



LF07
↓



Monsieur Bernard COMAS
Président de la Commission d'Enquête
LNMP phase 1, Montpellier-Béziers
1 place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER CEDEX

Vitrolles, le 27 Janvier 2022

Par courriel lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr et remise en mains propres en vue d'être annexée aux registres d'enquête

OBJET: OBSERVATIONS À LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Monsieur le Président,

Vous présidez la commission d'enquête dédiée à l'enquête publique¹ préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), Phase 1, portant sur la section Montpellier-Béziers, laquelle comprend dans son fuseau les communes de Bessan et de Saint-Thibéry (département de l'Hérault) sur le territoire desquelles le groupe EIFFAGE exerce d'importantes activités industrielles, et ce, depuis de longues années.

Il s'agit d'un site industriel dont l'emplacement est stratégique pour notre groupe.

Au vu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il s'avère qu'une partie significative du site industriel est incluse dans le fuseau de la ligne ferroviaire, ce qui ne sera pas sans conséquences pour les entités et activités exercées sur ce site.

¹ qui se tient du 14 décembre 2021 au jeudi 27 janvier 2022

Téél. +33 (0)4 42 02 33 30 – F. +33 (0)4 42 02 33 50
www.eiffage.com

EIFFAGE ROUTE GRAND SUD
Siège social : 4 rue de copenhagen – BP 70027
13741 Vitrolles Cedex France
SAS au capital de 14 039 072 €
398 762 211 RCS Salon-de-Provence – TVA FR 01 398 762 211

1) Les entités présentes sur le site

Plusieurs entités relevant du groupe EIFFAGE exercent leurs activités sur le site, il s'agit des sociétés suivantes :

- la **SNC Carrières des Roches Bleues** (« C.R.B. ») qui exerce ses activités sur des terrains d'une superficie d'environ 90.000 m²,
- la **société Eiffage Route Grand Sud** (« E.R.G.S ») qui exerce ses activités sur une emprise de 80 230 m², (soit laboratoire 3 026 m², centrale enrobés à froid 77 204 m²)
- la **société A.E.R Equipement de la Route** (« A.E.R ») qui exerce ses activités sur une emprise de 2 000 m².

Est également présente sur le site la **Société des Enrobés Méditerranéens** («S.E.M. ») dont les actionnaires sont EIFFAGE, COLAS, EUROVIA, TPSO, qui exerce ses activités sur une emprise 30 500 m²,

S'y ajoutent des entités totalement extérieures au groupe EIFFAGE, à savoir :

- la **SCI Carrières Basaltiques des Roches Bleues** (« C.B.R.B. »), propriétaire foncier qui exerce ses activités sur un terrain d'une superficie de 41 210 m²,
- la **SAS Transports Prunières** (« Transports Prunières ») qui exerce ses activités sur une emprise de 4.440 m²,
- le **Syndicat Mixte de Collecte et de Traitement des Ordures Ménagères** Pézenas-Agde (« S.M.I.C.T.O.M. ») qui exerce ses activités sur une emprise de 4 697 m².

En substance, coexistent sur ce tènement foncier **différents statuts** : propriétaire, preneur à bail commercial, preneur à bail civil et sous-locataire.

2) Les activités exercées sur le site

Sur ce site sont essentiellement exercées des activités industrielles soumises au code de l'environnement et notamment à la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

A ce titre, sont concernés par le fuseau :

- **S.M.I.C.T.O.M** : aire de stationnement de camions et bennes (*occupation 4 697 m²*),
- **C.R.B** : un local à archives, un bâtiment de bascule de la pesée, un pont bascule, des bureaux administratif et d'exploitation avec parking (*superficie exploitée directement 26 400 m² pour un chiffre d'affaires de 12 545 000 € en 2021*),
- **A.E.R** : des bureaux d'entreprise de travaux publics (*occupation 2 000 m²*),
- **S.E.M** : une partie de la centrale de production et commercialisation d'enrobés bitumineux à chaud, comprenant un parking, un atelier, des bâtiments à usage de bureaux-locaux sociaux, une voie d'accès, une bascule (*usine automatisée 300 000 Tonnes/an en moyenne sur 20 ans ; 14 000 000 € de chiffre d'affaires en 2021*),
- **E.R.G.S** :
 - la centrale de production et de commercialisation d'enrobés à froid au liant hydraulique ou hydrocarboné, avec une composante recyclage de matériaux (*production 3 500 Tonnes/an en moyenne, stock de 100 000 tonnes*).
 - les activités de laboratoire (*occupation 1 300 m²*),

3) Les impacts

Le projet LGV phase 1 devrait, selon l'emprise du fuseau telle qu'elle ressort du dossier soumis à enquête publique, impacter une superficie d'environ **30 hectares soit 40%** de la surface de la zone d'activité des entités du groupe EIFFAGE, y compris celle de la S.E.M dont il est actionnaire, sur le site des communes de BESSAN et de SAINT-THIBERY.

La mise en œuvre de ce projet devrait donc avoir des impacts multiples et particulièrement significatifs pour les entités et activités présentes sur le site, qui se caractérisent par une importante **synergie** entre elles et sont par nature très difficilement délocalisables.

L'interaction entre ces activités différentes sur un site unique constitue en effet un facteur important de **compétitivité** dont bénéficie chacune des entités présentes.

Cela se traduit d'abord et évidemment sur le plan économique, mais également en termes d'optimisation de la performance carbone qui est déjà et sera encore plus déterminante dans l'avenir.

En outre, la présence, à proximité du site, des autoroutes A9 et A75 constitue un atout fondamental pour sa desserte et le rayonnement de ses productions, essentielles aux activités des travaux publics et de la route.

Du point de vue social également, la déstabilisation de ce pôle d'activités est de nature à mettre grandement en péril un nombre conséquent d'emplois, évalué actuellement entre 200 et 250 pour les seules entités du groupe EIFFAGE sur site, et avec autant de familles et d'emplois connexes localement.

D'un point de vue plus général, une désorganisation massive est à craindre dans la satisfaction de la demande de matériaux au niveau départemental et régional, spécialement celle émanant de la commande publique dans le cadre de la réalisation de travaux publics routiers, compte tenu des arrêts de production générés par les suppressions ou transferts d'activités consécutifs aux expropriations. L'attention de la Commission est attirée en particulier sur le fait que la société C.R.B. exploite un gisement d'intérêt régional voire national.

Enfin, il importe de souligner que les activités précitées relevant de la réglementation ICPE, toute modification qui s'imposerait nécessiterait des procédures administratives particulièrement lourdes en termes de coûts et de délais, soumises au surplus aux risques de contestations.

Autant donc d'impacts majeurs sur ce site stratégique.

Dans ce contexte, le groupe EIFFAGE y compris la S.E.M dont il est actionnaire, se tient à la disposition de l'autorité expropriante pour l'étude de toute éventuelle variante, tout aménagement possible et, plus généralement, pour la mise en place de mesures d'accompagnement de sorte à réduire les impacts de toute nature.

Vous remerciant par avance de l'attention que la commission d'enquête que vous présidez voudra bien porter à la présente correspondance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre vive considération.

Jean-Marc SAILLARD
Directeur

Pièce jointe :

Photo aérienne du site avec indication des entités et activités



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

C1193 - BARRAU Gérard - PINET

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1216 / 1332.

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

LP08
L

PINET le 27 Janvier 2022

Monsieur Gérard BARRAU

18 Avenue des Lauriers

34850 PINET

A

Monsieur le Commissaire enquêteur

Pour l'enquête publique sur la future ligne
TGV

Objet : lettre de protestation sur le projet de ligne TGV sur la commune de PINET

Monsieur le commissaire Enquêteur ;

J'ai été élu municipal sur la commune de PINET de 1983 à 2020, dont 12 ans de 2008 à 2020 en tant que Maire. C'est donc à ce titre que j'ai décidé de porter à votre connaissance la première partie de ce courrier. Dans une deuxième partie j'exposerai ma position sur ce projet à titre individuel propriétaire viticulteur et habitant de PINET.

Depuis 1983 le conseil Municipal de la commune de Pinet s'est toujours prononcé contre ce projet.

En effet, le tracé prévu pour le TGV traverse de part en part notre commune et amènerait énormément de problèmes pour la population locale :

- **Préjudice environnemental :**

Déjà l'autoroute A9 traverse et passe à proximité immédiate de la commune avec toutes les nuisances qui y sont liées (bruit, pollution de l'air, fracture du paysage, difficulté d'accès pour les viticulteurs au nord de la commune et enfin danger pour la population locale lié au transport de matière dangereuse...).

Ce nouveau tracé parallèle à l'autoroute impose à PINET et à ces habitants une double peine environnementale car il double tous les inconvénients cités ci-dessus.

De plus le déplacement de certains accès liés à l'activité agricole irait à l'encontre de l'intérêt de la population en général et notamment des agriculteurs.

- **Préjudice économique :**

De plus, ce tracé présente l'unique particularité de traverser le vignoble d'appellation d'origine protégée du « Picpoul de PINET ». Les conséquences économiques dramatiques d'un tel projet sont énormes car plus de 150 hectares seront retirés de la surface de la zone Picpoul de PINET soit 10% de cette zone. C'est absolument désastreux !

