notamment pour la circulation routière.

Dans les travaux internationaux sur la valorisation des externalités négatives un décès prématuré imputable à la pollution de l'air extérieur était déjà chiffré par l'OCDE à 3,9 millions d'euros en 2010 (16 892 morts en France). Selon la publication Inéris du 10 juin 2015, les morts prématurées sont monétarisées à l'aide d'un indicateur du coût économique pour la société de cette mortalité prématurée. L'indicateur utilisé est la « valeur d'une vie statistique » (VSL – Value of Statistical Life), qui représente le consentement de la société à payer pour la réduction d'un risque de mortalité.

### Contestation radicale de l'exclusion des trains de fret sur la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes

Contribuant aux travaux la Coordination Régionale Inter associative Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, (CRI LNMP), créée en août 2012, l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD exige, outre la suppression des gares TGV excentrées à Béziers-est-A75 et Narbonne Pont-des-Charrettes et d'autres améliorations pour un meilleur respect des sites traversés, que les trains de fret puissent circuler sur la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes, pour éviter un goulot d'étranglement trains du quotidien et d'interruption ou de ralentissement du trafic par affaissement de ballast, coups de vents, embruns et submersions, aléas existants et aggravés par le réchauffement climatique pour la traversée des étangs à l'ouest de Narbonne, risques qui conduisent à prévoir à moyen terme un déplacement de ce tronçon vers l'autre rive des étangs.

Les chargeurs de trains de marchandises ont besoin d'itinéraires garantissant qu'ils arrivent à l'heure dans d'aussi bonnes proportions qu'un poids lourd. C'est aussi pourquoi il faut dès à présent prévoir des voies supplémentaires pour jouer le rôle de garages actifs afin de permettre les dépassements sans arrêt énergivore des trains de fret dans des gares surdimensionnées.

### 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 restent très lourds (jusqu'à un long record national sur la ZE d'Agde-Pézenas) ce qui appelle la mise en place d'importantes clauses sociales dans les cahiers de charges.

## **@1178 - AUDIBERT CLAUDE - Boujan-sur-Libron**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 17:28:34

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet** :Contribution AU DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP de la PHASE 1  
MONTPELLIER BÉZIERS

**Contribution** :

Claude AUDIB

Résidence le Monestié A-20

34760 BOUJAN SUR LIBRON

07\*\* \*\* \*\*86712872@orange.fr

Mesdames, Moessieurs,

vous trouverez ci-joint quelques réflexions personnelles ded'une « candide (je revendique ce titre depuis 18 ans au moins ! du rail !) celle qui voit parfois les choses par un autre bout de la lorgnette : le coté du voyageur banal, qui paye son billet de train pour voyager vite, en sécurité, dans des horaires précis, de ville à ville, pour perdre le moins de temps dans des transports en commun ! être bloquée au sortir d'une gare mais souhaite aussi que Rungis et autres destinations de l'Europe et audelà, soient approvisionné sans retard en fret.

Je précise que je ne suis pas native du « plein sud de France ».

Cette LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER – PERPIGNAN pour laquelle nous reprenons, une fois encore, l'ENQUETE DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE, qui plus est, seulement pour 1 tranche ! (ce n'est pas une LGV, c'est un gruyère) dont j'en entends parler depuis plus de 25 ans ! ... et, permettez que je dise que c'est scandaleux, voir irrespectueux pour les Français mais aussi pour l'Espagne, parfois isolée et coupée du monde au niveau ferroviaire « Côte Est» pendant de nombreux jours, lors des inondations de octobre 2020 (Villeneuve les Béziers : voies effondrées, coupées, de longs jours) ainsi que ses environs. SANS COMMENTAIRES !

La cause ? Ce que nous appelons « le chaînon manquant » : soit 160 km de rails !

Voici la liste des divers arguments, qui me paraissent les plus importants à mon sens à mettre sur le registre des commissaires-enquêteurs.

Mes observations ne sont pas celles de professionnels du rail, ni de la politique, mais celles d'une personne banale depuis que je suis en âge de voyager ... soit « Un certain temps » et beaucoup d'heures de train

**LES FAITS :**

Je ne leurs donne pas de priorité : tous sont importants : et se résument en :

160 km de rails et une gare située sur un point essentiel, construits en une seule opération

**LA GARE**

•En fait l'axe ferroviaire n'est cohérent QUE s'il fait MONTPELLIER/PERPIGNAN/ESPAGNE (Barcelone et le Sud de l'Espagne)avec une gare que j' imagine aisément et logiquement vers l'aéroport de VIAS : nœud de l'arrivée de 2 Autoroutes, drainant à la fois les hauts cantons (montagne) et le bord de mer, et d'un aéroport, le tout alimentant en population la plus grande station balnéaire de France, à proximité de la ville de Béziers et d'un grand nombre de sites touristiques.

•Une Gare dans cet environnement permettrait peut-être d'éviter un trop grand désagrément et impacte négatif pour les Villages de Cers et Villeneuve les Béziers. Et l'espace pour réseaux routiers, TER, ... est encore possible sans trop d'impacts nuisibles, mis à part comme j'ai entendu lors d'une précédente réunion d'UP : « la nuisance pour la mutation des grenouilles en rut !... »

•Il serait juste indispensable d'apporter quelques modifications au PLU entravant la bonne réalisation du projet validé par décision ministérielle du 29 janvier 2016. Quelques aménagements pour épargner des couts exorbitants et des désagréments urbains (expropriations) sont ils à étudier.

#### LES DELAIS , LE TRAFIC, L'ECOLOGIE !

C'est sans parler des délais ubuesques de démarrage des travaux : 10 ans la 1° tranche et 20 ans la 2° tranche !... Cela ne serait-il pas abusifs, voir sans justification, mis à part La COVID ... Soyons sérieux !.

La zone « Le Boulou / Espagne de feroutage » est en forte croissance. Il est indispensable de favoriser la croissance du fret routier en provenance d'Espagne avec la mise à voie normale (UIC) de la ligne Tarragone-Barcelone, (en vue de la desserte ferroviaire du pôle chimie de Tarragone vers un réseau européen). Ce qui ne fera pas moins de 6 à 8 aller/retour/jour quotidiens,

En attendant ce sont environ entre 480 à 640 camions de produits chimiques (...dangereux ?) sur l'autoroute !

Avez-vous conscience du nombre de camions traversant l'Occitanie du Perthus à Tarascon ? : 13 247 poids lourds au Perthus en mai 2018 et nous sommes en 2022 !...

Quotidiennement ces poids lourds polluants empruntent l'A9 pour traverser la France vers l'Europe du Nord et de l'Est !. Il y a eu les inondations, la pandémie, les grèves ...

Coté écologie : phobie du moment pour certains, on peut argumenter que sur l'axe Valence / Perpignan, une ligne fret permettrait de diminuer en grande partie la pollution en CO<sup>2</sup>, particules fines, Nox, par un trafic poids-lourds restreint sur les autoroutes donc plus de sécurité et de fluidité pour les automobilistes.

La réalisation rapide de la LNMP, grâce au développement du feroutage qu'elle autorise, évitera le doublement de l'autoroute A9, déjà en cours de réalisation vers Montpellier, prévu de St Jean de Védas à la frontière espagnole. (là pas de soucis pour trouver le financement !)

Sachant que très prochainement une gare de feroutage sera fonctionnelle depuis Barcelone, une demande de sillons fret sera nécessaire voir indispensable en provenance d'Espagne. Ne devrait-elle pas être envisagée très sérieusement dès maintenant?

N'oublions pas que la voie Villeneuve les Béziers/ Narbonne, ligne unique, est quasiment saturée et fragile !

Vue la conjoncture climatique prévue pour les années à venir, l'Espagne, prévoyante, à anticipé en multipliant son parc de fret routier ! Alors que nous pourrions être en capacité de leur proposer un feroutage sérieux et de qualité.

Comment à notre époque peut-on dissocier ces 160 km en 2 tranches ? Sachant pertinemment que la gare de Perpignan sera vite saturée par la venue des trains d'Espagne, dont les voies sont mises aux normes Européennes.

De qui se moque-t-on? Surtout n'invoquons pas le financement ! Le partenariat Public/Privé, brutalement, n'existerait-il plus ? (contournement de Nîmes, Millau, LGV Tour/Bordeaux... et bien d'autres) source également de rapidité d'exécution ! Ne l'avons-nous pas constaté dans chacun des cas ?

#### SOLUTION/ CONCLUSION

•Ce projet doit rester une entité : un tout, que ce soit financièrement ou sur le terrain ! Certains financements n'avaient-ils pas été budgétisés par la Commission Européenne ? Où sont ils passés ?

-Peut-être une forme de concession serait à envisager !... et puis quel sera l'état d'esprit du prochain gouvernement, ne faut-il pas rapidement valider définitivement la construction de ces 160 km de rails ... (ça fait un peu ridicule, ce pinaillage depuis presque 30 ans ... Aurions nous retrouvé l'esprit Gaulois dans toute sa splendeur ou alors on régresse ?)

•Dans tous les cas de figure la rentabilité est déjà assurée à la demande par l'Espagne de sillons, largement supérieure à la ligne existante. (Je précise à nouveau de Montpellier à Perpignan en 1 seule tranche ! puisque la demande est sur tout le tronçon.)

Voilà, quelques modestes remarques et réflexions, assez logiques, qui seront prises en compte pas les commissaires-enquêteurs.

Idées qui comme certaines autres ... iront peut-être rejoindre un groupe d'Arlésiennes, comme il se dit en Provence ! ... (Elles ont 25/30 ans de plus) : « On en parle beaucoup mais ne voit jamais le bout ...de leur nez » !

Claude AUDIBERT

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

## **@1179 - Sol Johan - Gigean**

**Date de dépôt** : Le 27/01/2022 à 17:29:54

**Lieu de dépôt** : Sur le registre électronique

**Objet** :Protection contre les nuisances sonores

### **Contribution :**

Résident de la commune de Gigean, ce projet va générer de nouvelles nuisances sonores pour les habitants du Nord de la commune.

Il est impératif, si le projet se concrétise que le maître d'ouvrage mette en place des moyens techniques permettant de réduire très concrètement cette nuisance sur le tronçon de voie passant sur le territoire communal.

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

## **@1180 - Ribes Josian - Montbazin**

**Date de dépôt** : Le 27/01/2022 à 17:30:27

**Lieu de dépôt** : Sur le registre électronique

**Objet** :Ce projet n'est pas d'utilité publique

### **Contribution :**

Messieurs et mesdames les commissaires enquêteurs,

En plus des arguments détaillés dans la contribution que j'ai déposée au nom du conseil municipal de la commune de Montbazin, j'ajoute quelques arguments personnels :

Les climato-sceptiques sont devenus extrêmement marginaux. Le sérieux des rapports du GIEC est aujourd'hui unanimement reconnu. La crise climatique est une réalité incontestable.

Par ailleurs, l'effondrement de la biodiversité est moins médiatisée mais tout aussi catastrophique.

Si nous ne modifions pas urgemment nos politiques publiques et notre façon de penser les grands projets; si nous ne nous engageons pas avec sérieux et avec force dans une réelle transition écologique au quotidien et pour toutes nos décisions,

au terme du chantier pharaonique qui se prépare, la question de la durée d'un trajet entre Béziers et Montpellier, ou entre Perpignan et Paris deviendra le cadet des soucis de l'Humanité.

Quand la température de planète Terre aura augmenté de plusieurs degrés, que les catastrophes naturelles ne seront plus exceptionnelles, que manger sainement et respirer normalement seront devenus des priorités pour les être humains, plus personne ne se souciera plus de gagner ou perdre 18 minutes.

Le projet tel qu'il est présenté, a été conçu à une autre époque et ne s'inscrit dans un schéma d'amélioration de l'impact de l'Homme sur la Nature et au contraire aggrave celui-ci.

