

GFA Domaine de FONT-MARS
Route de Marseillan
34140 Mèze

LM06
Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

Monsieur Bernard COMAS,
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 LNMP à proximité du PK 120 lors de l'Enquête Publique.
Mèze le 9 janvier 2022

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je soussigné Jean-Baptiste de CLOCK, gérant du GFA Domaine de FONT-MARS, Route de Marseillan 34140 Mèze, m'oppose, par la présente, au passage de la LNMP à proximité du PK 120.

En effet, mon devenir comme propriétaire et exploitant est incertain :

- A commencer dès la phase de travaux qui sera riche en contraintes :
 - Poussières, bruits, tirs de mines ;
 - Vibrations, fissurations du bâti: château, dépendances, cuves béton, toitures, canalisations enterrées ;
 - Coupures et pollutions des veines d'eau souterraines qui approvisionnent le domaine en eau potable ce qui nécessite au préalable le raccordement au réseau public ;
 - Modifications et diminution des écoulements naturels nécessitant leur rétablissement pour la retenue hivernale (lac collinaire) ;
 - Coupures momentanées des réseaux de voirie, de transport d'électricité, de télécommunications et des réseaux d'eau d'irrigation ;
 - Perturbations de l'accès aux parcelles ;
 - Circulation des engins de chantiers ;
 - Base travaux à proximité ;
 - (Sentiment d') Insécurité liée à la fréquentation des abords par les curieux ;
 - ...
- Après les travaux, la pérennité de mon exploitation est nettement diminuée au regard des atteintes environnementales :



20220110001541000110002

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

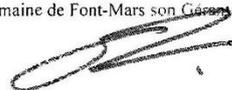
L706
212

- En plus de la perte d'un grand nombre d'hectares s'ajouteront des conséquences avec l'effet « ombrelle » qui concerne la surface des parcelles qui seraient « coincées » sous les viaducs et donc privées de l'ensoleillement nécessaire.
- De même, les remblais seraient de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes ainsi que les caractéristiques organoleptiques des vins en bloquant la circulation d'air en bloquant la brise marine caractéristique à notre terroir : sensibilité au gel, prolifération de maladies cryptogamiques et de ravageurs, risques plus importants d'inondations et de grêles...
- Notre terroir est unique, site de ponte des dinosaures, ni substituable, ni transposable, chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte irréversiblement le potentiel de production ;
- Le passage de la LGV implique une 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. Les clôtures ne permettront plus au gibier de passer librement et les caténaires, feront fuir les oiseaux de passages. La diminution locale des populations végétales et animales par la perte d'une partie de leur milieu entraîne le risque de disparition de certaines espèces rares et protégées et qui participent à la diversité biologique de notre territoire.
- Le risque incendie sera accru du fait de ces installations électriques et du freinage des trains.
- ...
- Les préjudices économiques :
 - Perte du fermier ;
 - Perte des locations immobilières annuelles et saisonnières ;
 - Perte de contractualisation (vente et agroécologique) ;
 - Perte de forêt sous PSG ;
 - Destruction du parcellaire et phénomènes de morcellements de l'exploitation, de mitages, d'amputations : la perte irréversible de ces surfaces impliquera nécessairement une baisse très significative des volumes produits, contraignant ma rentabilité et ma pérennité ainsi que celles de mes prestataires.
 - Effet de coupure par la modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet et de travaux agricoles (cultures et récoltes). Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges (risque important d'oxydation, de coups de chaud, de renversement...), dimensionnement des ponts-rails ;
 - Les pont-rail doivent être dimensionnés au gabarit forestier et agricole.
 - Le passage de la LGV est un préjudice à l'égard de mon travail de vigneron Indépendant, qui a valorisé et renforcé l'image et la notoriété de mon terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité ;
 - Le vigneron indépendant vend avec sa production la qualité et la typicité de son vin, mais également la part de rêve créatrice de la valeur ajoutée : le paysage. Ce dernier est réputé pour sa vue sur l'étang de Thau et la mer Méditerranée, où se développe largement l'œnotourisme.
 - ...

Pour servir et valoir ce que de droit,

Veuillez agréer Monsieur le Président mes sincères salutations.

Pour le GFA domaine de Font-Mars son Gérant Jean-Baptiste de CLOCK



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

C487 - ARNAU Gautier - PINET

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 248 / 1332.

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

Pièce(s) jointes(s) :

Document : C487-Arnau Gauthier.pdf, page 1 sur 2

ARNAU Gautier
Chemin amirou
34850 PINET



Pinet, le 11 janvier 2022

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur



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

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

Monsieur,

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

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

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

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

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

Document : C487-Arnau Gauthier.pdf, page 2 sur 2

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

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

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

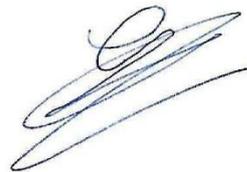
Écologiste dans l'âme comme tout un chacun sur cette terre, je m'inquiète également de la faune et la flore environnante ainsi que de la biodiversité.

Pour servir et valoir ce que de droit.

Veillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Gautier ARNAU

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur



R488 - GAUDY Vincent - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Pièce(s) jointes(s) :

Page 250 / 1332.

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

Document : C488-Maire de Florensac.pdf, page 1 sur 1

DÉPARTEMENT
DE L'HÉRAULT
ARRONDISSEMENT
DE BÉZIERS



SECRETARIAT
DU MAIRE

Florensac, le 7 janvier 2022

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

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

Références 2021-3

Contact : Françoise GELLY
fgelly@ville-florensac.fr

Objet : LNMP phase 1 Montpellier Béziers.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

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

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

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



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

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

C489 - LAUER Sophie - PINET

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Par courrier

Page 251 / 1332.

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

Pièce(s) jointes(s) :

Document : C489-Lauer Sophie.pdf, page 1 sur 1

Sophie LAUER
Chemin Amirou
34850 pinet



Pinet, le 11 janvier 2022

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

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

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

Monsieur,

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

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

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

Pour servir et valoir ce que de droit.

Veuillez agréer, Monsieur, mes sincères salutations.

Sophie LAUER

@490 - Labord Véronique - Montpellier

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 17:55:43

Page 252 / 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 : Sur le registre électronique

Objet : Ligne TGV Montpellier Beziers

Contribution :

Je refuse une telle dépense budgétaire et la dégradation de notre environnement autour du bassin de Thau.

Les lignes TGV existent déjà jusqu'à Barcelone utilisons les.

Concernant les lignes TER réhabilitons et développons les.

Stop aux projets dispendieux, inutiles, nuisibles et impactant.

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

@491 - BOULIN Chantal - Montpellier

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 21:14:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet de ligne nouvelle de train Montpellier-Perpignan

Contribution :

Je demande l'abandon des projets de gares TGV à Béziers Est A75 et à Narbonne Pont-des-Charrettes. Ces gares entraîneront des allongements de durée de trajets pour les voyageurs pour rejoindre les centres villes. Mon expérience de montpelliéraine est que les 20mn de TGV économisées entre Paris-gare de Lyon et Montpellier Sud de France (par rapport à un trajet entre Paris-gare de Lyon et Montpellier St-Roch) entraîne 1h de trajet supplémentaire pour rejoindre Montpellier St-Roch et le centre ville depuis Montpellier Sud de France en transports en commun. Le voyageur est perdant en subissant un trajet global plus long et deux ruptures de charge supplémentaires (navette, puis tramway). Au fur et à mesure que les trains grandes lignes et TGV sont supprimés de la gare St-Roch, j'abandonne l'usage du train ; je pense qu'il en sera de même pour beaucoup de Sétois, Agathois, Biterrois et Narbonnais ou visiteurs cherchant à rejoindre ces villes.

La ligne classique devrait être utilisée principalement pour les voyageurs afin qu'ils puissent facilement rejoindre les centres villes, la ligne TGV devrait être ouvert au fret sur toute sa longueur pour limiter le bruit en centre ville et mieux garantir les horaires de circulation. En particulier j'insiste pour que le tunnel d'environ 10km nécessaire aux trains de fret sur la ligne nouvelle pour franchir les Corbières soit une option sérieusement prise en compte.

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

@492 - ARNAUD - Poussan

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 07:52:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet ligne LGV

Contribution :

Je suis contre ce projet qui va créer des nuisances et détruire tout un territoire lagune et garrigue ainsi que les nuisances aux communes les traversant

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

@493 - Niel Gerard - Béziers

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 08:09:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Ligne TVG Montpellier -beziers Phase 1

Contribution :

Il est indispensable de ne pas utiliser la gare centrale de Beziers pour l'arrêt du TVG afin de bénéficier d'une rapidité recherchée

Une gare extérieure à l'instar de Mont

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

@494 - TUYA Bernard - Florensac

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 09:42:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête utilité publique commune de Florensac

Contribution :

Une idée pour Florensac

Je viens de consulter, une nouvelle fois, le dossier concernant Florensac (H6).

Votre analyse ne concerne vraiment que le passage de la LGV, pourtant le Département, l'agglomération Hérault Méditerranée est "partenaire" dans cette enquête.

Il me semble que la Mairie de Florensac demande depuis quelques années une déviation pour les poids lourds trop nombreux à emprunter les rues du village.

Ce contournement pourrait être réalisé en partie le long du tracé LGV

Ne serait-il pas opportun d'envisager celle-ci en même temps que cette nouvelle construction?

Pour Montagnac, 40 années ont été nécessaires pour la réaliser...Pézenas, c'est l'autoroute A75 qui sert de déviation. Méze reste à réaliser...

Etes-vous capable de prendre en compte cette perspective.

Les délais devraient être compatibles (objectif 20 ans).

Sinon je réitère la demande que la protection des nuisances sonores (autoroute, LGV) soit commune. Le tracé de la ligne est trop près de la zone urbanisée.

Nous avons déjà suffisamment de bruit

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

@495 - jean marie - Villeneuve-lès-Maguelone

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 10:07:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : inutilité de cette ligne

Contribution :

depenser des milliards pour gagner quelques minutes sur le trajet beziers montpellier c'est délirant.il serait preferable d'ameliorer ce qui existe

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

@496 - Zorglub - Castelnau-le-Lez

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 10:12:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Cohabitation LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Béziers

Contribution :

Attendre 10 ans pour la réalisation du segment Montpellier-Béziers est excessive !

Il serait plus juste de faire dans un premier temps les entrées et sorties de la LGV Bordeaux-Toulouse (et non la totalité) puis cette portion.

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

@497 - Frederique - Nunspeet

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 10:58:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Le LGV? Pas a Mèze

Contribution :

Nous nous opposons à la construction de la LGV (Montpellier-Béziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sure, pour nous.

Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même

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

@498 - Zorglub - Castelnau-le-Lez

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 11:02:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Cohabitation LGV Bordeaux-Toulouse et Montpellier-Béziers

Contribution :

Sans compter que les coûts ne sont pas les mêmes : la ligne BDX-TLS nécessite plus de 10 milliards d'euros quand le segment MTP-BEZ ne nécessite "que" 2.5 milliards.

Et que cette partie répond à toutes les exigences d'aujourd'hui notamment climatiques.

Bref il y a une inéquité de traitement entre les ex régions LR et MP.

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

@499 - Gasco Bernard et André

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 11:10:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet de Ligne à Grande Vitesse

Contribution :

Pour l'essentiel, ce projet :

- élimine de la "grande vitesse" toute la région de Sète et Agde.
- inflige au paysage de Thau la blessure définitive d'un viaduc.

Pour "l'avantage" d'un gain de temps, "avantage" dont sont privés depuis longtemps tous les habitants de Valence, Nîmes, Montpellier puisqu'ils doivent consacrer du temps à rejoindre les gares.

Le gain de temps à supposer qu'il soit un réel avantage ne profite donc qu'à ceux qui embarquent à Paris et ne descendent pas avant Barcelone ou le contraire...Combien sont ils ?

De plus il existe déjà une ligne de chemin de fer et une autoroute.

Par ailleurs affirmer que l'énergie électrique est "propre" n'est rien d'autre que céder à une sorte de mode et n'est rien d'autre qu'un mensonge.

DONC PAS DE CONSTRUCTION DE CETTE LIGNE "A GRANDE VITESSE"

Subsidiairement sur les préjudices

Une telle expropriation dépasse de beaucoup les expropriations classiques car elle modifie violemment le paysage de Thau, de l'étang jusqu'à la garrigue. Ce sont donc tous les habitants qui doivent être indemnisés et pas seulement les expropriés, en partant par exemple de la taxe d'habitation.

Nous invitons par conséquent tous les habitants de la région à demander une "réparation" financière.

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

@500 - Neyses Ludwig

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 11:51:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV

Contribution :

Il y a des problèmes majeurs qui seront causés par cette ligne.

1. le habitants du pays de Thau et au - delà seront coupés du TGV, les gares étant en dehors des villes (Montpellier, Sète)
2. l'AOP Picpoul court des risques majeurs, voir l'article pertinent dans le Midi Libre du 16/12/21.
3. les nuisance sonores impacteront tous les habitants dans un périmètre du moins 1km des deux côtés de la voie ferrée
4. Le tourisme sera énormément impacté - l'atmosphère sereine et paisible de tout le terrain n'existera plus
5. Des espèces d'animaux protégées seront négativement impactées, surtout au niveau de l'anse de la crique, mais aussi ailleurs (flamands roses, aigrettes, autre - à voir avec des spécialistes)

L'alternative est clairement la rénovation de la voie ferrée existante. Cela permettrait une vitesse des train de 200km/h . Le TGV a une vitesse moyenne de 155km/h sur le territoire, donc, on gagnerait toujours en vitesse. Par ailleurs, la réduction de la vitesse des TGV en Allemagne suite à un accident n'a aucunement réduit l'attractivité du train. Et les gares sont restées à leurs places historiques.

L'argument qu'un cadencement de trains plus serré n'est plus possible sur la ligne classique est probablement un mensonge - ailleurs, on peut faire rouler 240 trains par jour ou plus sur une ligne.

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

@501 - Koert - Mèze

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 11:56:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le LGV? Pas a Mèze

Contribution :

Nous nous opposons à la construction de la LGV (Montpellier-Béziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sure, pour nous.

Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.

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

E502 - ludwig neyses

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 12:09:15

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Ligne TGV / Bassin de Thau

Contribution :

Madame, Messieurs,

Il y a des problèmes majeurs qui seront causés par cette ligne.

1. le habitants du pays de Thau et au - delà seront coupés du TGV, les gares étant en dehors des villes (Montpellier, Sète)

2. l'AOP Picpoul court des risques majeurs, voir l'article pertinent dans le Midi Libre du 16/12/21.

3. les nuisance sonores impacteront tous les habitants dans un périmètre du moins 1km des deux côtés de la voie ferrée

4. Le tourisme sera énormément impacté - l'atmosphère sereine et paisible de tout le terrain n'existera plus

5. Des espèces d'animaux protégées seront négativement impactées, surtout au niveau de l'anse de la crique, mais aussi ailleurs (flamands roses, aigrettes, autre - à voir avec des spécialistes)

L'alternative est clairement la rénovation de la voie ferrée existante. Cela permettrait une vitesse des trains de 200km/h . Le TGV a une vitesse moyenne de 155km/h sur le territoire, donc, on gagnerait toujours en vitesse. Par ailleurs, la réduction de la vitesse des TGV en Allemagne suite à un accident n'a aucunement réduit l'attractivité du train. Et les gares sont restées à leurs places historiques.

L'argument qu'un cadencement de trains plus serré n'est plus possible sur la ligne classique est probablement un mensonge - ailleurs, on peut faire rouler 240 trains par jour ou plus sur une ligne.

Meilleures salutations

Prof.Ludwig Neyses 552, Ch de St Clair 34200 Sète email:****@****

Portable: 07 ** ** ** 53

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

@503 - Hélène - Montbazin

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 12:27:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Notre territoire enclavé et défiguré

Contribution :

Alors que la ville de Sète et tout le bassin de Thau représente un haut lieu de tourisme dans notre région, pouvons nous envisager que sa gare ne sera plus desservie que par 2 tgv par jour et qu'il faudra faire une demi heure de route pour rejoindre la gare Montpellier sud (puisqu'elle est inaccessible par ter) pour prendre le TGV!! C'est aberrant! Comment les élus ont pu accepter un tracé qui enclave à ce point le bassin??

Ce tracé défigure des sites classés, ensevelit notre histoire gallo romaine en passant par la voie Domitia, détruit des terres agricoles !

N'est il pas possible de trouver un tracé moins impactant, d'avoir une gare sur le bassin qui permettrait à tous d'en profiter?

Où est le bénéfice économique, écologique, historique de ce projet?????

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

@504 - Bernard - Toulouse

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 13:06:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :PIAT Bernard - Contribution

Contribution :

Bonjour,

En PJ vous trouverez ma contribution à cette enquête publique.

Il est nécessaire de jouer collectivement au niveau européen pour que cette ligne nouvelle contribue à combattre le réchauffement climatique.

Il est nécessaire que les opérateurs de transports n'oublient pas le dynamisme du pays de Thau dans leur schéma de dessertes.

Bien respectueusement

Bernard PIAT

Pièce(s) jointes(s) :

Document : PIAT Bernard - Contribution EP 2022 LNMP.pdf, page 1 sur 9

Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Contribution Bernard PIAT Enquête Publique Janvier 2021

Historique

Mentionnée dès le traité de Rome de 1957, la politique européenne des transports a connu beaucoup d'évolutions.

Depuis le milieu des années 1980, les institutions communautaires ambitionnent d'éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres, afin de créer une seule zone de transport européenne. Ce travail aboutit, en **1992**, à l'incorporation dans le traité de Maastricht d'une base juridique spécifique relative aux réseaux transeuropéens et, en 1994, lors du Conseil européen d'Essen, à l'adoption d'une liste de 14 projets majeurs. Adoptées en 1996, les premières orientations du programme ont été modifiées à plusieurs reprises. Les dernières ont été adoptées le 21 Janvier 2021, rappelant, entre autres, aux états le retard qu'ils ont pris dans le déploiement du RTE-T.

Ce travail de l'Europe a abouti, pour ce qui concerne cette enquête publique, à la création d'un corridor ferroviaire fret/voyageurs entre Almeria et Zahony, le corridor "Méditerranéen", dont une des branches est commune avec le corridor "Mer du Nord – Méditerranée".

En parallèle à la démarche européenne, la création d'une ligne à grande vitesse depuis la vallée du Rhône jusqu'à la frontière espagnole avait été envisagée, dès les années 1980. Ce projet a été abandonné en 1995, en même temps que fut raccourcie de 60 km la LGV Méditerranée, construite jusqu'à Nîmes et non Montpellier.

Les études d'avant-projet sommaire furent stoppées devant des estimations de trafic beaucoup trop faible pour rentabiliser la ligne.

Pourtant, l'accord de Madrid prévoit le 10 octobre 1995, la construction d'une liaison ferroviaire à grande vitesse entre les deux pays avec mise en concurrence pour une concession de conception, construction et exploitation.

Les études d'avant-projet sont validées. En 2000, la LGV Languedoc Roussillon, entre Montpellier et Perpignan, est déclarée projet d'intérêt général (PIG) et le 16 mai 2005, le projet de ligne nouvelle mixte voyageurs et fret du Contournement de Nîmes et Montpellier est déclaré d'utilité publique par décret. Rien pour la section Montpellier - Perpignan.

Sur ce corridor, la France doit assurer la pérennité entre l'Italie et l'Espagne. Si sur le tronçon du Lyon Turin, la ligne nouvelle voit, à terme, la mixité fret/voyageur sur la totalité de son parcours avec un financement européen de près de 50%, la mixité totale et un financement européen de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan ne sont pas acquis.

Le projet, dans sa globalité.

Ce projet, dans sa globalité, n'a pas évolué, depuis 1980, **contrairement à l'Europe** qui a su adapter sa politique des transports aux nouvelles contraintes environnementales et sociétales.

Alors que nous avons dépassé le stade du "Tout TGV", ce projet, toujours bloqué au "Tout TGV", ne répond pas aux exigences actuelles de lutte contre le réchauffement climatique, aux problèmes de santé, ne répond plus aux demandes de l'Europe qui a inscrit les voyageurs **ET** le fret dans sa politique des transports.

Projet mortifère, pour services non rendus.

Cet axe, le long de la Méditerranée, est emprunté par des flux **voyageurs et marchandises** de plus en plus importants.

Rien que pour le fret **plus de 10 000 poids lourds**, en moyenne quotidienne, empruntent l'A9, dont plus de la moitié ne font que transiter par le territoire français, avec des répercussions sur des territoires plus lointains que sont la Provence, le Lyonnais, la Lorraine.

Les chiffres du trafic routier révèlent des **émissions et rejets alarmants** de CO₂ (gaz carbonique), mais également de NO₂ (de dioxydes d'azote) et de particules fines émises par les véhicules empruntant cet axe.

Les émissions de NO₂ et particules fines aggravant particulièrement la mortalité par **pollution de l'air** dans les agglomérations proches des parcours autoroutiers, là où circulent le plus de poids lourds.

A ces enjeux environnementaux et sanitaires, rajoutons les dégradations causées à la route, les risques d'accident et les conséquences financières pour les collectivités et, par impôts et taxes interposées, les citoyens.

Ces "**externalités**" doivent être évaluées.

La suppression ou réduction des enjeux sanitaires environnementaux et les conséquences pour les collectivités, grâce au **report du fret routier vers le ferroviaire**, doivent être pris en compte, en déduction, des coûts d'investissement et de fonctionnement des projets.

Le jeu individuel et ses conséquences.

Alors que l'Espagne, suivant les recommandations européennes, modernise son réseau ferroviaire en incluant fortement le fret, **nous ne jouons pas la carte de l'unité européenne** en laissant sur la ligne classique les trains de fret.