- **Préjudice touristique :**

La prévision de ce tracé qui ne desservirait plus les gares de Sète et d'Agde impacterait lourdement non seulement ces deux villes qui voient leur population multipliée par 10 grâce à l'apport des touristes. Il en est de même pour toutes les communes avoisinantes qui vivent elles aussi grâce au tourisme.

Là aussi sur le plan de l'économie touristique c'est désastreux !

En résumé les problèmes environnementaux, économiques et touristiques liés au passage du TGV et du Fret ferroviaire qui y sont associés risqueraient d'entraîner une véritable catastrophe à travers notre territoire et il n'est pas possible d'accepter que notre territoire soit à ce point dégradé sans les mesures compensatoires permettant à toutes les victimes d'un tel choix de ligne TGV d'être intégralement compensées des pertes occasionnées et ce dans des conditions à la hauteur des préjudices causés.

- **A titre personnel**

Ma famille est propriétaire d'une quinzaine d'hectares de vignes pour la plupart plantées en cépage « Picquepoul ».

Après bien des combats et grâce au travail à la ténacité des viticulteurs de PINET Nous avons obtenu l'Appellation d'Origine Protégée « Picpoul de PINET » ce qui en fait une des rares AOP de l'Hérault.

La belle image et l'histoire de cette appellation obtenue de haute lutte par les viticulteurs de Pinet ne doit pas être détruite par ce projet désastreux pour notre territoire.

Aujourd'hui le TGV voudrait traverser la seule AOP impactée du sud de la France, les décideurs doivent donc comprendre que toute perte de surface doit être non seulement récupérée, mais aussi il faut que le potentiel intégral des biens perdus soient évalués et intégralement compensés.

A titre personnel, j'estime que l'intérêt d'un tel projet de ligne TGV ne compense pas les désastres des problèmes qu'il crée.

En espérant que ces différentes observations pourront être intégrées à votre rapport d'enquête, je vous prie d'agréer, Monsieur le commissaire enquêteur, mes respectueuses salutations

Gérard BARRAU



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

C1194 - PAGES Christian et Élodie - CASTELNAU DU GUERS

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:00:00
Page 1218 / 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

LF09
D

EARL de BRIDAU
Domaine de Haut-Bizios
34530 MONTAGNAC
Tél : 04 67 24 14 08 - Port : 06 21 36 26 69
N°Siret : 402 519 300 00014
N°Intracom : FR 62 402 519 300

M. et Mme PAGES Christian
DOMAINE HAUTBRIDAU
34530 MONTAGNAC
Tél./Fax : 04 67 24 14 08 - Port. 06 32 27 39 95
E-mail : christian.pages.bridau@gmail.com

M^{me} COMAS Bernard
Président de la Commission
d'Enquête de la L.G.V
Naurce de FLORESA

LF09
L

PAGES Christian et Elodie
EARL de BRIDAU
Domaine Haut Bridau
34120 CASTELNAU DE GUERS

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête
LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers

1 Place Georges Frêche
34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous soussignons PAGES Christian et Elodie, Domaine Haut Bridau 34120 CASTELNAU DE GUERS, agriculteurs exploitants, coopérateur et cave particulière, nous opposons, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Nous avons une activité touristique importante sur notre exploitation du fait de nos locations de gîtes ruraux. L'atteinte de la construction de cette ligne serait d'autant plus important que notre vignoble est reconnu pour son paysage, plus particulièrement chez nous, par un parcours de randonnée « d'art et de nature » qui traverse nos vignes, classé, que nos locataires se plaisent à emprunter, et plus globalement pour le vignoble de l'appellation avec sa vue sur l'étang de Thau et sur la mer Méditerranée, où se développe largement l'œnotourisme. Sa devise « Son terroir c'est la mer », sera entachée et perdra entièrement son sens. Outre l'ensemble des impacts négatifs visuels et sonores, nuits et jours, il en va aussi de la qualité de notre terroir, de notre AOP, de la qualité du service que nous rendons à notre clientèle et plus globalement de notre qualité de vie.

Notre domaine, principalement producteur d'AOP Picpoul de Pinet, se trouve à proximité directe des travaux prévus pour le passage de la LGV. Notre activité viticole sera directement impactée. Notre volonté engagée d'aller vers une agriculture responsable et durable (certification Bio) ainsi que l'ensemble des efforts que nous fournissons dans notre quotidien se verraient détruits. La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies, vers de la grappe de la vigne, risques plus importants de grêle...). Ces effets seraient accentués par l'effet « digue » du TGV, qui pourrait même avoir des conséquences sur l'effet « brise marine » caractéristique de notre AOP dans la mesure où l'infrastructure bloquerait les courants d'air typiques.

P 1/2

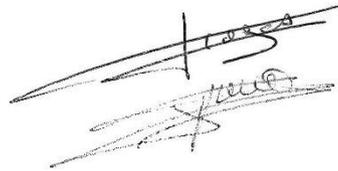
La réalisation d'une telle structure au cœur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc et des plus emblématique, ni substituable, ni transposable.

Une AOP se définit par son milieu naturel, l'action de l'homme, mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe. Nous vendons dans notre bouteille la qualité et la typicité de notre vin, mais également un paysage, la part de rêve créatrice de la valeur ajoutée. Or, la réalisation d'une LGV qui traverse de part en part le vignoble et qui se cumule aux infrastructures déjà présentes, induit un impact visuel et sonore très important, portant gravement atteinte à l'image de notre terroir, notre domaine, notre cave particulière et plus globalement de notre AOP.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Respectueusement,

PAGES Christian et Elodie,
Agriculteurs exploitants



P 2/2

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

C1195 - BOUSCARY Julien - MONTAGNAC

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1221 / 1332.

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

Le 26 janvier 2022

LF10

LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMITILÉNE
4 Avenue André Bringuier
CS 30001 34530 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 03 74
Site Courzonsec : 04 67 68 67 50

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête
LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers
1 Place Georges Frêche
34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.

La réalisation d'une telle infrastructure au coeur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

Le passage du TGV implique également une très forte atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.

La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).

Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet.

Elle entraînera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Bien cordialement,

BOUSCARY Julien

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

C1196 - SCEA LA GRANGETTE - MONTAGNAC

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1222 / 1332.

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

Le 26 janvier 2022

LFM


LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMITIERNE
4 Avenue André Bruguière
CS 30001 34530 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 03 74
Site Courzonsec : 04 67 63 67 50

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête
LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers
1 Place Georges Frêche
34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.

La réalisation d'une telle infrastructure au coeur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

Le passage du TGV implique également une très forte atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.

La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).

Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet.

Elle entraînera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Bien cordialement,

SCEA LA MADONE


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

C1197 - GFA LA MADONE - MONTAGNAC

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1223 / 1332.

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

Le 26 janvier 2022

LFIR

LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMITIERNE
4 Avenue André Bringuier
CS 30001 34530 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 03 74
Site Courmonsec : 04 67 63 67 50

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête
LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers
1 Place Georges Frêche
34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.

La réalisation d'une telle infrastructure au cœur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

Le passage du TGV implique également une très forte atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.

La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).

Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet.

Elle entraînera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Bien cordialement,

GFA LA MADONE GFA LA MADONE
Domaine de la Madone Domaine de la Madone
34530 MONTAGNAC 34530 MONTAGNAC
RCS D 315 768 464 RCS D 315 768 464

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

C1198 - DELSOL Pierre - MONTAGNAC

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1224 / 1332.

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

Le 26 janvier 2022

LF13

LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMITIENNE
4 Avenue André Bringuier
CS 30001 34530 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 03 74
Site Courmessec : 04 67 68 67 50

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête

LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers

1 Place Georges Frêche

34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.

La réalisation d'une telle infrastructure au coeur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

Le passage du TGV implique également une très forte atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.

La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).

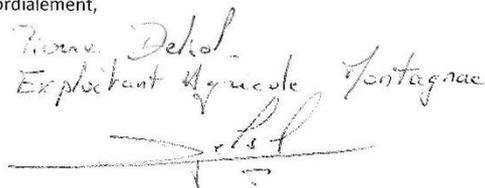
Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet.

Elle entraînera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Bien cordialement,

Thomas Delol
Exploitant agricole Montagnac


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

C1199 - CAVE COOPERATIVE ORMARINE - MONTAGNAC

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

Page 1225 / 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

Le 26 janvier 2022

LF14

LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMITILINNE
4 Avenue André Brouquier
CS 30001 34536 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 03 74
Site Courbonsac : 04 67 63 67 50

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête
LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers
1 Place Georges Frèche
34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.

La réalisation d'une telle infrastructure au coeur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

Le passage du TGV implique également une très forte atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.

La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).

Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet.

Elle entraînera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Bien cordialement,

 Représentante Indivision BORRAS Propriétaire -
Cave Coopérative ORMARINE

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

C1200 - PAGES Elodie - MONTAGNAC

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

Page 1226 / 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

Le 26 janvier 2022

LF 15

LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMAÏLENNES
4 Avenue André Bringuier
CS 30001 34530 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 03 74
Site Courmonsec : 04 67 68 67 50

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête
LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers
1 Place Georges Frêche
34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.