Reprenez les études et revoyez le tracé.

Réduisez l'impact de ce projet, avant de consciencieusement en compenser les conséquences.

A l'heure actuelle, le projet LNMP Phase 1 n'est pas d'utilité publique.

Bien cordialement

Josian RIBES

Maire de Montbazin

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

## **@1181 - Cooperative Intégrale Thau - Poussan**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 17:30:38

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Nos griefs contre la Ligne Grande Vitesse Montpellier/Perpignan et son Monde

### **Contribution :**

Cet avis est en réalité une contribution commune de plusieurs personnes réunies dans un collectif qui combattra de toutes ses forces et par tous les moyens qu'il jugera légitimes ce projet absurde...

Pourquoi faudrait-il toujours et à n'importe quel prix gagner du temps sur les trajets ? Est-ce vraiment pour gagner 18 minutes ?

La transformation du voyage en pur transit, avec son accélération technologique, s'accompagne d'un prix écologique insensé.

Les politiciens de tout bord s'appuient sur une vision fantasmée de l'avenir de notre monde. Celle de la poursuite des affaires comme si de rien n'était, celle de la croissance infinie et du développement industriel illimité, celle de la multiplication des déplacements et de l'augmentation de la vitesse. C'est au nom de cet imaginaire mortifère qu'il nous faudrait accepter n'importe quel grand projet inutile...

La construction d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, c'est le retour en force d'un projet vieux de plus de 30 ans grâce au premier ministre Jean Castex, également ex-maire de

Prades (66) qui rêve de grandeur pour sa région... et qui copine bien sûr avec les lobbies de l'industrie, tous les marchands de béton, constructeurs de ponts, de tunnel etc. Ceux là ont le monopole et la maîtrise de l'initiative en matière d'équipements collectifs, ils en profitent pour vendre à l'opinion des projets qui ne répondent en rien aux besoins réels des populations.

Et si on leur offrait plutôt un « Notre Dame des Landes » version Bassin de Thau ?

Les habitants des villes actuellement desservies par le TGV mettront jusqu'à une heure et demi pour aller prendre leur train. Les plus téméraires prendront un TER, un tram et une navette pour arriver à la Gare TGV « Grand Sud Montpellier ». Pour les autres ce sera voiture, embouteillages et parking payant ! Mais là n'est pas le problème des décideurs et de leurs ingénieurs... Cette vision très « urbaine » est aussi celle de la gentrification des métropoles hyper connectées entourées de « villages dortoirs ».

35 ans que cette ligne est en gestation... Pensez-vous vraiment qu'elle soit nécessaire au vu du fiasco économique, écologique et humain de toutes les Lignes à Grande Vitesse françaises ? Les 18 minutes « gagnées » sur un trajet Montpellier-Perpignan grâce à des trains filant à toute allure à travers la garrigue vont-elles pouvoir compenser les dégâts environnementaux et humains des travaux sur 170 km de long ? « L'Autorité environnementale » met en lumière les nombreux risques encourus : instabilité des sols et risque d'affaissement, pollution des eaux, risques d'inondations accrus par l'artificialisation des terres agricoles, dégradation d'un patrimoine naturel fragile, menaces sur l'étang de Thau...

Perdre sa vie à aller vite et perdre son temps pour rejoindre une gare TGV : c'est la grande idée des concepteurs de ce projet. Pour notre part, nous n'en voulons pas, ni ici, ni 10 km plus au nord, ni ailleurs.

A l'heure du réchauffement climatique provoqué par l'activité humaine, certains tronçons de la ligne actuelle sont par contre menacés par la montée des eaux à moyen terme. C'est pourquoi nous appelons de toute notre force à une réflexion sur une ligne à taille humaine qui réponde aux besoins réels des usagers et qui permette aussi le délestage routier et autoroutier par le développement du fret. Il pourrait s'agir également de remettre en service les lignes délaissées et re-densifier le réseau. Nous n'avons pas besoin de grande vitesse : nous manquons cruellement de trains du quotidien qui désenclaveraient les territoires et permettraient à la population de se défaire de la voiture.

C'est donc un autre projet ferroviaire qu'il faut concevoir.

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

## **@1182 - ESCAFIT Joan-Loís - Béziers**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 17:35:17

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** contribution du groupe local EELV du Biterrois

### **Contribution :**

Contribution du Groupe Local du Biterrois EUROPE-ÉCOLOGIE LES VERTS

Ayant participé aux travaux de la Commission EELV Transports et Mobilités Occitanie - Pyrénées – Méditerranée qui a élaboré l'avis régional déjà déposé par EELV, notre groupe local du biterrois se contente dans la présente contribution d'y rajouter quelques éléments ou nuances et de souligner les points auxquels son contexte local donne une importance particulière.

Notre avis est globalement négatif sur l'ensemble de la justification socio-économique et écologique du projet dans sa version actuelle.

Page 1174 / 1332.

Les réponses de SNCF Réseau à l'Autorité environnementale sont insuffisantes, notamment sur le respect de la biodiversité, des paysages, des vignobles, et l'avenir de la "Ligne des Etangs".

La Phase 1 ne peut être retardée en raison de l'urgente nécessité des reports modaux.

L'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète est un mauvais signal pour les habitants du bassin de Thau. Cette absence doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV directes pour Sète et Agde, ce qui après l'achèvement de la LNMP Montpellier Béziers peut nécessiter de faire d'Agde (comme Hyères) une gare point de départ terminus TGV.

La Phase 2 doit être réétudiée au plus tôt avec une solution mixte voyageurs-fret, sans gare nouvelle, mais en envisageant l'alternative tunnel de franchissement des Corbières évitant les rampes de plus de 1,5 % non tolérées sans motrice supplémentaire par les convois de fret et minimisant les impacts négatifs pour la biodiversité et les paysages (un rabotage de rampe est également à prévoir entre la vallée de l'Orb et Nissan, éventuellement par une profonde tranchée couverte écrétant la cime-.

L'axe du littoral méditerranéen, considéré comme stratégique par l'Union Européenne, est un couloir de transit de voyageurs et de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe.

La circulation de milliers de poids lourds (plus de 14 000 par jour en moyenne 2017 sur l'A9 à Béziers Ouest) y augmente d'année en année, et rien n'a été fait depuis des décennies pour permettre un report de ce trafic vers le rail.

L'urgence climatique, le besoin de réduire la pollution et de préserver notre santé imposent de réduire drastiquement, et dans les meilleurs délais, les transports polluants et donc de délester cet axe autoroutier.

Alors que l'Union Européenne a attaqué la France pour son inaction sur le plan climatique, que des pays européens s'engagent dans la voie de la "transition écologique", elle-même promue dans la communication gouvernementale, il est impératif que les réponses aux défis non seulement climatiques, mais de qualité de l'air et de santé publique constituent la ligne directrice des projets d'infrastructures ferroviaires.

Les décisions prises en France il y a déjà quelques années ne doivent pas saboter cette mise en marche de la stratégie ferroviaire européenne, pas plus que les efforts réalisés jusqu'à sa frontière par son voisin espagnol.

Il est donc primordial que la ligne nouvelle qui reliera Perpignan à Montpellier soit fret entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes. Sans cette condition, il ne sera d'ailleurs pas possible de mobiliser le maximum de fonds européens, et c'est le budget de la région dédié aux lignes régionales qui sera lésé.

Or le projet actuel est largement incompatible avec ces enjeux.

En exigeant un tracé apte à de la très grande vitesse (350km/h), le gouvernement aboutit à une exclusion du fret de la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes en maintenant tout le fret sur le goulot Béziers Narbonne et sur la ligne des étangs.

Cependant, cette ligne est soumise "aux coups de mer" et menacée à terme par la submersion marine avec la montée du niveau de la mer due au réchauffement climatique.

Elle sera également rapidement saturée, si tant est que les professionnels en fassent un moyen de transport privilégié en raison des incitations européenne et française ; ce qui conduit à penser que l'économie faite aujourd'hui est sciemment reportée sur un coût bien plus élevé à moyenne et longue échéance.

SNCF Réseau n'a pas cherché à chiffrer le retour sur investissement économique et écologique qui prendrait pleinement en compte les coûts indirects évités par un très fort report de la route au rail pour des trajets longs (que l'on peut estimer à 1 000 km en moyenne dont 800 au Nord du Perthus).

D'autre part, le projet devrait être respectueux de l'environnement et des paysages, et favoriser l'intermodalité entre TGV et trains du quotidien, dans les gares existantes, pour un développement équilibré des territoires.

En décidant de créer 2 nouvelles gares hors de Béziers et Narbonne centres, SNCF Réseau méprise les déplacements par train des usagers du quotidien et n'a pas non plus tenu compte de la problématique de l'artificialisation des sols.

L'avenir permettra de prouver que le scénario d'EELV est le plus viable sur le long terme, une échelle de temps que le politique doit maintenant prendre en considération.

Nous demandons aux commissaires enquêteurs de tenir compte de nos propositions qui permettent :

- de répondre à l'urgence de lutte à la fois contre le réchauffement climatique, la préservation du patrimoine humain, écologique et culturel, ainsi que les enjeux sanitaires et économiques.
- d'être en accord avec des objectifs européens de redynamisation du ferroviaire

**Pièce(s) jointes(s) :**

Document : avis GL EEVL EP LNMP 27 01.pdf, page 1 sur 13

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

## Phase 1 Montpellier-Béziers

Enquête Publique du 14/12/2020 au 27/01/2022.

# Contribution du Groupe Local du Biterrois EUROPE-ÉCOLOGIE LES VERTS

Ayant participé aux travaux de la Commission EELV Transports et Mobilités Occitanie - Pyrénées – Méditerranée qui a élaboré l'avis régional déjà déposé par EELV, notre groupe local du biterrois se contente dans la présente contribution d'y rajouter quelques éléments ou nuances et de souligner les points auxquels son contexte local donne une importance particulière.

Notre **avis est globalement négatif** sur l'ensemble de la justification socio-économique et écologique du projet dans sa version actuelle.

Les réponses de SNCF Réseau à l'Autorité environnementale sont insuffisantes, notamment sur le respect de la biodiversité, des paysages, des vignobles, et l'avenir de la "Ligne des Etangs".

La Phase 1 ne peut être retardée en raison de l'urgente nécessité des reports modaux.

L'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète est un mauvais signal pour les habitants du bassin de Thau. Cette absence doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV **directes** pour Sète et Agde, **ce qui après l'achèvement de la LNMP Montpellier Béziers peut nécessiter de faire d'Agde (comme Hyères) une gare point de départ terminus TGV.**

La Phase 2 doit être réétudiée au plus tôt avec une solution mixte voyageurs-fret, sans gare nouvelle, **mais en envisageant l'alternative tunnel de franchissement des Corbières évitant les rampes de plus de 1,5 % non tolérées sans motrice supplémentaire par les convois de fret et minimisant les impacts négatifs pour la biodiversité et les paysages (un rabotage de rampe est également à prévoir entre la vallée de l'Orb et Nissan, éventuellement par une profonde tranchée couverte écrétant la cime-.**

L'axe du littoral méditerranéen, considéré comme stratégique par l'Union Européenne, est un couloir de transit de voyageurs et de marchandises entre le nord et le sud de l'Europe.

La circulation de milliers de poids lourds (**plus de 14 000 par jour en moyenne 2017 sur l'A9 à Béziers Ouest**) y augmente d'année en année, et rien n'a été fait depuis des décennies pour permettre un report de ce trafic vers le rail.

L'urgence climatique, le besoin de réduire la pollution et de préserver notre santé imposent de réduire drastiquement, et dans les meilleurs délais, les transports polluants et

Document : avis GL EEVL EP LNMP 27 01.pdf, page 2 sur 13

donc de délester cet axe autoroutier.