Nous ne fournissons pas aux transporteurs, désireux de mettre leurs camions sur le train, un service fiable et rentable, du fait des caractéristiques techniques de la ligne conventionnelle sinueuse et fortement soumise aux aléas climatiques que nous connaissons de plus en plus et au phénomène de la montée des eaux, principalement vécue au moment de fortes tempêtes.

Entre Montpellier et Perpignan, **la ligne classique**, en particulier son tronçon, la "Ligne des Etangs", **ne pourra pas résister** aux passages des trains de fret en raison de leur poids.

Ces trains de fret seront limités en poids et en longueur. Leurs circulations compromises lors des épisodes de vents forts, les circulations étant interrompues pour éviter tout risque d'accident.

La dégradation de ses équipements par le sel et les embruns, la nécessité constante de renforcer les talus, les limitations imposées par "mère nature" en font une ligne classique dont la maintenance, donc le coût d'exploitation, est trop fortement élevé.

D'ailleurs SNCF Réseau prévoit déjà la nécessité de repousser plus vers l'intérieur des terres le positionnement de cette ligne, imposant ainsi une 3^e tranchée dans le paysage et ce que cela implique pour l'environnement et la classification des parcs naturels.

Il est donc impératif **que la classe politique demande à SNCF Réseau de revoir son projet** afin de construire une ligne nouvelle, digne de son époque, répondant au projet européen, en rendant cette ligne Montpellier Perpignan **TOTALEMENT mixte** fret/voyageur.

La solution de tunnels sous les Corbières me paraissant une bonne solution pour aller vers cette mixité. Cette solution diminue le coût des acquisitions foncières, protège le patrimoine naturel et culturel, n'a pas d'influence sur la faune et flore de surface, protège la voie des aléas climatiques de plus en plus forts que nous subissons de plus en plus.

Certes 20 TaGV vont emprunter, à terme, cette portion entre Narbonne et Perpignan, mais **20 TaGV vont-ils réussir à rentabiliser économiquement** cette ligne nouvelle?

Certes la vitesse attendue va diminuer, mais **existe-t-il une énorme différence entre 320 km/h** pour une ligne 100% TGV **vis-à-vis des 300 km/h** pour les TGV et 100-120 km/h pour le fret?

Extrait du dossier de l'enquête publique:

LGV mixte (vitesse 300 km/h – Fret 100-120 km/h) entre Montpellier et Béziers, et dans la plaine du Roussillon (entre Rivesaltes et Toulouges), LGV dédiée aux voyageurs (320 km/h) entre Béziers et Rivesaltes.

Certes le coût de construction et d'adaptation de la voie aura une conséquence sur le budget, mais le coût de réduction des externalités, le coût de réduction d'une 3^e saignée, la simplification du raccordement de Rivesaltes et le coût de réduction de la non construction des gares externes sont d'un poids non négligeable dans l'abaissement du coût global de cette ligne nouvelle, permettant des adaptations de dessertes (voyageurs et fret) nécessaires à la qualité de la ligne nouvelle.

La mixité est la solution pour participer à la stratégie de lutte européenne contre le réchauffement climatique et à la rentabilité de la ligne nouvelle.

Les gares excentrées.

Nous avons donc un nouveau paramètre pour mettre à jour ce projet afin qu'il réponde à l'enjeu du réchauffement climatique, les gares externes!

**Comme cité plus haut, l'époque du "Tout TGV" est dépassée!
L'époque des gares excentrées aussi.**

Si nous prenons l'exemple du fiasco de la gare Montpellier La Mogère ou plus loin en France, Lorraine TGV, nous avons des gares qui **n'ont pas réussi à s'inscrire dans leur territoire**, il aurait fallu repenser totalement leur environnement, ce qui n'a jamais été fait.

Ces gares ont **artificialisé énormément de terres agricoles** (Ce sera aussi le cas des gares de Bressols et d'Agen pour le projet GPSO) pour créer:

- La gare elle-même avec son plan de voies, son plan des quais, son bâtiment.
- Une gare secondaire pour accéder soit en TER, soit en car.
- Les parkings nécessaires à la desserte de la gare, car le réseau de TC n'a jamais été optimisé pour un point extérieur à la ville, au contraire des gares centrales.
- Les routes d'accès. Sans parler de l'absence de pistes cyclables ou de cheminement piéton.
- Les équipements annexes comme les chaufferies ou refroidisseurs.
- Les autres équipements nécessaires à la vie d'une gare.

Mais dans un projet de transport en commun, **le point noir de ces gares excentrées est la façon dont on y accède.**

Si la gare externe est située sur une ligne classique, la possibilité d'accès par le TER en réduit fortement l'aspect négatif. Mais l'usager subit des **ruptures de charge supplémentaires!**

L'usager acceptera t'il d'accéder à la gare centre en TC, puis de prendre un train ou un car, pour accéder à la gare nouvelle?

Rien n'est moins sûr car il sera plus pratique de venir directement en voiture à la gare excentrée. (De se faire accompagner en voiture à la gare excentrée pour éviter le coût prohibitif des parkings)

Surtout si des bagages accompagnent le voyageur, rendant les déplacements dans une gare plus compliqués du fait des passages inférieurs ou supérieurs, même équipés d'ascenseur ou d'escalator.

Si nous intégrons cette donnée, nous sommes devant une **augmentation des émissions de pollution et non plus dans une diminution** de ces émissions. Le projet n'ayant pas pris en compte ce paramètre.

Si nous intégrons la donnée du temps d'accès à la gare excentrée (le temps d'accès au train), **nous augmentons le temps de parcours de porte à porte et l'inconfort d'un voyage** haché de ruptures de charge, malgré les diminutions de temps de parcours permises par les TaGV.

Si nous intégrons la donnée territoriale, les collectivités ont tout à perdre si elles réorganisent leurs transports autour de la gare excentrée car cela impliquerait que la gare centrale déménage entièrement dans la gare excentrée.

Ce qui est peu probable, vu le coût que cela impliquerait et la possible désertification des centres villes.

La ville et son territoire seraient totalement à repenser.

Ce que le projet n'envisage pas puisqu'il est décrit dans les documents de l'enquête publique, les projets d'aménagements des PEM centraux de Béziers et Narbonne.

La mixité totale de la ligne, la non réalisation des gares excentrées, ajouter aux coûts de réduction des externalités, de la non création d'une 3^e saignée et de simplification du raccordement de Rivesaltes devant permettre:

- La réalisation de tunnels, l'adaptation de pentes et courbes sur le tronçon Narbonne Perpignan.
- La modification de l'embranchement Toulouse – Montpellier à la ligne nouvelle par deux voies au lieu d'une seule.
- La réalisation des raccordements aux gares centres de Béziers et Narbonne, soit à la hauteur de Nissan ou sur l'Ouest de Narbonne - certes en zone inondable mais franchissable par un viaduc laissant "courir" les eaux d'inondation.
- La modification du raccordement Montpellier/Lattes, permettant au train de fret où même voyageur, venant, ou allant à Sète, d'emprunter la ligne nouvelle en direction de Perpignan/Barcelone/Toulouse/Bordeaux sans avoir à emprunter la ligne classique soumise aux aléas climatiques.

Donc:

- **OUI à une mixité fret/voyageur sur la totalité de la ligne.**
- **NON aux gares externes** ne répondant pas aux enjeux climatiques et sociétaux. Les TaGV doivent desservir les gares centres, au contraire des trains de fret de transit qui doivent les éviter.
- **OUI à la réalisation totale, en une seule fois** et non pas en deux tronçons, pour répondre rapidement aux souhaits européens et aux enjeux climatiques, permettant de ne pas attendre 2045, au moins, pour voir la totalité du projet réalisé.

LE PROJET EST IDENTIFIE PAR LA COMMISSION EUROPEENNE COMME CORRIDOR MULTIMODAL MEDITERRANEE », PARTIE INTEGRANTE DES PRIORITES DU CORE NETWORK 2030, AU TITRE DU RESEAU TRANSEUROPEEN DE TRANSPORT (RTE-T).

Le tronçon n°1.

Dans cette enquête publique, seul le tronçon entre Montpellier et Béziers est concerné.

Ce tronçon, bien que mixte, n'empêchera pas les trains de fret de traverser la gare centre de Béziers.

Il aurait été de bon augure de pousser ce premier tronçon jusqu'à l'embranchement avec la ligne allant vers Toulouse, maillon de la "Transversal Sud", permettant au train de fret vers, ou en provenance de, Saint Jory d'éviter les gares centres avec un embranchement de la connexion Toulouse-Montpellier sur deux voies et non sur une seule, identique à l'embranchement Toulouse-Perpignan.

Cette option permettant aux opérateurs:

- De raccourcir le temps de parcours de certaines dessertes Bordeaux-Marseille, tout en laissant d'autres liaisons par la voie classique, comme le futur TET Toulouse-Lyon par Avignon.
- De renouveler le matériel de certaines dessertes Bordeaux-Marseille par du matériel TaGV.

Un pays de Thau délaissé.

La mise en service de ce tronçon va réduire drastiquement les dessertes voyageurs du pays de Thau d'environ **10 aujourd'hui à 3!**

Il est donc évident que la mise en service de ce tronçon aura un aspect totalement négatif sur le devenir d'un territoire économique et touristique particulièrement actif, sans oublier les dessertes maritimes du Nord du continent Africain.

Il n'y aura plus de possibilités pour les habitants du pays de Thau de se rendre directement à Marseille, Toulouse, Bordeaux, Perpignan, Barcelone, sauf en tronçonnant leur périple en plusieurs ruptures de charges, apportant une augmentation au temps de voyage et un inconfort, à l'opposé de ce qui est proclamé dans les documents du projet de ligne nouvelle.

Il faut donc repenser les dessertes du pays de Thau en:

- Prolongeant, par exemple, les TaGV faisant terminus à Montpellier (Saint Roch ou La Mogère) jusqu'à Sète/Agde. En déplaçant quelques relations Marseille-Bordeaux et Montpellier – Perpignan/Barcelone sur la ligne classique entre Montpellier et Béziers, nécessitant une adaptation du raccordement de Béziers Est ou en créant un raccordement à la hauteur de Nissan pour "rattraper" la ligne nouvelle.
- Modifiant le raccordement de Montpellier/Lattes pour permettre aux trains de fret, et pourquoi pas de voyageurs, desservant le port de Sète, d'emprunter la ligne nouvelle vers

Perpignan/Barcelone/Toulouse/Bordeaux, au lieu de la ligne classique soumise aux aléas climatiques.

Pour une concertation plus proche avec les habitants.

Une participation, au plus proche, des habitants.

Si tout projet comporte des invariants, il est nécessaire de préciser les points de détails qui peuvent améliorer l'intégration paysagère de la ligne en concertation avec les habitants. (Si le tracé de la ligne est un invariant, la transformation d'une tranchée en tranchée couverte (protégeant la ligne d'une éventuelle coulée de boue, permettre le passage des animaux, reconstruire la flore, ...) peut être un sujet de discussion avec les habitants et collectivités de la zone concernée)

Il est donc nécessaire de relever ces points particuliers, soit issus du projet, soit issus de remarques faites lors des concertations et enquêtes.

Beaucoup d'informations sont diffusées au niveau des collectivités, malheureusement ces informations ne ruissellent pas vers les habitants qui pourraient relever certains manquements.

Il est important que des représentants d'habitants puissent être intégrés, en tant qu'observateurs, dans les réunions des décideurs. Cet après enquête publique pourrait être le laboratoire de ce type d'échanges entre habitants et décideurs, de mieux intégrer les habitants dans la réalisation des grands projets qui vont certainement modifier la vie de leurs territoires.

Une amélioration pour la participation citoyenne.

Comme dans tout projet, il y a les concepteurs du projet et les citoyens avides de participation.

Malheureusement si les concepteurs ont la connaissance du projet sur le bout des doigts, les citoyens ne l'ont qu'au moment des concertations et enquêtes publiques, et aussi par presse interposée.

La période des concertations et enquête publique, surtout celle de l'enquête publique, est le moment opportun pour que les citoyens contribuent au projet.

Les concepteurs mettent à disposition des citoyens les éléments du projet.

Malheureusement, le temps de l'enquête est bien trop court pour que les citoyens puissent s'approprier la masse de documents et ainsi avoir une idée précise du projet à l'instant de l'enquête publique.

Dans ces documents il y a beaucoup de réécritures, d'un document à l'autre.

Ne peut on pas simplifier et mettre ces informations communes dans un même et seul document?

Il y a beaucoup d'argumentations et de précisions techniques (exemple des ponts et tunnels).

Ne peut on apporter aux citoyens demandeurs, une réponse à leurs demandes à travers un forum numérique, accessible à tous?

Bien sûr cela nécessite de repenser les concertations et enquêtes, où celles-ci se dérouleraient en deux temps; un premier temps où les citoyens demandeurs de précisions auraient leurs réponses permettant ainsi de peaufiner leur contribution, ouvrant un deuxième temps où chaque citoyen désirant contribuer pourrait déposer sa contribution.

En général les enquêtes publiques durent un mois environ.

Est ce que le fait de rallonger les enquêtes publiques d'un mois peut nuire gravement à un projet en gestation depuis plus de 40 ans? 😊

@505 - Alain - Poussan

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 13:37:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Passage de la nouvelle ligne TGV au niveau de Poussan et du bassin de Thau
Page 268 / 1332.

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

Contribution :

Pourquoi faire passer la ligne au niveau du bassin de Thau avec construction d'un viaduc de grande hauteur au sud de Poussan ? Avec les conséquences néfastes en terme de nuisance visuel au niveau du paysage et de la vue sur l'étang de Thau et écologique sur la zone natura 2000 et la fragilité de l'écosystème. Pourquoi ne pas suivre le tracé de la ligne de l'autoroute A9 qui constitue déjà une zone de nuisance.

Ou suivre un tracé qui permettra de desservir Sète par le TGV sans ouvrage d'art de grande hauteur.

Nous ne voulons pas perdre notre vue "imprenable" sur l'étang de Thau et sur le Mont Saint-Clair et subir les nuisances sonores de passages intensifs de TGV.

Merci de prendre plus de temps pour cette phase du projet comme il en a été laissé pour la phase suivante au niveau de l'Aude et des PO. Un vrai temps de concertation s'impose.

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

@506 - MARIAUD-HOTTENTOT PHILIP - Venerque

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 16:29:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A LA LIGUE TGV MONTPELLIER-BEZIER

Contribution :

Mais quelle honte de détruire la si belle Garrigue... tout ça pour gagner quelques minutes !!! Il existe déjà une ligne SNCF du bord de mer, pourquoi la doubler et annihiler l'Ecosystème dans une zone NON CONSTRUCTIBLE !!! Au lieu de vouloir voyager toujours plus vite, SNCF ferait bien de réfléchir un peu aux conséquences écologiques dévastatrices que ce projet va engendrer. Le paysage de cette partie de Région est tellement beau, que ce serait un crime de le traverser à 320 km/h et ne plus contempler cette si belle Nature !!

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

@507 - Rocher - Mèze

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 16:36:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non pour le projet ligne LGV

Contribution :

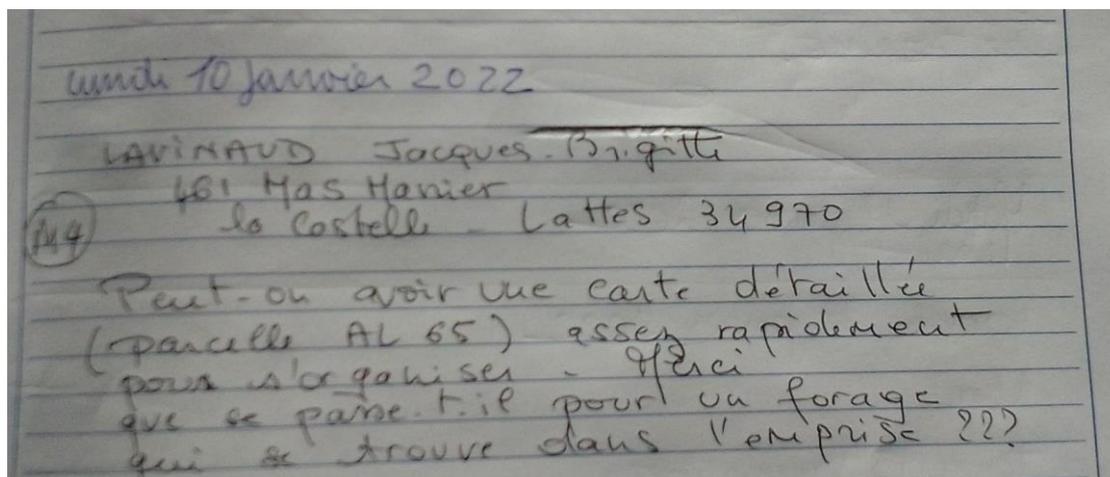
Je suis contre le projet pour la ligne LGV Montpellier Perpignan car il aura beaucoup de pollution et ainsi que pour les ostréiculteur nous aurons plus de produit pour nos clients du à la pollution et que ça peut être très dangereux s'il y a une chute, de plus les animaux seront dans un stress ainsi que les habitants subiront des bruits des lignes que je trouve que il y a d'autres projets qui est plus intéressant à réaliser que le dégradé l'environnement de l'argent a gaspiller

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

R508 - LAVINAUD Jacques Brigitte - LATTES

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

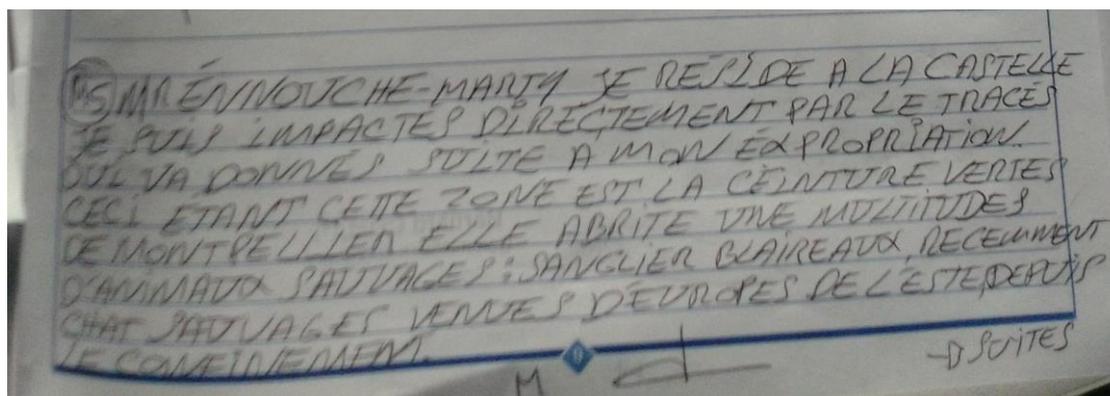


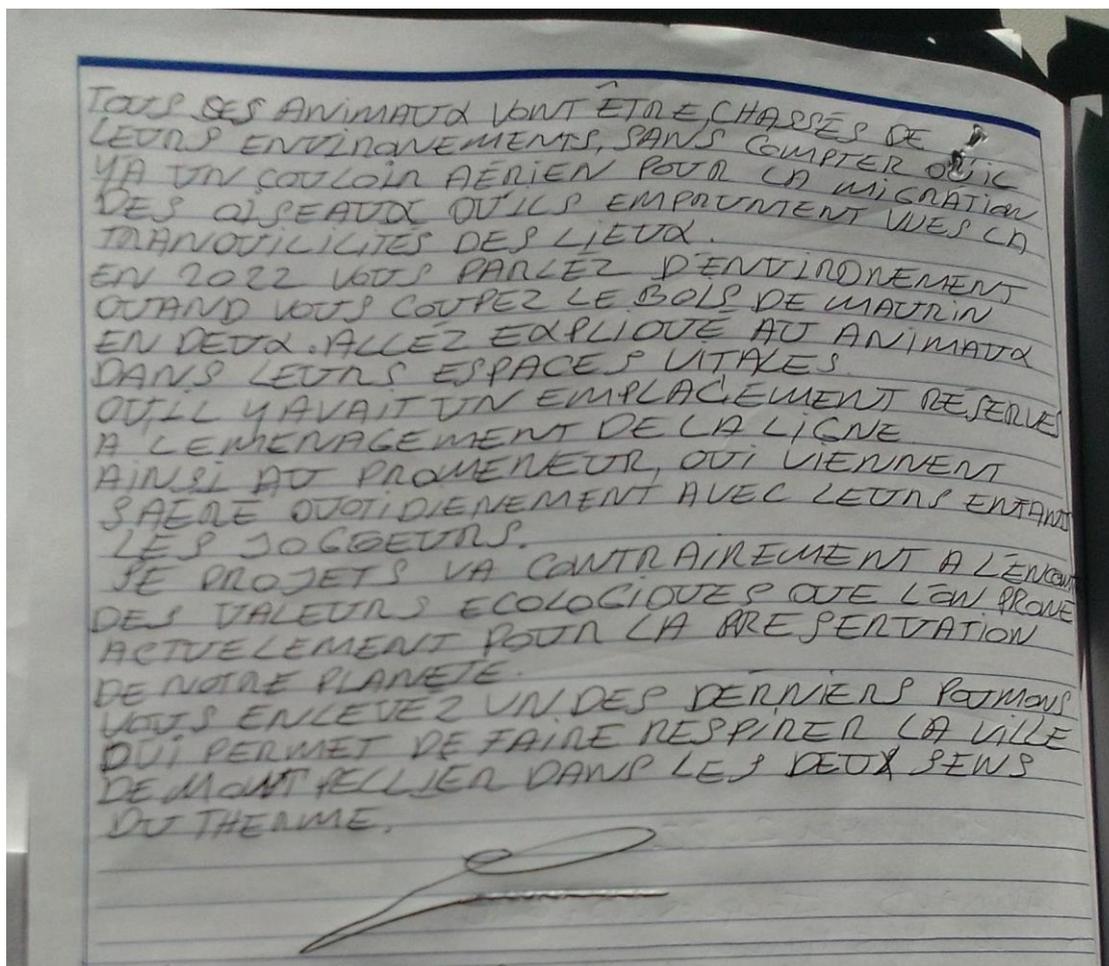
Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R509 - ENNOUCHE-MARTY

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier





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

@510 - Lacombe Alain - Portiragnes

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 17:30:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution sur les dégradations de la LNMP sur Villeneuve les Béziers

Contribution :

La LNMP doit se réaliser dans le respect des territoires et les études doivent impacter le moins possible le bâti de ces territoires. Villeneuve les Béziers est très impacté par le dernier tracé et surtout pour la phase 1 le raccordement de la LNMP sur le réseau actuel.