La réalisation d'une telle infrastructure au coeur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

Le passage du TGV implique également une très forte atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.

La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).

Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet.

Elle entraînera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Bien cordialement,

Elodie Mees
Coopérative à la Côte

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

C1201 - - MONTAGNAC

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

Page 1227 / 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

LF 16

Mr MICHEL Nicolas
Président du conseil d'administration de
la cave coopérative Montagnac-Domitienne
8 chemin de la vierge
34530 MONTAGNAC

LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers
1 Place Georges Frêche
34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je soussigné, Mr MICHEL Nicolas viticulteur m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, la construction d'un tel ouvrage aura des répercussions très néfastes sur le plan économique dû à la perte de potentiel de production sur un marché actuellement demandeur et qui pourrait se traduire par des pertes de parts de marché.

Mais aussi très néfaste d'un point de vue environnemental, la bétonisation du pourtour méditerranéen ne cesse de croître depuis plusieurs décennies maintenant, il faut que cela cesse rapidement si l'on veut conserver un territoire accueillant et aussi ne pas accentuer le changement climatique avec ces phénomènes extrêmes que nous connaissons de plus en plus.

Veuillez agréer Monsieur, mes plus sincères salutations.

Pour servir et valoir ce que de droit.



LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMITIENNE
4 Avenue Paul-Boncompagni
CS 30001 34530 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 03 74
Site Courmoussac : 04 67 68 67 50

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

C1202 - PAGES Christian - MONTAGNAC

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

Page 1228 / 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

Le 26 janvier 2022

LF #


EARL de BRIDAU
Domaine de Haut-Bridau
34530 MONTAGNAC
Tel : 04 67 24 14 08 - Port : 06 21 36 26 69
N°Siret 402 519 300 00014
N°Intracom FR 62 402 519 300

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête

LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers

1 Place Georges Frêche

34267, Montpellier Cedex 2

OBJET : lettre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.

La réalisation d'une telle infrastructure au coeur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

Le passage du TGV implique également une très forte atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.

La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).

Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

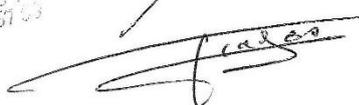
Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet.

Elle entrainera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Bien cordialement,

**LES VIGNERONS
MONTAGNAC DOMESTIQUE**
4 Avenue André Prinsperg
CS 20701 34530 MONTAGNAC
Site Montagnac : 04 67 24 09 10
Site Communcoo : 04 67 68 67 69

M^{me} PAGES Christian
Coopérateur


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

C1203 - Laurent - PINET

Organisme : AOP PICPOUL DE PINET

Page 1229 / 1332.

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

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

Lieu de dépôt : Par courrier



LF 18



Lattes le 20 janvier 2022

Objet : défense terroirs AOP/ enquête publique Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan phase 1
Ref : LT/JBC/BC/SD/CR 22-02

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,
Madame la Commissaire Enquêtrice et Messieurs les Commissaires enquêteurs,

Nous intervenons respectivement en qualités de Président du Syndicat de l'appellation d'origine protégée « Picpoul de Pinet » et Président du Syndicat de l'appellation d'origine protégée « Languedoc » dans le cadre de l'enquête publique concernant la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan pour la partie Montpellier-Béziers.

Nos Syndicats sont reconnus Organisme de Défense et de Gestion de leur appellation et ont donc en charge la défense de leur appellation d'origine protégée.

Nous déplorons que le tracé proposé, comme nous l'avons déjà signalé lors de toutes les concertations, impacte de façon majeure les aires délimitées et vignobles d'appellation d'origine protégée régionale « Languedoc » et en particulier ceux de l'appellation d'origine protégée « **Picpoul de Pinet** », **appellation hiérarchisée au sein de l'AOP « Languedoc » et qui se voit traversée de part en part, en plein cœur.**

Sur cette **phase 1**, c'est à-dire le tronçon Montpellier-Béziers qui fait l'objet de l'enquête publique, la réalisation d'une telle infrastructure au cœur du vignoble « **Picpoul de Pinet** » **constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir AOP**, l'un des plus emblématiques et des mieux valorisés dans la famille AOP « Languedoc ». C'est ce que nous allons exposer ci-après.

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet – 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta – CS 30030 – 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com

A. Un terroir d'appellation d'origine protégée est strictement délimité, ni substituable ni transposable

L'aire géographique « Picpoul de Pinet » s'étend exclusivement sur 6 communes (Castelnau-de-Guers, Florensac, Mèze, Montagnac, Pinet, Pomérols).

Comme pour toute appellation d'origine la délimitation parcellaire restrictive au sein des communes ne retient dans l'aire délimitée que les parcelles dont les critères sont conformes à la spécificité AOP « Picpoul de Pinet ».

Le cahier des charges très restrictif de l'appellation n'autorise qu'un seul cépage, le piquepoul blanc, cépage historique sur ce terroir et particulièrement bien adapté. La quasi-totalité des surfaces sont plantées avec ce cépage et produisent de l'appellation d'origine.

La particularité d'une aire d'appellation d'origine est qu'elle s'appuie sur des facteurs naturels, historiques et humains et qu'elle n'est pas transposable ailleurs, ni substituable. La délimitation parcellaire n'est pas extensible, et toute parcelle perdue est irremplaçable.

Un terroir AOP, c'est ici et nulle part ailleurs.

En ce sens **toute disparition d'une partie de terroir AOP est irréversible.** Cela est fortement préjudiciable dans le cadre d'une appellation restreinte et dynamique telle que « Picpoul de Pinet ».

B. « Picpoul de Pinet » une appellation emblématique et fortement valorisée

« Picpoul de Pinet », AOP hiérarchisée au sein de l'AOP régionale « Languedoc » a été reconnue en appellation d'origine protégée spécifique le 23 septembre 2013. Cela est l'aboutissement du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

La production « Picpoul de Pinet » représente 1450 ha de vignes en production .

L'utilisation du potentiel de production est l'un de plus élevée parmi les appellations d'origine protégées françaises ce qui est une preuve **du fort attrait de cette appellation et de sa réussite commerciale.**

En effet la totalité du potentiel planté en piquepoul sur l'aire délimitée est déclarée en AOC. Les rares parcelles classées dans l'aire délimitée et non plantées correspondent à des terres en repos après arrachage et destinées à être replantées, ou des parcelles très difficilement accessibles pour des plantations compte-tenu de la faible mobilité du foncier (zones interstitielles boisées, affleurements rocheux, rétentions foncières à proximité de l'urbanisation et règlement d'urbanisme incompatibles).

Aussi « Picpoul de Pinet » est l'une des appellations hiérarchisées de l'AOP « Languedoc » les mieux valorisées.

Depuis des années, la revendication en AOP « Picpoul de Pinet » n'a cessé de progresser en volume et en valeur. La production se situe en moyenne à 87 000 hls sur les trois dernières années, Vu le fort dynamisme de l'appellation, les stocks au 31 juillet 2021 permettent à peine de couvrir les besoins jusqu'à la commercialisation du nouveau millésime tandis que les prix et la notoriété continuent à afficher une constante progression.

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet – 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta – CS 30030 – 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com

C. Une emprise et des préjudices dramatiques pour l'AOP « Picpoul de Pinet »

Près de 10% de la surface en production empiétés par ce tracé

Lors des consultations précédentes nous avons à plusieurs reprises exprimé notre désaccord sur ce projet (voir PJ courrier de 2015 et 2021). Or cette nouvelle version accentue encore les impacts négatifs **puisque la surface d'emprise du tracé a augmenté de 55%** par rapport à celle de 2015.

D'après les calculs, cette phase 1 de la ligne nouvelle entrainerait sur les communes de l'aire « Picpoul de Pinet » :

Une amputation directe de **73 ha 50 classés en AOP « Picpoul de Pinet »** (et bien évidemment classés également en « Languedoc », appellation régionale), sachant que ces **chiffres sont susceptibles de doubler à cause des surfaces perdues et parties délaissées qui ne pourront pas être exploitées.**

Soit au total 150 ha totalement perdus pour l'appellation et irremplaçables, **soit 10 % des surfaces déclarées en AOP Picpoul de Pinet**

On rappellera par ailleurs que le potentiel d'augmentation de production d'AOP « Picpoul de Pinet » est très faible. En effet la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP « Picpoul de Pinet », dès que l'âge des vignes le permet.

Une zone enclavée de près de 300 ha entre l'autoroute A9 et la ligne LGV

Le tracé s'éloigne de l'autoroute au niveau des communes du « Picpoul de Pinet » ce qui crée une zone enclavée entre les deux infrastructures de près de 300 ha classés en « Picpoul de Pinet ».

Qu'en sera-t-il du devenir de ces vignes « coincées » entre les deux infrastructures vu les difficultés d'exploitation et les incidences majeures provoquées par cet enclavement ?

A cela se rajouteront les incidences induites par le tracé et son « effet digue ». En effet, une telle hauteur peut avoir des préjudices importants sur la circulation de l'air, ainsi que sur la circulation de l'eau notamment en cas de fortes pluies.