Alors que l'Union Européenne a attaqué la France pour son inaction sur le plan climatique, que des pays européens s'engagent dans la voie de la "transition écologique", elle-même promue dans la communication gouvernementale, il est impératif que les réponses aux défis non seulement climatiques, mais de qualité de l'air et de santé publique constituent la ligne directrice des projets d'infrastructures ferroviaires .

Les décisions prises en France il y a déjà quelques années ne doivent pas saboter cette mise en marche de la stratégie ferroviaire européenne, pas plus que les efforts réalisés jusqu'à sa frontière par son voisin espagnol.

Il est donc primordial que la ligne nouvelle qui reliera Perpignan à Montpellier soit entièrement accessible au fret : nous demandons une solution qui permette la continuité fret entre **Villeneuve-lès-Béziers** et Rivesaltes. Sans cette condition, il ne sera d'ailleurs pas possible de mobiliser **le maximum de** fonds européens, et c'est le budget de la région dédié aux lignes régionales qui sera lésé.

Or le projet actuel est largement incompatible avec ces enjeux.

En exigeant un tracé apte à de la très grande vitesse (350km/h), **le gouvernement aboutit à une exclusion du fret de la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes en maintenant tout le fret sur le goulot Béziers Narbonne et sur la ligne des étangs.**

Cependant, cette ligne est soumise "aux coups de mer" et menacée à terme par la submersion marine avec la montée du niveau de la mer due au réchauffement climatique. Elle sera également rapidement saturée, si tant est que les professionnels en fassent un moyen de transport privilégié en raison des incitations européenne et française ; ce qui conduit à penser que l'économie faite aujourd'hui est sciemment reportée sur un coût bien plus élevé à moyenne et longue échéance.

SNCF Réseau n'a pas cherché à chiffrer le retour sur investissement économique et écologique qui prendrait pleinement en compte les coûts indirects évités par un très fort report de la route au rail pour des trajets longs **(que l'on peut estimer à 1 000 km en moyenne dont 800 au Nord du Perthus).**

D'autre part, le projet devrait être respectueux de l'environnement et des paysages, et favoriser l'intermodalité entre TGV et trains du quotidien, dans les gares existantes, pour un développement équilibré des territoires.

En décidant de créer 2 nouvelles gares hors de Béziers et Narbonne centres, SNCF Réseau méprise les déplacements par train des usagers du quotidien et n'a pas non plus tenu compte de la problématique de l'artificialisation des sols.

L'avenir permettra de prouver que le scénario d'EELV est le plus viable sur le long terme, une échelle de temps que le politique doit maintenant prendre en considération.

Nous demandons aux commissaires enquêteurs de tenir compte de nos propositions qui permettent :

- de répondre à l'urgence de lutte à la fois contre le réchauffement climatique, la préservation du patrimoine humain, écologique et culturel, ainsi que les enjeux sanitaires et économiques.
- d'être en accord avec des objectifs européens de redynamisation du ferroviaire

## Sommaire

### État des lieux et enjeux

1. Un axe littoral méditerranéen emprunté chaque jour par plus de 10 000 poids lourds
2. Les effets indirects du fret routier
3. Une géographie contraignante et un fort risque climatique
4. Des enjeux européens en évolution

### Le Projet LNMP revu par EELV

1. Questionner la Très Grande Vitesse
2. Optimiser les connexions avec les transports du quotidien et les agglomérations environnantes
3. Pour la mixité totale de la ligne, réétudier dès maintenant le tronçon Béziers-Rivesaltes .
4. Réduire les impacts sur le cadre de vie et espaces naturels
5. Reprendre la jonction de la LNMP avec la ligne Bordeaux Narbonne Marseille
- 6 . Participer pleinement à la construction de l'Europe ferroviaire

Annexes

## État des lieux et enjeux

### 1. Un axe littoral méditerranéen emprunté chaque jour par plus de 10 000 poids lourds

L'axe méditerranéen Perpignan-Montpellier est emprunté par des flux voyageurs et marchandises de plus en plus importants.

Les chiffres 2017 du trafic routier montrent que plus de 10 000 poids lourds circulent quotidiennement sur l'autoroute A9 (14 000 à Béziers Ouest). En plus de cette circulation sur autoroute, il faut prendre en compte les nombreux camions qui empruntent la Nationale par souci d'économie.

La moitié des camions franchissant le col autoroutier du Perthus en 2017 n'a pas de point d'origine ni de destination sur le territoire français : ils desservent le reste de l'Europe à partir des ports ou des lieux de production de la péninsule ibérique ou à l'inverse en desservant cette dernière (voir Annexe).

### 2. Les effets indirects du fret routier

Les chiffres du trafic routier révèlent des émissions et rejets alarmants de CO<sub>2</sub> (gaz carbonique), principal GES (Gaz à Effet de Serre), mais également de NO<sub>2</sub> (dioxyde d'azote) et de particules fines et très fines émises quotidiennement sur cet axe. Les émissions de NO<sub>2</sub> et particules fines aggravent particulièrement la mortalité par pollution

Document : avis GL EEVL EP LNMP 27 01.pdf, page 4 sur 13

de l'air dans les agglomérations proches des parcours autoroutiers.

Selon l'Agence Européenne de l'Environnement (AEE), *“les économies européennes reposent sur le transport de marchandises sur de longues distances. Mais il y a également un coût caché qui se paie en années de problèmes de santé et en vies perdues. Ce coût est particulièrement élevé pour les personnes vivant à proximité des principaux axes européens de transport. En intégrant ce coût au prix des marchandises, nous pouvons encourager des méthodes de transport plus saines et des technologies plus propres”*.

En 2012, alors que les seuils fixés par l'OMS étaient plus haut qu'actuellement, les niveaux de pollution dépassaient déjà les valeurs limites :

- Parmi les oxydes d'azote, le dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>) : les concentrations régionales moyennes dépassaient, à proximité de la plupart des axes routiers de la région L-R, la « valeur limite » fixée à 40 µg/m<sup>3</sup>.

64% de la population habite dans une zone qui dépasse la valeur limite.

48% des émissions d'oxydes d'azote **proviennent des** poids lourds et les bus.

Les oxydes d'azote causent des affections pulmonaires (asthme, broncho-pneumopathies et cancers). De plus, on sait que les oxydes d'azote en présence de composés organiques volatils et sous l'effet du soleil produisent de l'ozone entraînant également des affections pulmonaires (d'où un plus grand risque dans notre région ensoleillée, point particulier évoqué dans le dernier rapport de l'ARS -avant COVID-sur la stratégie régionale de santé publique).

- particules fines : Le seuil 2012 (10 µg/m<sup>3</sup>) pour ces particules reconnues cancérigènes par l'OMS, était dépassé à proximité du trafic routier et dans toutes les zones où des mesures ont été prises (Nîmes, Montpellier, Perpignan). Les émissions étaient dues pour 30% au transport routier. Et encore ne sont pas prises en compte les particules fines et ultra-fines, celles-ci récemment retrouvées non seulement dans les gaz d'échappements, mais aussi produites lors des freinages et par l'érosion des pneus et des voies de circulation. Et si la pollution au dioxyde d'azote diminuera avec l'avènement des véhicules électriques, la pollution aux particules fines et ultrafines persistera par l'abrasion des pneus. Donc pas d'amélioration de ce côté là, contrairement à ce que les représentants de la SNCF ont proclamé lors de du séminaire au PNR en décembre 2021.

En 2021, par la modification à la baisse des seuils de référence, l'OMS envoie un signal fort :

Les seuils pour le NO<sub>2</sub> passent de 40µg/m<sup>3</sup> à 10, pour les PM10 de 20µg/m<sup>3</sup> à 15, pour les PM2,5 de 10µg/m<sup>3</sup> à 5.

Selon ATMO Occitanie, en prenant comme année de référence 2019, c'est désormais 5 :

-80% de la population qui est exposée à des dépassements des seuils pour le NO<sub>2</sub>,

-29% de la population exposée à des dépassements des seuils pour les PM10

-100% Pour les PM2,5 et l'ozone

L'Institut de Veille Sanitaire en 2004 et 2009 a évalué 34 décès anticipés supplémentaires à Montpellier, 29 à Nîmes et 39 à Perpignan.

Une étude conduite à Montpellier au CRLC observe une diminution significative du taux des anti-oxydants dans le sang des habitants vivant à proximité de l'autoroute. Or cet effet biologique est associé à l'incidence des cancers du poumon en particulier.

L'ARS a constaté, dans la période 2009-2013 une incidence de cancer du poumon

significativement plus élevée dans la Narbonnaise par rapport au reste de l'Aude. Il y a maintenant assez d'études pour confirmer ce risque.

Sur le tronçon Narbonne Perpignan, on trouve 6 communes désignées comme sensibles : Narbonne, Roquefort des Corbières, Caves, Fitou, Salses le Château, Perpignan (Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie, 2012).

A ces enjeux environnementaux et sanitaires, rajoutons la dégradation causée à la route , les ralentissements de circulation, les risques d'accidents et les conséquences financières pour la collectivité.

Les externalités négatives ont été particulièrement étudiées sur 150 kilomètres mais leur calcul devrait se faire sur la totalité des trajets Poids Lourds effectués sur les axes routiers européens.

La prise en compte des coûts indirects, écologiques, sociaux, sanitaires et techniques est donc indispensable. Ces externalités doivent être évaluées, et leur réduction ou suppression, grâce au report de la route vers le rail , pris en compte en déduction des coûts d'investissement et de fonctionnement des projets.

Il est à noter, parmi les critères à prendre en compte, que le train est un moyen de transport énergétiquement efficace pour le transport des voyageurs et des marchandises.

La très faible résistance au roulement fer-fer, ainsi que la plus faible résistance aérodynamique des lourds convois constitués de wagons qui « s'abritent » derrière la motrice, dans son sillage, expliquent cette très bonne efficacité.

### 3. Une géographie contraignante et un fort risque climatique

Le dérèglement climatique et la montée du niveau de la mer accentueront dans le futur le risque de submersion marine qui menace déjà la ligne actuelle Perpignan-Montpellier, entre Leucate et Narbonne - sur le tronçon dit de la "Ligne des Étangs" (zone d'emploi de Narbonne).

Conçue sur un socle marécageux dès la conception du tracé évitant un grand domaine sur Sigean, cette ligne est actuellement très perturbée par les embruns et coups de vent qui entraînent des suppressions et retards imprévus de tout type de train. Ces perturbations mettent à mal la ligne très sollicitée par des trains de fret beaucoup plus lourds en charge que toutes les rames voyageurs, et augmentent considérablement le coût d'entretien , par l'usure des infrastructures, la dégradation des ballasts et soubassements.

Pour une circulation normale des trains de transport de marchandises (fret), une voie ne doit comporter aucune rampe à plus de 1,5%.

Or, la priorité pour les décideurs du projet LNMP est la grande vitesse voyageurs.

Par conséquent, dans le projet actuellement retenu, le choix a été fait de supprimer l'accès au fret de la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes, et donc de demander à la seule "Ligne des Étangs" d'assurer le transport ferroviaire de marchandises entre ces 2 villes **via Port-la-Nouvelle**.

Une ligne dont les charges d'exploitation seront de plus en plus difficiles à supporter et qui

ne pourra pas répondre à la demande croissante du trafic de marchandises.

#### 4. Des enjeux européens en évolution

La LNMP fait partie du corridor ferroviaire européen marchandises, qui n'est qu'une partie du programme RTE-E (TEN-T) de l'Union européenne pour aider (avec un soutien financier aux Etats, qui restent décisionnaires) à la construction des maillons manquants transfrontaliers, résorbant les goulets d'étranglement, et pour aider à accroître "l'intelligence" du réseau **et** qui ambitionne d'éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres, afin de créer une seule zone de transport européenne.