Ce raccordement doit être étudié afin de détruire le minimum de bâti ce qui n'est pas le cas des dernières études. Pour éviter cela il faut:

- Que le raccordement démarre le plus loin possible après Bourbaki;
- Que ce raccordement s'arrête au niveau de la rocade D-612;
- Que la ligne soit alignée pour que la phase 2 puisse s'inscrire dans le premier PIG de 1995;
- Que le raccordement soit étudié pour la Mixité du trafic.

SNCF Réseau n'a jamais tenu compte des observations des riverains impactés c'est pourquoi l'arrivée de la LNMP que tout le monde veut est une catastrophe pour Villeneuve les Béziers.

Le raccordement impacte la commune de Cers surtout en terre cultivable et si il est bien étudié seul le domaine de Chazote sera touché ou épargné.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution pour l' Enquete Publique LNMP.odt, page 1 sur 1

Portiragnes le 12 -01-2022

**CONTRIBUTION POUR L' ENQUÊTE PUBLIQUE PHASE 1 DE LA
LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER BEZIERS**

M° Alain LACOMBE
Secrétaire de FNAUT Occitanie
alain.lacombe34@gmail.com

M° le Commissaire Enquêteur

La construction de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan se déroulera en 2 phases :

Phase 1 Montpellier Béziers
Phase 2 Béziers Perpignan

La construction de la Ligne Nouvelle doit se réaliser dans le respect des territoires et les études doivent impacter le moins possible le bâti de ces territoires. Villeneuve les Béziers est très impacté par le dernier tracé et **surtout pour la Phase 1 le raccordement de la Ligne Nouvelle au réseau actuel.**

Ce raccordement doit être étudié afin de **détruire le minimum de bâti** ce qui n' est pas le cas des dernières études pour éviter cela, il faut :

Que le raccordement démarre le plus loin possible après Bourbaki
Que ce raccordement s' arrête au niveau de la rocade D-612« Carrelage Perez » ;
Que la ligne soit alignée sur le PIG 1995 (tracé qui a déjà impacté du bâti) ;
Que la ligne ainsi que le raccordement soit étudié pour la **Mixité du trafic** ;

SNCF Réseau n'a jamais tenu compte des observations des riverains c'est pourquoi l' arrivée de cette Ligne est une catastrophe pour Villeneuve les Béziers.

Le raccordement impacte la commune de Cers surtout en terre cultivable raison supplémentaire pour que rien ne soit laissé au hasard.

En espérant que nos remarques soient prises en compte et que SNCF Réseau soit attentif au problèmes des villeneuvois.

Trop d' Enquêtes Publiques n' ont pas tenu compte des contributions des personnes vivants au plus près des zones impactées et souvent connaissant le terrain.

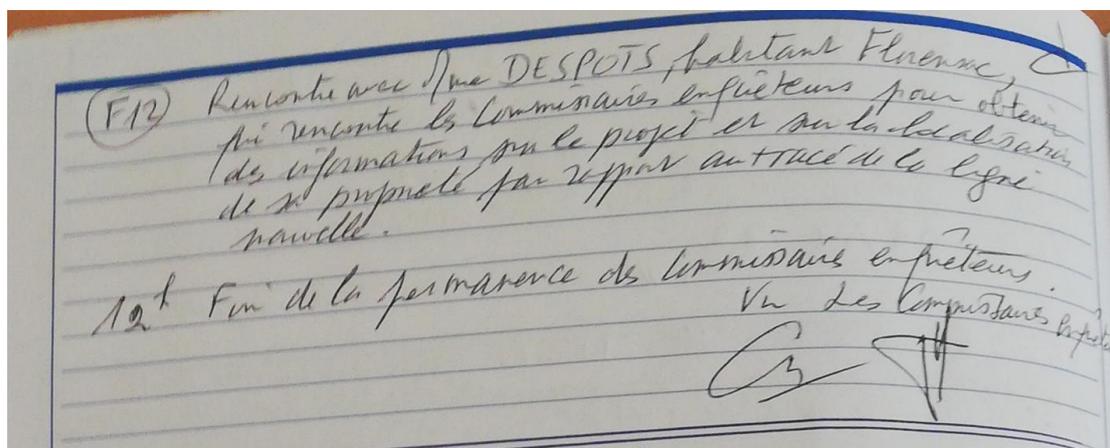
Merci de nous avoir reçu et écouté, M° le Commissaire Enquêteur Sincères Salutations.

Secrétaire FNAUT Occitanie
Alain Lacombe

R511 - DESPOTS

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



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

@512 - regine

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 17:32:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : absence d'information précise

Contribution :

D'après le tracé de la ligne LGV il semblerait que le projet traverse nos parcelles agricoles sur la commune de Florensac.

Vignes cadastrées au lieu-dit Les Peyrols.

Notre étonnement est de n'avoir à ce jour, rien reçu de la part de votre organisme concernant la possibilité que ces parcelles soient impactées .

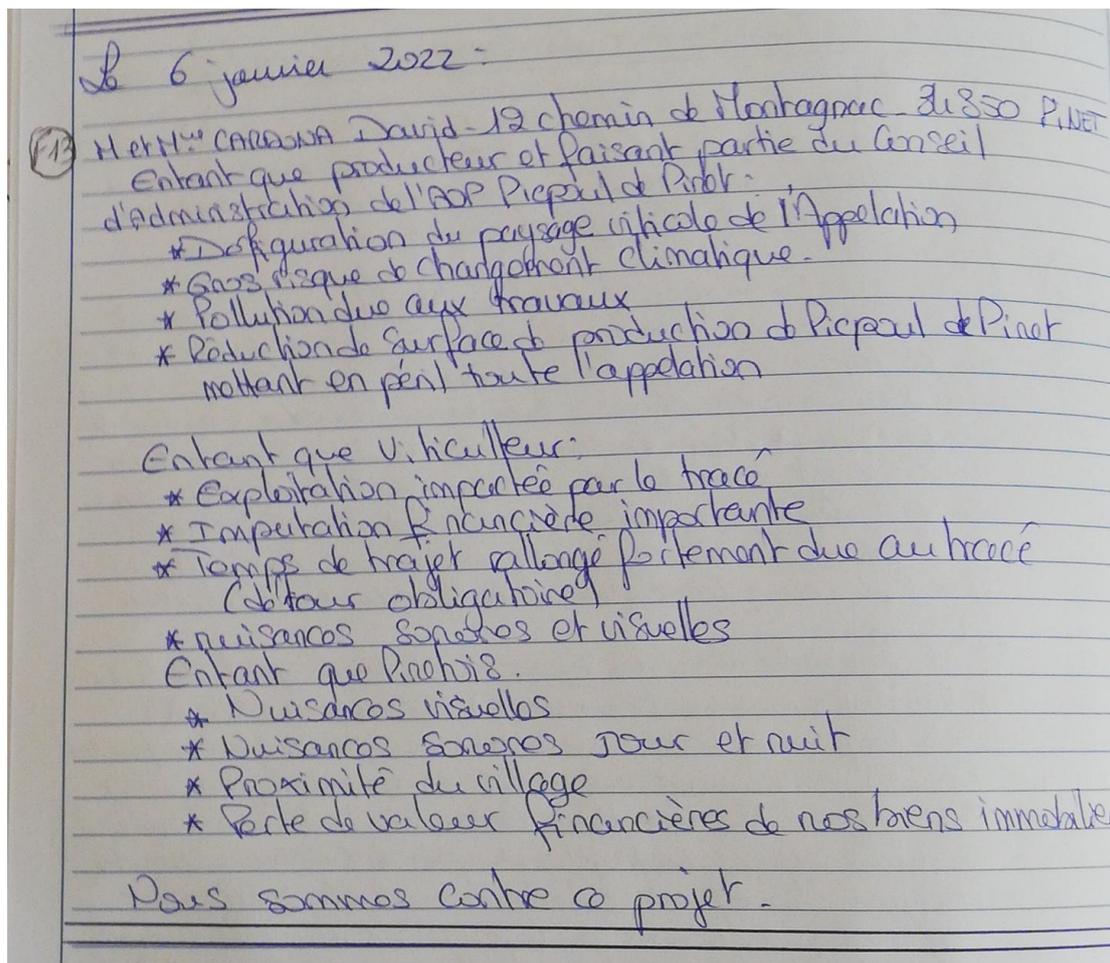
merci de nous renseigner par mail

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

R513 - David - PINET

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



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

R514 - MARTEL Jean-Yves - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

Le 10 janvier 2022: Courrier de Mr le Maire annexé au présent registre
Le 11 janvier 2022:
(F14)
Nuisances sonores - Projet L.O.V Montpellier/Perpignan
(Territoire communal de Florensac)

Après consultation de la cartographie relative au projet de création de la voie L.O.V Montpellier - Perpignan, et si ce projet est définitivement adopté, il apparaît que la future voie ferronviaire prévue au niveau de la commune de Florensac - notamment, est accolée le long de l'autoroute A9 (Au nord). Par conséquent, en plus du bruit en provenance des véhicules circulant sur l'A9, une nouvelle nuisance sonore sera due, cette fois, à la circulation ferronviaire... sachant que les vents "portants" ouest-nord-ouest vont et viennent perturber les habitants de la commune de Florensac!

La topographie de la future voie L.O.V va sans nul doute être réalisée sur un embai, d'une hauteur peut-être équivalente à celle de l'A9 en raison de la forte inondabilité de la vallée de l'Hérault.

Cette future emprise de la ligne L.O.V doit être revue et déplacée plus au nord de l'autoroute A9, avec, entre l'A9 et la ligne L.O.V, la création d'un muret antibruit, d'une hauteur de dix mètres, sous forme de rectangle(s) base du muret composée de gravats issus de démolition, concassés sur place, qui assurent la stabilité et le drainage de l'eau; l'ouvrage sera recouvert de terre végétale pour plantation de feuillus à fort système racinaire - pivotant, afin d'enrayer l'érosion. De tels aménagements bien intégrés visuellement dans d'autres régions, ont atténué les nuisances acoustiques d'environ 80%; il en découle donc une obligation de résultat faite au concessionnaire de la ligne L.O.V.

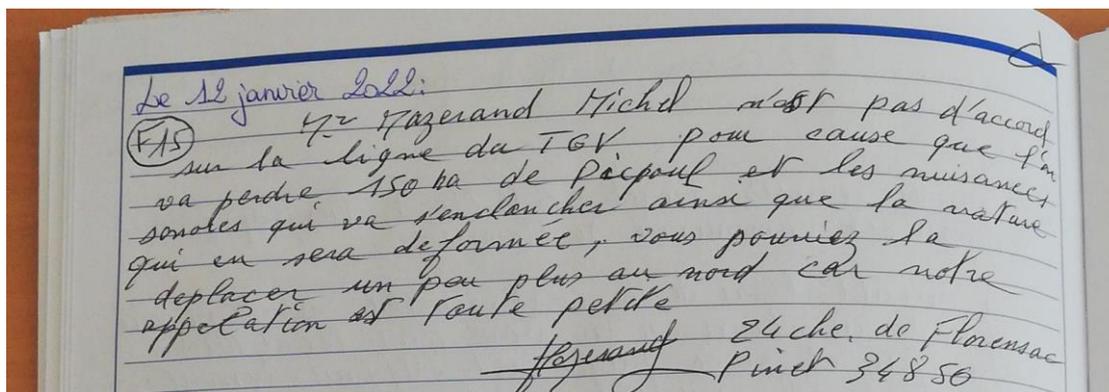
Jean-Yves MARTEL - Chevalier du Mérite Agricole -
12, Rue de la Luciole - 34510 - FLORENSAC

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

R515 - MAZERAND Michel - PINET

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

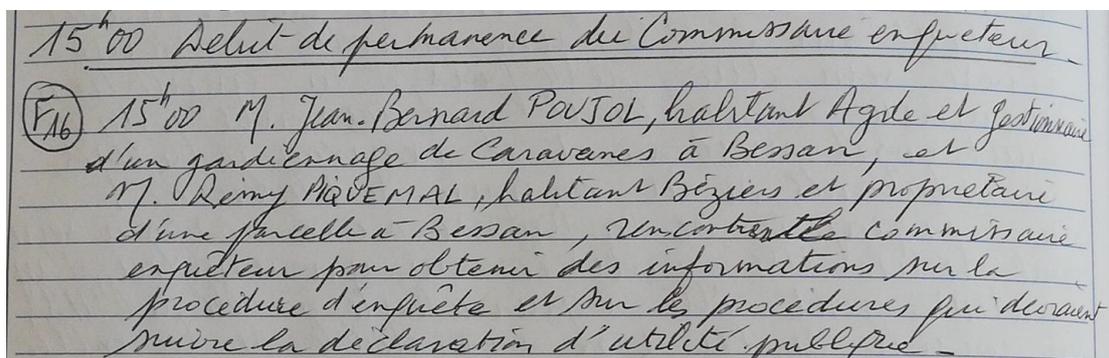


Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R516 - POUJOL Jean-Bernard - BESSAN

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

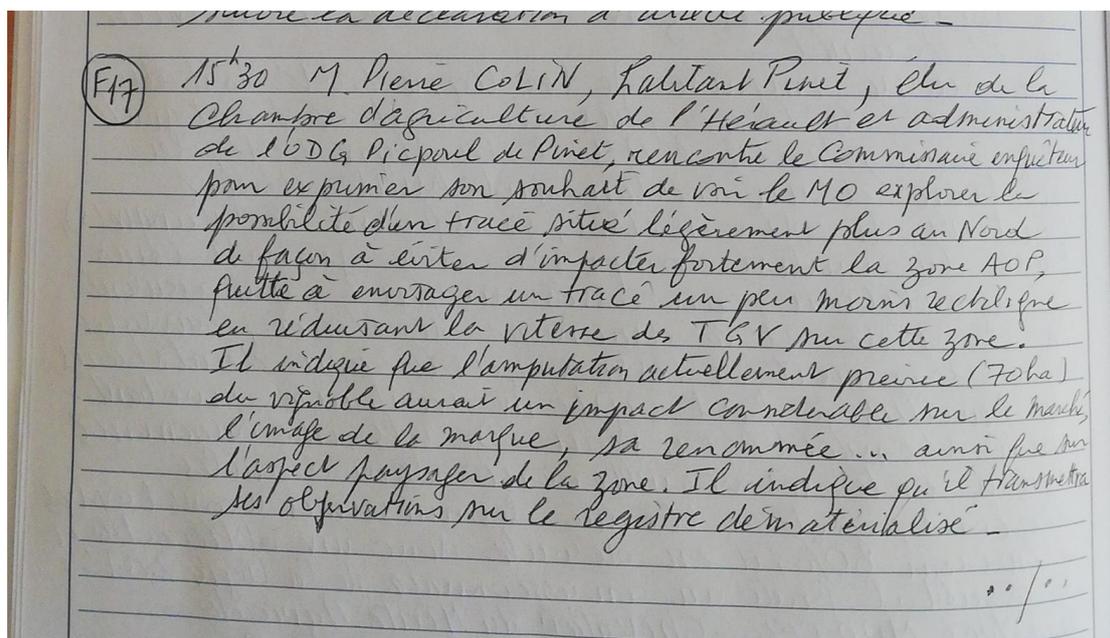


Pièce(s) jointes(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R517 - COLIN Pierre - pinet

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

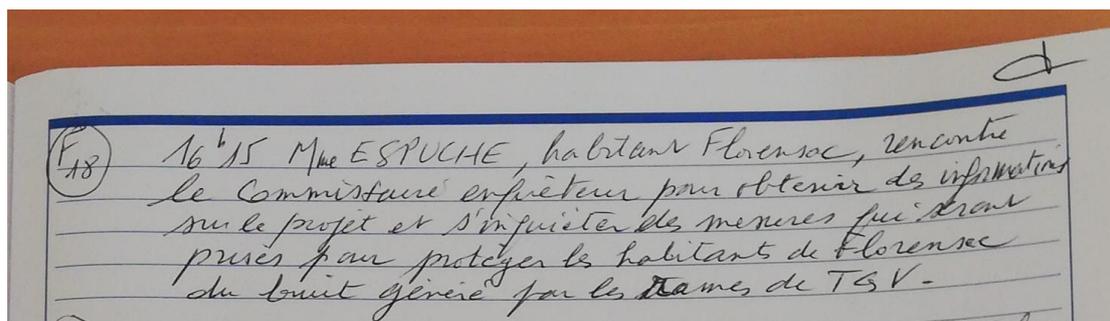


Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R518 - ESPUCHE - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

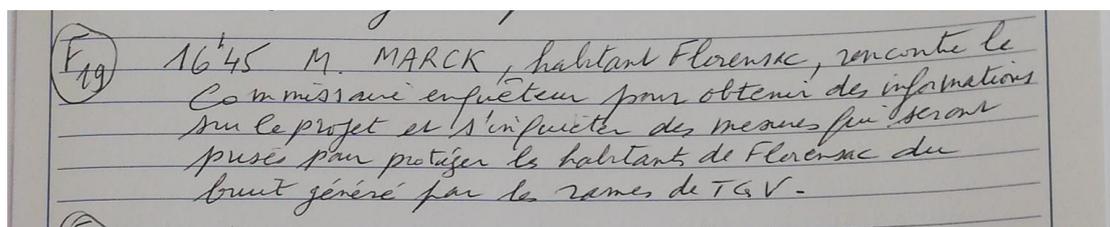


Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R519 - MARCK - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

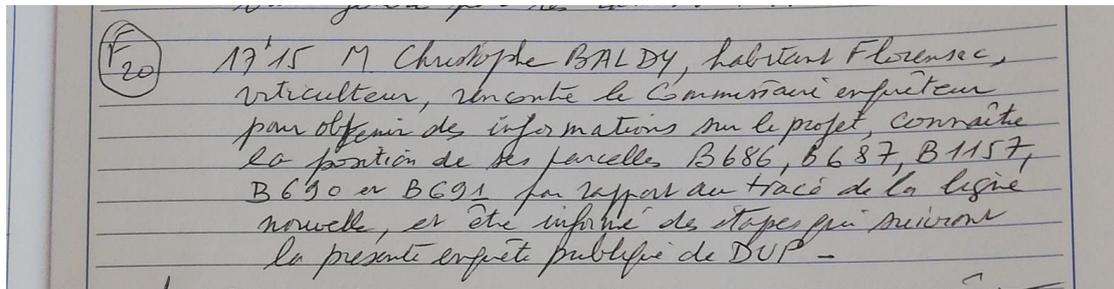


Pièce(s) jointe(s) : Il n'y a pas de pièce jointe à cette contribution.

R520 - BALDY Christophe - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 13/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



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

@521 - MICHEL Pierre - Villeneuve-lès-Béziers

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 18:07:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution pour la LNMP

Contribution :

La DUP nous permet d' émettre nos desiderata sur le raccordement de la LNMP Phase1 et que vous en teniez compte. L' on est pas contre la NLGV surtout pour son ancien tracé de la mission Querrien de 1995.

Par contre on est "CONTRE" l' implantation de la gare dite A75 soutenue par l' ancien maire de Béziers R Couderc n' ayant aucune connaissance du malheur que cela va créer en surbaissant le tracé initial sur Villeneuve les Béziers pour alimenter cette soit disant gare A75 encore pour longtemps sur le papier "203/2040.

Si la gare n' est pas retenue, il y a une alternative qui pour l' instant n' a pas été étudié ..!

Une gare au dessus du passage en devers entre l' ancien Montéleone et Inter Sport réglant les expropriations punitives sur Villeneuve les Béziers.

Avec la connaissance du dossier Montpellier - Béziers, nous demandons le recul de 800m sur Bourbaki et son raccordement sur la ligne historique en amont du pont sur la D-612 contrairement à ce qui était prévu avec un raccordement jusqu' au nouveau cimetière de Villeneuve les Béziers.

Ce dossier nous a été imposé sans pouvoir en débattre et l' ancien maire de Villeneuve de tout accepter alors qu' il serait bon de revoir cela pour éviter encore une nouvelle "Prédation territoriale".

Pièce(s) jointe(s) :

Document : Contribution Pierre Michel Enquete publique 2022.odt, page 1 sur 1

Villeneuve les Béziers le 12 janvier 2022

Ancienne Association
Réalité Hérault
TGV Environnement
40 Chemin St Michel
34420 Villeneuve les Béziers

Monsieur le Commissaire Enquêteur

La DUP nous permet d'émettre nos desiderata sur le raccordement de la Ligne Nouvelle Montpellier-Béziers et que vous en teniez compte. L'on est pas contre la **NLGV** surtout son ancien tracé de la mission Querrien de 1995.