Préjudices économiques désastreux

La perte de près de 150 ha, soit 10% de la production « Picpoul de Pinet » constitue un préjudice économique désastreux pour cette appellation très dynamique et parmi les mieux valorisées et ce dans un contexte où les marchés sont en pleine progression et où les opérateurs risquent déjà **de manquer de produit.**

Au-delà de la perte de chiffre d'affaire, les baisses de volumes peuvent aboutir à de pertes totales de marchés sur certains créneaux, mettant en difficulté l'appellation, en péril de nombreuses exploitations individuelles ou coopératives et entraînant la baisse des cotisations versées au Syndicat qui lui permettent de communiquer et de fonctionner.

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet – 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta – CS 30030 – 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com

Atteinte à l'image et au paysage

La mise en valeur du terroir et du paysage est une des missions majeures du Syndicat ODG « Picpoul de Pinet ». Ce dernier, très actif dans ce domaine, a réalisé des études paysagères avec l'École nationale supérieure de paysage de Versailles afin de mieux valoriser encore son environnement paysager et **développer l'oenotourisme**.

Une appellation d'origine se définit par son milieu naturel, l'action des hommes mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe. Le vigneron vend dans une bouteille la qualité et la typicité de son vin, mais aussi son paysage. C'est la part de rêve créatrice de valeur ajoutée.

Or la réalisation d'une infrastructure telle que la ligne LGV qui traverse de part en part le vignoble - et se cumule aux infrastructures déjà présentes - induit des impacts visuels et sonores très importants - et bien sûr de façon plus marquée encore pendant la phase de travaux. L'appellation subirait ainsi une atteinte majeure au paysage, et donc une perte d'image irrémédiable, et une atteinte à l'attrait oenotouristique.

Impacts catastrophiques de la phase de travaux

La phase de travaux en plein cœur du vignoble « Picpoul de Pinet » va durer plusieurs années et va engendrer des nuisances complémentaires considérables : bruit, accès coupés, multitudes de passage d'engins lourds de chantier sur des pistes, déplacement massif de matériaux, poussières qui vont altérer le fonctionnement physiologique de la vigne et la photosynthèse, défrichements détruisant la biodiversité etc.

A noter également que toute modification structurelle d'une parcelle ou apport de terre exogène à l'occasion des travaux entraîne l'exclusion de la parcelle de l'aire AOC.

Comment imaginer recevoir un acheteur ou un grand sommelier au milieu d'un chantier de travaux publics ? Cela accentuera l'atteinte à l'image de l'appellation, l'attrait pour ce terroir, l'oenotourisme individuel et collectif et l'impossibilité de développer le tourisme vert.

Impact sur les conditions naturelles, modification substantielle du terroir

Le terroir d'une AOP est un équilibre complexe et fragile, il repose sur des composantes précises. Un tel édifice peut, au delà, de l'amputation des surfaces sous l'emprise, jouer un rôle perturbateur de ce juste équilibre.

L'impact sur la circulation hydraulique est majeur: le tracé, perpendiculaire aux cours d'eau et drains secondaires, va constituer une barrière hydraulique et modifier les circulations aériennes et souterraines. Au niveau parcellaire les passages en tranchée vont modifier le régime hydrique des vignes voisines et avoir un impact sur le fonctionnement de la plante.

Il est démontré que ces grands aménagements ont un effet significatif sur le micro-climat environnant pouvant bloquer la circulation d'air et accentuant ainsi les risques de gelées et de prolifération de maladies de la vigne.

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet - 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta - CS 30030 - 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com

De plus, les incidences de ces travaux et des travaux préalables de défrichement influent également en altérant fortement la biodiversité qui a une fonction essentielle écologique sur la culture et l'équilibre végétal de la vigne.

L'ensemble de ces éléments constituent des risques majeurs de modification substantielle de la nature même de ce terroir d'appellation d'origine.

Des atteintes qui mettent en péril les exploitations et caves

Il est important de préciser que l'ensemble des structures de production et de vinification, à l'échelle individuelle ou coopérative va subir les atteintes exposées ci-dessus.

Le morcellement et déstructuration des exploitations, la perte de surface et de récolte entraînant l'augmentation des « coûts de production », les rallongements des parcours d'accès aux parcelles, les impacts visuels et sonores qui remettront en question l'activité œnotouristique et l'image des domaines et des caves entraîneront des **difficultés économiques mettant en péril la viabilité de leur exploitation ou de leur coopérative.**

En conclusion,

Lors des consultations précédentes les Syndicats ont à plusieurs reprises, exprimé leur désaccord sur ce projet de tracé .

Aucune alternative sérieuse de tracé ni d'évitement n'a été proposée.

Compte-tenu des impacts catastrophiques sur l'appellation d'origine protégée « Picpoul de Pinet » au sein de l'AOC « Languedoc » les Syndicats ODG « Languedoc » et « Picpoul de Pinet » s'opposent au tracé sur le secteur 5 et la partie est du secteur 4 impactant les communes de l'AOP « Picpoul de Pinet »

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, Madame la Commissaire Enquêtrice, Messieurs les Commissaires enquêteurs, l'assurance de nos salutations distinguées.

Le Président du Syndicat ODG
de l'AOP Picpoul de Pinet



Laurent THIEULE

Le Président du Syndicat ODG
de l'AOP Languedoc



Jean-Benoît CAVALIER

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet – 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta – CS 30030 – 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com



Lattes le 14 septembre 2015

Monsieur le Préfet de Région Languedoc-Roussillon
Préfecture
34, place des Martyrs de la Résistance
34062 MONTPELLIER Cedex

Objet : consultation LGV Montpellier-Perpignan
Ref : GB/BC : 15-26

Monsieur le Préfet,

J'interviens en qualité de Président du Syndicat de l'Appellation d'Origine Protégée « Picpoul de Pinet » reconnu Organisme de Défense et de Gestion de l'appellation.

L'ODG est en charge de la défense de l'appellation d'origine protégée.

Nous avons pris connaissance du dossier ministériel concernant le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (tracé et gares nouvelles) et pour lequel vous nous invitez à vous faire part de notre avis.

Nous déplorons que le tracé proposé - comme l'ensemble des différents tracés qui ont été étudiés - impacte de façon majeure le vignoble d'appellation d'origine protégée « Picpoul de Pinet ». En effet il traverse de part en part l'aire délimitée de l'appellation protégée, et de plus il entraîne une amputation de surface AOP de plus 50 ha.

Au-delà des impacts sur les exploitations individuelles (difficultés d'accès aux parcelles, déséquilibre de l'encépagement, pertes directes de potentiel de production, difficultés économiques, impacts visuels et sonores, etc) la réalisation d'une telle infrastructure au cœur du vignoble « Picpoul de Pinet » constitue une atteinte irréversible à ce terroir AOP, l'un des plus emblématiques et des mieux valorisés du Languedoc. C'est ce que nous allons exposer ci-dessous.

Syndicat/ODG de l'AOC Picpoul de Pinet

Siège social : 13 Avenue du Picpoul – 34850 PINET

Services administratifs : Maison des Vins- Mas de Saporta- CS30030- 34973 LATTES CEDEX 04.67.06.04.44

- **Un terroir d'appellation d'origine contrôlée strictement délimité, ni substituable ni extensible**

« Picpoul de Pinet », a été reconnu en appellation d'origine protégée spécifique le 23 septembre 2013. Cela est l'aboutissement du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

L'aire géographique s'étend exclusivement sur 6 communes (Castelnau-de-Guers, Florensac, Mèze, Montagnac, Pinet, Pomerols). Comme pour toute appellation d'origine la délimitation parcellaire restrictive au sein des communes ne retient dans l'aire délimitée que les parcelles dont les critères sont conformes à la spécificité AOP « Picpoul de Pinet », soit 2000 ha.

Le cahier des charges très restrictif de l'appellation n'autorise qu'un seul cépage, le picpoul blanc, cépage historique sur ce terroir et particulièrement bien adapté. La grande majorité des surfaces sont plantées avec ce cépage et produisent de l'appellation.

La particularité d'une aire d'appellation d'origine est qu'elle s'appuie sur des facteurs naturels, historiques et humains et qu'elle n'est pas transposable ailleurs, ni substituable. La délimitation parcellaire n'est pas extensible, et toute parcelle perdue est irremplaçable.

En ce sens toute disparition d'une partie de terroir AOC est irréversible. Cela est fortement préjudiciable dans le cadre d'une appellation aussi restreinte et dynamique que « Picpoul de Pinet ».

- **Une appellation très recherchée, un potentiel de production utilisé en totalité**

« Picpoul de Pinet » est l'une des appellations du Languedoc les mieux valorisées.

Depuis des années, la revendication en AOP « Picpoul de Pinet » n'a cessé de progresser en volume. En 2014 la production d'AOP Picpoul de Pinet a atteint 68 000 hl.

Vu le fort dynamisme de l'appellation, la déclaration de récolte est inférieure aux utilisations qui ont atteint 75 000 hl pour la campagne 2014-2015.