La Commission Européenne a aussi élaboré une "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable" ayant été soumise à adoption le 9 décembre 2020.

De cette stratégie, nous retiendrons :

- La prise en compte par l'Europe des coûts pour notre société, qui ont tous une incidence sur notre santé et notre bien-être, induits par : les émissions de gaz à effet de serre; la pollution atmosphérique; la pollution sonore; la pollution de l'eau; les accidents de la route et embouteillages; la perte de biodiversité.
- L'objectif de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030 et de parvenir à la neutralité climatique d'ici à 2050.
- L'Année Européenne du Rail 2021. .
- L'augmentation du trafic ferroviaire à grande vitesse (doublement d'ici 2030 et triplement d'ici 2050).
- Le pacte vert pour l'Europe qui demande qu'une part substantielle des 75 % du fret intérieur actuellement acheminé par la route soit transférée vers le rail.
- Le renforcement de la coordination et de la coopération transfrontières pour stimuler le fret ferroviaire.
- L'augmentation du fret ferroviaire de 50 % d'ici à 2030 et 100% à 2050.
- Le remaniement en profondeur d'ici 2030 du cadre européen pour le transport intermodal de marchandises par rail et voies navigables, avec notamment des outils dématérialisés, en vue d'accroître sa compétitivité.

Le projet LNMP tel que conçu actuellement est donc incohérent vis-à-vis de la "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable" , notamment en matière de fret, et vis à vis des ambitions récemment affichées par l'Espagne pour un fort développement du fret ferroviaire à travers son plan de verdissement des transports.

<sup>10</sup> - <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>  
<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-ANNEX-1-PART-1.PDF>  
EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 9 sur 22

## Le Projet LNMP revu par EELV

### 1. Questionner la Très Grande Vitesse

Le projet piloté par SNCF Réseau tient pour acquis, suivant une décision ministérielle de 2011, une ligne nouvelle de type LGV, en surface, conçue pour la circulation des trains jusqu'à 350 km/h en priorisant l'ouverture du tronçon Montpellier-Béziers.

En 2014, les estimations dépassaient les 5 Md€ pour un gain de temps de 39 minutes

Document : avis GL EEVL EP LNMP 27 01.pdf, page 7 sur 13

entre

Montpellier et Perpignan – 18 minutes avec la mise en service du tronçon 1.

La recherche de la grande vitesse comme critère prioritaire (voire comme un dogme) a conduit à écarter les solutions alternatives, plus respectueuses de l'écologie, plus bénéfiques d'un point de vue social, sanitaire et technique .

La recherche de la très grande vitesse sur l'ensemble du parcours a orienté le projet dès l'origine vers un tracé à courbes douces, comportant des pentes non compatibles avec le fret ferroviaire et peu respectueux de l'environnement et des paysages.

Une limitation de la vitesse des TGV à 220 km/h sur certains tronçons permettrait de réduire

de façon conséquente les impacts environnementaux par la possibilité de réaliser des rayons de courbures plus courts , évitant ainsi la traversée de certains sites naturels sensibles.

Pour faciliter les dépassements des trains de fret par les TGV, il faut également dès à présent privilégier le "garage actif" par doublement de voies pour éviter les arrêts prolongés

dans les gares.

## 2. Optimiser les connexions avec les transports du quotidien et les agglomérations environnantes

La conception de la ligne nouvelle devra permettre des correspondances faciles avec les TER et les réseaux de transports urbains et interurbains, pour un développement équilibré du territoire .

A ce sujet, le SRADDET <sup>11</sup> définit comme "cap" le rééquilibrage régional. Il paraît donc important, pour être conforme au SRADDET, que les bassins de vie qui longent la LNMP ne

soient pas les oubliés de cette nouvelle ligne.

### 2.1 Refus des gares excentrées

Cet impératif doit déterminer les choix en matière de gares. Mais la reconnaissance de Projet d'Intérêt Général validée par 3 préfets maintient les implantations de gares TGV nouvelles à Narbonne Sud-Ouest et à Béziers Est A75 .

Pourtant le bilan de la création de la gare de Montpellier Sud-de-France à la Mogère, malgré une enquête publique aux avis massivement défavorables, confirme que, pour un

<sup>11</sup> <https://www.laregion.fr/-occitanie-2040->

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 10 sur 22

coût d'investissement considérable (montant budgété de 135 M€) <sup>12</sup>, le trafic de la gare est en dessous des prévisions <sup>13</sup> et l'intermodalité n'y est pas favorisée (en particulier les correspondances avec la gare St Roch).

Nous récusons également les gares nouvelles en raison de leur impact environnemental : artificialisation supplémentaire des sols, et d'un maintien trop fort des déplacements carbonés pour y accéder .

Nous dénonçons également les coûts de stationnement dans les parkings des gares excentrées qui grèvent toujours un peu plus le pouvoir d'achats des usagers.

Nous nous opposons donc à la création de gares nouvelles excentrées, à Béziers et Narbonne et soutenons la création de Pôles d'Échanges Multimodaux de centres

Document : avis GL EEVL EP LNMP 27 01.pdf, page 8 sur 13

villes.

Bien que les conclusions de l'enquête publique maintiennent dans les documents la création d'une gare nouvelle à Béziers Est A75, nous soutenons la position du Conseil Régional qui s'y oppose. <sup>14</sup>

Une décision ministérielle doit être prise pour supprimer la gare excentrée de Béziers du projet tout en confirmant la priorisation de la transformation de la gare centre en Pôle d'Échanges Multimodal.

Nous demandons le même principe de décision pour la gare de Narbonne .

Ces PEM permettront les correspondances avec les TER, bus urbains et cars, tramways, et

également les points de locations et parkings vélos, zones de covoiturage/autopartage, cheminement piétonnier adapté aux personnes à mobilité réduite, ou chargées de bagages/poussettes...

La recherche de la grande vitesse amène ce projet à ignorer la desserte des centres ville où se situent les connexions entre les différents modes de transports. Le temps de trajet Béziers-Narbonne (13 min de gare à gare actuellement en TER) ne justifie pas de raccordement intermédiaire, mais, comme pour Béziers Est, un raccordement est nécessaire à Narbonne Sud-Ouest, permettant aux TGV, desservant ces deux villes, d'utiliser la ligne nouvelle, au lieu de la "Ligne des Étangs" pour relier Perpignan, Narbonne et Béziers.

## 2.2 La particularité du Bassin de Thau

Souvent, les études pour une ligne nouvelle se limitent aux bénéfices apportés aux gares desservies par cette ligne, et donc aux agglomérations urbaines telles que celles de Montpellier, Nîmes, Béziers, Narbonne et Perpignan.

Concernant le Bassin de Thau, on peut constater que le projet actuel LNMP pourrait amener un appauvrissement considérable de l'offre de TGV sur Sète, qui devrait passer de

10 à 3 TGV par jour.

<sup>14</sup> - Lors du Comité de Pilotage de ce 12 novembre, la Présidente du Conseil Régional Occitanie-Pyrénées-Méditerranée, Carole Delga a "renouvelé notre volonté d'abandon du projet de gare A75 au profit du futur Pôle d'Échanges Multimodal (PEM) au centre-ville de Béziers".

<sup>13</sup> - Même portée fin 2019 à 23 ou 24 TGV par jour, Montpellier Sud de France est en-dessous de la prévision

de 33 annoncée peu après mise en service de Nîmes-Pont-du-Gard.

<sup>12</sup> - Financé par un partenariat privé confiant la gestion de la gare à la SAS "Gare de la Mogère", 100% privée

- Décret n° 2015-154 du 11 février 2015- assurant à cette dernière de confortables loyers de SNCF Réseau.

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 11 sur 22

Ce projet va avoir pour conséquence d'enclaver ce territoire, les usagers ne pouvant pas rejoindre la gare Sud de France sur Montpellier par les trains du quotidien.

A tout cela s'ajoute les impacts environnementaux, la dégradation du cadre de vie. Cela nourrit un grand sentiment d'injustice pour de nombreux habitants du Bassin de Thau, qui contribueront cependant au financement de la LNMP par leurs impôts.

Sète Agglopolie Méditerranée compte pourtant près de 126.000 habitants. Ce chiffre n'inclut

pas la population d'Agde, 29.600 habitants, qui peut être naturellement rattachée à ce bassin de vie et dont la gare draine les populations des bassins agathois et piscénois

Document : avis GL EEVL EP LNMP 27 01.pdf, page 9 sur 13

(environ 80 000 habitants).

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

Or, ces ménages, 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. Il faut partir sur un chiffre total qui avoisine 200.000 personnes.

En plus du fort attrait touristique de ce territoire, la ville de Balaruc-les-Bains, classée 1ère station thermale de France, accueille chaque année près de 50 000 curistes.

En été, période de très grande mobilité, on est donc, possiblement, face à une population avoisinant 400 000 habitants.

Il faut garantir une desserte de Sète et Agde par suffisamment de TGV.

D'autre part, nous souhaitons un cadencement renforcé des TER entre les petites villes du bassin de Thau et les gares TGV situées à proximité et maintenues dans les centre-villes, seule possibilité pour assurer des connexions ferrées.

### 3. Pour la mixité totale de la ligne, r étudier dès maintenant l e tronçon Béziers-Rivesaltes.

Un report modal massif du fret de l'autoroute vers le rail ne s'opérera que si le fret ferroviaire peut emprunter la ligne nouvelle de bout en bout.

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée demande la réalisation d'une ligne nouvelle mixte , d'un seul tronçon de Montpellier jusqu'à Perpignan, permettant de grandes vitesses de service optimisées tant pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire, dans la continuité de la réalisation récente du Contournement Ferroviaire de Nîmes et Montpellier.

<sup>15</sup>

<sup>15</sup> - Comme le notifie le cahier d'acteur de la FNAUT dans le débat public de la CNDP de 2009: "Tous les trains de fret, actuels et futurs, y transiteraient. Des raccordements entre les deux lignes, situés à des distances suffisamment rapprochées, permettraient le détournement inopiné de trains de toutes natures sans en affecter la circulation, 24 h sur 24 h, garantissant ainsi fluidité et régularité aux chargeurs comme aux usagers des trains de la vie quotidienne, dont la SNCF n'arrive pas à assurer un niveau de qualité de service supérieur à 81% en 2008."

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 12 sur 22

Le projet dans sa version actuelle s'inspire encore beaucoup de ses prémices de 1996, soit

il y a 26 ans ; c'est dire qu'il ne répond plus aux enjeux climatiques actuels, ni aux objectifs en faveur du fret annoncés à plusieurs échelles :

- régionale , avec le SRADDET qui affiche l'objectif d' un "nouveau modèle de développement favorisant le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime"
- nationale , avec l'objectif affiché par le gouvernement de "doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030" <sup>16</sup>

- européenne, avec les évolutions de la stratégie européenne en faveur du fret ferroviaire (voir II.5).

Le passage des Corbières va devenir LE point noir majeur de la liaison fret européenne Nord-Sud.

Nous demandons aux dirigeants politiques et par conséquent SNCF Réseau de remettre à l'ordre du jour une solution pour bénéficier de la mixité totale -

fret/voyageur - de ce tronçon avec un engagement très rapide d'études : tunnel(s) de franchissement des Corbières maritimes, tranchées couvertes pour les tronçons à faible profondeur etc.

Ces études doivent être rendues publiques.

Le tunnel ferroviaire du Perthus (2007) a montré par son coût modéré et sa durée raisonnable de chantier la faisabilité d'un nouvel ouvrage pas beaucoup plus long et à moins grande profondeur. <sup>17</sup>

Des économies seront réalisées en ne créant ni les 2 gares TGV supplémentaires inutiles (à Béziers et à Narbonne), ni le raccordement "Ligne des Étangs" - LNMP.