Par contre l'on est **CONTRE** l'implantation de la gare dite A75 soutenue par l'ancien maire R Couderc n'ayant aucune connaissance du malheur que cela va créer en surbaissant le tracé initial sur Villeneuve les Béziers pour alimenter cette soit disant gare A75 encore pour longtemps sur le papier « 2038/2040 ».

Si la gare Canal n'est pas retenue, il y a une **Alternative** qui pour l'instant n'a pas été étudiée..!

Une gare au dessus du passage en devers entre l'ancien Montéleone et inter sport réglant les expropriations punitives sur Villeneuve les Béziers.

Avec la connaissance du dossier Montpellier-Béziers, nous demandons le recul de 800 m sur Bourbaki et son raccordement sur la ligne historique en amont du pont sur la D-612 contrairement à ce qui était prévu avec un raccordement jusqu'au nouveau cimetière de Villeneuve les Béziers

Ce dossier nous à été imposé sans pouvoir en débattre et l'ancien Maire de Villeneuve de tout accepter alors qu'il serait bon de **revoir** cela pour éviter encore une nouvelle **prédation territoriale**.

Vous remerciant de m'avoir lu, recevez mes salutations.

Ps : à l'époque, celui qui a fait les études est à présent PARTI.. !

@522 - JEANGUYOT Philippe - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 19:16:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 279 / 1332.

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

Objet : LGV Montpellier / Perpignan

Contribution :

- La LGV passera sur Issanka (lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de Sète).
- La LGV passera sur un viaduc de 1400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambrera la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle classée Natura 2000.
- La LGV arrachera et excavera la garrigue et son éco-système sur des kilomètres.
- La LGV traversera la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II.
- La LGV coupera le terroir du Picpoul de Pinet en 2 : 10% des vignobles vont alors disparaître. (Le Picpoul de Pinet fait partie des 3 grandes AOC du Languedoc avec Les Terrasses du Larzac et le Pic Saint Loup)
- La LGV ensevelira en partie la Via Domitia : la Via Domitia est un tronçon routier datant de l'époque Gallo-Romaine classé aux Monuments historiques.
- La construction de la LGV générera un bilan carbone qui sera compensé en...240 ans.
- La LGV générera des nuisances sonores indéniables pour certains habitants de Poussan notamment qui verront le viaduc du bout de leur jardin.
- La LGV écartera une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc, une grande partie d'entre eux arrivant par la gare de Sète, qui n'accueillera plus de TGV.
- La LGV verra naître 2 nouvelles gares excentrées à Béziers et Narbonne pour rallier Montpellier Sud de France : plus de gare TGV sur Sète pour les habitants du Bassin de Thau.
- Les travaux de la LGV généreront un coût de 5,5 milliards d'euros pour le tronçon Montpellier-Béziers.
- Le financement de la LGV entrainera de fait une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%), Collectivités locales (40%).
- Le chantier de la LGV modifiera considérablement le microclimat et mettra de fait en danger la biodiversité : "En défrichant, déboisant et débroussaillant, les travaux perturberont la faune et flore locales. {...}.
- Il est probable que "cela bloquera la circulation du vent et augmentera l'humidité, entraînant avec elle l'arrivée du mildiou et de l'oïdium" estime Laurent Thieule. Sans compter les inondations des vignobles dues à l'imperméabilisation des sols et aux dévers du tracé
- La LGV entrainera, en plus des nuisances sonores, la dévalorisation et dévaluation de nombreux logements.
- La LGV aurait pu bénéficier d'une mixité fret-voyageurs sur sa totalité mais celle-ci se fera uniquement entre Montpellier et Béziers.
- La LGV entraînant l'arrêt des TGV à Sète, le temps de trajet pour se rendre à la gare de Montpellier Sud de France pour une personne non véhiculée sera d'1h30.
- La LGV mettra en difficulté agriculteurs, viticulteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs, apiculteurs, ... car les terres annexées subiront les ravages et les dégâts de la LGV.

Pour tous ces points, ce projet doit être annulé !

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

@523 - ARTIERES Jean - Poussan

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 19:32:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet LGV Nîmes / Perpignan

Contribution :

Ma contribution à l'enquête publique :

1/ Ce projet induit la construction de 2 gares, à BEZIERS et NARBONNE, hors les murs des cités.

Cela veut dire que les passagers devront utiliser ensuite soit une navette, soit un taxi.

Perte de temps et pollution complémentaire dans le premier cas, perte de temps, pollution complémentaire et surcoût dans le deuxième cas.

Question : N'avons-nous pas plutôt un besoin urgent de TER (ces trains sont perpétuellement bondés !), plutôt que de rajouter des TGV aux TGV déjà existants (trains généralement peu remplis) ?

2/ Le tracé du projet de la LGV ne prévoit pas de passer ni par AGDE, ni par SETE, ce qui revient à dire que plus de 120 000 citoyens (et – accessoirement – contribuables) sont exclus du dit projet !

3/ Le projet prévoit que la ligne doit passer aux abords du Bassin de Thau. Avec quelles conséquences ?

A/ Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en général,

B/ La voie traverserait la zone "PICPOUL", entraînant l'arrachage et la dé-classification de plus de 150 hectares de ce cépage qui fait partie de notre patrimoine agricole régional,

C/ La ligne longerait le Bassin de Thau, avec le préjudice paysager, et les conséquences que l'on peut imaginer sur le tourisme local,

D/ Sur un plan écologique, je ne suis pas certain que la faune et la flore apprécient beaucoup la LGV

... Or, je crois avoir entendu parler de la préservation de la planète comme étant une priorité sociale.

E/ Question : Et si, lors des travaux, on "tombe" sur des vestiges, des ruines gallo-romaines, qu'est-il prévu de faire ? Un petit crochet d'évitement ?

4/ Quid du transport de poids-lourds par voie ferroviaire ? Le nombre de poids-lourds augmente sans cesse, poids lourds qui encombrant, polluent et augmentent très sensiblement la dangerosité de l'A9.

La priorité ne serait-elle pas plutôt là ?

5/ En dernier lieu, j'aimerais savoir pourquoi on a appelé ce projet "LIGNE A GRANDE VITESSE", alors que la faible distance existant entre chacune des gares concernées (Nîmes, Montpellier, Agde, Narbonne et Perpignan) fait que les TGV ne pourront, à aucun moment, atteindre leur vitesse "de pointe".

Je crois avoir entendu dire par un responsable de la SNCF que le gain de temps sur le parcours concerné serait de 20 mn ... "No comment" !

6/ Et si on parlait d'argent ? Aujourd'hui, le coût du projet est estimé à 5,5 milliards d'euros.

A combien était-il estimé, à l'origine du projet ? ... La moitié, un peu moins ? Et à combien se portera l'addition, quand les travaux seront achevés (s'ils doivent se réaliser un jour, s'entend !) Le double, ou un peu plus ?

En conclusion, je me contenterai de citer le regretté Coluche :

"Rigolez pas, c'est nous qui paye !"

Jean ARTIERES

POUSSAN

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

@524 - Carole - Agde

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 20:00:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Beaucoup d'argent et de désagrément pour des bénéficiaires qui ne profiteront qu'à Montpellier et à Narbonne et pas à Sète, Agde, etc..

Contribution :

JE SUIS CONTRE CETTE LGV

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

@525 - ASTIE Michel - Sérignan

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 20:05:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Surélévation générale des voies

Contribution :

Il est vital de penser que notre région peut être aride pendant les mois d'été, mais qu'à n'importe quelle période de l'année des torrents d'eau de pluies d'orages font que toutes les voies routières et ferrées peuvent être rendues inutilisables voire emportées (déjà arrivé).

Une nécessité s'impose donc une surélévation des voies et bien sûr des ouvrages d'art comme des ponts ou viaducs en conséquence, prenant et tenant compte des écoulements et évacuations des eaux, vers la mer puisque c'est le cas.!

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

@526 - Jessica

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 20:30:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au viaduc à Poussan

Contribution :

Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en général,

B/ La voie traverserait la zone "PICPOUL", entraînant l'arrachage et la dé-classification de plus de 150 hectares de ce cépage qui fait partie de notre patrimoine agricole régional,

C/ La ligne longerait le Bassin de Thau, avec le préjudice paysager, et les conséquences que l'on peut imaginer sur le tourisme local,

D/ Sur un plan écologique, je ne suis pas certain que la faune et la flore apprécient beaucoup la LGV

... Or, je crois avoir entendu parler de la préservation de la planète comme étant une priorité sociétale.

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

@527 - Cédric - Bessan

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 22:11:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non

Contribution :

Un projet d'un autre temps et périmé.

Pourquoi remettre sur les rails celui ci ?

Dans les années 60/70, l'autoroute A9 à déjà traumatisé et coupé en deux la région en laissant aujourd'hui une cicatrice omniprésente, avec des nuisances sonores, visuelles et olfactives.

Pourquoi vouloir encore faire de même avec un tracé tgv, dans une région déjà saturé ?

Sans parler, bien évidemment, des expropriations inévitable. Les villes et villages ne cessent de croître. L'urbanisation irréfléchi est une catastrophe. Les terres agricoles sont en voie de disparition. Je recherche des terres pour la vigne sur Florensac depuis plus de 10 ans, sans succès tellement que la pression foncière est forte et les terres rares. Le tgv va faire qu'empirer le problème.

Et tout ça pour 18min de gagné ?

Franchement, à l'avantage de qui ?

Ni des riverains, ni de l'environnement en tout cas !

Bref, je dis NON !

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

@528 - Quinonero Aurélien - Entre-Vignes

Date de dépôt : Le 14/01/2022 à 23:41:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gare de Béziers

Contribution :

Je suis totalement pour la LGV (dossier déjà posé) mais je reviens sur la gare de Béziers, pour moi elle a pas lieux, sa serais plus Narbonne car c'est un croisement direction entre Montpellier - Perpignan et Toulouse. Béziers est dans le département de l'Hérault. Elle peut être en connexion
Page 283 / 1332.

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

avec la gare saint-roche de Montpellier avec le ter. Si il faut construire une gare sa seras plus Narbonne, elle serais plus judicieuse qu'à Béziers.

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

@529 - Artieres Jacques - Fabrègues

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 00:11:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :En qualité de citoyen, de contribuable, et d'usagé du rail je me permet de déposer ma contribution à cette enquête

Contribution :

mes observations et propositions sont jointes dans le dossier attaché

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution personnelle LNMP PDF.pdf, page 1 sur 4

Contribution à l'enquête publique concernant le tronçon Montpellier Béziers de la LNMP

En premier lieu.

Fabrègues le 16/01/2021

Le projet soumis à l'enquête publique, calé par 3 arrêtés préfectoraux le déclarant projet d'intérêt général (PIG), Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales, fin janvier 2019, prévoit pour sa phase 2 une gare nouvelle TGV excentrée à l'Est de Béziers (A75) sans raccordement ferraviaire de cette gare avec la gare centre-ville qui évolue en PEM (pôle d'échanges multimodaux) et une autre gare nouvelle TGV au Sud-Ouest de Narbonne (Pont des Charrettes) juxtaposée à la ligne actuelle mais en dénivelé et en privant la gare centre de tout train grande ligne.

Ces gares excentrées des villes ne répondent pas aux attentes de la plupart des usagers en particulier pour les correspondances entre TER et Intercités d'une part, TGV d'autre part. Comme déjà partiellement constaté pour le trafic des gares de Nîmes centre et Montpellier Saint Roch avec les ouvertures de Montpellier Sud de France et de Nîmes-Pont-du-Gard (qui est à une intersection TER), au terme de la deuxième phase, la desserte grandes lignes des gares centres disparaîtrait à Narbonne et serait réduite à 2 à Béziers tout en priorisant l'accès routier aux TGV. De plus, le schéma proposé (gare TGV Béziers Est A75) sur-pénaliserait la desserte ferraviaire des villes de Sète et Agde mieux desservies par Béziers Centre.

Les unités urbaines de Sète et d'Agde totalisant plus de 120 000 habitants sans parler de la pointe saissanière, il faut veiller à ce que la mise en service de la LNMP ne les pénalise pas en accessibilité TGV en maintenant davantage de rames utilisant le cantonnement Nîmes Montpellier avec éventuellement départ et terminus à Agde (salutaire utilisée pour Taulan-Hyères).

Les projets de gares TGV à Béziers Est A75 et à Narbonne Pont-des-Charrettes doivent impérativement être abandonnés,

Document : Contribution personnelle LNMP PDF.pdf, page 2 sur 4

car pour la desserte voyageurs les exploitants ferrvaires TGV disposeront d'une offre plus attractive en assurant par un même raccordement sécurisé l'accès aux PEM de centre-ville de Béziers et Narbonne (13 mn TER entre les 2 dans l'état actuel de la ligne classique).

Par ailleurs, l'ajustement du tracé du raccordement LNMP Ligne Classique à Villeneuve-lès-Béziers semble être frapé du bon sens.

Le retour au caudal de passage du Projet d'intérêt Général (PIG) qui avait été défini en 2000 sur les communes de Cers et Villeneuve-les-Béziers en même temps qu'une petite réduction de vitesse en-dessous de 160 km/h pourrait éviter pas mal de destructions d'immeubles difficilement compensables sur la partie nord de Villeneuve-les-Béziers.

Mieux respecter la rive Nord du Bassin de Thau (Viaduc de Poussan et part du vignoble du Picpoul de Pinet)

Pour que les habitants du pourtour du Bassin de Thau ne se sentent pas victimes du tracé de la LNMP, il faut en sus corriger l'insuffisante desserte TGV pour Sète et Agde, améliorer les salubrités pour que le viaduc au niveau de Poussan réduise son préjudice paysager et sanitaire en deçà de celui du passage actuel de l'A9 en rampe proche du village. Le tracé proposé aurait également pour conséquence la neutralisation de 150 ha (10% de l'aire d'appellation) du célèbre Picpoul.

Pour une mixité Fret /Voyageurs de bout en bout de la ligne !

Si la présentation du projet peut laisser croire que la mixité du trafic existe bien, elle s'interrompt pourtant entre Béziers et Rivesaltes ! Tout le trafic fret serait condamné à la ligne classique, sur ce

trançan qui inclut la ligne des étangs, déjà submersible particulièrement entre Part-la-Nouvelle et Leucate. Le dérèglement climatique aggrave le recul du trait de côte, alors que les chargeurs de trains de marchandises ont besoin d'itinéraires garantissant qu'ils arrivent à l'heure dans d'aussi bonnes conditions qu'un poids lourd.

Il faut la continuité de la mixité fret / Voyageurs sur l'intégralité du tracé LNMP, ce qui réduira les nuisances sonores de la ligne classique dans les traversées de zones urbaines !

Le passage des Corbières... la grande oubliée, l'option bénéfique du tunnel

Une alternative de tracé, avec des rampes accessibles aux trains de marchandises appelés à devenir plus longs et plus lourds est possible. Naus nous étions que les promoteurs de la LNMP ne l'aient pas sérieusement étudiée

Selon l'Union Européenne, la LNMP est le maillon manquant sur le corridor européen ferroviaire marchandises Méditerranée. Il faut en finir avec les murs de camions polluants sur l'A9 : **Déjà plus de 10 000 poids lourds par jour en moyenne au passage autoroutier du Perthus, et 14 000 sur l'autoroute à Béziers-Ouest !** Il est urgent de stopper la surconsommation d'énergie productrice de gaz à effets de serre, d'oxydes d'azote et de particules fines qui participent aux près de 100 000 morts prématurés par an en France liées à la pollution de l'air imputable aux seuls combustibles fossiles !

Le franchissement des Corbières avec des dénivelés de moins de 1,5% accessibles sans matrice supplémentaire aux trains de FRET, nécessite de creuser un tunnel de seulement environ 10 km. Il permettrait la mixité de la LNMP de bout en bout, ouvrirait des possibilités d'adaptation de la politique ferroviaire sur le long terme, et serait beaucoup plus favorable à l'environnement (respect de la biodiversité et des paysages). Ces raisons justifient qu'elle soit étudiée avec soin l'option avec tunnel sans l'angle technique et financier.

Document : Contribution personnelle LNMP PDF.pdf, page 4 sur 4

L'absence de tunnel au d'un panaché de salutions pour que le fret puisse franchir les Carbières avec une LNMP qui sait réellement un PIG (Prajct d'intérêt général) validé condamnerait écanamiquement et écalagiquement un grand prajct structurant eurapéen dans le secteur d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée le plus marqué par le chômage, la précarité et la pauvreté ! La ligne des étangs est condamnée sauf peut-être pour des trains voyageurs légers. Sa maintenance coûte déjà 3 fois plus que celui d'une ligne normale.

Enfin sur le plan financier le point 1.7 du projet donne une estimation du coût alors que les points 1.6.7.3 et 1.6.7.2.2 reconnaissent l'incapacité de calculer le besoin en eau et en matériaux... la capacité de calculer un coût de réalisation me paraît de fait sujette à caution. Ce genre d'approximation (plutôt surprenante) laisse à penser que d'une façon ou d'une autre le contribuable supportera la variable d'ajustement.

Un projet portant de telles incertitudes ne peut être qualifié d'abouti, principalement quand il est question de matériaux aussi sensibles sur le plan environnemental.

Merci Madame, Monsieur le / la commissaire enquêteur de bien vouloir prendre en compte les éléments constitutifs de cette contribution.

Par avance je vous en remercie.

Respectueusement

Jacques Artieres
18 rue du salagou
34690 Fabrègues
06.24.83.60.13



jacquesartieres@gmail.com

@530 - Maeva - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 07:25:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : DOSSIER D'ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE VALANT MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME - PHASE 1 MONTPELLIER

Contribution :

Projet inacceptable compte tenu de l'existence de la ligne passant par la gare de Sète. Destruction de milieux de vie pour la faune et la flore. Passage par la Gardiole et par l'appellation AOP Picpoul de Pinet intolérable pour la vie économique locale. Ce chantier ne devrait pas voir le jour.

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

@531 - Nathalie G - Mèze

Organisme : Citoyenne

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 07:33:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution Meze

Contribution :

Bonjour

Je n'ai jamais contribué à une enquête publique

Face à l'ampleur du changement je me dois de le faire

Habitante de Meze, Depuis la pandémie de covid, j'ai pu sillonner le territoire à vélo sur de petites distances et même faire le tour de l'étang

Cette expérience m'a fait prendre conscience de la nécessité de protéger notre territoire

Quelle magie de traverser la nature entre meze et Marseillan, quel bonheur de rouler entre bouzigues et Balaruc, de croiser des familles à pieds, en trottinette le nez au vent et écoutant le bruit des flamands sur les étangs

Lorsque j'ai appris ce projet de viaduc, je n'y est d'abord pas cru

Je comprends qu'il faille moderniser les flux humains (toujours plus vite, toujours plus loin), mais je ne comprends pas que l'on veuille dénaturer un tel site remarquable

Nuisances visuelles, nuisances sonores, défigurant le paysage, déracinant un vignoble, dérangeant les animaux, ce n'est pas possible

Il faut Écarter de quelques km un tracé qui défigure une telle beauté qui ne rapportera aucun bénéfice à ceux qui y vivent puisqu'ils leur faudra aller à Montpellier ou Beziers pour prendre leur train

Cela n'en vaut pas le coup

Garder le plus possible la nature intacte est le meilleur pari sur l'avenir

Partout expérimenté

La gardiole est trop précieuse

Je me mobilise donc CONTRE le tracé actuel et en particulier ce viaduc

Par ailleurs les dessertes de cette ligne posent aussi problème

Je suis usager du tgv, de l'avion

Page 289 / 1332.

Je me désolé que l'on réduise les arrêts sur sete

A l'heure du télétravail beaucoup on fait le choix de revenir à la campagne, ils ont besoin de cette desserte setoise

J'en fais partie

Écoutez les simples citoyens et revoyez votre copie : abandonnez cette idée de vianduc

Merci

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

@532 - Théron Magnat Lise - Herbeys

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 09:25:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Maintien de la ligne ferroviaire Nîmes Perpignan

Contribution :

Le train reste un moyen de transport le plus respectueux de l'environnement !

Alors que la SNCF est désormais aux mains des financiers SAUVONS ce qu'il reste du service public !!!

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

@533 - GIBERT CLAUDE - Poussan

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 09:35:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : utilité d'un tel projet ?

Contribution :

Bonjour,

Je me permets de déposer ma contribution à l'enquête publique :

1/ N'avons-nous pas plutôt un besoin urgent de TER ! Cela désengorgerait l'A709-A9 et permettrait aux locaux de se rendre en train à Montpellier, Sète ou Béziers. Plutôt que de rajouter des TGV aux TGV déjà existants (trains généralement peu remplis) . Qu'en est-il de la fréquentation de la gare Sud de France ? Que d'investissement énorme avec l'argent du contribuable pour une utilisation à un pourcentage dérisoire de sa capacité..... De plus on parle de grande vitesse, mais celle-ci sera réduite au passage de ces zones ! Donc au final quel gain de temps réalisé ?

2/ Le tracé du projet de la LGV ne prévoit pas de passer ni par AGDE, ni par SETE, ce qui revient à dire que de nombreux citoyens sont exclus dudit projet ! Pardon on leur laisse uniquement les désagréments que cela va engendrer dans leurs communes !

3/ Le projet prévoit que la ligne doit passer aux abords du Bassin de Thau. Avec quelles conséquences ?

Page 290 / 1332.

* Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en général,

Une baisse de la valeur des biens dans l'ensemble de ces zones !