Après un stock historiquement bas au 31 juillet 2014 (18666 hl soit 2,9 mois d'utilisations), la pénurie s'accroît avec une estimation du stock au 31 juillet 2015 est de 11000 hl soit moins de 1,75 mois d'utilisations, alors que les prix continuent d'afficher une constante progression.

Syndicat/ODG de l'AOC Picpoul de Pinet

Siège social : 13 Avenue du Picpoul – 34850 PINET

Services administratifs : Maison des Vins- Mas de Saporta- CS30030- 34973 LATTES CEDEX 04.67.06.04.44

Le potentiel d'augmentation de production d'AOC « Picpoul de Pinet » est très faible. En effet la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc (1600 ha) et revendiquée en AOP « Picpoul de Pinet » (dès que l'âge des vignes le permet).

La perte de plus de 50 ha, est donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression et où les opérateurs manquent de produit.

- **Un impact important sur le paysage viticole, donc une atteinte à l'image**

La mise en valeur du terroir et du paysage est une des missions majeures du Syndicat ODG « Picpoul de Pinet ».

En effet une appellation d'origine se définit par son milieu naturel, l'action des hommes mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe.

Le vigneron vend dans une bouteille la qualité et la typicité de son vin, mais aussi son paysage.

Le syndicat, très actif dans ce domaine, a réalisé des études paysagères afin de mieux valoriser encore son environnement paysager et développer l'oenotourisme .

Or la réalisation d'une infrastructure telle que le trajet LGV qui traverse de part en part le vignoble - et se cumule aux infrastructures déjà présentes - induit un impact visuel et sonore très important.

L'appellation subit ainsi une atteinte majeure au paysage, et donc à son image.

En conclusion, vu les incidences sur l'appellation d'origine protégée, le syndicat ne peut être que défavorable à un tel projet.

Restant à votre disposition pour vous rencontrer et vous donner tout renseignement complémentaire, je vous prie de recevoir, Monsieur le Préfet, l'assurance de mes salutations distinguées.

Le Président du syndicat/ODG PICPOUL DE PINET



Guy BASCOU

Syndicat/ODG de l'AOC Picpoul de Pinet

Siège social : 13 Avenue du Picpoul – 34850 PINET

Services administratifs : Maison des Vins- Mas de Saporta- CS30030- 34973 LATTES CEDEX 04.67.06.04.44



Lattes le 15 janvier 2021

Stéphane Lubrano
Directeur LNMP
SNCF RÉSEAU,
101 allée de Délos
34000 Montpellier

Objet : défense terroirs AOP/ concertation LGV Montpellier-Perpignan phase 1
Ref : FS/JBC/BC/VR : 21/02

Monsieur le Directeur,

Nous intervenons respectivement en qualités de Président du Syndicat de l'appellation d'origine protégée « Picpoul de Pinet » et Président du Syndicat de l'appellation d'origine protégée « Languedoc ».

Nos syndicats sont reconnus Organisme de Défense et de Gestion de leur appellation et ont donc en charge la défense de leur appellation.

Nous avons été informés de la concertation concernant le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Comme l'a indiqué Béatrice de Chabert lors de la réunion du 7 janvier 2021 nous déplorons que le tracé proposé - comme l'ensemble des différents tracés qui ont été étudiés auparavant - impacte de façon majeure les aires délimitées et les vignobles d'appellation d'origine protégée.

Nous allons par la présente concentrer nos remarques sur la **phase 1**, c'est à-dire le tronçon Montpellier-Béziers dans la mesure où c'est celui qui est envisagé dans un premier temps.

Le tracé envisagé empiète sur plusieurs aires classées en appellation d'origine protégée « Languedoc » et en particulier sur **celle de l'appellation d'origine protégée « Picpoul de Pinet » qui se voit traversée de part en part, en plein cœur.**

Lors des consultations précédentes nous avons à plusieurs reprises exprimé notre désaccord sur ce projet. Or cette nouvelle version accentue encore les impacts négatifs **puisque la surface d'emprise du tracé a augmenté de 55%** par rapport à celle de 2015.

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet - 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta - CS 30030 - 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com

D'après les estimations, cette phase 1 de la ligne nouvelle entrainerait une amputation directe de 96 ha d' AOP « Languedoc » qui concernent :

- 23 ha situés entre autre sur les communes de Montblanc et de Béziers,
- et surtout plus de 73 ha classés également en AOP « Picpoul de Pinet » .

Cela est considérable lorsque l'on sait que ces chiffres sont susceptibles de doubler à cause des surfaces perdues et parties délaissées qui ne pourront pas être exploitées.

Au-delà des impacts sur les exploitations individuelles (difficultés d'accès aux parcelles, déséquilibre de l'encépagement, pertes directes de potentiel de production, difficultés économiques, impacts visuels et sonores, impacts sur l'oenotourisme etc) la réalisation d'une telle infrastructure au cœur du vignoble « Picpoul de Pinet » constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir AOP, l'un des plus emblématiques et des mieux valorisés dans la famille AOP « Languedoc ». C'est ce que nous allons exposer ci-dessous.

- **Un terroir d'appellation d'origine contrôlée strictement délimité, ni substituable ni transposable**

« Picpoul de Pinet », a été reconnu en appellation d'origine protégée spécifique le 23 septembre 2013. Cela est l'aboutissement du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.

L'aire géographique s'étend exclusivement sur 6 communes (Castelnau-de-Guers, Florensac, Mèze, Montagnac, Pinet, Pomerols). Comme pour toute appellation d'origine la délimitation parcellaire restrictive au sein des communes ne retient dans l'aire délimitée que les parcelles dont les critères sont conformes à la spécificité AOP « Picpoul de Pinet ».

Le cahier des charges très restrictif de l'appellation n'autorise qu'un seul cépage, le piquepoul blanc, cépage historique sur ce terroir et particulièrement bien adapté. La grande majorité des surfaces sont plantées avec ce cépage et produisent de l'appellation.

La particularité d'une aire d'appellation d'origine est qu'elle s'appuie sur des facteurs naturels, historiques et humains et **qu'elle n'est pas transposable ailleurs, ni substituable**. La délimitation parcellaire n'est pas extensible, et toute parcelle perdue est irremplaçable.

En ce sens **toute disparition d'une partie de terroir AOP est irréversible**. Cela est fortement préjudiciable dans le cadre d'une appellation aussi restreinte et dynamique que « Picpoul de Pinet ».

- **Des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique et parmi les mieux valorisées**

« Picpoul de Pinet » est l'une des appellations hiérarchisées de l'AOP « Languedoc » les mieux valorisées.

Depuis des années, la revendication en AOP « Picpoul de Pinet » n'a cessé de progresser en volume et en valeur. La production se situe en moyenne à 81 000 hls sur les trois dernières années, ce qui est inférieur aux utilisations qui ont atteint 83 000 hls sur 12 mois (à fin octobre 2020) malgré la crise sanitaire.

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet – 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta – CS 30030 – 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com

Vu le fort dynamisme de l'appellation, les stocks au 31 juillet 2020 permettent à peine de couvrir les besoins jusqu'à la commercialisation du nouveau millésime tandis que les prix continuent à afficher une constante progression.

Le potentiel d'augmentation de production d'AOP « Picpoul de Pinet » reste faible. En effet la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage picpoul blanc et revendiquée en AOP « Picpoul de Pinet » (dès que l'âge des vignes le permet).

La perte de près de 150 ha serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression et où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit.

- **Atteinte au paysage : une perte d'image irrémédiable**

La mise en valeur du terroir et du paysage est une des missions majeures du Syndicat ODG « Picpoul de Pinet ». Ce dernier, très actif dans ce domaine, a réalisé des études paysagères avec l'École nationale supérieure de paysage de Versailles afin de mieux valoriser encore son environnement paysager et **développer l'oenotourisme**.

Une appellation d'origine se définit par son milieu naturel, l'action des hommes mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe.

Le vigneron vend dans une bouteille la qualité et la typicité de son vin, mais aussi son paysage. C'est la part de rêve créatrice de valeur ajoutée.

Or la réalisation d'une infrastructure telle que la ligne LGV qui traverse de part en part le vignoble - et se cumule aux infrastructures déjà présentes - induit un impact visuel et sonore très important. L'appellation subirait ainsi une atteinte majeure au paysage, et donc une perte d'image irrémédiable.

En conclusion, vu les incidences sur l'appellation d'origine protégée, les Syndicat « Languedoc » et « Picpoul de Pinet » ne peuvent être que défavorables à un tel projet.

En tout état de cause ils souhaitent être associés directement à l'évolution de ce projet.

Nous vous prions de recevoir, Monsieur le Directeur, l'assurance de nos salutations distinguées.