Quant à la "Ligne des étangs", elle coûte très cher en entretien pour deux raisons : impact des trains fret sur les voies, et impact des événements maritimes sur les installations.

En réponse à la future submersion de cette ligne, un scénario a été mentionné par SNCF Réseau lors de réunions publiques : créer une 3e ligne de l'autre côté des étangs ! Inutile de souligner ici la gabegie financière et environnementale que représenterait un tel scénario

!

Nous proposons que ces économies soient réinvesties en faveur du fret :

- nouvelles solutions de franchissement des Corbières.
- nécessaire plafonnement des rampes à 1,5 % en particulier par "rabetage" du dénivelé du tracé entre la vallée de l'Orb et Nissan-lez-Ensérune.
- desserte de la gare centre de Narbonne par les trains .
- raccordement au plus vite de la LNMP 100 % mixte avec la ligne

Narbonne-Toulouse. Afin d'améliorer la desserte du corridor européen Marseille Bordeaux ("la transversale sud", axe structurant du maillage ferroviaire européen), et afin que les trains de fret venant ou allant à Bordeaux ne traversent plus les gares de Narbonne et de Béziers, ce qui réduira notablement les nuisances sonores de jour comme de nuit en zone dense d'habitat.

- aménagements sécurisant la plaine de l'Aude autour de Cuxac face au risque de pollution accidentelle.

<sup>17</sup> - Le site "Structurae" chiffre la construction du tunnel ferroviaire du Perthus (8 171 m) à 301M d'€.

<sup>18</sup> <https://www.gouvernement.fr/fret-ferroviaire-une-aide-de-170-meu-par-an-jusqu-en-2024>

#### 4. Réduire les impacts sur le cadre de vie et espaces naturels

-Dans les Corbières, sans attendre l'enquête publique sur la phase 2, le tracé de la Ligne Nouvelle doit être retravaillé.

En effet, sous sa forme actuelle, pensée pour pour la Grande Vitesse en surface, il nécessiterait de nouvelles saignées et d'importants remblais et aurait donc un impact considérable sur le paysage, la faune, la flore, l'agriculture et les lieux de vie.

- Impact paysager : extrêmement important alors que l'attractivité de cette région réside dans ses paysages de garrigues sauvages et massifs forestiers.
- Impact sur la faune et la flore : les travaux détruiront des habitats de pelouses substeppiques méditerranéennes en très bon état de conservation. Cet habitat naturel rare est utilisé par de nombreuses espèces rares et menacées : Aigle de

Bonelli, Traquet oreillard, Cochevis de Thèkla, Lézard ocellé entre autres. Au-delà de leur destruction, le passage en aérien fragmentera ces habitats restreints et anéantira toutes des opérations de gestion et de conservation menées depuis des décennies dans le cadre de Natura 2000 et des Plans Nationaux d'Actions des espèces menacées.

- Impact sur l'agriculture : le tracé est dans l'aire AOC Fitou et segmente nombre d'exploitations.
- Impact sur les lieux de vie : il passe très près (à l'E) de Roquefort des Corbières (en sus de l'autoroute A9), entre les deux villages de Caves et Treilles et proche du village de Fitou.
- Impact sur le tourisme : le projet aura un impact avec l'artificialisation des sols et la perte de la valeur touristique promue par le Scot du Grand Narbonne : en effet le tracé proposé traverse une trame verte jusqu'ici protégée des artefacts humains, faite de garrigue, de vignes et d'oliveraies. Il s'agit là d'une réserve de nature faisant le bonheur des habitants et des visiteurs

#### 4. Reprendre la jonction de la LNMP avec la ligne

##### Bordeaux-Narbonne-Marseille

Nous avons besoin que les lignes LNMP et Bordeaux Montpellier soient correctement embranchées pour anticiper toute augmentation des circulations de fret et de voyageurs ou

toute évolution des usages. Par exemple, dans l'hypothèse d'une LNMP entièrement mixte,

cela pourrait permettre aux activités agricoles locales d'accroître leurs débouchés.

Or il apparaît que le projet actuel ne fait que peu de cas de cet embranchement, ce qui illustre l'absence de vision prospective :

"En termes de fonctionnalités, le projet comprend deux raccordements : l'un de Perpignan vers Toulouse à double voie (L) et l'autre de Montpellier vers Toulouse à voie unique (K), qui se rejoignent au niveau du cours d'eau du Mayral et du lieu-dit « les Pradines » et EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 14 sur 22

se connectent à la ligne existante Narbonne-Toulouse sur les communes de Marcorignan et Névian."

Pourquoi ne prévoir qu'une seule voie dans un sens ? Pourquoi ne pas autoriser de passer

par la gare de Narbonne centre en créant un raccordement à l'est de Narbonne? Est-ce que, vu de Paris, la transversale Bordeaux Marseille se trouve hors des radars ?

C'est tout ce carrefour qui est à repenser puisqu'il reste conçu sur le non passage du fret sur la LNMP entre Béziers et Rivesaltes et sur la maximisation financière du train.km.

C'est aussi la seconde phase qui doit être modifiée dès maintenant en intégrant beaucoup plus fortement le report du fret de la route au rail.

#### 5. Participer pleinement à la construction de l'Europe ferroviaire

Renvoyée devant la Cour de justice de l'UE pour la pollution de l'air liée au dioxyde

d'azote

(NO<sub>2</sub>), la France doit montrer sa bonne volonté dans ce domaine.

La ligne nouvelle permettra la mise en place rapide du projet européen, TEE 2.0<sup>18</sup>, avec des

trains de nuit sur longues distances, en remplacement de liaisons aériennes, dont la ligne Barcelone – Frankfurt (et au-delà) pourrait bénéficier. (Voir carte 6 Annexe)

La France doit aussi répondre aux efforts de son voisin européen, l'Espagne, et de l'Europe

dans leurs démarches pour une transition écologique efficace et rapide.

La conception de la ligne nouvelle mixte, dans le prolongement du projet de rénovation espagnol de son réseau Méditerranéen, sera un complément aux 8,3 km de tunnel ferroviaire en service depuis fin 2013 de la ligne Perpignan Figueras Barcelone, lourdement sous-utilisée dans l'attente de la LNMP et du report autoroute-rail du trafic fret. Mais sans la mixité sur la totalité de son parcours, les transporteurs n'auront rien à gagner à

un report modal de la route vers le rail.

L'éventualité de la réalisation ultérieure d'une ligne fret en parallèle d'une possible LNMP non mixte, pour se substituer à une "Ligne des Étangs" à bout de souffle, risque d'engendrer pour la France et la Région des décennies de retard et des coûts financiers douloureux, que nous pouvons encore éviter aujourd'hui, avec l'aide de l'Europe.

Ce grand chantier d'infrastructures ferroviaires doit mobiliser au plus vite des financements issus des plans de relance de l'économie de l'Etat et de l'Europe, financements pour lesquels peut être mise à contribution une épargne interrégionale actuellement peu mobilisée pour de grands investissements d'intérêt général sur l'ouest de la façade méditerranéenne d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée. Il se doit de profiter du :

- Projet de relance Européen " Next Generation EU ".
- Programmes, en cours de révision, "Mécanisme pour l'Interconnexion en Europe 2021-2027<sup>19</sup>" avec le "Réseau de Transport Trans Européen - (RTE-T)" qui est pris en compte dans la "Stratégie Européenne pour la Mobilité Durable et Intelligente".

Avec la ligne nouvelle mixte de bout en bout entre Montpellier et Perpignan, assurant enfin la jonction entre le Contournement mixte Nîmes Montpellier et la ligne nouvelle mixte<sup>19</sup> - MIE II, qui pourrait financer plus du tiers du projet LNMP, si le gouvernement français en fait la demande.

<sup>18</sup> - <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/rail-boosted-by-eu-transport-chiefs-as-tee-2-0-planned/>

<https://blogs.mediapart.fr/ouiiautraindenuit/blog/061220/l-allemande-et-lue-se-preparent-relancer-les-trainsde-nuit-trans-europeens?s=09>

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 15 sur 22

Barcelone- Perpignan, le corridor de fret européen prioritaire , intitulé Méditerranéen verra enfin le jour dans son intégralité pour les voyageurs ET les marchandises.

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 16 sur 22

## Annexes

Carte 1 – Réseau TransEuropéen de Transport

Document : avis GL EEVL EP LNMP 27 01.pdf, page 13 sur 13

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 17 sur 22

Carte 2 : Les Axes de Communications Européens

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 18 sur 22

Carte 3 : Principaux flux de poids lourds\* passant par les Alpes et les Pyrénées.

\*Supérieurs à 2 millions de tonnes

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 19 sur 22

Carte 4: Le fret ferroviaire en Occitanie

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 20 sur 22

Carte 5 : Extrait de la carte du recensement des trafics moyens journaliers annuels (TMJA) sur le réseau en 2017:

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 21 sur 22

Pour information:

8 700 camions sont passés quotidiennement, en moyenne, par Le Perthus en 2014.

9 200 camions sont passés quotidiennement, en moyenne, par Le Perthus en 2016.

Source: Statistiques des transports routiers en France et en Europe 2017 – Union Routière de France

Carte 6 : réseau de trains de nuit "Euronight TEE 2.0

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée Page 22 sur 22

## **@1183 - PEREA Prénom - Poussan**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 17:42:02

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :** Contribution à l'enquête publique Phase 1 Montpellier Béziers de la ligne LNMP  
Page 1189 / 1332.

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

## **Contribution :**

Contribution à l'enquête publique de la Phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Voici quelques réflexions suite à une réunion publique sur le projet de LNMP organisée par l'Observatoire de Thau à laquelle j'ai assistée, le 30 novembre 2021 à Poussan. Etaient présents à cette réunion des représentants de SNCF réseau.

Environnement :

Certaines questions environnementales soulevées tant par l'étude d'impact que par certaines associations méritent des réponses.

Toutefois certaines de ces questions ne confondraient-elles pas danger et risque ? Par exemple, si le danger de déraillement d'un train de marchandises dangereuses du futur viaduc, passant sur la commune de Poussan, représente un danger pour la lagune de Thau, le risque que cela arrive est très faible au vu de l'histoire ferroviaire. Le principe de précaution sous-jacent devient un alibi pour ne rien faire, pour ne pas prendre de responsabilité, pour ne pas prendre des risques dans un projet dont la perspective peut dépasser nos frontières. Le danger étant de se replier sur soi. Car où que le tracé passe, il aura un impact.

En termes de danger, la lagune de Thau ne serait-elle pas davantage menacée sur les 10-15 ans à venir par les rejets d'eau filtrée de l'usine de traitement des eaux usées en construction à Sète? Une eau dépourvue des éléments nutritifs naturels, bien que parfois problématiques pour la conchyliculture, dont se nourrissent les espèces de la lagune.

Ceci étant, les techniques actuelles et les matériaux utilisés doivent garantir un impact minimum sur les milieux naturels et les nappes phréatiques.

Questions :

Quelles sont les raisons de l'abandon des précédents tracés ?

Pourquoi lancer une nouvelle enquête publique alors que la phase 1 est actée ?

Pourquoi éloigner les TGV des centres villes alors qu'il serait possible de les mettre sur plusieurs niveaux comme à Anvers ?

Pourquoi ne pas faire trois réseaux bien distincts : TGV voyageurs longues distances, trains omnibus, trains fret ? Notamment pour éviter que les trains de matières dangereuses traversent les gares voyageurs.

Pourquoi ne pas libérer du rail fret et TER en mettant des spacetrain, maglev pour des distances de 200km ? Qui ont une emprise au sol bien inférieure à celle des TGV qui sont bien lourds.

Quel objectif pour le projet de la LNMP : tourisme, mais dans ce cas pourquoi supprimer l'accès à Sète ? Economique ? Autre ?