* La voie traverserait la zone "PICPOUL", entraînant l'arrachage et la dé-classification de plus de 150 hectares de ce cépage qui fait partie de notre patrimoine agricole régional,

* La ligne longerait le Bassin de Thau, avec le préjudice paysager, et les conséquences que l'on peut imaginer sur le tourisme local,

* Sur un plan écologique, la richesse de la faune et la flore apprécieront beaucoup la LGV ! A l'heure où l'on parle d'environnement, respect de la nature, de la biodiversité, n'est-ce pas en contradiction ?

4/ Quid du transport de poids-lourds par voie ferroviaire ? Le nombre de poids-lourds augmente sans cesse, poids lourds qui encombrant, polluent et augmentent très sensiblement la dangerosité de l'A9.

5/ Question argent ? Aujourd'hui, le coût du projet est estimé à 5,5 milliards d'euros.

A combien était-il estimé, à l'origine du projet ? ... La moitié, un peu moins ? Et à combien se portera l'addition, quand les travaux seront achevés (s'ils doivent se réaliser un jour, s'entend !) Le double, ou un peu plus ?

On entend parler de ce projet depuis des années et s'il ne s'est pas réalisé s'est bien qu'il n'y a pas un intérêt manifeste pour celui-ci ! Ne peut-on pas employer l'argent public à de meilleures causes que simplement vouloir faire plaisir à quelques technocrates qui ont eu un jour une idée folle.... Surtout qu'il est facile et aisée d'avoir des idées folles quand celles-ci ne viennent pas perturber le confort de ceux qui ont eu ces idées..... C'est toujours plus facile quand les désagréments s'imposent aux autres ! Recentrez-vous sur les vraies priorités environnementales et sociétales.

Les gens sont capables de faire quelques kilomètres pour rejoindre une gare ou un aéroport, et nous savons ce qu'il faut sur la région ! Le prix des billets avion n'ont jamais été aussi faibles pour rejoindre les quatre coins du monde !

En espérant que ma participation sera au minimum lue et entendue, où est-ce encore un moyen de faire croire aux locaux qu'ils ont eu leur mot à dire, mais que l'intérêt général (et surtout celui de certains) prime !

Bien cordialement

Claude GIBERT (POUSSAN)

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

@534 - Didier

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:38:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

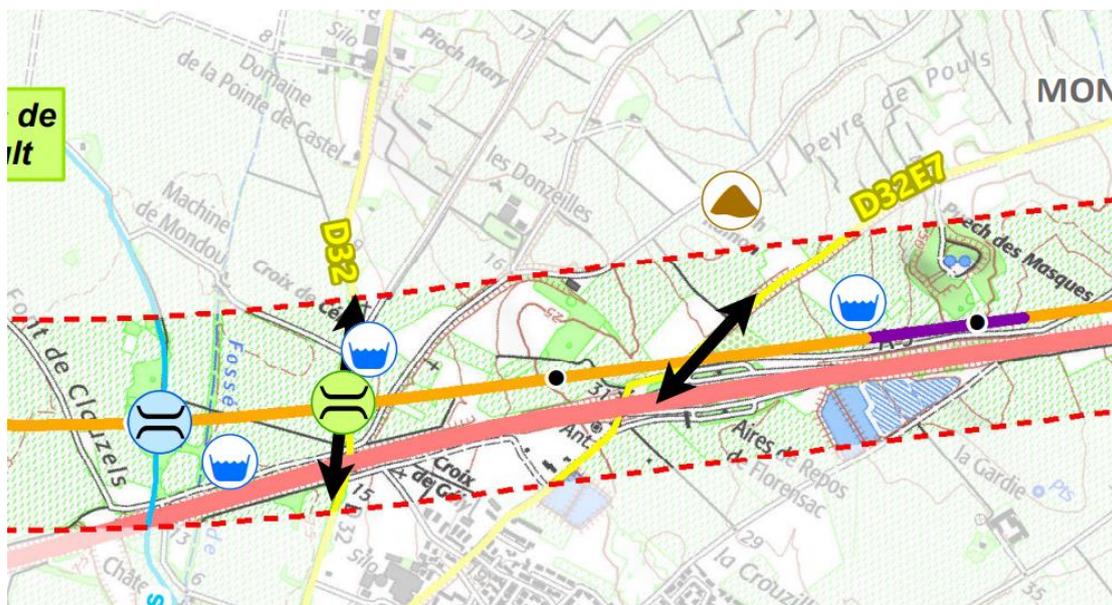
Objet : Demande d'information

Contribution :

J'ai étudié votre tracé. Je m'interroge sur la signification de "la bande du projet soumis à l'enquête" .. N'ayant pas pu me rendre en mairie de Florensac mercredi 12 janvier, j'aimerais avoir des infos là-dessus.

Par ailleurs, j'ai compris qu'un nouveau pont serait construit pour enjamber la D32 (route de Florensac à Castelnau de Guers). Que se passera-t-il pendant les travaux et après les travaux pour les chemins communaux donnant sur la D32 ? Concrètement, si ce projet voit le jour, comment ferons-nous pour nous rendre aux Donzeilles, à Pioch Ramond et aux vignes environnantes depuis la D32 (chemin de la montée d'Ortolo, il me semble) ? Merci de bien vouloir répondre par email à l'adresse indiquée.

Pièce(s) jointe(s) :



@535 - caron antoine - Montbazin

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:39:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Développement d'un projet alternatif

Contribution :

le projet proposé n'apportera rien au bassin de Thau, est

- contraire aux déclarations du président Macron sur les trains grandes vitesses.

De mon point de vue, il serait préférable de

- développer des trains d'intérêts locaux pour diminuer les voitures et leur pollution (même si les voitures sont électriques)

- développer le fret par train pour diminuer les camions (pollution importante).

De plus le projet proposé un fois de plus va consommer des terres agricoles ou "naturelles" (la gaudriole par exemple) ce qui est contraire à la politique de 0 artificialisation.

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

@536 - José

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:46:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition ligne grande vitesse MONTPELLIER-PERPIGNAN

Contribution :

Ce projet défigurerait complètement la lagune de thau et ses environs. A cela s'ajoutent les nuisances de tout ordre : visuel, sonore, écologique, atteintes graves à la faune locale et à la flore, irrespect total de l'environnement. Une verrue de 1,4 km de long et 28 mètres de haut juste à l'entrée de POUSSAN le tout surplombant notre bel étang de Thau.

Merci de respecter notre environnement, notre nature, notre lieu de vie : abandonnez ce tracé irréfléchi!

José, Poussan.

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

@537 - JEAN-PIERRE

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:47:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Contribution :

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER - PERPIGNAN

Le tracé ainsi que les OPTIONS qui ont été définies par le Projet d' Interet Général (PIG)renouvelé doit être validé dans la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).

-La Commission Européenne doit participer au Financement de 40 % à ce Projet qui est Frontalier.Tout retard va entraîner la perte TOTALE de cette participation .

-On peut mettre en activation un Partenariat Public Privé (PPP) qui a montré son efficacité pour d'autres ouvrages : (LGV TOURS BORDEAUX,RENNES,viaduc de MILLAU).Cet

avantage procure un Financement plus rapide avec un remboursement échelonné.

-Les délais de démarrage des Travaux 10 ans pour la 1ère phase 20 ans pour la 2ème phase est trop long sans aucune justification,mais le coût sera beaucoup plus élevé .

Le trafic routier (camions) sur L' A9 qui traverse notre région est en Perpétuelle augmentation environ : 14000 décomptés du PERTHUS . La construction de la LNMP doit intervenir RAPIDEMENT,afin d'éviter les diverses pollutions engendrées :CO 2 ,NOX, Accidents ,Fluidité;. La L N annulera le doublement de l'Autoroute A 9 qui a déjà commencé a Montpellier

---.LA GARE DE BEZIERS NE POURRA PAS RECEVOIR LE TRAFIC QU' IL Y AURA .

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

@538 - Pilar

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 10:54:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition ligne grande vitesse MONTPELLIER-PERPIGNAN

Contribution :

C'est une verrue environnementale qui défigurerait définitivement la lagune de thau.

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

@539 - Garcia boris - Fabrègues

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 12:33:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition projet

Contribution :

Bonjour, je m'oppose à ce projet, la gardiole est une zone protégée.

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

@540 - PICAMOLES Sophie - Gigean

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 13:24:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Stop à ce projet honteux pour le bassin de Thau

Contribution :

Depenser plus de 5 milliards pour gagner 18 minutes est purement scandaleux.

A l'heure de l'écologie et des modes de circulation douce comment ce projet peut il avoir vu le jour.

Quelle catastrophe pour notre Gardiole, sans parler de cette aqueduc honteux au dessus de nos têtes.

IL FAUT STOPPER CETTE ABSURDITE

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

@541 - Philippe - Gigean

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 17:43:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non a la lgv qui defigure nos campagnes

Contribution :

Non aux dépenses inutiles pour la satisfaction d'un élu

Non à la défiguration de notre région

Non à un pouvoir centralisateur qui ne respecte pas ceux qui les ont élus

Non à cette folie de toujours vouloir aller plus vite

Non à la ligne LGV

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

@542 - Sylvie - Poussan

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 18:10:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la ligne TGV

Contribution :

Nuisances visuelles et sonores

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

@543 - philippe

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 18:13:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nouvelle ligne TGV

Contribution :

Beaucoup d'argent, d'expropriation, de souffrances, de paysages gâchés pour des gains en temps finalement limités.

À une époque où il serait prudent de ralentir ne faudrait-il pas utiliser l'argent autrement ?

À quoi va servir tout ce temps gagné ? On ne le sait pas.

Par contre on sait que les atteintes aux personnes, aux biens et aux finances publiques seront irrémédiables.

Il est grand temps de ralentir et plus d'accélérer.

Merci de rouvrir plutôt de petites lignes, d'équiper la gare de Narbonne en escalators et ascenseurs pour personnes à mobilité réduite.

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

@544 - Garratt John - Fontès

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 19:08:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TGV Montpellier-Narbonne

Contribution :

Page 295 / 1332.

Détruire les monuments historiques pour 17 minutes de trajet par train - impensable

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

@545 - GARRATT Monica - Fontès

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 19:13:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Arrêter le train TGV entre Montpellier et Perpignan

Contribution :

La Via Domitia est un Patrimoine du monde – pas seulement du Sud d'Europe. De la détruire – même une partie – est un désastre et inexcusable – et pour un train qui arrive seulement 18 minutes plus tôt .

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

@546 - Tollemer Jean-Luc - Bouzigues

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 19:29:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Lgv Montpellier Perpignan

Contribution :

Un viaduc face à l'étang de Thau ?

Quelles études sur :

- L'impact visuel ?
- L'impact sonore pour les riverains ?
- L'impact sur le patrimoine culturel, comme la voie domitia ?
- L'impact sur l'économie locale tel que le terroir du Picpoul ou des huîtres de Bouzigues ?
- quel intérêt pour la population locale ? Plus de train à Sète. Obligé de se rendre sur Montpellier soit 1h de trajet... pour un gain collectif de 18 mn...

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

@547 - Alain - Saint-Nazaire-d'Aude

Organisme : Collectif saint nazairois

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 20:04:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV

Contribution :

Est-il nécessaire de dépenser tant de réflexions intellectuelles et d'énergie fossile pour un projet qui deviendra obsolète à la fin du siècle avec les bouleversements climatiques et les baisses des ressources naturelles.

A une époque où il serait prudent de ralentir ne faudrait-il pas utiliser l'argent autrement ?

A quoi va servir tout ce temps gagné dans le train mais perdu par la nécessité des transports gares/villes ?

Les atteintes aux personnes, aux biens et aux finances publiques seront irrémédiables.

Il est grand temps de ralentir et plus d'accélérer.

Merci de rouvrir plutôt de petites lignes, d'équiper la gare de Narbonne en escalators et ascenseurs pour personnes à mobilité réduite

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

@548 - Pascal Stephanie - Poussan

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 21:16:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet inutile

Contribution :

Beaucoup d'argent dépensé pour un projet très mal accueilli et pour un bénéfice trop limité. Le viaduc près de l'étang de Thau sera une véritable POLLUTION visuelle et sonore. Pourquoi dégrader l'environnement, agacer les gens et dépenser autant d'argent ?

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

@549 - ANGUERA JENS

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 22:59:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Ligne TGV

Contribution :

Je considère que cette ligne va nous apporter que des inconvénients, en plus de l'autoroute qui est très brillante, l'ouvrage qui est prévu va défigurer notre entourage de village, le bruit va être intolérable vu la hauteur où il sera produit, il sera impossible de l'atténuer, les vibrations que cela va générer et un risque pour la structure de nos maisons. Personnellement j'aurais le TGV à la hauteur de mes fenêtres cela va engendrer une moins value de ma maison. Comment aller vous compenser. J'espère que vous prendrez en compte notre situation et nos intérêts.

Cordialement.

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

@550 - Cécile - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 15/01/2022 à 23:15:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Changer le tracé de la LGV

Page 297 / 1332.

Contribution :

Il faut absolument changer ce tracé qui impacte gravement la crique de l'Angle et ses environs. Ouvrage défigurant le site, nuisances sonores, les flamants roses et les autres animaux sauvages seront dérangés, sans parler des habitations qui perdront leur calme avec la LGV et seront de ce fait dévalorisées le classement Natura 2000 ne protège de rien ? Comment peut on faire une catastrophe pareille avec un coût exorbitant pour gagner 18 minutes la SNCF étant de plus déficitaire j'avoue ne pas comprendre.

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

@551 - Bernard - Mèze

Organisme : Ami de Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 02:56:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La ligne TGV est-elle nécessaire

Contribution :

Pourquoi faut-il détruire un site archéologique ancien et des vignobles de Picpoul établir une ligne de chemin de fer?

La voie romaine est un élément important de notre histoire et est une attraction pour la région. Cette voie a déjà été détruite sur beaucoup de son tracé. C'est important de garder ses restes au lieu de simplement de les abandonner pour un projet qui pourrait facilement passer ailleurs.

La destruction d'une grande partie des vignobles de Picpoul a aussi une importance historique. Ces raisins sont très anciens et ont presque complètement disparu. Ils produisent un vin blanc très sec bien apprécié par les connaisseurs. Il ne faut pas éliminer ces vignes.

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

@552 - Tine - Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 06:56:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non

Contribution :

Nous avons la chance immense d'avoir un éco système rare et fragile, pour lequel les habitants se sont battus afin de lui redonner vie. Les autres étangs de la région sont en train de prendre exemple sur l'étang de thau pour ramener la vie chez eux.

Ce projet va détruire tout ce travail.

Il va défigurer des paysages et amener à une bétonisation massive.

Tout ça pour aller encore (un peu) plus vite.

L'heure n'est plus à la vitesse ni au encore plus vite.

Dans 20 ans cette ligne ne voudra plus rien dire.

Construisez la suite au lieu de vouloir maintenir ce modèle qui ne tient plus debout...

Les réseaux locaux, quels qu'ils soient, sont l'avenir !

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

@553 - Cyril - Montpellier

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 09:50:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne à grande vitesse Montpellier-Beziers

Contribution :

Projet inutile et trop coûteux. L'entretien et la valorisation des lignes existantes serait plus utile, ainsi que la construction d'une ligne de fret. Il faut cesser ces projets répondant à une conception archaïque et anti-écologique qui imposent des moyens de transports fondés sur une logique hors sol

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

@554 - Barthélémy Françoise - Poussan

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 09:50:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposé à la Ligne LGV Poussan

Contribution :

En tant qu'élue mais aussi en tant que simple citoyenne de Poussan, je suis contre la future Ligne Lgv qui passera par notre village.

D'un point de vue pratique et économique notre territoire ne va pas bénéficier d'avantage grace à cette à ligne mais tout au contraire. Plus de Tgv à Sete. Pour prendre un Tgv nous devons nous rendre sur Montpellier ou sur Beziers, et notre Bassin ne sera plus desservi donc idem pour les personnes désireuses de se rendre sur le Bassin de Thau. Obligation de prévoir un autre moyen de transport économiquement et ecologiquement une aberration. Nuisances sonores et visuels, mise en danger de la nature environnante de l'eco système qui la compose. L'équilibre de ses espaces naturels déjà très fragile, bénéficie d'une protection environnementale pour leur préservation d'un côté et de l'autre on accepte un tracé qui va mettre en peril cet équilibre, quel incohérence ...

Et je n'ai pas abordé le coût monstrueux de cet ouvrage nullement indispensable, qui ne sera rentabilisé que dans de longues décennies voir jamais.....

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

@555 - WEGSCHEIDER Thierry - Florensac

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 10:21:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nuisances sonores

Contribution :

Habitants de Florensac, nous observons que le tracé retenu, longeant l'autoroute A9 et en remblais pouvant atteindre 16 mètres au franchissement de l'Hérault, sera très proche de l'agglomération nord de Florensac.

Le mur anti-bruit qui serait apposé selon le dossier entre la LGV et l'autoroute doit garantir l'absence d'accroissement du bruit, déjà trop sensible avec l'axe routier, les vents dominants étant de nord-ouest sur cette zone. Il est malheureusement possible voire probable que l'emplacement prévu pour l'élévation de ce mur amplifie le niveau sonore vers les habitations de la commune.

Nous demandons donc la pose de ce mur au sud de l'autoroute, soit entre celle-ci et les premiers lotissements de Florensac, seul endroit à même de résoudre ce grave problème sonore.

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

@556 - Philippe

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 10:47:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au viaduc de 28m de haut

Contribution :

Il faut supprimer cette horreur

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

@557 - verriere dominique - Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 11:18:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV sur la domitia

Contribution :

Il est plus que dommage de supprimer un patrimoine historique de plus de 2000 ans. La partie via Domitia entre Mèze et Pinet est l'un des rares morceaux encore en état.

Nous sommes de nombreux marcheurs à la parcourir encore.

Donc non à ce tracé !

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

@558 - Mathé Marie Laure - Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 11:52:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la future construction de la ligne LGV Montpellier-Béziers

Contribution :

Non à la future construction de la ligne LGV Montpellier-Béziers. Que de destructions de territoires naturels et lieux culturels ! Que de pollutions visuelles et sonores pour les populations . Que d'argent public dépensé pour gagner 18mns !

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

Page 300 / 1332.

@559 - AZAIS Arthur - Gigean

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 12:30:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre l'aqueduc de l'étang de thau de la LGV

Contribution :

Impact sur la faune, la flore et la pollution visuelle

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

@560 - Navarrete Pierre - Poussan

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 13:05:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Voie ferre poussan

Contribution :

Je suis contre le projet je suis de poussan je vien de faire construire une maison dans la zone à côté du lidl la où le tgv devrait passer , donc ma villa ne vaudra plus rien le bruit je vous en parle même pas !

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

@561 - Elisabeth - Bouzigues

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 13:43:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre le projet

Contribution :

Nuisance environnementale et sonore

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

@562 - STEPHANE - Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 15:24:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contre ce trace de lgv

Contribution :

Bonjour, je ne suis pas contre la construction de la LGV mais contre ce tracé que je considère comme mauvais.

En effet la construction d'un viaduc sur l'étang de Thau est une erreur écologique, visuelles et peuvent amenés des nuisances sonores. Connaissant parfaitement bien la via domitia qui de plus est inscrite aux monuments historique, cela va défigurés ce beau paysage ou nous aimons nous balader.

Nous espérons que le tracé sera modifié au plus vite, le bénéfice pour notre agglomération est négatif, en effet peu de train au départ ou à l'arrivée de SETE, et en contrepartie une destruction de notre patrimoine.

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

@563 - COURNON HENRI - Poussan

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 16:49:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : observations et propositions dans le cadre de l'enquête publique LGV Montpellier-Béziers

Contribution :

Le projet de prolongement de la ligne LGV entraîne plusieurs observations:

1 L'extension de cette ligne mixte permettra une ligne LGV continue jusqu'en vallée du Rhône détournera le trafic fret des zones urbaines de Sète et de Frontignan comme c'est le cas aujourd'hui à Montpellier. Par voie de conséquence ces zones urbaines seront à l'abri d'accidents pour des convois transportant des marchandises dangereuses (trains complets ou transport combiné).

2 La disponibilité de la voie actuelle libèrera des sillons pour le trafic voyageurs (TER et Intercités). Ceci devrait permettre des cadences plus élevées en liaison avec la volonté de réduire le trafic routier quotidien domicile -travail.

3 Cette décision permet d'obtenir une liaison continue jusqu'à Perpignan trop longtemps retardée. A ce titre ,on constate un projet plus avancé pour Bordeaux-Toulouse et Poitiers -Limoges.

Propositions

1La traversée de la voie LGV en zone urbanisée devrait être traitée avec soin pour réduire les nuisances (secteur de Poussan ou des permis de construire sont délivrés à 100m de la future voie.Enfin ,attirer les voyageurs c'est avoir de bonnes conditions d'accueil ds les gares (Frontignan,Sète). OUI à la nouvelle ligne LGV.

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

@564 - BERNADETTE - Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 17:21:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ligne LGV PHASE 1 MONTPELLIER BÉZIERS

Contribution :

je m'oppose au tracé de la LGV Montpellier Beziers compte tenu des impacts sur l'environnement tels que destruction d'une partie de la via domitia (classée aux monuments historiques cela me semble une hérésie), des nuisances visuelles et sonores ainsi que l'impact sur le territoire viticole.

NON au tracé actuel

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

@565 - Rioust Valérie - Poussan

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 17:24:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la ligne lgv

Contribution :

Cette ligne va dénaturer l'ensemble des communes traversées par ce viaduc colossale... Préservons notre planète nous lui avons déjà fait tellement de mal !

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

@566 - mireille - Gigean

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 18:48:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : opposition au lgv dans son tracé actuel

Contribution :

Le tracé actuel est une catastrophe écologique pour le massif de la Gardiole et je suis fermement opposé à ce projet dévastateur et refuse ce tracé

j'insiste sur la nécessité de prioriser le développement du maillage ferroviaire de proximité, ce qui servirait au plus grand nombre d'entre nous, plutôt que celui des LGV qui ne permettrait que de faire gagner quelques minutes de trajet à la minorité qui les utilise.