Le Président du Syndicat ODG
de l'AOP « Picpoul de Pinet »



Frédéric SUMIEN

Le Président du Syndicat ODG
de l'AOP « Languedoc »

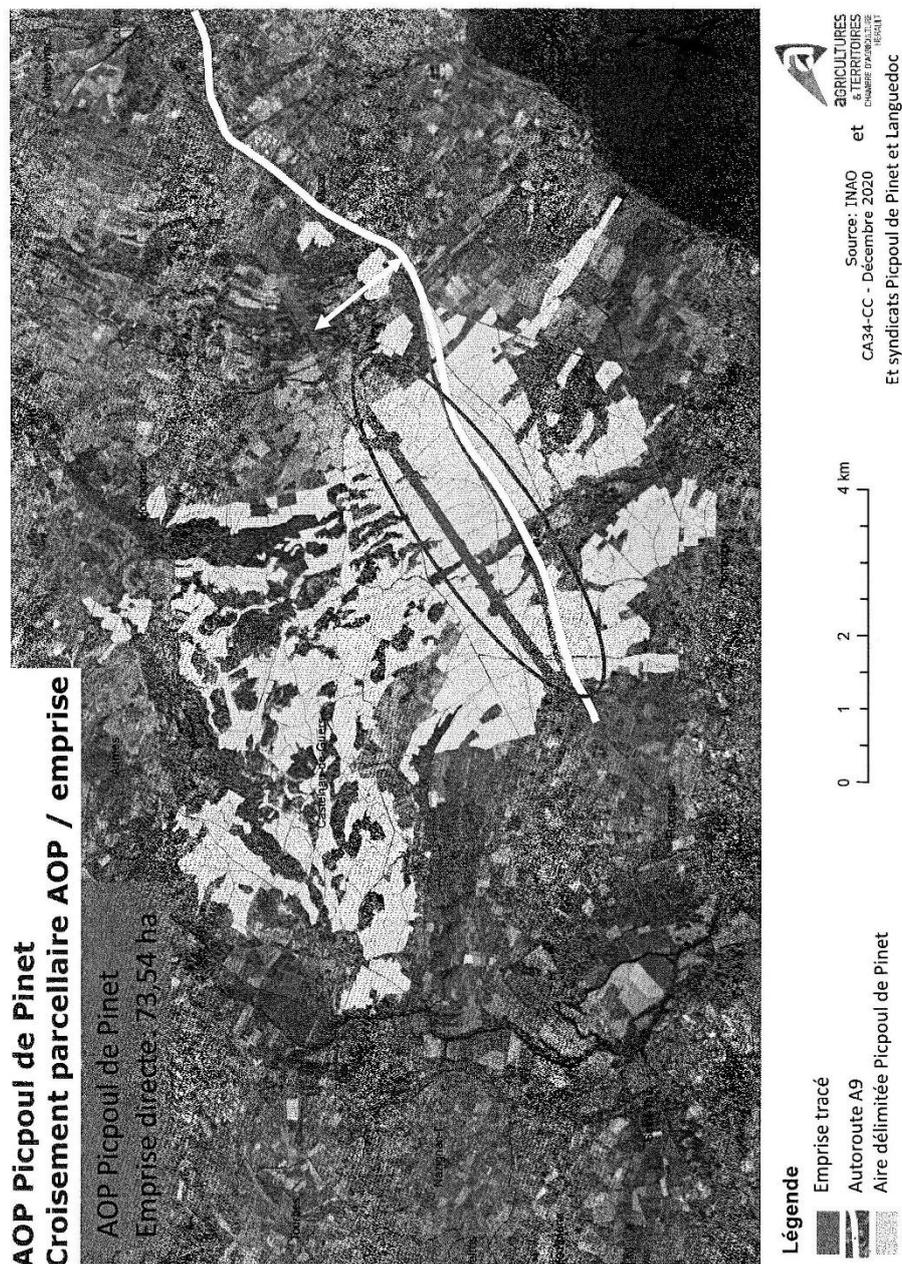


Jean-Benoît CAVALIER

Copies : Mr le Préfet, Mr le Président du Conseil Département de l'Hérault, Mr le Président de la Chambre d'agriculture de l'Hérault

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet - 34850 PINET

Syndicat AOP LANGUEDOC
Maison des vins du Languedoc | Mas de Saporta - CS 30030 - 34973 LATTES CEDEX
Tél. 04 67 06 04 44 | Fax 04 67 58 05 15 contact@languedoc-aoc.com | www.languedoc-aoc.com



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

C1204 - BISSONNET Marc - MONTPELLIER

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1241 / 1332.

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



ELEMENTS
5 rue Anatole France
34000 Montpellier

L 403

L

1/2

ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP
PROJET FERROVIAIRE LNMP
Mairie - Montpellier
1 Place Georges Frêche
34267 Montpellier Cedex 2

A l'attention de Monsieur Bernard COMAS,
Président de la commission d'enquête

Montpellier, le 17 Janvier 2022

Objet : Dépôt d'une contribution dans le cadre de l'abandon d'un projet solaire situé sur l'ancienne carrière des roches bleues à Bessan, suite à l'ajout du projet de station de nettoyage et de maintenance.

Contact : Marc BISSONNET
Chargé de développement territorial
Marc.bissonnet@elements.green
06 86 87 47 71

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Je représente la société Éléments, une société 100 % française basée à Montpellier et spécialisée dans le développement et l'exploitation de projets d'énergie renouvelable de grande taille.

Nous travaillons en partenariat avec des collectivités et des entreprises de la région en vue de les accompagner dans l'étude et la mise en œuvre de projets participant à la transition énergétique.

La transition énergétique revêt un **intérêt public majeur** pour la France depuis les lois Grenelle 1 & 2 relative à la transition énergétique pour la croissance verte. La Région Occitanie confirme également sur son territoire l'importance cruciale du développement de nouveaux sites de production d'électricité verte en se donnant l'ambition d'être la **première Région d'Europe à énergie positive en 2050**. (www.laregion.fr/-REPOS-).

Depuis plusieurs années maintenant, les politiques de l'État favorisent le développement des projets solaires dans **des zones délaissés et dégradés** dans le but de limiter l'impact du développement des énergies renouvelables sur notre territoire et sur la population.

C'est pourquoi nous avons signé en 2020 avec Monsieur Maurice Gleizes, propriétaire de la Carrières Basaltiques des Roches, une convention prévoyant deux opérations sur ses terrains pour le développement d'un projet photovoltaïque.

Éléments - SAS au capital de 3 505 425 € - 5 rue Anatole France - 34000 Montpellier - 814 882 973 RCS Montpellier



LG03 2/2

Le site est particulièrement propice à cette activité : à la fois ancienne carrière, terrain dégradé, à proximité immédiate de l'A9, et à la fois libre de contraintes réglementaires (zones de protection pour la faune et la flore, plan de prévention des risques inondation, zones classées ou inscrites pour le paysage et éloignée des habitations (voir carte d'analyse foncière en pièce jointe).

Ces critères en font une zone prioritaire au sens des critères de la Commission de Régulation des Énergies qui accorde même un bonus tarifaire à ce type de terrain au titre de son caractère dégradé (Voir Cas 3 – page 13 et 14 du cahier des charges AO Sol de la CRE ci-joint). En l'occurrence, cette zone remplit même plusieurs conditions puisqu'il est à la fois une zone polluée, une ancienne carrière, un délaissé routier et ferroviaire.

Notre projet consiste en la construction :

- **D'un parc au sol sur 10 hectares d'une puissance de 12 Mégawatts Crète** (soit l'équivalent de la consommation électrique de 12 000 personnes)
- **des ombrières photovoltaïques d'une puissance de 2,3 Mégawatts Crète** (soit l'équivalent de la consommation électrique de 2 000 personnes), en remplacement des tentes du gardiennage de caravanes voisin.

Notre projet tient compte du futur tracé de la LNMP, puisqu'il est situé au SUD de celle-ci comme vous le verrez dans les implantations du parc au sol et des ombrières jointes.

Nous avons signé une promesse de bail emphytéotique (ci-joint) qui porte sur l'exploitation des projets sur 40 ans, et nous avons lancé la réalisation des études.

C'est en 2021 que nous avons appris que la SNCF souhaite occuper l'intégralité de notre zone afin d'y installer une station de nettoyage et de maintenance des trains, dont les contours semblent encore flous. Ce projet rendrait le nôtre totalement impossible et engendrerait un préjudice conséquent pour Éléments

Outre les frais commerciaux et d'étude que nous aurions perdu, l'abandon de ce projet représenterait un manque à gagner de plusieurs millions d'euros pour ma société, pour le propriétaire, mais également pour les collectivités locales et l'État qui collectent d'importantes taxes sur ces opérations.

C'est en outre un projet d'intérêt général qui aurait permis de produire de l'électricité verte pour 14 000 habitants et qui aurait permis d'économiser 1460 tonnes de CO2 par an. Cela représente également l'équivalent la consommation de 18 millions d'ampoules LED ou un parcours équivalent à 326 fois le périmètre de l'équateur avec une voiture individuelle !

Ainsi, nous demandons par la présente le retrait des terrains objet du projet photovoltaïque du périmètre de la DUP pour la ligne ferroviaire LMNP.

Je reste bien entendu à votre disposition pour répondre à vos questions et je vous prie d'agréer, cher Monsieur, l'expression de mes respectueuses salutations.

Marc BISSONNET

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

C1205 - TUZET

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1243 / 1332.