Ouvrages d'art sur le tracé :

Verrues dans le paysage, pollution visuelle ou expressions de la créativité humaine et de la découverte de nouveaux principes physiques qui permettent de nouvelles prouesses technologiques.

Profitons d'un tel projet pour retrouver l'esprit, l'optimisme des grands travaux d'après-guerre et osons de nouvelles prouesses technologiques à l'image d'ouvrages d'art tel que le Viaduc de Millau.

Posons le défi aux ingénieurs de réaliser, par exemple, le viaduc passant par Poussan, s'il se faisait, avec le moins d'arches possibles. Profitons de lui donner une forme plus agréable à l'œil qu'un « bloc de béton ».

Perspective mondiale du projet :

La voie ferroviaire est la plus économe pour les très longues distances (intercontinentales) par rapport au maritime et particulièrement en cette période où une forte inflation secoue les marchés financiers des ressources énergétiques et contribue à faire exploser les prix du transport en container.

L'amélioration, la modernisation et l'extension de notre réseau ferroviaire est donc une opportunité d'autant plus grande que, grâce à l'Initiative chinoise Une ceinture, une route (ferroviaire et maritime), de nombreux pays entrent dans une phase de développement croissant.

La modernisation du port de Sète, la continuité du fret ferroviaire jusqu'à l'Espagne moyennant un pont ou un tunnel passant par Gibraltar, et leur connexion via les voies fluviales par le Rhône jusqu'au Nord de l'Europe et aux ports français de la Manche, sont des projets qu'il faut voir comme un tout et non comme des projets isolés les uns des autres.

Se trouvant à la croisée de ces routes économiques, notre région peut bénéficier des retombées de ce tout en termes d'emplois et de développement économique. Et ce à l'heure où les arrières ports peuvent aller jusqu'à 500 km dans les terres à condition de ramifier intelligemment les voies de communications et les différents types de transports aussi bien voyageurs que marchandises.

Objectifs du projet édictés dans l'enquête publique :

A supposer que le report modal soit pensé au mieux en termes d'intermodalité (maritime/ferroviaire/fluvial) avec le projet de la LNPM, une discussion avec les représentants de SNCF Réseau à la fin de la réunion publique montre qu'on est loin d'une ramification efficace (voiture/bus/TRAM/TER/TGV etc.) pour les déplacements des usagers au quotidien. A plus forte raison si les usagers sont éloignés des futures gares TGV de la LNPM.

Lorsque j'ai relevé dans la discussion que la nouvelle gare TGV de Montpellier n'était pas encore desservie par des bus ou des TRAM, les représentants de SNCF Réseau m'ont expliqué qu'ils n'étaient responsables que de la partie ferroviaire (fret/voyageurs) et que les autres modes de transports ne les concernaient pas.

C'est la conséquence du renoncement des élus et décideurs politiques à l'État stratège, et avec lui, à la notion de bien commun à travers la planification des projets d'infrastructures à l'échelle nationale, qui auraient dû se penser à l'échelle européenne et même internationale (Initiative Une ceinture, une route). Tout en tenant compte de leur ramification de la région jusque dans les localités avec la complémentarité des autres modes de transports, y compris de nouveaux modes de transports non encore utilisés en France (maglev, spacetrain par exemple).

Où sera l'économie, de temps de 18 mn sur la LNPM, de ressources, si par exemple, les habitants du bassin de Thau se retrouvent à 1h30 de la gare TGV Montpellier Sud de France ?

Coût du projet :

Par idéologie, les élus et décideurs politiques ont également renoncé à se doter des moyens financiers de projets aussi ambitieux.

C'est avec plus de 1000 milliards de dollars de projets que l'Initiative chinoise Une ceinture, une route a équipé de nombreux pays en moyen de transport pour développer leur commerce intérieur et international.

En comparaison, les projets infrastructurels européens qui devaient voir le jour avec l'Union européenne ne sont jamais sortis de terres ni même de leur carton.

L'abandon des projets communs européens s'est donc accompagné d'une dérégulation du système bancaire. La banque de France est devenue une banque centrale sous contrôle privé malgré le fait que l'État en soit l'unique actionnaire.

Au vu des sommes très importantes des projets Une ceinture, une route et de leurs retombées au niveau économique et de la création d'emplois dans des pays en voie de développement, il faut

étudier le potentiel de la LNMP sur le long terme. Et étudier le coût de ne pas réaliser un tel projet, pensé dans une perspective qui dépasse les seuls intérêts du bassin de Thau, de la région Occitanie et de la France.

Le projet de la LNMP, pensé dans une perspective internationale ambitieuse, devrait nous questionner sur l'importance de reprendre le contrôle de l'argent pour le diriger vers des projets ambitieux capables d'engendrer un regain d'optimisme et de créativité.

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

## **@1184 - Masse - Montpellier**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 17:55:05

**Lieu de dépôt :** Sur le registre électronique

**Objet :**Projet alternatif : des autocars gratuits

### **Contribution :**

Afin d'atteindre les objectifs fixés par les différentes lois climat, cette contribution en forme de calcul pour nourrir la réflexion.

Simpliste ? Regardons :

- 100 autocars à hydrogène coûtent aujourd'hui 600 M€ (600 000 pièce, un tarif qui inférieure si on achète des bus « retrofités » c'est-à-dire recyclés)

- 4,5 M€ et à 9 M€ pour la construction de la centrale de fabrication de l'hydrogène

- 400000 € pour la maintenance sur la durée de vie moyenne d'un autobus sur 12 ans (soit pour 100 bus, 40 M€)

- Entre 2,4 et 5,2 M € par an de consommation (Les hypothèses du prix du kg d'hydrogène varient entre 6 € et 10 €. pour une circulation moyenne de 40 000 km par an)

- 100 chauffeurs pendant 10 ans coûtent 35 M€ (salaire d'environ 2 200 € nets mensuels en intégrant les hausses annuelles)

En tout, en retenant les fourchettes hautes : 1,089 Md €

On peut aussi ajouter des coûts d'aménagement d'arrêts de bus, difficile à quantifier, mais non négligeables, et ceux liés à d'éventuels aménagements de voiries en sites propres, même ils sont déjà intégrés dans les budgets des Métropoles ou des aggro, pour la plupart. Donc là encore difficile à quantifier, mais non négligeables.

Si les bus sont gratuits, c'est le coût global définitif.

Si le prix est de 1 euro par trajet (comme actuellement + ou moins), et 1 aller + 1 retour par jour, pour 50 personnes, sur 300 jours par an : 300 000 € / 10 ans

Autant considérer que cette tarification reviendrait plus chère à prélever. Mieux vaudrait donc la gratuité.

En tout : 30 M de personnes transportées sur 10 ans (le double si l'on compte deuxA/R par jour) et zéro émission de gaz à effets de serre ou presque (sauf pour la construction des bus, à part ceux "retrofités")

Création de 100 emplois locaux + ceux liés à la maintenance + ceux liés à la construction local (chez Safra, à Albi)

Page 1192 / 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

Cette offre de mobilité est potentiellement opérationnelles dès l'an prochain.

Le bilan est 10 fois moins cher que la création de la LGV, considérablement plus émettrice de gaz à effets de serre que pour sa création. A cela s'ajoute des dégâts irréversibles à la biodiversité et au paysage. Cette infrastructure ne sera en outre opérationnelle qu'à long terme (sauf nouveau contre temps probable, en 2040), soit hors les clous par rapport aux objectifs des lois climat.

Cette solution permet laisser le trafic sur la LGV actuelle, qu'on peut aménagée aux endroits les plus sensibles, aux inondations notamment

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

## **C1185 - MENARD Robert - BEZIERS**

**Date de dépôt :** Le 24/01/2022 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Par courrier



DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES TECHNIQUES  
DÉPARTEMENT AMÉNAGEMENT ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Affaire suivie par : Christian VINCENTET  
Poste/téléphone : 04.99.41.33.90

**Objet :** Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan  
N/Réf : DGST/DATE cv-cv06  
Pj : courrier du 17/09/2021 - avis sur dossier d'enquête

Monsieur le Président,

Je tiens à vous réaffirmer mon soutien et celui de l'Agglomération Béziers-Méditerranée au projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

La contribution de l'Agglomération à l'enquête publique en cours, préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 Montpellier-Béziers, reprend les termes du courrier joint co-signé par les maires de Cers et Villeneuve-les-Béziers, adressé le 17 septembre 2021 à Madame la Directrice des infrastructures de transports.

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, à l'assurance de mes salutations distinguées.

*Bien à vous*

Robert Ménard  
Président de la communauté d'agglomération  
Béziers Méditerranée  
Maire de Béziers



Alignan-du-Vent | Bassan | Béziers | Boujan-sur-Libron | Cers | Corneilhan | Couloubres | Espondeilhan | Lieuran-lès-Béziers  
Lignan-sur-Orb | Montblanc | Sauvian | Sérignan | Servian | Valras-Plage | Valros | Villeneuve-lès-Béziers

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION BÉZIERS MÉDITERRANÉE  
Quai Ouest | 39, boulevard de Verdun | CS 30567 | 34536 BÉZIERS Cedex  
TÉL. 04 67 01 68 68 | Fax : 04 99 41 33 07 | www.beziers-mediterranee.fr



DIRECTION GÉNÉRALE DES SERVICES TECHNIQUES  
DÉPARTEMENT AMÉNAGEMENT ET TRANSITION ÉCOLOGIQUE

Affaire suivie par : Christian VINCENTET  
Poste/téléphone : 04.99.41.33.90

LB2  
2/4  
Béziers, le 17 SEP. 2021

Le Président

à

Madame la Directrice des  
infrastructures de transport

Direction Générale des infrastructures,  
des transports et de la mer

Bureau de la planification et des  
grandes opérations ferroviaires  
(DI/T/RFV/RFV1)

92055 LA DÉFENSE Cedex

Objet : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan - phase 1 – Avis sur le dossier d'enquête préalable à la DUP.  
N/Réf : DGST/DATE cv-cv107  
Pj : plan des situation des franchissements demandés

Monsieur la Directrice,

En ma qualité de maire de Béziers et président de la communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, je fais suite à votre demande d'avis concernant le dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la première phase du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

Le présent avis est co-signé par les maires de Cers et Villeneuve les Béziers, également vice-présidents de la Communauté d'Agglomération, leurs communes étant directement concernées par ce projet.

Après examen du dossier que vous nous avez adressé, nous tenons à porter à votre attention que le plan général des travaux fait apparaître un certain nombre de voiries existantes sur les communes de Béziers, Cers et Villeneuve-les-Béziers interceptées par la future ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, dès la première phase du projet. Nous avons bien noté que plusieurs rétablissements sont prévus par un rabattement longitudinal à la future voie, mais seulement deux franchissements de la ligne nouvelle sont inscrits, à 5 km d'intervalle : le franchissement lieu-dit Chazotte et le franchissement au droit de la Route Départementale n°28.

Dans cet intervalle de 5 km, il n'est pas prévu d'autre franchissement de la ligne nouvelle et les accès directs aux deux ouvrages routiers existants au dessus de l'autoroute A9 ne sont pas maintenus. Nous vous demandons de bien vouloir modifier le plan général des travaux pour remédier à cette situation et conserver l'accès direct à ces deux ponts sans rabattement longitudinal.

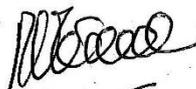
Objet : Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan - phase 1 – Avis sur le dossier d'enquête préalable à la DUP.  
N/Réf : DGST/DATE cv-cv107  
Pj : plan des situation des franchissements demandés

Par ailleurs, dans le cadre des travaux de raccordement de la ligne nouvelle à la ligne classique commune de Villeneuve-les Béziers, il apparaît particulièrement opportun de réaliser le nouvel ouvrage de franchissement prévu dans le schéma des voiries communautaires et inscrit en intention de voirie dans le Plan Local d'Urbanisme en vigueur de Villeneuve-les-Béziers.