- je dénonce les sommes astronomiques qu'il faudra dépenser pour la réalisation d'un tel projet en cette période qui devrait plutôt inciter nos élus à plus de modération dans les dépenses publiques.

- je dénonce l'agression faite au massif classé de la Gardiole, poumon vert de l'agglomération Montpellieraine, au périmètre classé, aux zones protégées (ZNIEFF, Natura 2000...).

- je dénonce la destruction de certaines espèces protégées (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales): lézard ocellé, outarde canepetière, Rollier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée), chauves-souris, certaines espèces florales, etc.

- je dénonce le bruit insupportable que générera obligatoirement le passage des TGV pour les habitants des communes limitrophes.

- je vous alerte sur le risque potentiel, en pleine zone karstique, d'un accident ferroviaire de produits pouvant polluer la nappe phréatique (d'importance rare en cette région et reliée à l'étang de Thau) ou d'incendie dans une zone de végétation de garrigue particulièrement inflammable.

- les dommages portés aux activités de randonnées, vététistes...

- je dénonce les dommages inévitables liés aux travaux d'implantation (excavation, terrassement, transport de matériaux...)

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

@567 - Claessens Pierre - Bouzigues

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 19:01:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ALT LGV Bassin de Thau

Contribution :

Voici mes remarques et doléances face au tracé de la ligne LGV sur le Bassin de Thau:

Destruction de la flore et de la faune de la crique de l'angle (nidification/ Flamants roses, aigrettes,...).

Nuisances sonores sur tout le site de Bouzigues, village typique (qui devrait être classé grâce à des choix politiques judicieux de protection contre toutes formes d'urbanisation et bétons destructeurs et qui mettraient à mal sa réputation ostréicole européenne en la défigurant.

accès TGV à SÈTE supprimé alors que de nombreuses lignes aéroportées internationales via Montpellier/Nîmes/ Béziers sont inexistantes ou ont été récemment supprimées (ex aucune liaison Madrid, Bruxelles,...).

La ligne LGV va inévitablement accentuer l'importation de main-d'oeuvre saisonnière étrangère espagnole (pour les vendanges, l'horeca, les estivales, etc...) au détriment de l'emploi des français dans de nombreux secteurs en Occitanie.

La destruction des plus beaux coteaux de Picpoul de Pinet/ Domaine de Creyssels, etc...est une nouvelle catastrophe por tout un secteur déjà plus qu'éprouvé par les aléas climatiques (gels tardifs/ canicule...).

Destruction d'Issanka, dernier poumon vert pour tout un chacun et plus particulièrement le tourisme venant du Nord, avant premier accès/ vue en Occitanie sur la Méditerranée et le Bassin de Thau.

Avec tout mon soutien à l'association ALT pour un nouveau tracé de la ligne LGV sur le Bassin de Thau, par exemple en l'implantant le long de l'A9 où en détruisant moins de sites remarquables, fierté de la France!

Cordialement

Pierre Claessens (Bouzigues)

****@hotmail.ne TEL: 32 (0)** ** ** 62

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

@568 - Bousquet Véronique - Poussan

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 19:43:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tgv

Contribution :

Je suis de la ville de Poussan j'habite dans la zone de Lidl est je suis totalement contre ce tgv déjà que l'autoroute nous fait des nuisance alors le tgv ! Nuisance sonore est visuel assuré NON AU TGV !!

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

@569 - Charles-Henri - Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 20:24:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le tracé actuel de la LGV

Contribution :

Je suis absolument contre le tracé de la LGV qui passera non loin de Poussan et plus particulièrement d'un EHPAD " la Mésange". Ce tracé va détruire tout le massif de la Gardiole ou réside beaucoup de faune et flore, sans parler des nuisances sonores , visuelles et écologiques. Réhabilitons déjà les voies existantes sur Sète, Agde et Béziers, cela me semble une priorité. laissons à nos enfants un endroit encore sauvage et authentique , ou nos enfants et petits enfants pourront grandir dans un lieu propre et sain.

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

@570 - Mélanie - Mèze

Organisme : Amie de Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 21:18:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le projet endommage l'environnement de la région de Mèze.

Contribution :

La ligne ferroviaire réduit les terres plantés en cépages de Picpoul -- qui produit un vin blanc sec très demandé -- et élimine les reliques historiques de la voie romaine qui a permis à Hannibal d'aller attaquer Rome. Par ailleurs, ce petit ouvrage ferroviaire abîme l'environnement sans vraiment adresser d'une façon importante les besoins locaux .

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

@571 - Stéphanie - Mèze

Organisme : Amie de Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 21:22:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La ligne de TGV passant à Mèze

Contribution :

Cette ligne endommage la région sans rien nous apporter. C'est une honte.

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

@572 - Grégoire - Mèze

Organisme : Ami de Mèze

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 21:26:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ouvrage ferroviaire scandaleux

Contribution :

Je me permets de vous rappeler que ce grand ouvrage ferroviaire n'a aucun effet positif sur notre région. Il détruit notre région sans nous amener aucun bénéfice.

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

@573 - SEUL-DUPUIS Pascal - Loupian

Date de dépôt : Le 16/01/2022 à 22:09:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observations concernant le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (Phase 1)

Contribution :

C'est en tant qu'habitant de la commune de Loupian que j'apporte les observations suivantes, après avoir suivi l'évolution du projet de ligne nouvelle depuis ses débuts (avec les 3 tracés proposés à l'origine) jusqu'à l'étude du projet soumis à enquête d'utilité publique.

-une question tout d'abord sur le dossier soumis : pourquoi Loupian, concernée par le projet, ne fait pas partie des communes listées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la 1ère phase du projet, alors même que la LGV va passer sur son territoire, dans des zones sensibles

Sur le fond : la ligne nouvelle doit permettre de gagner 18 minutes entre Montpellier et Béziers, puis à terme 39 minutes entre Montpellier et Perpignan (données présentation LNMP). mais qu'est-ce qu'elle apportera aux habitants du Bassin de Thau notamment ? Rien. Que des inconvénients et aucun avantage. Comme à chaque fois qu'une ligne TGV a été créée, nous perdrons les dessertes TGV en gare de SETE. La SNCF n'est d'ailleurs pas honnête sur ce point, puisqu'elle reste toujours évasive quand elle est interrogée.

Une des conséquences sera une perte d'attractivité des Thermes de Balaruc-les-Bains (1er établissement thermal de France) si les curistes n'arrivent plus directement en gare de Sète, et doivent emprunter des correspondances depuis la gare Sud de France (est-ce que des études sérieuses ont été faites sur ce sujet ??) Aller prendre son train à Montpellier représentera pour les habitants des communes environnantes, entre 1 heure et 1H30 de trajet supplémentaire (train-tram-bus) ou voiture, plus des frais supplémentaires (essence, parking), des trajets en voiture soumis aux aléas de la circulation sur l'A9, les D 613 ou 612, les environs de Montpellier, bien connus de ceux qui effectuent ces trajets tous les jours. Sans compter qu'aller à Montpellier Sud au lieu de Sète en voiture, ce n'est pas dans le sens d'une politique écologique: on met encore plus de voitures sur les routes S'il faut programmer dorénavant ses trajets en train, comme ceux pour se rendre à un aéroport, en partant 2 ou 3 heures plus tôt, quel est le bénéfice ? (mettre 1H30 de plus pour joindre Montpellier Sud à l'aller, autant au retour, ça fait 3 heures au total, quand on sait qu'on met 3H20 pour rejoindre Paris, cela équivaut à presque un trajet supplémentaire de TGV : quelle belle avancée!) La ligne nouvelle telle qu'elle est conçue va apporter nombre de nuisances : que dire de ce viaduc entre Issanka et Poussan, le long de la D613, avec 1,4 Kms de long, perché à 28 mètres de haut, qui vient défigurer tout le paysage en bordure de l'Etang de Thau : pollution visuelle, pollution sonore (avec les vents en plus), risques de pollution pour l'Etang, son écosystème, les écoulements d'eaux de pluies dans ce secteur, il est envisagé de porter la D600 qui relie l'A9 à Sète, à 2X2 voies : est-ce que ce projet a été pris en compte et de quelle manière ? (passage sous ou sur la D600 ?) Imaginez seulement à quoi ressemblera visuellement ce secteur avec en plus la ligne nouvelle.. Les paysages dans la Gardiole sont défigurés avec ces tranchées sur plusieurs kilomètres, un passage à proximité de l'Abbaye St Félix de Montceau. Paysages défigurés dans les collines de La Mourre, entre Poussan, Bouzigues, Loupian et Mèze, dans des garrigues classées. Par ailleurs, comment passera

la ligne pour couper la route menant de Loupian à Villeveyrac ? Je ne l'ai pas vu en clair sur les plans soumis avec l'étude ?

Enfin, est-ce que les études ont pris en compte le fait que les vents, notamment tramontane et mistral, soufflent à peu près 145 jours par an sur le secteur. L'été, quand il fait chaud mais que le vent souffle, vous dormez fenêtres ouvertes et vous entendez l'Autoroute, même en étant à 1,5 Kms. A Loupian, nous aurons en plus le bruit des TGV que ce soit, dans le sens Montpellier-Perpignan, avant qu'ils ne passent sous l'A9, ou ensuite sur le tracé au nord de l'A9, pour tous les habitants en partie haute de Loupian compte-tenu de la configuration des paysages environnants.

Ce projet va contribuer à enclaver tout un bassin de population en forte croissance démographique permanente. Au lieu de faciliter les déplacements, il va les compliquer et les réduire considérablement avec des contraintes beaucoup plus importantes et des temps de trajets beaucoup plus longs. Est-ce que l'exploitant de la ligne est en mesure de garantir dès maintenant, avant que ce projet ne soit complètement entériné, que les dessertes de la ligne actuelle en trains à grande vitesse, notamment en gare de Sète, continueront d'être assurées ? Si ce n'était pas le cas, cela confirmerait que nous n'aurions aucun bénéfice à tirer de cette ligne nouvelle, que nous saurions de plus contraints de financer, puisque les collectivités territoriales doivent financer à hauteur de 40% ce projet, et qu'il est doré et déjà prévu un impôt nouveau adossé à la taxe foncière. Ce qui serait un comble. est-ce que le but de la ligne nouvelle est seulement de rendre plus rapides les trajets entre France et Espagne, ou aussi de concourir à une desserte ferroviaire réfléchie de tous les territoires, qui prendrait en compte les besoins des habitants, par ailleurs de plus en plus nombreux à y résider. Et si le projet retenu allait à l'encontre de tout ce qui est prôné en matière d'écologie, de défense des paysages, de réduction des émissions de carbone, ce serait aussi un comble que d'arriver à des effets inverses à ceux recherchés par toutes les lois votées et les objectifs affichés depuis des années.

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

@574 - Aves - Gigean

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 00:02:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Oui mais passages à grande faune insuffisants

Contribution :

OUI à cette nouvelle ligne TGV, le tracé me semble correct.

Certes Sète n'aura pas de gare TGV, mais vu la configuration du bassin de Thau, je ne vois pas comment faire autrement.

Un souci : sur tout le tracé, il n'y a qu'une seul passage spécifique pour la grande faune. C'est insuffisant, vu les endroits traversés : la ligne risque de fragmenter encore plus les habitats naturels.

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

E575 - Motorradwerkstatt Rabe

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 07:21:09

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Motorradwerkstatt Rabe ?e8c56z?

Contribution :

Hallo ❤️ Erin want to meet you! Click Here: <https://clck.ru/akFrX?b7xd2> ❤️, vielen Dank für deine Nachricht - ich werde mich umgehend bei Ihnen melden. Mit freundlichen Grüßen, Philipp Rabe

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

@576 - Xavier

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 08:33:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne nouvelle

Contribution :

Cette ligne est indispensable, cela fait trop longtemps que nous attendons.

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

@577 - FOSSAT Marc - Lézan

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 09:41:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tunnel Corbières

Contribution :

Les arguments : Une alternative de tracé, avec des rampes accessibles aux trains de marchandises appelés à devenir plus longs et plus lourds est possible. Nous nous étonnons que les promoteurs de la LNMP ne l'aient pas sérieusement étudiée

Selon l'Union Européenne, la LNMP est le maillon manquant sur le corridor européen ferroviaire marchandises Méditerranée. Il faut en finir avec les murs de camions polluants sur l'A9 : Déjà plus de 10 000 poids lourds par jour en moyenne au passage autoroutier du Perthus, et 14 000 sur l'autoroute à Béziers-Ouest ! Il est urgent de stopper la surconsommation d'énergie productrice de gaz à effets de serre, d'oxydes d'azote et de particules fines qui participent aux près de 100 000 morts prématurées par an en France liées à la pollution de l'air imputable aux seuls combustibles fossiles !

Le franchissement des Corbières avec des dénivelés de moins de 1,5% accessibles sans motrice supplémentaire au trains de FRET, nécessite de creuser un tunnel de seulement environ 10 km. Il permettrait la mixité de la LNMP de bout en bout, ouvrirait des possibilités d'adaptation de la politique ferroviaire sur le long terme, et serait beaucoup plus favorable à l'environnement (respect de la biodiversité et des paysages). Ces raisons justifient que soit étudiée avec soin l'option avec tunnel sous l'angle technique et financier.

L'absence de tunnel ou d'un panaché de solutions pour que le fret puisse franchir les Corbières avec une LNMP qui soit réellement un PIG (Projet d'intérêt général) validé condamnerait économiquement et écologiquement un grand projet structurant européen dans le secteur d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée le plus marqué par le chômage, la précarité et la pauvreté ! La ligne des étangs est condamnée sauf peut-être pour des trains voyageurs légers. Sa maintenance coûte déjà 3 fois plus que celui d' »une ligne normale.

Nous vous invitons fortement à faire apparaître ce point dans votre contribution.

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

@578 - RANCY Maud - Loupian

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 10:52:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Catastrophe écologique et gabegie financière !

Contribution :

Je m'oppose à ce projet en l'état :

- il n'apportera rien aux habitants du territoire puisqu'au contraire moins de trains s'arrêteront à Sète, donc aucun gain ou intérêt économique pour les habitants du bassin de Thau, encore mieux on détruirait une partie de la Zone de production du Picpoul, et une perte économique à prévoir en matière de tourisme (perte d'attrait, et aucune accessibilité facilitée pour les touristes).

- un gain de 18 mn pour un coût de plus de 5 milliard ?????!!!! n'y a t'il pas surtout dans le contexte actuel d'autres priorités en matière d'investissement à envisager ? Ne serait-ce que d'envisager d'améliorer les voies routières et ferroviaires existantes, plutôt que d'envisager de nouvelles constructions ?

- une catastrophe visuelle (viaduc de 640 m de long et de 30 m de haut), des nuisances exponentielles pour les habitants du territoire et un impact catastrophique sur des zones naturelles protégées (conséquences terribles sur la lagune et la garrigue).

Je ne comprends pas qu'on puisse en cette période de crise économique, envisager un tel projet dont je peine à trouver un intérêt.

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

@579 - Anaïs Ricome - Montagnac

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 11:25:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à ce projet

Contribution :

Je souhaite manifester mon plus grand désaccord envers ce projet en tant qu'exploitante mais aussi en tant que citoyenne de ce territoire. Je me suis rendu ce matin en mairie de Florensac pour rencontrer les commissaires enquêteurs, inutile, il faut le faire en ligne !

En tant qu'exploitante en cave particulière:

Le Tracé proposé passe sur 4 de mes parcelles sur la commune de Mèze: Aw0009 5ha 80 avec la AW 0008 planté en AOP Picpoul de Pinet, le tracé me prend une partie de ma parcelle, j'ai deux questions: comment sera la tracé en cet endroit? décaissé? surélevé? cela va forcément impacter l'agroécologie de ma parcelle, de plus ou vont se faire les accès. En effet toute mes parcelles et la cave sont de l'autre côté du TVG, comment vais-je accéder à ma parcelle?

BW216: en totalité, BW217 en partie, BW178 en partie.

En tant que citoyenne et habitante de ce territoire: est ce que ce monde est sérieux? 5.56 milliards d'euros pour gagner au final 18min entre Barcelone et Paris, Le passage de ce train va fortement endommager notre territoire, pollution visuelle, sonore et surtout écologique.

Quand on va sur le site:<https://www.sncf-reseau.com/fr/reseau/occitanie/ligne-nouvelle-montpellier-perpignan/presentation> on croit a une mauvaise blague quand on lit les 3 arguments qui explique le pourquoi de la ligne: "Au niveau régional, pour améliorer la desserte du littoral occitan en permettant la mise en œuvre d'un service régional à haute fréquence"

Nous avons à l'heure actuelle des TVG qui s'arrête en gare de SETE AGDE, eux desservent bien plus le territoire.

"Au niveau national, pour réduire les temps de parcours entre les villes occitanes et les grandes métropoles situées sur les axes du Couloir rhodanien (Paris-Perpignan) et du Grand Sud (Nice-Bordeaux)", gain de 18 min avec une TGV déjà existant sur zone, sur des trajets comme ça est-on vraiment à 18min !!!

"Au niveau européen, pour compléter la carte de la grande vitesse et le corridor européen de fret « Méditerranée » ;"On en est vraiment là, compléter une carte !!!!!

Avec les deux années que nous venons de traverser, je pense que cette somme pour être 100 plus utiles ailleurs, Hôpitaux, Ecoles. Massacrer un territoire, dilapider de l'argent public pour gagner 18min va à l'encontre du bon sens alors qu'en plus les TGV y circulent déjà.

Le bras m'en tombent, c'est inacceptable.

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

@580 - Eleonore

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 13:29:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre

Contribution :

Non à la destruction de l'écosystème

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

@581 - SORESINA Marie ange - Bouzigues

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 14:43:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contestation du tracé de la LGV

Contribution :

La ligne LGV prévue mettrait en grand danger le bassin de Thau , milieu très sensible et très fragile , donc NON au viaduc qui passerait sur la Gardiole , sur le captage d'eau d'Issanka ,au bout de l'étang de Thau tous ces travaux pharaoniques et très coûteux pour gagner 18mn sur le trajet .

Les usagers ont besoin de mobilité de proximité , pas de ligne TGV qui les isolera encore plus et leur rendra les déplacements plus longs et plus coûteux , tout en défigurant leur territoire , mettant en danger leur milieu naturel ainsi que leur outil de travail (ostréiculteurs ,viticulteurs de Picpoul).

Ce projet est en contradiction avec les nouvelles options écologiques de mobilités douces et doit être reconsidéré en fonction de l'avancée du réchauffement climatique .

Page 310 / 1332.

Le bilan carbone du projet est inadmissible et pèsera lourd lorsque les générations futures interrogeront les élus et les décideurs à l'origine de ce projet et leur demanderont des comptes !!!

Il faut reconsidérer le tracé de cette ligne et inclure le fret mais en ligne ferroviaire normale et non en LGV de façon à désenclaver les territoires plutôt que les exclure .

Nous ne pouvons pas non plus admettre qu'en tant qu'habitant des communes du territoire de Thau nous soyons obligés de rejoindre les gares TGV de Montpellier ou de Béziers (très difficilement accessible par les transports en commun : 50mn de Meze à la gare de Montpellier!!!)

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

@582 - MAHAMOUD Naima - Montpellier

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 14:51:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON TRAJET TGV

Contribution :

De mon point de vue, c'est inadmissible ce projet. En effet, ce dernier endommage le beau paysage ainsi que la biodiversité.

Cet argent peut servir à d'autres projets plus intéressants.

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

@583 - Pascale - Choisel

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 15:10:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :TRACÉ TGV FLORENSAC

Contribution :

Je viens régulièrement dans cette très belle région où quelques ilots restent encore préservés de l'urbanisme : on peut tranquillement cueillir des mûres, regarder les vignes pousser, observer les oiseaux mais pour combien de temps encore ?

La construction de cette ligne TGV est-elle si indispensable ?

Alors que l'on s'inquiète à forte raison de l'absence d'espace pour les animaux, du bruit perpétuel de notre activité humaine qui a de lourdes conséquences sur les animaux et nous même, de la raréfaction des terres agricoles...

Tout ça pour quelques minutes de gagnées...Gagnées sur quoi ? Sur notre santé ? Notre bien être ?

Soyons raisonnable et acceptons de regarder les choses en face, l'époque de la rapidité coûte que coûte est terminée, nous devons privilégier pour notre survie, les solutions au moindre impact écologique, et limiter l'urbanisation au strict minimum.

De grâce entendez-nous et passons à autre chose, cet argent non dépensé pour ce nouveau tracé serait tellement utile sur des chantiers en cohérence avec notre époque .

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

@584 - azan olivier - Pinet

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 15:20:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :lignes tgv

Contribution :

je suis complètement opposé au passage de cette ligne LGV

mon domaine viticole en agriculture biologique est coupé en 2

toutes les nuisances bruit poussières vibrations accès modifiés pour rejoindre les parcelles etc.etc.

fini le calme

fini les locations saisonnières

fini les locations de salles pour des événements

fini la tranquillité

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

@585 - CELINE

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 15:29:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :CATASTROPHE ÉCOLOGIQUE ET BÊTISE FINANCIÈRE

Contribution :

Je m'oppose formellement à ce projet.

Je ne comprends pas qu'on puisse envisager un tel budget pour ce projet qui à mon sens n'est pas essentiel (gain de 18 min seulement !). Surtout en cette période compliquée.

Il y a bien d'autres choses à penser et à faire pour améliorer notre quotidien (hôpitaux, écologie ...)