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

M^{me} Tuzet M^{me} Puh

POUSSAN le 27/01/2022

(1)

27.01.2022

L. G. O. Y


Bonjour,

Je vous écris pour vous manifester mon opposition à la ligne LGV car en effet elle nous impacte directement. Notre entreprise est située dans la zone artisanale des clachs à Poussan et le tracé passe à dix mètres de mon local, ce qui va engendrer une délocalisation de mon entreprise, des frais, et retrouver un local équivalent.

Nous résidons aussi à titre personnel à Poussan.

Il y aura incontestablement une nuisance sonore, visuelle et écologique.

Cordialement

M^{me} Tuzet



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

C1206 - DI MAGGIO Cédric - POUSSAN

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1244 / 1332.

Le 27 JANVIER

M^r DI-MAGGIO CÉBRIC

LEO5 ↓

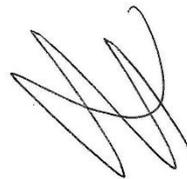
lettre n° 2

BONJOUR, JE SOUHAITERAIS SAVOIR SI JE SUIS IMPACTÉ PAR LA
LIGNE LGV qui PASSE SUR LA COMMUNE DE POUSSAN, SI NON
POURRÉZ VOUS ME DIRE LA DISTANCE QUI SÉPARERA MON HABITATION
JUSQU'À LA ~~TON~~ VOIE FERRÉE.

MON ADRESSE EST : 21 LIEU DIT LES ROUMÈGES 34560
POUSSAN.

MERCI DE PRENDRE MON COURRIER EN CONSIDÉRATION.

CORDIALEMENT M^r DI-MAGGIO CÉBRIC



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

C1207 - - LOUPIAN

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1245 / 1332.

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

L606 2/3

Dans la perspective du chantier « Ligne Grande Vitesse » Montpellier-Béziers

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

Nous soussignés, représentant les familles

- MARTEL (lot 809)
- NODET (lot 1065)
- CHABBERT (lot 808)

résidant à LA MOULINE-FAUCONNE, commune de LOUPIAN,
attestons la présence d'une source d'eau potable, située sur le lot 674,
servant à alimenter les habitations depuis 1946 (selon témoignage oral).

Pièce jointe : Extrait du plan communal de situation

A Loupian, le 22 janvier 2022

Signatures

Rose-Lyne
et Daniel Chabbert

Hélène Martel, Rose-Marie Martel
H. Martel Martel

Olga et Marc NODET

Ligne à Grande Vitesse Montpellier-Béziers

Questionnement / Préoccupations des riverains :

- Proximité de la source d'eau potable (lot 674)
- Emplacement des piliers du futur viaduc (franchissement Pallas).
- Passage des véhicules de chantier (au travers du hameau par un chemin d'accès)
- Protections anti-bruit ?
- Dédommagements

LG06 3/3
Bernard COMAN
Commissaire enquêteur

Familles MARTEL - NODET - CHABBERT
Lieu-dit la mouline - Fauconne
34140 - LOUPIAN

A gigeau le 27 janvier 2022

Daniel Chabbert
06 22 86 65 10



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Accusé de réception en préfecture
034-219403413-20220118-2022-001-DE
Date de télétransmission : 19/01/2022
Date de réception préfecture : 19/01/2022

2022/001

2607
d

COMMUNE DE VILLEVEYRAC
EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Bernard COMAN
Commissaire enquêteur

L'an deux mille vingt et deux, le dix-huit janvier, à dix-neuf heures, le conseil municipal de la commune de VILLEVEYRAC, s'est réuni en session ordinaire sous la présidence de Monsieur le Maire.

Étaient présents : MORGO C. GUIRAO F. PEYSSON S. GRANIER S. DE LA TORRE J. MICHELON C. JACQUEL D. GRANDSIRE D. MOUNERON C. VALETTE J. MALAISE M. DANTAN D. DE NITTO J. GARCIA M. FOUREAU J. VALLAT S. MARQUES E. SERRE B. PUECH S. LAUS F. SEVERAC JM.

Étaient absents : RUBIO A. DAUTHERIBES ML. MARTINEZ E. DECOBERT V. JULIEN E. DURAND ML.

Procurations : DAUTHERIBES ML à MORGO C
DECOBERT V à FOUREAU J
MARTINEZ E à MOUNERON C

Secrétaire de séance : PUECH S

Après lecture et approbation du procès-verbal de la dernière réunion, Monsieur le Maire ouvre la séance.

2022/001 : MOTION CONTRE LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN (LNMP)

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

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

CONSIDERANT l'article L.123-1 du code de l'environnement et suivants, et notamment son article L123-14. Monsieur le Maire expose au conseil municipal les éléments suivants :

Les points relevés sont les suivants :

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

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

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

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

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

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

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

- Un risque de pollution :

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

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

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

Par la modification des services Grandes lignes pour les gares de Sète et d'Agde, les administrés de VILLEVEYRAC devront se rendre à Montpellier Sud de France ou Béziers, ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc. et qui engendrera forcément une diminution considérable de leur capacité en terme de mobilité.

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

- Un investissement colossal :

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

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

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

SE PRONONCE favorablement sur le principe d'une ligne à grande vitesse

S'OPPOSE au tracé actuel de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1.

EMET un avis défavorable à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.

DEMANDE à SNCF Réseau de relancer les études visant à déterminer un nouveau tracé moins impactant,

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

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

Ainsi fait et délibéré à Villeveyrac, les jour, mois et an que dessus.

Pour extrait conforme

Le Maire
Christophe MORGO



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte. Il informe qu'en vertu du décret 83-1025 du 28/11/83 concernant les relations entre l'administration et les usagers (art 9) (JO du 03/12/83) modifiant le décret 65-25 du 11/11/63 relatif aux délais de recours contentieux en matière administrative (art 1 al 6) le présent arrêté peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal administratif dans un délai de 2 mois à compter de la présente décision. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site internet www.telerecours.fr

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

C1209 - RAJA Cédric - BOUZIGUES

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1250 / 1332.

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

= L G O 8 1/2

Accuse de réception en préfecture
034-213401363-20220124-D-2022-001-DE
Date de télétransmission : 24/01/2022
Date de réception préfecture : 24/01/2022

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

République Française
Département de
l'Hérault

Nombre de membres

Séance du : 19 janvier 2022 à 18h00

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

Date de la convocation :
12 janvier 2022

Date d'affichage :
13 janvier 2022

N°D-2022-001

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

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

ABSENTS EXCUSES AYANT DONNE MANDAT DE VOTE :
Mme Elodie KERBIGUET pouvoir à M. Cédric RAJA
M. Benoît COUDERC pouvoir à M. Nicolas CARTIER
M. Jean-Christophe DARNATIGUES pouvoir à Jean-Jacques CHASTEL
M. Olivier ARCHIMBEAU pouvoir à M. Claude LEROUGE

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

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

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

Rapporteur : Monsieur le Maire

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

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

Les points relevés sont les suivants :

- Le manque de concertation des élus et de la population du territoire :
En effet, les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont été informés que tardivement du nouveau tracé et des modifications apportées au projet.

1
CR

Accusé de réception en préfecture
034.2134069393-2022/0124-D-2022-001-DE
Date de télé-transmission : 24/01/2022
Date de réception préfecture : 24/01/2022

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

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

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

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

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

- Un risque de pollution :

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

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

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

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

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

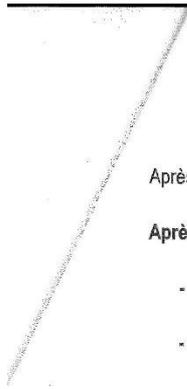
Par la réduction programmée du service Grandes lignes pour les gares de Sète et d'Agde, voire la suppression à long terme, les administrés de BOUZIGUES devront se rendre à Montpellier Sud de France ou Béziers, ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc. et qui engendra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

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

- Un investissement colossal :

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

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



LG08 212

Accusé de réception en préfecture
054-210461883-20220124-D-2022-061-DE
Date de télétransmission : 24/01/2022
Date de réception préfecture : 01/01/2022

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

Après avoir entendu l'exposé de Monsieur le Maire ;

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

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

Le Maire :

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

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

Fait et délibéré, les, jour, mois et an que dessus.

Pour extrait certifié conforme
Le Maire

Cédric RAJA



3

CR

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

C1210 - RIBES Josian - MONTBAZIN

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1253 / 1332.

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



LG09

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur



**Motion contre le projet de Ligne à grande vitesse
(Ligne nouvelle Montpellier Perpignan)**

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

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

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

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

Considérant que l'actuel tracé envisagé créera une nouvelle grande infrastructure de transport linéaire fragmentante pour notre territoire, et que la préservation et la **remise en bon état des continuités écologiques** identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique (désormais intégré au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), ne pourront être assurées.

Considérant le peu de considération faite sur les volets « éviter » et « réduire » de la **séquence éviter-réduire-compenser**, dispositif renforcé par la loi Biodiversité de 2016 et visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement, et en particulier qu'ils n'occasionnent aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps.

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

Considérant que le **bilan carbone** de l'opération ne pourra pas être équilibré avant 240 ans.

Considérant les **milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits**.