Pour une meilleure compréhension, les trois franchissements demandés par l'Agglomération et les communes ont été tracés sur le document joint (flèches en rouge). Nos requêtes sont motivés par la préservation de la desserte et du maillage viaire de nos territoires, qui doivent rester accessibles tant pour les besoins liés aux usages quotidiens actuels que futurs, mais également en cas de situation de crise (inondations, feux de forêt ...).

Enfin, nous vous demandons de veiller à la réduction maximale de l'impact social et environnemental de cette nouvelle infrastructure ferroviaire sur les zones habitées.

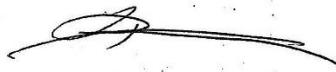
Nous vous prions de croire, Madame la Directrice, à l'assurance de nos salutations distinguées.



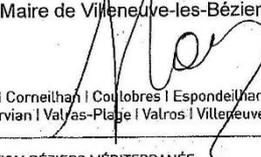
Robert Ménard  
Président de la communauté d'agglomération  
Béziers Méditerranée  
Maire de Béziers



Didier Bresson  
5<sup>ème</sup> vice-président de la communauté d'agglomération  
Béziers Méditerranée  
Maire de Cers



Fabrice Solans  
6<sup>ème</sup> vice-président de la communauté d'agglomération  
Béziers Méditerranée  
Maire de Villeneuve-les-Béziers



Alignan-du-Vent | Bassan | Béziers | Boujan-sur-Libron | Cers | Corneilhan | Coullobres | Espondeilhan | Lieuran-lès-Béziers  
Lignan-sur-Orb | Montblanc | Sauvian | Sérignan | Servian | Valras-Plage | Valros | Villeneuve-lès-Béziers

COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION BÉZIERS MÉDITERRANÉE  
Quai Ouest | 39, boulevard de Verdun | CS 30567 | 34536 BÉZIERS Cedex  
Tél. 04 67 01 68 68 | Fax : 04 99 41 33 07 | www.beziers-mediterranee.fr

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

## C1186 - SYNDICAT INTERCOMMUNAL D'ADDUCTION D'EAU DES COMMU NIDECKER Georges - MARSEILLAN

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:00:00

Page 1196 / 1332.

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

Lieu de dépôt : Par courrier

**Syndicat Intercommunal  
d'Adduction d'eau  
des Communes du Bas Languedoc**

BP 15  
2 chemin de l'Infirmier  
34340 MARSEILLAN  
☎ 04.67.77.20.10  
FAX : 04-67-77-39-26  
Mail : [contact@syndicatbaslanguedoc.com](mailto:contact@syndicatbaslanguedoc.com)

Marseillan, le 17 Décembre 2021

LF 01  
114  
**Bernard COMAS**  
Commissaire enquêteur

Monsieur  
ENQUETE PUBLIQUE  
Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

**Objet :** Enquête publique sur la ligne nouvelle Montpellier Perpignan - observations

Compétences du syndicat

Le Syndicat Intercommunal d'Adduction d'Eau des Communes du Bas Languedoc (SBL) a pour compétence dans le domaine de l'eau potable la production (pompage), l'adduction (transport) et la distribution (apport de l'eau au robinet).

Quelques mots sur l'histoire du SBL

En 1946, pour répondre à la pénurie d'eau, 9 communes rurales (Bouzigues, Cournonsec, Loupian, Marseillan, Mèze, Montbazin, Saussan, Vic-la-Gardiole, Villeveyrac) et une ville (Sète) créaient le syndicat du bas Languedoc. Une usine de pompage à Florensac constituait la première pierre de l'édifice.

Il comprend à ce jour 26 communes avec les adhésions dans le temps de Saint Jean de Vedas, Lavérune, Saint Georges d'Orques, Poussan, Courmonterral, Murviel les Montpellier, Frontignan, Balaruc les Bains, Balaruc le Vieux, Agde, Pignan, Fabregues, Gigean, Pinet, Mireval et Montagnac. Dernièrement la commune de Vias a adhéré au syndicat. D'autres communes en manque d'eau, frappent à la porte. (Communes concernées par l'enquête).



#### Quelques chiffres

- production annuelle de 22 millions de M3 d'eau, 120 000 m3/Jour Pointe l'été
- 52 000 abonnés, plus de 500 000 habitants l'été
- 837 kilomètres de conduites
- 32 réservoirs pour assurer une réserve de 12 heures de consommation
- 12 puits et une usine de pompage ultramoderne à Florensac de 90 000 m3/j
- une usine de potabilisation de l'eau du Rhône à Fabrègues de 30 000 m3/jour
- 10 forages dans le karstique : l'Olivet et le Boulidou à Pignan, 2 à Pinet, 2 à Montagnac, 4 à Vias pour diversifier les ressources
- un barrage sur l'Hérault (seuil Bladier Ricard)

#### Incidences du tracé de la future LGV

Dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, le tracé traverse les communes signalées ci-dessus ou le Syndicat assure la distribution. Il impacte aussi les réseaux d'adduction constitués de feeders de diamètre important alimentés par des stations de reprise de volume de pompage conséquent, vers des réservoirs pilotes de grande capacités.

Pour ces réseaux, des mesures de protection et de sauvegarde devront être mises en œuvre pour ne pas déstabiliser l'alimentation en eau potable des communes concernées, y compris pendant la période des travaux.

#### Secteur Florensac Station André Filliol

Le Syndicat attire l'attention sur le fait que le projet aura une influence sur les champs captant de la station de pompage André Filliol, sise à Florensac, notamment du fait du trafic « fret » sur la nouvelle ligne, et sur l'infrastructure de son réseau d'eau potable (puits, exhaures, et conduites de raccordement sur la station de pompage). Ce champ captant et son Périmètre de Protection Rapproché, est déjà fortement impacté par l'autoroute A9-E80, qui impose les déplacements de 2 puits. Les ouvrages de remplacement ont été implantés dans le secteur des Pesquiers qui va être traversé par la future ligne TGV.

L'ouvrage à construire pour cette ligne devra :

- D'une part, permettre de réduire l'impact sur les risques de pollutions accidentelles durant la phase des travaux et lors de l'exploitation de la ligne.
- D'autre part, la construction des piles de pont dans ce secteur ne devra pas impacter ou modifier les écoulements souterrains dans la nappe qui est, actuellement, exploitée par le Syndicat.
- Enfin, il devra aussi prendre en considération les débordements du fleuve Hérault et ne pas pénaliser les conditions d'exploitation ultérieure des ouvrages de captage.

Bernard CCH  
Commissaire enquêteur 2/6

Secteur Fabrègues – Usine Georges DEBAILLE

Le tracé retenu impacte aussi l'autre usine de potabilisation nécessaire pour le Syndicat et située à Fabrègues.

En effet, le Syndicat travaille sur un projet de sécurisation de sa ressource en eau potable par un doublement de l'usine G. DEBAILLE qui devra pouvoir traiter 60 000 m<sup>3</sup>/j. Il faudra pouvoir véhiculer ces volumes vers l'ouest ce qui engendrera :

- La création d'un nouveau réservoir d'équilibre, situé au lieu dit la Tortue sur la commune de Fabrègues .
- la pose d'une conduite de transport de diamètre 800 mm :
  - Depuis cette nouvelle station de production en parallèle d'une conduite existante située sur le chemin de service qui longe, coté SUD, l'autoroute A9, depuis l'aire de repos de Fabrègues jusqu'à la route départementale 114
  - Ensuite, en direction d'un réservoir de tête, situé sur la commune de Gigean
  - Pour finir, alimenter la station de reprise d'Issanka située sur la commune de POUSSAN.
- Des réservations, largement dimensionnées devront être prévues en traversée de la ligne, en quelques endroits stratégiques, pour ne pas nécessiter ultérieurement la réalisation de forages coûteux et fortement contraints par l'exploitation de la ligne future

Volet économique des travaux du Syndicat

Le Syndicat attire aussi l'attention sur le volet économique de l'opération surtout en ce qui le concerne.

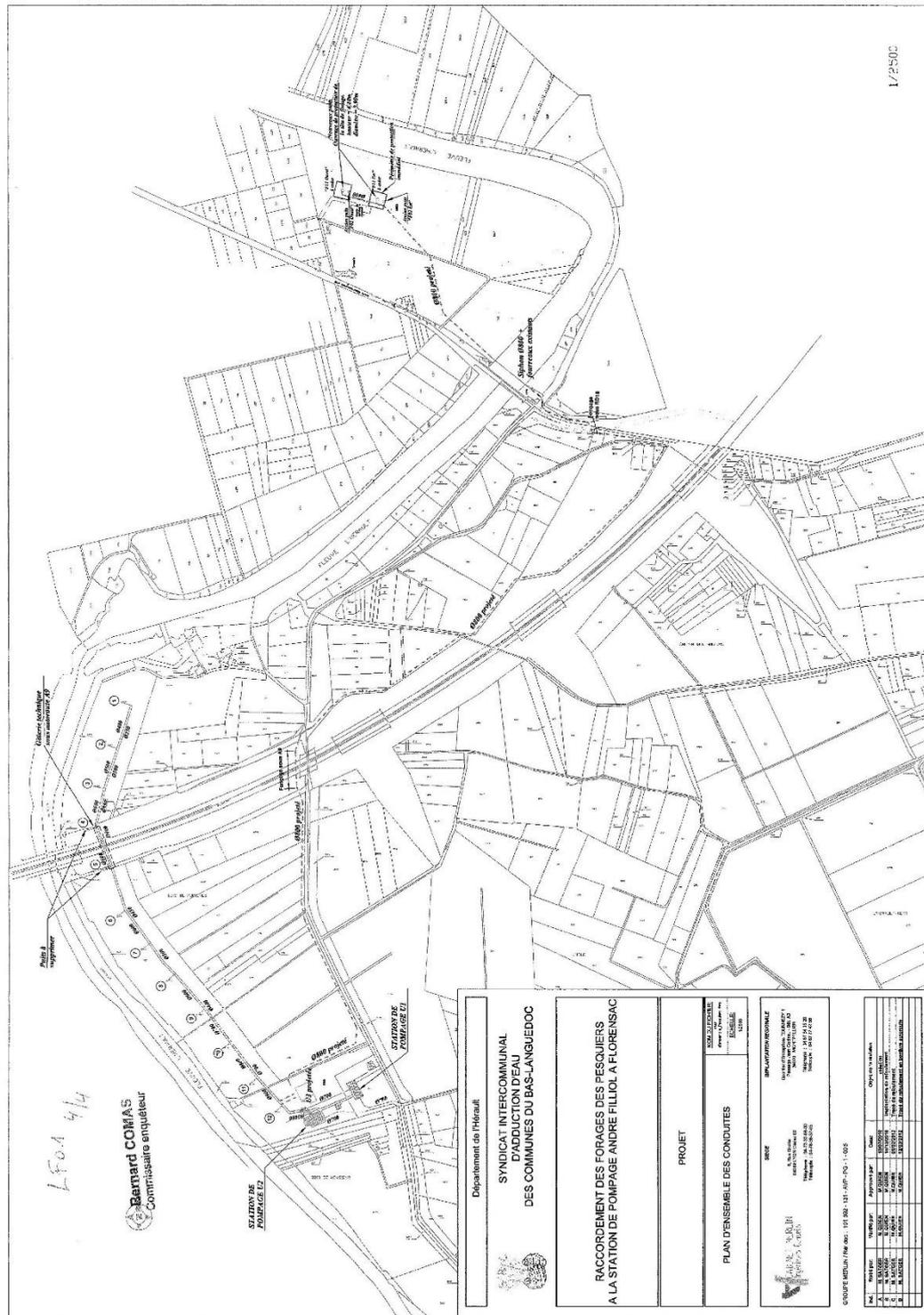
En effet, pour la réalisation de ses travaux, le Syndicat ne bénéficiant pas de subventions, les sommes qui seront dépensées impactent directement la facture de ses usagers.