Ce projet n'apportera strictement rien aux habitants du bassin de Thau bien au contraire car moins de trains s'arrêteront à Sète.

Et en matière d'écologie n'en parlons même pas. On est dans une optique à faire attention à la planète mais les pouvoirs publics font tout le contraire.

Où est le bon sens dans tous cela !

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

@586 - Galan Annie - Béziers

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 17:06:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :réalisation rapide de la ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Il s'agit d'une ligne de chemin de fer européenne reliant la Hollande au sud de l'Espagne, très écologique car elle va éviter des trajets en avion et diminuer considérablement le nombre de camions sur l'autoroute A9. Elle est d'ailleurs dénommée corridor européen prioritaire n° 6. Son intérêt économique est également patent, notamment dans le domaine du tourisme, avec la proximité du ap d'Agde, plus grande station balnéaire de France.

De plus, libérant des créneaux sur la ligne actuelle, le nombre de TER et autres trains pourra être augmenté.

Si l'on veut avoir une bonne desserte en TGV du biterrois, qui intéresse près de 400 000 habitants, il apparaît indispensable de construire la nouvelle gare prévue à Villeneuve les Béziers et donc maintenir la disponibilité des terrains et donc l'emprise de la ZAD qui sera au moment opportun transformée en ZAC d'activités autour de la gare, apport non négligeable pour Villeneuve et l'est de l'agglomération. Dévier les TGV par la gare centrale urbaine de Béziers sera sans intérêt pour les exploitants de la ligne et les trains ne s'arrêteront donc pas à Béziers mais à Montpellier ou à Narbonne. Quel est alors l'intérêt pour le biterrois ?

En conséquence, avis très favorable pour la réalisation de cette ligne et de la nouvelle gare, dans les meilleurs délais

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

@587 - FARRAS Grégory

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 17:24:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition a la LGV Montpellier - Beziers

Contribution :

Je tiens a vous signaler mon opposition au projet de la ligne LGV entre Montpellier et Béziers. Mon exploitation va se voir amputée de 1,2ha, soit 10% de ma production d AOP Picpoul de Pinet. Deplus BRL m a refusé l'irrigation sur cette parcelle qui était prévue, a cause de la LGV.

Ensuite, pendant la durée des travaux, nous allons subir de graves nuisances. Bruit, poussière, modification des chemins d'accès aux vignes, modification d'écoulement des eaux de pluie. Les futur passages sous ou sur la LGV risquent d'être trop rares cela aura pour effet d'allonger nos trajets entre la vigne et la cave. Il faut savoir que dans le cahier des charges de notre AOP le temps d'apport d'une benne de raisin est limité à 30 minutes.

Je vais subir aussi des nuisances au niveau qualité de vie. J'habite le nord du village et la LGV est prévue de passer proche de mon habitation (400 mètres environs). Je redoute le bruit des passages des trains surtout la nuit (1 train tout les quart d'heure). C'est de la folie.

Nos paysages de garrigues ou vont se promener énormément de personnes vont être défigurés et saccagés par cette LGV. C'est un scandale écologique.

En plus d'être habitant et viticulteur impacté, je suis président de la cave de l'Ormarine à Pinet, principale cave productrice d'AOP Picpoul de Pinet. 32000 hl en moyenne.

Le passage de la LGV va nous priver de 10% de notre production. L'emprise d'une AOP est délimité par l'INAO. Elle n'est ni échangeable ni déplaçable.

La perte irrémédiable de ces surfaces impliquera une baisse significative des volumes d'AOP Picpoul de Pinet et par conséquent une baisse de revenus de nos adhérents.

Dans un contexte actuel ou un équilibre offre - demande est très tendu, cette perte de volume va déséquilibrer toute la zone d'AOP.

Notre cave investit régulièrement et jouit d'une dynamique notamment grâce à sa production d'AOP Picpoul de Pinet, et en comptant sur la totalité de sa production.

Le manque généré par la perte de ces volumes pourrait mettre en péril notre économie et plusieurs emplois pourraient être mis en cause.

Cette LGV va constituer une cicatrice affreuse dans notre paysage sur lequel nous communiquons aujourd'hui et où nous sommes très heureux de vivre. Elle va créer un îlot de terre isolé entre elle et l'autoroute A9. La faune ne pourra plus circuler librement.

On peut se demander l'intérêt d'un tel projet qui pour un gain de temps très minime va occasionner des dégâts tout au long de son tracés.

Notre économie est florissante et rentable (contrairement à la SNCF) dans l'aire AOP Picpoul de Pinet elle génère énormément d'emplois, nous ne demandons pas plus que l'on nous laisse travailler tranquillement.

C'est pour toutes ces raisons que je m'oppose à ce projet.

Cordialement.

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

@588 - HERVE - Poussan

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 17:51:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV

Contribution :

Je ne suis pas d'accord pour que soit réalisée la nouvelle ligne de LGV.

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

@589 - Luc - Montpellier

Organisme : Aucun

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 18:12:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gare TGV Beziers-est

Contribution :

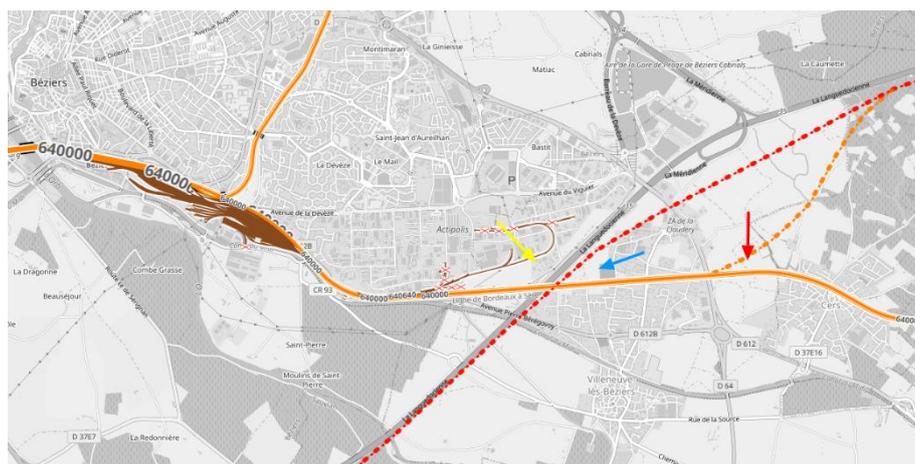
Si le projet de LGV entre Montpellier et Perpignan me paraît absolument nécessaire pour augmenter la part modale des transports décarbonés, le projet de gare TGV de Beziers-est ne me semble pas adaptée. En effet si ces gares excentrées permettent un gain de temps (modéré) pour les voyageurs qui restent à bord des trains (pour un Paris-Barcelone par exemple), celles-ci ajoutent du temps de trajet à ceux qui rejoignent l'ouest de l'Hérault. L'avantage du TGV sur l'avion c'est un trajet de centre-ville à centre-ville sans avoir à se soucier de sa voiture et en étant pas dépendant de moyens de transports reposant sur des énergies fossiles, sauf que quand on regarde l'ensemble du trajet avec cette gare, le gain de la LGV pour les biterrois est faible voire nul. Très concrètement pour rejoindre le centre-ville il va falloir emprunter une navette qui ne passera très probablement qu'une fois par demi-heure ce qui implique donc de l'attente et un trajet en plus. Cette gare est située au beau milieu de nulle part, elle peut être avantageuse pour les automobilistes, mais pas pour le reste des usagers du

train., d'autant qu'elle implique par ailleurs d'artificialiser encore un peu plus un espace naturel ou agricole.

La rupture de charge semble inévitable, admettons, mais mettre cette gare dans un endroit qui n'est pas relié à un transport en commun de masse (tram, BHNS ou TER) me paraît inadéquat. Il serait possible d'envisager cette gare dans la phase 2 (mais sa planification doit être décidée en amont de la phase 1) soit entre CERS et VILLENEUVE-LES-BEZIERS à l'intersection de la ligne classique, soit au niveau de l'actuel point kilométrique 95 à VILLENEUVE-LES-BEZIERS toujours à l'intersection de la ligne classique mais en longeant l'A9 et avant de croiser le canal du midi ou bien côté Actipolis. Ces deux solutions impliquent la création d'une halte TER supplémentaire ou le déplacement de celle de Cers. Dans les deux cas cette solution permet à la fois de rejoindre le centre de Béziers et de desservir plus efficacement l'est de la gare (Cers, Vias, Agde, éventuellement le sud de la vallée de l'Hérault et l'ouest du bassin de Thau).

Prenons quelqu'un qui habite Vias et qui doit arriver à Montreuil (en étant conciliant on va dire "Mairie de Montreuil") ce qui n'est pas dénué de sens, il doit prendre un moyen de transport jusqu'à Béziers-centre (probablement un TER), puis la navette jusqu'à la gare TGV, une fois son trajet réalisé il descend à la gare de Lyon, doit emprunter le métro 1 puis le métro 9. Ça nous fait 4 moyens de transport différents (avec un changement de métro). Avec une gare connectée au TER on enlève la navette, on enlève des temps d'attente de la navette et des temps de marge avant, ça enlève une bonne demi-heure si ce n'est plus au trajet total. Cette hypothèse n'a de sens que dans un cadre où la personne en question est totalement dépendante des transports en commun, donc pas pour tout de suite, mais d'ici 10 ans par exemple, ce sera probablement une réalité et on ne reconstruira pas cette gare dans 10 ans. L'avantage c'est qu'on a aussi 15 ans de recul sur ces gares excentrées, la gare TGV Haute-Picardie, la gare TGV Meuse, la gare TGV Lorraine, la gare TGV Aix-en-Provence et bien d'autres sont des échecs de ce point de vue là.

Pièce(s) jointe(s) :



@590 - Thierry - Poussan

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 19:41:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Il est urgent d'attendre. Je suis opposé e à la construction de cette ligne LGV entre Montpellier et Toulouse.

Contribution :

Page 315 / 1332.

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

Toutes les grandes Métropoles Française veulent une gare TGV et la ligne qui y passe. lignes LGV ont leur utilité pour des distances entre gare de plus de 300 km. C'est à dire là où on a véritablement un gain de temps important par rapport à la voiture. La ligne LGV entre Montpellier n'a pas son utilité., d'autant que Béziers, Narbonne et Carcassonne voudrons aussi l'arrêt du TGV dans leur gare. 50 km entre les gares ça n'a aucun sens car le train ne roule pas à 300 km avec si peu d'espacement.

La SNCF n'était pas favorable à cette ligne, mais l'Etat lui a demandé de poursuivre les études de faisabilité., et au final le gouvernement a cédé sous la pression politique de l'actuelle présidente de la Région Occitanie, pour des raisons uniquement électoraliste.

Les élus changent au gré des élections, mais malheureusement le béton et les impacts dans le paysage, environnementaux, sur la faune et la flore resteront à jamais pour des décennies.

Les Lignes LGV coutent horriblement cher au contribuable et ne s'amortissent que sur des centaines d'années. L'Etat n'en a pas les moyens et confiera en concession comme il l'a fait pour d'autres lignes (Montpellier- Nîmes 50 km, en 2018) aux consortium multinationaux, et cela coutera encore plus cher au contribuable.

La principale ligne LGV en Espagne entre Porbou et Séville a été réalisée avec la largesse des fonds européens pour l'exposition universelle de 1992. C'était il y a longtemps, on était moins soucieux des problématiques environnementale et ce n'était pas chez nous en France. Cela a été par contre très bénéfique au développement économique de l'Espagne et dans ses échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe.

Le cheminement de la ligne TGV entre Montpellier et Narbonne se fait dans une bande littorale étroite coincée entre Mer et Montagnes. Nature, faune, flore particulière à cette région dotée d'un écosystème fragile dont les impacts seront irréversibles malgré toutes les bonnes promesses. Car ceux qui les auront prononcées ne seront plus là lorsque tout aura disparu.

Nos politiques même s'il y a des enjeux de développement de territoire, n'ont qu'une vision à court terme en vue de leur réélection.

Nous n'avons plus de politiques désintéressés de leur avenir à très court terme. Il n'y a plus de bâtisseurs qui ont une vision sur le temps long, très long. Qui engage ce qu'ils décident de faire pour les générations futures.

La pandémie du covid-19 que nous vivons depuis 2020, et qui n'est pas finie a engendré pour beaucoup d'interrogation sur notre mode de vie, notre manière de consommer, nos modes de déplacements.

Les effets concrets et réels que nous vivons des conséquences du réchauffement climatique, vont s'accroître et s'intensifier dans les années à venir.

La ligne LGV est envisagée d'ici 25/50 ans.

D'ici là nos modes de vie, de consommation, d'habitat et de déplacements auront indéniablement changé et peut être radicalement.

Il est urgent d'attendre.

Je suis opposé e à la construction de cette ligne LGV entre Montpellier et Toulouse.

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

@591 - Corinne - Aumes

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 19:56:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Page 316 / 1332.

Objet :LGV Montpellier-Béziers

Contribution :

Aucun intérêt à cette ligne haute vitesse! A part détruire un écosystème déjà fragilisé, que ce soit le massif de la Gardiole, le Bassin de Thau et les vignes de Pinet!!

C'est scandaleux d'imposer de telles nuisances aux habitants, qui en plus vont devoir endosser une partie financière d'un projet hors de prix et inutile! Utilisons ce qui existe déjà, au lieu d'abîmer encore un peu plus notre si belle nature environnante.

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

@592 - MARC - Poussan

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 20:44:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Phase 1 Montpellier -Béziers

Contribution :

Je suis contre la construction de cet immense pont pour le passage de la LGV sur la commune de POUSSAN et autres communes impactées pour les raisons décrites ci-dessous :

Atteinte à la biodiversité :

L'environnement sera irrémédiablement endommagé pendant les travaux de la LGV et après lors de sa mise en service. La biodiversité animale aquatique, terrestre et aérienne qui représente des centaines d'espèces différentes sera détruite. Le bassin de Thau est un site classé remarquable, site d'intérêt européen, justement, grâce à sa riche biodiversité.

On veut faire ce pont (ouvrage « d'art » très coûteux) pour que la LGV puisse atteindre une vitesse de 300/320 km/h donc une ligne droite pour palier aux courbes de niveau, mais cette vitesse ne sera jamais atteinte entre les gares de Béziers et Montpellier car pas assez de distance pour l'accélération et le freinage entre les 2.

D'autres tracés existent, pourquoi nous imposer celui-ci ?

Pour que certains gagnent 18 mn sur un trajet et que nous autres, habitants du bassin de Thau, perdions 1 heure 30 pour la gare de la Mogère ou la future gare TGV de Béziers ?

Sommes-nous des citoyens de seconde zone ?

Pourquoi cette détérioration de notre cadre de vie ?

NUISANCES autour du chantier, ce chantier gigantesque va générer des nuisances, au quotidien pendant plusieurs années déjà avant la mise en service de la ligne.

NUISANCES sonores après la mise en service, les riverains de la ligne LGV dans un couloir de 3 km de large, vont subir un cauchemar jour et nuit : une exposition aux bruits provoqués par le passage des trains.

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

@593 - LETTIERI Rémi - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 21:10:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV Montpellier - Perpignan

Contribution :

Je partage totalement l'idée émise par Aurelien Dalloz, maire adjoint de Montbazin, énumérant ci dessous les raisons pour laquelle une véritable concertation publique s'avèrerait nécessaire. Il serait de bon ton en 2022, de tenir compte des véritables enjeux environnementaux pour les décennies à venir. Attention au modèle suranné d'une technocratie en décalage avec les intérêts humains et les perspectives d'un futur plus enviable. Enfin un commentaire supplémentaire relatif l'obligation de ferroutage pour les sociétés de transport. Le projet ne stipule en aucun cas que le projet repose sur la réduction des poids lourds empruntant l'A9 vecteurs d'accidents, de nuisances sonores et environnementales. Un projet structurant aussi coûteux pour le contribuable devrait être doté d'un volet législatif solide imposant aux transporteurs européens l'utilisation de cet axe de communication international.[Ligne à grande vitesse]

 Le tracé de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan fait actuellement l'objet d'une enquête publique. Quelques éléments de réflexion 🖱

🔗 Une nouvelle ligne de train, pourquoi pas ? Mais pourquoi vouloir toujours aller plus vite, plus loin voire dans le mur ? Car cela ne sera pas sans conséquences sur le paysage et les nuisances engendrées...

 Une nouvelle ligne de chemin de fer ne semble pas aberrante au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle. Mais pourquoi vouloir absolument en faire une ligne à grande vitesse, qui nécessite d'aller tout droit, un aqueduc au-dessus du bassin de Thau, etc. ?

 Pourquoi ne pas envisager dès aujourd'hui une ligne mixte Train, Fret, TER ?

^ Ce dossier, ressorti des cartons dernièrement, est en outre basé sur des projections de rentabilité anciennes, et qui ne font pas état de nouvelles études prospectives (démobilité liée à de nouveaux usages professionnels, notamment le télétravail).

 Ne pas faire de ce projet une ligne à grande vitesse permettrait d'épouser le tracé de l'autoroute actuelle, de façon à limiter l'effet de fragmentation de cette nouvelle ligne, qui n'est pas sans conséquence sur les continuités écologiques et la biodiversité.

 Le bilan carbone de ce projet ne sera pas positif avant 200 ans.

 Le projet actuel permettra de gagner 18 minutes entre Perpignan et Montpellier, mais quid du temps perdu par les habitants du bassin de Thau, qui devront se rendre à Montpellier ou Béziers ? C'est ce que l'on appelle une "externalité négative", et on en parle rarement... Et dans tous les cas vouloir construire des gares à Narbonne et Béziers, c'est faire en sorte que le TGV n'atteigne pas sa pleine vitesse...

 Enfin, les contribuables du bassin de Thau, malgré les désagréments et aucun bénéfice, devront eux aussi mettre la main à la poche pour le financement...

 Un projet plus raisonnable et raisonné mériterait d'être débattu. Rémi Lettieri

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

Page 318 / 1332.

@594 - Emmanuelle - Montbazin

Date de dépôt : Le 17/01/2022 à 21:35:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne à grande vitesse

Contribution :

Quel politique responsable pourrait valider une telle aberration ?

Du béton contre tout bon sens écologique pour gagner quelques minutes.

Ne vous ridiculisez pas, il est temps d'avancer vraiment.

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

@595 - GONZALEZ Marie Laure - Cournonsec

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 00:40:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV

Contribution :

La ligne LGV qui va traverser le territoire du Bassin de Thau est une aberration écologique et économique. Elle va coûter des millions et dénaturer nombres d'espaces naturels et les habitants du Bassin de Thau n'en tireront aucun bénéfice. Je dis NON à ce projet aberrant et indéfendable !

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

@596 - Robert - Bouzigues

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 05:07:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Sans les outils d'évaluation adaptés aux enjeux d'aujourd'hui, une décision à reporter sine die

Contribution :

Les objectifs du projet semblent en décalage au regard des enjeux climatiques et énergétiques auxquels nous sommes sérieusement confrontés. 26 COP plus loin, dont celle des 2°C de l'Accord de Paris (COP21), et 6 rapports du GIEC n'ont toujours pas éclairés les décideurs de cet anachronisme. Serions-nous en face des derniers climatosceptiques de la métropole alors même que plus aucuns scientifiques ne doutent de ce qui nous arrive sur la huche à grande vitesse ?

Le Ministère de la transition écologique appelle, lui aussi, à la raison. Extrait de son site : « Comme le rappelle le dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) publié en août 2021, le monde n'est pas sur la bonne voie pour rester en dessous des 2°C voire 1.5°C de réchauffement global par rapport à l'ère préindustrielle, objectif à long terme de l'Accord de Paris.

Pour inverser cette tendance, les scientifiques soulignent la nécessité de diviser par deux les émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) au cours des dix années à venir. D'ici la COP26, les pays doivent annoncer leurs nouveaux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre. »

Accompagner les besoins de déplacement quelque soit les échelles, offrir des services de haute fréquence, assurer la continuité de la grande vitesse, sont des arguments d'un autre temps, toujours les évoquer, c'est abandonner la pédagogie des enjeux du nôtre. Aucunement ce projet ferroviaire nous explique en quoi il répond aux enjeux climatiques. Une pédagogie nécessite de comprendre les problèmes, et offrir des solutions à des problèmes que l'on n'a pas compris, c'est nous vouer, très certainement, à l'échec. Les résumés pour décideurs des rapports du GIEC ont cet objectif d'aider à la compréhension des problèmes de l'économie de la nature, encore faudrait-il les lire.

Aller « plus vite plus loin » est un projet d'un autre temps, l'économie de la nature nous enjoint de sérieusement ralentir. La fée électrique, utilisée en France par les TGV, est moins émettrice de gaz à effet de serre, certes, mais en quoi une nouvelle liaison rapide s'insère-t-elle dans cette économie ? Une ligne ferroviaire existe déjà, la belle affaire qu'elle ne soit pas à grande vitesse. Pour faciliter le tourisme ! pourquoi pas. Mais dans nos actuels moments, doit-on encore valoriser un secteur de l'économie d'intendance fortement émetteur de GES, et pour cela, satisfaire à nos envies de déplacement ? Imaginer que nous pourrions nous déplacer à gogo en remplaçant les énergies carbonées par de moins carbonées, c'est encore croire au Père Noël. Si nous avons fait l'exact inverse depuis 150 ans, une raison existe : l'énergie carbonée est bien plus performante que celle qui l'est moins. Or, l'artisan principal de nos déplacements, le pétrole, a commis son pic de conventionnel en 2018, et actuellement, nous passerions celui du non conventionnel. Nous serions sur un plateau, la dégringolade débiterait vers 2030. Comment ne pas imaginer que le tourisme ne suivra pas la même pente ? L'économie du tourisme branlera sur ses fondations. Nous en avons eu un avant-goût en 2011 avec la Tunisie et l'Égypte qui perdirent 30% de leurs revenus touristiques au cours des années qui suivirent la crise financière mondiale de 2008. Leurs populations ont moyennement apprécié la mise au régime que la baisse des revenus touristiques engendra.