Considérant l'**artificialisation exponentielle** de notre région et l'impérieuse nécessité de ménager le territoire.

Considérant que les **externalités négatives** de ce projet n'ont pas été prises en compte, à savoir la perte de temps et la perte économique induite pour le bassin de population de la lagune de Thau pour se rendre aux gares nouvelles de Montpellier ou Béziers.

Considérant la diminution, voire à terme la disparition, des **TGV en gare de Sète**, qui passeront dans un premier temps de 10 allers-retours quotidiens à 2.

Considérant des **projections de rentabilité anciennes**, qui ne font pas état de nouvelles études prospectives (démobilité liée à de nouveaux usages professionnels, notamment le télétravail).

Considérant la **crise d'érosion de la biodiversité** et la **crise climatique**.

Considérant les **nuisances sonores** induites pour les habitants comme pour la faune.

Considérant que le territoire de Sète Agglopôle Méditerranée cumule tous les aspects négatifs de ce projet sans bénéficier d'un seul avantage et que malgré cela, la collectivité est amenée à participer à hauteur de **12,4 millions d'€ pour la construction de la phase 1 de la ligne**, et que cela est inacceptable pour les contribuables.

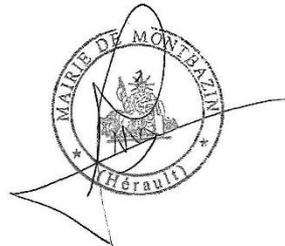
Considérant enfin le **très faible niveau de concertation** des élus et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année.

Le conseil municipal de Montbazin affirme qu'une nouvelle ligne de chemin de fer n'est pas aberrante au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle. Cependant, il **souhaite interroger le modèle économique et écologique d'une ligne à grande vitesse**, dont le gain en temps pour certains voyageurs ne doit pas remettre en cause l'opportunité pour les générations futures de jouir des paysages, milieux naturels et espaces agricoles riches de notre territoire du bassin de Thau. Ainsi, une réelle ligne mixte Train, Fret et TER, avec un abaissement de la vitesse maximale et ce sur l'ensemble du tracé entre Perpignan et Montpellier, permettrait d'épouser le linéaire de l'autoroute actuelle et ainsi de limiter les impacts sur la biodiversité, les paysages et les habitants.

Au regard de ces éléments, le conseil municipal de Montbazin considère que le projet présenté n'est pas d'utilité publique et qu'un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu.

Le conseil municipal, moins une voix contre – Yves LEGUAY- approuve à la majorité le texte ci-dessus en séance le lundi 24 janvier 2022.

M. le Maire Josian RIBES



Mairie de Montbazin
1 Place de la Mairie – 34 560 MONTBAZIN
Tel : 04 67 78 72 02 Mail : mairie@montbazin.fr

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

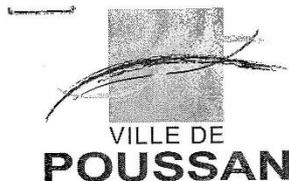
C1211 - SANCHEZ Florence - POUSSAN

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1255 / 1332.

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



Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

Poussan, le vendredi 27 janvier 2022

Florence SANCHEZ,
Maire de Poussan

A

Monsieur le Commissaire Enquêteur

LG10

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

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

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

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

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

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

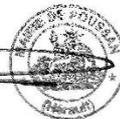
Au-delà de ces enjeux essentiels, je souhaite par ailleurs attirer votre attention sur un point sensible au vu de l'absence d'intégration paysagère de l'ouvrage envisagé, sur la partie traversant notre territoire communal.

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

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

Florence SANCHEZ,


Maire de Poussan



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

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

C1212 - STOECKLIN Marcel - GIGEAN

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1257 / 1332.

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

REPUBLIQUE FRANÇAISE
Département de l'Hérault



Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

LGM

1/4

GIGEAN

EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

Séance du 25.01.2022

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

Date de convocation : 19.01.2022

Nombre de membres en exercice : 29

Nombre de membres présents : 16

Nombre de suffrages exprimés : 23

PRÉSENTS (16) :

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

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

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

SECRÉTAIRE : Pascale SARDA.

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

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

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

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

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

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

Les points relevés sont les suivants :

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

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

LGM 2/4

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

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

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

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

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

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

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

- Un risque de pollution :

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

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

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

LGM 314
I

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

;

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

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

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

- Un investissement colossal :

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

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

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

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

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

LG M
4/4

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

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

LE CONSEIL :

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

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

Pour extrait certifié conforme

Le Maire,
Marcel STOECKLIN



Affichage le : 27.01.2022

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

C1213 - MIQUET Patrick - SETE

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1261 / 1332.

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

— LG 12
1/2
Bernard COLLA
Le TGV et ses LGV est il l'avenir !
depost
le 27 01 2022

Ressortir des placards ce dossier poussiéreux, au moment où un premier ministre habitant Prades, demande d'aller vite pour la déclaration d'utilité public me laisse pantois.

Comment légitimer cette volonté de toujours vouloir aller plus vite ? Pour quelques-uns, un gain de temps de 18 mn pour un Paris/Béziers.

Pour tous les autres habitants du bassin de Thau, le risque est de perdre jusqu'à 1h30 de voyage supplémentaire par rapport à ce même déplacement aujourd'hui.

Transformer et bétonner l'Occitanie ne doit pas enchanter beaucoup la population. Les seules qui doivent bénir cette ligne, sont les marchands de bétons, les constructeurs de ponts et de tunnels, et tous les autres corps de métiers qui en auront la fabrication et la délégation d'entretien pour 25 ou 50ans !

J'ai assisté à plusieurs réunions publiques, dont une à Poussan le 29 novembre avec la présence du chef de projet SNCF. A ma question concernant le financement de cette ligne Partenariat/Public/Privé (PPP) ou autres, j'ai eu comme réponse : La décision n'a pas encore été prise.

Pour un projet lancé depuis bientôt 30 ans, il est bizarre que cette partie soit occultée, ou tout du moins déjà décidée mais non dévoilée pour ne pas irriter ceux qui sont contre ce projet et j'en suis !

En outre, je n'ai pas pu connaître, la consommation électrique d'un TGV, mais comme il va 2 fois plus vite il doit consommer minimum 2 fois plus.

Tout en sachant que l'énergie nucléaire qui alimente ses trains est rien moins que dangereuse, pourquoi faire des trains qui consomment au minimum 2 fois plus et nous imposer cette épée de Damoclès au-dessus de nos têtes avec cette énergie mortifère.

S'il y avait une volonté de relance du ferroviaire marchandise (que je souhaite de tout mon cœur) ça se saurait. Alors pourquoi cette demi- mesure ? Faire une ligne mixte jusqu'à Béziers et ensuite, bonjour le règne de la vitesse et adieu le ferroviaire marchandise jusqu'à Perpignan.

Je ne partage pas ce grand délire avec ces concepteurs et suis d'accord avec la brochure «**Relevé provisoire de nos griefs contre le despotisme de la vitesse à l'occasion de l'extension des lignes du TGV** » de l'encyclopédie des nuisances paru en 1998. Je vous en mets quelques lignes :

« **Perdre son temps à en gagner** »

LCA 212 d

Les promoteurs des moyens de transport considèrent comme une sorte d'évidence incontestable le fait que « la vitesse fait gagner du temps », et ils ne manquent pas de le peler à chaque nouveau projet. Le sens commun admet ce fait, conforme aux lois de la physique. Mais la pratique semble, quant à elle, plutôt l'infirmier, tellement le temps perdu dans les transports ou pour les transports s'accroît avec leur vitesse.

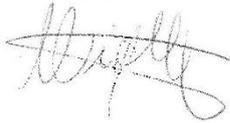
Pour les sciences physiques, la vitesse est bien une fonction du temps et de la distance. Mais pour le malheur des technocrates - qui ne semblent guère aller plus loin que leurs calculs - nous ne vivons pas dans le monde conceptuel des sciences physiques. Plus la vitesse instantanée d'un véhicule est élevée, plus grande est la résistance du milieu physique (résistance de l'air et frottements du sol), du milieu naturel (relief et terrains) et du milieu humain (réaction des riverains aux nuisances à venir) ; plus il faut de moyens pour vaincre ces résistances sauvages, pour les anéantir, plus il faudra de travail pour produire ces moyens, et pour les employer ; au bout du compte, moins la vitesse effective des passagers (le rapport entre les distances qu'ils parcourent et tout le temps consacré aux transports) sera élevée. »

Pour ma part, je ne veux pas de LGV en Occitanie. J'aimerais un début de réflexion sur une ligne qui privilégierait, le besoin des populations en transport en commun, en transport de marchandises, tenant compte des problèmes de réchauffement climatique.

Cette démarche pour ce projet serait faite bien évidemment en participation avec les populations.

NB: comme lu dans l'article R123-10 du code l'environnement, les commissaires enquêteurs et les membres des commissions d'enquête ont droit à une indemnité, à la charge du maître d'ouvrage. Ni a-t-il pas conflit d'intérêt ?

Miquet Patrick



en accord : Godard Michelle



Miquet patrick

7 rue jardin des Fleurs

34 200 Sète

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

C1214 -

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

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 1263 / 1332.

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