Le Vice-Président



Georges NIDECKER





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

## C1187 - GELLY François - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1201 / 1332.

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

Florensac, le 7 janvier 2022

DÉPARTEMENT  
DE L'HÉRAULT  
ARRONDISSEMENT  
DE BÉZIERS



SECRETARIAT  
DU MAIRE

**Bernard COMAS**  
Commissaire enquêteur

Monsieur Jean-Pierre CHALON  
Commissaire Enquêteur  
LNMP phase 1 Montpellier Béziers  
1 place Georges Frêche  
34267 MONTPELLIER CEDEX2

Références : 2021-3  
Contact : Françoise GELLY  
fgelly@ville-florensac.fr  
Objet : LNMP phase 1 Montpellier Béziers.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Au nom de la Commune, des Florensacais qui m'ont donné mandat, je viens vous demander de prendre en considération plusieurs de nos inquiétudes :

- Le projet LGV nous assure de la pose d'un mur anti-bruit sur notre territoire, à ce jour nous subissons les nuisances sonores liées à la présence de l'A9, la pose de ce dispositif ne devra aucunement aggraver les nuisances existantes et nous demandons un constat d'huissier avant et après la pose de ce futur ouvrage.
- Le projet LGV va impacter nos chemins et voiries communales, nous demandons un constat d'huissier global du secteur impacté avant et après travaux pour récupérer nos ouvrages à leur état initial.
- Nous demandons qu'une compensation qualitative soit trouvée avec nos viticulteurs ainsi qu'avec les caves, qu'elles soient coopératives ou indépendantes, sur la perte induite.
- Nous demandons une étude d'impact hydraulique spécifique du secteur Florensacais eu égard à l'inondabilité liée à la présence du fleuve Hérault.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Commissaire Enquêteur, l'expression de mes sentiments les plus respectueux et dévoués.



**Vincent GAUDY**  
Maire de Florensac  
Conseiller Départemental du Canton de Pézenas  
Vice-Président du Conseil Départemental de l'Hérault

Hôtel de Ville - avenue Jean Jaurès - 34510 FLORENSAC ☎ 04 67 77 00 15 📠 04 67 77 86 11 📧 accueil@ville-florensac.fr

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

## **C1188 - Sophie LAUER - PINET**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Par courrier

Page 1202 / 1332.

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

Sophie LAUER  
Chemin Amirou  
34850 pinet



Pinet, le 11 janvier 2022

**Bernard COMAS**  
Commissaire enquêteur

Mr COMAS Bernard  
Président de la commission  
d'enquête  
LNMP Phase 1,  
Montpellier- Beziers  
1 Place Georges Frêche  
34267 MONTPELLIER Cedex

Objet : Lettre d'opposition au passage de la LGV  
sur les tronçons n°4 et n°5

Monsieur,

Par la présente, je souhaite vous faire part de mon opposition au passage de la LGV sur la commune de pinet.

En effet, le tracé impacte en partie mon exploitation, comme beaucoup d'autres viticulteurs de la commune, le problème étant que la particularité de notre appellation est que la culture ne peut se faire que sur un certain terroir, terroir qui ne peut être remplacé. Ce qui engendre des pertes de production donc de marché et par conséquent une augmentation des frais de cave. Sans compter tous les désagréments que cela va produire lors de la construction tels que poussière (engendre de la maladie) routes abîmées et autres nuisances.

D'un point de vue personnel, ce tracé va impacter nos chemins de randonnée notamment notre via domitia et notre paysage sans parler des conséquences également sur notre faune et notre flore.

Pour servir et valoir ce que de droit.

Veillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Sophie LAUER

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

## **C1189 - ARNAU Gautier - PINET**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Par courrier

Page 1203 / 1332.

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

ARNAU Gautier  
Chemin amirou  
34850 PINET



Pinet, le 11 janvier 2022

**Bernard COMAS**  
Commissaire enquêteur

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Bernard COMAS".

Mr COMAS Bernard  
Président de la commission  
d'enquête  
LNMP Phase 1,  
Montpellier- Beziers  
1 Place Georges Frêche  
34267 MONTPELLIER Cedex

Objet : Lettre d'opposition au passage de la LGV  
sur les tronçons n°4 et n°5

Monsieur,

Étant viticulteur sur la commune de Pinet, Pomerols et Castelnau de Guers, producteur AOP Picpoul de Pinet, l'amputation foncière que va générer le passage de la LGV met en péril mon exploitation.

Les pertes financières ne sont même pas chiffrable. J'avais plutôt prévu de transmettre ces terres à mes enfants comme l'on fait mes aïeux depuis des générations.

De plus les accès aux parcelles non touchés par le tracé vont être beaucoup plus difficile, les années de travaux vont également générer des nuisances telles que poussières, passage d'engins qui vont abîmés les chemins, accès, bruits, etc....

Comme adhérent et administrateur à la cave de l'Ormarine à Pinet, les volumes perdus par le passage de la LGV, nous ferons inmanquablement perdre des marchés, perte de chiffres d'affaires également et en plus des frais de vinification à la hausse.

Administrateur à l'ODG picpoul de Pinet, je ne peux que constater la cicatrice de votre tracé qui coupe notre belle et dynamique Appellation Origine Protégée Picpoul de Pinet en deux. Ce sont des terres perdues car nos terres AOP ne sont pas transposable.

Villageois à Pinet depuis ma naissance, je déplore que ce tracé vienne perturber notre tranquillité, notre calme, la beauté de nos paysages etc....

Pratiquant comme discipline le VTT, je ne pourrais plus dire l'expression de chez nous » je me régale » en pratiquant mon sport favori face à l'immensité de votre chantier qui n'embellira pas notre nature.

Chasseurs depuis des générations dans ma famille, notre territoire de chasse va être bafouer, réduit, des lieux de nidification anéantis, le travail de gestion des espèces que nous réalisons depuis des années va être réduit à néant.

Écologiste dans l'âme comme tout un chacun sur cette terre, je m'inquiète également de la faune et la flore environnante ainsi que de la biodiversité.

Pour servir et valoir ce que de droit.

Veillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Gautier ARNAU

**Bernard COMAS**  
Commissaire enquêteur



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

## **C1190 - ISERN Nicolas - PINET**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Par courrier

Page 1205 / 1332.

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

DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT



MAIRIE  
DE  
**PINET**  
34850

Bernard COMAS  
Commissaire enquêteur

LFOS

PINET le 18 janvier 2022

**Monsieur Nicolas ISERN**  
Maire de PINET

à

**Mr le Commissaire enquêteur**  
LNMP

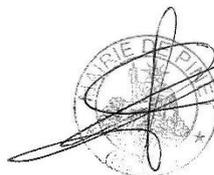
Objet : LNMP Phase 1 Montpellier Béziers

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

Au nom de la commune, je viens par la présente vous faire part des inquiétudes des Pinétois auxquelles je m'associe et vous demander de les prendre en considération :

- Impact conséquent sur la production AOP Picpoul de Pinet. Nous demandons qu'une compensation proportionnelle à la perte occasionnée pour les viticulteurs soit mise en place.
- Impact sur les nuisances sonores : Domaine du Petit Roubié et le village. Nous demandons qu'un mur anti-bruit adapté soit prévu.
- Impact visuel sur le paysage des garrigues et sur le patrimoine historique de la Via Domitia. Nous demandons à ce que notre patrimoine soit conservé.
- Impact des travaux sur la voirie et les chemins ruraux. Nous demandons de prévoir une remise en état.
- Nous sommes soucieux de l'impact de ce projet sur l'environnement et l'écologie (faune et flore), auxquels nous sommes très attachés.

Veuillez, Monsieur le Commissaire Enquêteur, agréer, mes sincères salutations.



**Nicolas ISERN**  
Maire de PINET

2, PLACE DE LA MAIRIE - B.P 8 . TÉLÉPHONE 04.67.77.01.15 - TÉLÉCOPIE 04 67 77 19 88  
mairie.pinnet@wanadoo.fr

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

**C1191 - JEANJEAN Jérôme - MONTPELLIER CEDEX 1**

**Date de dépôt** : Le 27/01/2022 à 10:00:00

**Lieu de dépôt** : Par courrier

Page 1206 / 1332.

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



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 000m<sup>2</sup> et un projet de bail emphytéotique de 150 000m<sup>2</sup> déjà signé pour la mise place d'un second parc photovoltaïque qui porterait à 250 000m<sup>2</sup> 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 000m<sup>2</sup>).**

### **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

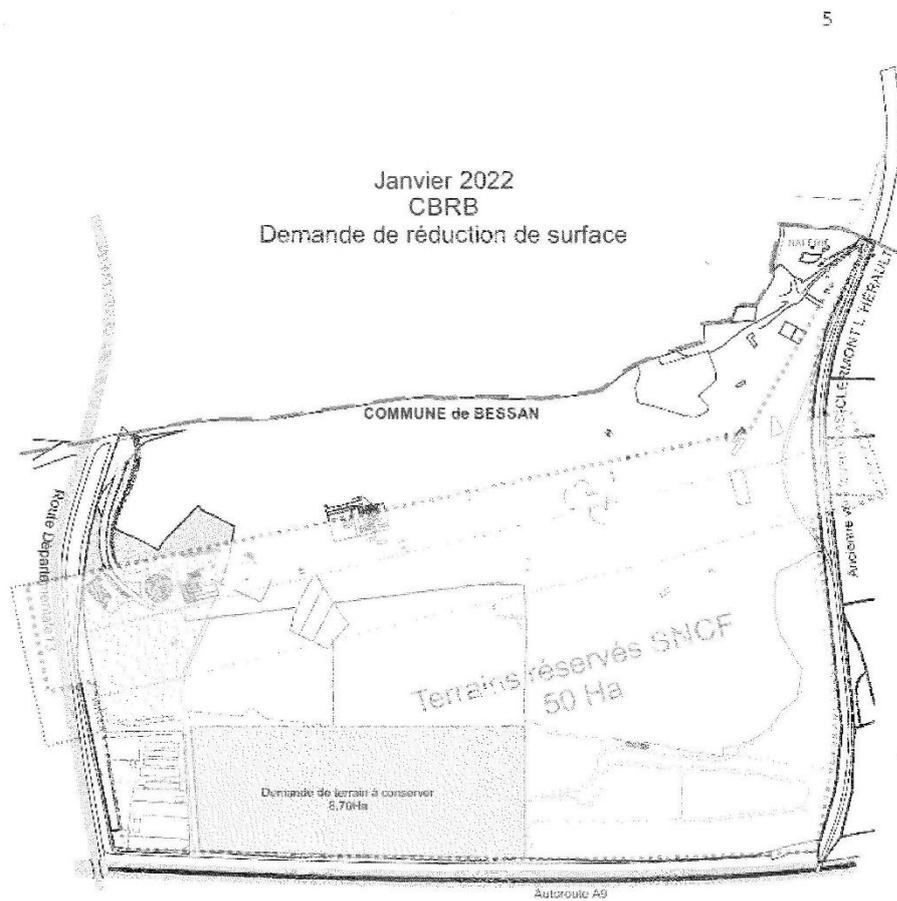
L'exclusion des parcelles situées le long de l'autoroute, pour la superficie correspondante au parc photovoltaïque actuel et au parc projeté, permettrait à la société CBRB de maintenir son activité photovoltaïque sur le site tout en abandonnant son activité industrielle.

Vous priant 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





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

Jérôme JEANJEAN

P.J

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

## **C1192 - SAILLARD Jean-Marc**

**Date de dépôt :** Le 27/01/2022 à 10:00:00

**Lieu de dépôt :** Par courrier

Page 1211 / 1332.

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