La création d'une nouvelle ligne, c'est du ciment et de la métallurgie, deux secteurs industriels hautement émetteurs de dioxyde de carbone. Par ailleurs, l'industrie française est très dépendante du marché international en particulier concernant les filières extractives et de première transformation : 99 % des minerais métalliques, 100 % du minerai de fer et 53 % de l'acier consommés en France sont importés. Améliorer la balance commerciale, c'est moins importer, et décarboner ces deux secteurs n'est pas une mince affaire, il faudrait : modifier les procédés industriels, compter sur l'efficacité énergétique, et avoir recours aux technologies de capture et stockage du carbone qui restent à investiguer. Concernant ce dernier point, les premiers échos qui nous parviennent des USA ne sont pas encourageant. Depuis 2009, le département américain de l'énergie a dépensé 1,1 milliard de dollars pour 11 projets de capture de carbone dans des centrales électriques au charbon et des installations industrielles, dont la plupart se sont avérés être des échecs et n'ont jamais été construits, a déclaré le US Government Accountability Office (GAO) dans un rapport de décembre 2021. L'efficacité énergétique des machines, quant à elle, si elle est réelle par unité produite, n'a jamais fait la démonstration de son efficacité à l'échelle globale, effet rebond oblige. Toutes ces technologies sont souhaitables mais en accompagnement d'une cure d'austérité, une sorte de sobriété consentie valorisée par des politiques d'accompagnement. La sobriété, nous l'aurons, autant qu'elle soit consentie plutôt que subie. Déjà, la nature, bonne fille, nous en demande comptes, et ceux, qui la subissent, ne semblent pas en apprécier les factures. Les assurances itou d'ailleurs.

La création d'une nouvelle ligne c'est aussi une emprise au sol. Or les sols sont les premiers puits de carbone dont nous disposons, bien supérieurs aux technologies de capture et de stockage du carbone. Les sols, en prairie ou forêt, ont un rôle majeur à jouer dans la régulation du climat, or nous perdons un département tous les 7 ou 10 ans à cause d'une urbanisation galopante. Il est légitime de s'inquiéter d'une absence de contrôle des bulldozers et des toupies à béton, quelle cohérence d'ensemble a ce nouveau projet ferroviaire ?

Compte tenu de ce que nous savons du GIEC et de la crise énergétique qui se profile, tout nouveau projet devrait posséder une comptabilité carbone évaluée en eq CO2 (équivalent dioxyde de carbone) et une comptabilité énergie évaluée en kWh, ainsi qu'une évaluation des risques encourus avec la façon dont il est prévu de les couvrir. Sans ces outils d'évaluation, le vulgaire comme l'élite sont impuissants à arbitrer sur leur légitimité. Nous devrions reporter la décision sine die

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

@597 - Christine - Galargues

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 07:57:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne Montpellier /béziers TGV

Contribution :

la ligne TGV est inutile, détruit l'environnement, ne répond pas aux besoins des habitants.

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

@598 - Cathy - Bouzigues

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 09:20:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne lgv beziers montpellier

Contribution :

Le tracé doit être reconsidéré, un viaduc aussi haut vient dénaturer un atout touristique majeur de notre région le bassin de thau, sa construction mettra à mal des écosystèmes fragiles et pour certains protégés natura 2000. Sans gare sur le secteur du bassin de thau engendrera encore plus de trafic routier et de pollution. Décidément rien à gagner avec cette ligne

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

E599 - MARI Stéphane

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 12:32:00

Lieu de dépôt : Par email

Objet : LNMP - Enquête publique préalable à la DUP - Phase 1 - Avis du Département des Pyrénées Orientales

Contribution :

Bonjour,

Dans le cadre de l'enquête publique préalable la DUP de la phase 1 de la LNMP, je vous prie de trouver ci-joint l'avis formulé par le Département des Pyrénées Orientales également transmis par courrier ce jour.

Vous en souhaitant bonne réception.

Cordialement,

Stéphane MARI

Responsable du Service Maîtrise d'Ouvrage

Conseil Départemental des Pyrénées Orientales

Tel: 04 ** ** ** 80 Portable: 06 ** ** ** 60 Fax: 04 ** ** ** 86

Pièce(s) jointes(s) :

Page 321 / 1332.

Document : Hermeline MALHERBE_Export_pj_no-120743_202202141113.pdf, page 1 sur 7



Hermeline MALHERBE
Présidente

LNMP

Perpignan, le 18 JAN 2022

Monsieur Bernard COMAS,
Président de la commission d'enquête
LNMP phase 1, Montpellier Béziers
1 place Georges Frêche
34 267 Montpellier cedex 2

Réf. : LNMP - DUP
Suivi par : DID / S.MARI
Annexe : Avis du Département

Objet : Avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Monsieur le Président,

Le Département des Pyrénées Orientales soutient activement le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, équipement essentiel pour le développement des mobilités durables et le désenclavement de son territoire à l'échelle locale, nationale et européenne.

Dans le cadre de l'enquête publique en cours, je vous prie de trouver ci-joint l'avis émis par le Département sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'assurance de ma sincère considération.

Hermeline MALHERBE

Document : Hermeline MALHERBE_Export_pj_no-120743_202202141113.pdf, page 2 sur 7

LM-10



Hermeline MALHERBE
Présidente

Perpignan, le **04 OCT 2021**

Monsieur Jean-Baptiste DJEBBARI
Ministre chargé des Transports
Ministère des Transports
Hôtel le Play
40, rue du Bac
75007 PARIS

Objet : Demande d'avis sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Cher

Monsieur le Ministre,

Le Département des Pyrénées Orientales soutient activement le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, équipement essentiel pour le développement des mobilités durables et le désenclavement de son territoire à l'échelle locale, nationale et européenne.

J'émet ainsi un avis favorable au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Je complète cet avis par les réserves suivantes, déjà formulées lors de la validation du dossier de projet d'intérêt général, complétées par les remarques des services du Département jointes en annexe :

- Il est indiqué une mise en service début 2035 pour la première phase et début 2045 pour la suivante. Compte tenu de l'urgence à améliorer le réseau de transport structurant et par là même les trains du quotidien, et de la finalisation en cours d'un protocole d'intention de financement permettant d'assurer une mise en œuvre du projet dans les meilleurs délais, ces échéances devront être optimisées. Je vous rappelle que les habitants et les acteurs de notre territoire attendent la grande vitesse ferroviaire depuis plus de trente ans.
- L'Etat, la Région, SNCF Réseau et les partenaires locaux sont en train de valider le lancement d'études pour la suppression des passages à niveau préoccupants numéros 412 et 413 de ligne ferroviaire actuelle. Le raccordement de la voie projetée avec la voie actuelle est en interface directe avec ce projet et les interventions devront être coordonnées afin de limiter les coûts pour chaque projet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'assurance de ma haute considération.

*Bien
Sincèrement*

Hermeline MALHERBE

HÔTEL DU DÉPARTEMENT - 24, quai Sadi Carnot - B.P. 906 - 66906 Perpignan cedex - Tél. 04 68 85 85 85 - leDépartement66.fr

L'Accent Catalan de la République Française



Avis des Services du Département concernant le Dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

INFRASTRUCTURES ET DÉPLACEMENTS :

La ligne intercepte plusieurs routes départementales (une quinzaine de traversées). Les projets de rétablissements devront être soumis pour avis aux services du Département et devront assurer des fonctionnalités équivalentes en respectant la réglementation en vigueur.

EAU ET ENVIRONNEMENT – SATEP – SATESE :

- **Eaux souterraines:**

Il est fait mention des zones de sauvegarde de l'aquifère patrimonial des Corbières localisées sur l'emprise du projet. Cependant, d'autres zones de sauvegarde sont localisées à proximité du projet, ce sont celle du captage d'Espira de l'Agly (le captage est mentionné mais cette ressource est également classée ressource stratégique et donc zone de sauvegarde AEP) ainsi que celle de Cases de Pène (cartographie en pièce jointe). Il est nécessaire de s'assurer que les travaux n'engendrent pas d'impacts au-delà de l'emprise directe de la ligne ferroviaire, notamment durant les phases de chantier.

La zone de sauvegarde du Robol est bien mentionnée dans le dossier, afin de compléter les informations relatives à cette zone de sauvegarde il est utile de préciser qu'elle est liée à la présence d'un forage profond dans les calcaires, Robol 2 (code BSS : 10904X0132/ROBOL2, documents techniques en pj). Il est prévu de prélever près de 200 m³/h pour les communes de la plaine du Roussillon dans cet ouvrage dans les années à venir. Il sera nécessaire de coordonner les futurs travaux d'adduction et les travaux liés à la ligne TGV .

- **Patrimoine naturel:**

Dans la partie sur les Espaces Naturels Sensibles (ENS) des Pyrénées-Orientales, il est fait mention de ZPENS. Des espaces naturels à préserver sont effectivement présents sur l'emprise du projet, au nombre de 6: la Têt, l'Agly, le Puig de l'Àliga et la mare de Peyrestortes, le camp militaire du maréchal Joffre, la serra et les garrigues du Buis. Ce sont bien des Espaces Naturels Sensibles mais sans zone de préemption au titre des ENS.

Les parcelles classées ENS ne sont pas forcément propriétés des Départements comme c'est écrit. Ici seules quelques parcelles sur le site du Camp Joffre sont départementales.

Document : Hermeline MALHERBE_Export_pj_no-120743_202202141113.pdf, page 4 sur 7

- Zones humides:

Il existe un atlas départemental des zones humides des Pyrénées Orientales recensant les zones humides avérées ou potentielles présentes sur le territoire départemental (cf pj reprenant les zones humides de l'atlas sur l'emprise du projet). Les documents font mention d'une étude de caractérisation des zones humides par EcoMed et O2 qui date de 2013 ainsi que d'une étude de délimitation et caractérisations des fonctionnalités qui date de 2020-21 par Naturalia. Il semble que la première étape d'identification n'ait été réalisée qu'à partir de données bibliographiques, se référant à des données d'habitats et des données du bureau d'études EcoMed (sans précision sur ces dernières, il serait nécessaire de savoir si l'atlas en fait partie).

L'atlas départemental est un point de départ: il identifie des zones humides potentielles sur lesquelles les analyses de terrain (végétation, habitats ou sol) des bureaux d'études peuvent permettre de valider leur présence et de les délimiter afin de pouvoir évaluer les impacts et mettre en place les mesures réglementaires ERC. L'atlas renferme des données sur des zones humides ponctuelles et de surface autres que celles en bordure de cours d'eau, les seules mentionnées comme impactées par le projet dans l'étude d'impact. Il serait utile de savoir si les bureaux d'études sont allés plus loin dans la recherche de zones humides en dehors des abords de cours d'eau.

Le début des travaux relatif à la deuxième phase entre Perpignan et Montpellier est prévu pour 2039. L'atlas est actualisé au fil du temps, les données plus précises que nous obtenons sont rajoutées au fur et à mesure. Il peut être consulté à tout moment en s'adressant au Service Environnement du Département des Pyrénées-Orientales (couches cartographiques disponibles par commune: julie.blanc@cd66.fr), notamment lors des phases d'études approfondies et d'autorisations réglementaires du projet LNMP. Il devrait également être consultable en ligne à partir de 2022.

- Paysage et cadre de vie :

Enfin, la LNMP remodelera inévitablement le paysage et entraînera de façon irréversible une fragmentation des unités paysagères déjà fortement impactées par ailleurs.

En plus de morceler les écosystèmes, ce type d'infrastructures lourdes morcellent les ambiances paysagères, rendant les territoires encore plus vulnérables à l'anthropisation et dégradant fortement les paysages et la qualité visuelle aux alentours.

FONCIER RURAL – AGRICULTURE :

1/ La complétude et la qualité de l'étude concernant les enjeux agricoles et viticoles, méritent d'être soulignées (Etude agricole de la Chambre d'Agriculture des Pyrénées-Orientales : Évaluation des impacts et proposition de mesures compensatoires – Juin 2015 et mise à jour en 2020-2021).

La synthèse en la matière pour le secteur de la Plaine du Roussillon [Etat initial détaillé (F-7B.1 Volume 2/2)], relève le **caractère dynamique de l'agriculture de ce secteur** avec une dominante viticole (3/4 de la Surface Agricole Utile - SAU), mais aussi de l'arboriculture fruitière et du maraîchage.

Est également relevé le **caractère essentiel de l'irrigation** pour ces productions (canaux, irrigation sous pression, ...).

Ce document souligne que dans le même temps l'agriculture subit sur ce secteur une **forte pression foncière** (concurrence de l'urbanisation).

Au regard des éléments clés de l'étude d'impact agricole repris ci-après, il apparaît donc comme évident que celle-ci se verra renforcée et amplifiée du fait de la réalisation de ce grand ouvrage sur près de 26, 4 km de linéaire dans les Pyrénées Orientales.

2/ L'étude d'impact et l'appréciation des effets et mesures envisagées pour le secteur de la Plaine du Roussillon (Pièce F7B.2) relève, concernant l'agriculture et la viticulture (112 exploitations concernées sur la zone d'étude rapprochée) :

- . les effets de coupure de l'ouvrage ferroviaire sur les réseaux d'irrigation et les cheminements agricoles (près de 40 % des exploitations subissent un allongement de parcours ou une perturbation des accès à leurs parcelles).
- . le prélèvement de foncier (236 ha de de S.A.U sous emprise du projet,);
- . l'impact sur le bâti agricole (11 exploitations concernées dont trois sur un bâti essentiel à leur activité);
- . l'effet de déstructuration et désorganisation des exploitations agricoles et viticoles (défiguration d'ilot, tronçonnement d'ilot : 65 % des exploitations concernées)
Est ici évoquée au titre des mesures de réduction la réorganisation du parcellaire via la procédure d'aménagement foncier (Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental);
- . les effets sur les structures collectives.

Concernant la possibilité d'opérations d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE), nous rappelons ici que la mise en œuvre et le suivi de telles opérations relèvent de la compétence des Conseils Départementaux et que celles-ci doivent être engagées dès lors que les Commissions Communales ou Intercommunales d'Aménagement Foncier (C.C.A.F ou C.I.A.F), qui devront être constituées, le demanderaient.

Il y a lieu de préciser à ce propos que la Commission Départementale d'Aménagement Foncier des Pyrénées-Orientales, lors de sa séance du 29/03/2016 (à laquelle avaient participé les responsables foncier et environnement de la Direction territoriale Languedoc-Roussillon de SNCF Réseau), s'était prononcée, en application de l'article R. 123-30 du Code Rural et de la Pêche Maritime (C.R.P.M) :

- sur la désignation des communes dans lesquelles il apparaissait nécessaire de constituer des commissions d'aménagement foncier en vue de l'application des dispositions des articles L.123-24 à L.123-26 et L.133-1 à L.133-7 du C.R.P.M ;
- sur l'intérêt de procéder à des regroupements des commissions communales à travers la constitution de Commissions Intercommunales d'Aménagement Foncier (C.I.A.F).

Suite à cette C.D.A.F, et en l'absence de calendrier clairement défini entre 2016 et 2021 sur la mise en œuvre de ce projet (au moins pour la partie en Béziers et Perpignan), le Département n'a pas délibéré sur la désignation des communes dans lesquelles il y a lieu de constituer les C.C.A.F.

Dans tous les cas, et en application de l'article R.123-31 du C.R.P.M, la constitution de ces commissions devra avoir lieu au plus tard à compter de la publication de l'arrêté d'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration publique portant sur la phase 2 du projet.

3/ Le " Résumé non technique de l'étude d'impact" (Pièce F1) fait état en page 109 (3.3 Enjeux, effets et mesures concernant l'agriculture, la viticulture et la sylviculture) que des mesures seront prises en étroite concertation avec la profession et le plus en amont possible, notamment pour la

constitution de réserves foncières. Ces mesures se traduiront essentiellement en termes d'aménagements fonciers (AFAFE) avec une limitation maximale des reliquats et une gestion optimale des zones de dépôt définitif.

Nous avons toutefois noté en page 149 de ce document (§ 3.9 Evaluation des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux) qu'il est précisé que :

" Les opérations d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental, possiblement engagées pour compenser l'effet du projet ferroviaire sur les structures des exploitations agricoles et forestières présentent des effets indirects sur des espaces beaucoup plus vastes que l'emprise ferroviaire elle-même : les périmètres d'aménagement couvrent des surfaces importantes qui représentent jusqu'à 20 fois l'emprise de l'infrastructure.
Les principaux risques qu'ils peuvent entraîner sont écologiques et sont résumés dans le tableau ci-après (Page 150)".

Ce titre et cette présentation nous paraissent maladroits dans la mesure où la procédure A.F.A.F.E intègre pleinement les enjeux environnementaux et où de telles opérations font elles-mêmes l'objet d'une évaluation environnementale au titre du code de l'environnement.
Les études d'aménagement préalables à leur mise en œuvre doivent ainsi présenter (Art. R.121-20 du CRPM) des recommandations pour la détermination et la conduite des opérations quant à la prévention des risques naturels relatifs notamment à l'érosion des sols, quant à l'équilibre de la gestion des eaux, à la préservation des espaces naturels remarquables ou sensibles, des paysages et des habitats des espèces protégées ainsi qu'à la protection du patrimoine rural.

Enfin en application de l'article L. 121-14 III du C.R.P.M si les C.C.A.F ou C.I.A.F constituées se prononcent en faveur d'un aménagement foncier agricole et forestier et environnemental, le Préfet fixe la liste des prescriptions que devront respecter les commissions dans l'organisation du plan du nouveau parcellaire et l'élaboration du programme de travaux, en vue de satisfaire aux principes posés notamment par l'article L. 211-1 du code de l'environnement, et la notifie au Président du Conseil Départemental. Lorsque l'opération envisagée concerne un ouvrage linéaire, le Préfet veille à la cohérence entre les mesures environnementales figurant dans l'étude d'impact de grand ouvrage et les prescriptions ainsi notifiées.

@600 - Patricia - Villeneuve-lès-Béziers

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 13:13:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique LGV

Contribution :

Suite à notre entretien téléphonique du 15/01/2022 je souhaite être informé de l'impact réel du projet de l'emplacement réservé à la virgule sur notre propriété au 21 chemin de parazols 34420 Villeneuve les Béziers cadastré AY23.

Comment envisagez vous l'accès des riverains qui ne seront pas expropriés par les travaux si le chemin de parazols est pris par l'emplacement réservé ?

D'après le plan que nous avons visualisé à l'agloo de Béziers vous souhaitez remblayer le terrain déjà acheté par la SNCF qui est situé au nord de notre propriété pour effectuer le raccordement à la voie existante.

Si l'impact du projet le permettait ne serait-il pas judicieux de déplacer de quelques mètres l'emplacement réservé afin de conserver le chemin de parazols et d'éviter les expropriations.

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

@601 - Marie - Saint-Jean-de-Védas

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 14:11:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je donne un avis favorable au projet, enfin !

Contribution :

N'en déplaise aux égoïstes, il faut cesser de faire reposer nos transports sur le mode routier : on voit bien que nos nationales, départementales et surtout les autoroutes sont complètement saturées. Le développement des voies ferrées est la seule solution pour pouvoir augmenter les trafics de train (voyageur et marchandise), puisque les lignes actuelles sont également saturées et vieillissantes.

C'est le trafic routier actuel qui est une source énorme de pollution pour nos enfants (qualité de l'air, accidents de camions quasi hebdomadaires) et pour notre belle nature (y compris l'étang de Thau qui est le réceptacle de tous les cours d'eau pollués par la route...).

Cette ligne nouvelle permettra d'avoir plus de train, de diminuer les émissions carbone du secteur des transports. Il faudra être en revanche vigilant sur le respect de la faune et de la flore par la bonne application des mesures environnementales.

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

@602 - Etienne - Montpellier

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 14:23:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne nouvelle

Contribution :

Avis favorable. La construction de cette ligne apportera des bénéfices économiques à la région, et améliorera son attractivité. Le dossier de SNCF est très complet et montre une attention à l'environnement et aux nuisances pour les riverains. Et oui, on a rien sans rien, à bon entendeur.....

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

@603 - Frédéric - Gigean

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 14:27:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Il était temps !

Contribution :

Oui à la LGV. Ce projet est attendu depuis plus de 30 ans, j'espère qu'il ne faudra pas attendre encore autant pour la suite du projet.

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

@604 - Sieuros Amandine - Sète

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 14:57:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Lgv bassin de Thau

Contribution :

Non à la lgv, notre territoire n'a pas besoin de cela, des villes se verront impactées ainsi que les habitants.

La. Nature sera à nouveau démolie

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

@605 - GRIS Christophe - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 15:44:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION AU PROJET DE LGV

Contribution :

Je m'oppose au projet de ligne LGV et son tracé pour les multiples raisons déjà évoquées dans les nombreuses contributions des citoyens concernés.

A qui profite vraiment ce projet insensé ?

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

@606 - Lugand marie - Sète

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 15:45:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : déclaration d'inutilité publique.

Page 329 / 1332.

Contribution :

Je conteste la création de la LGV Thau qui va par son tracé nuire au site de la Gardiole, de la Crique de l'Angle et au terroir du Picpoul.

Je suis contre l'ensevelissement d'une partie de la Voie Domitienne. Je suis surtout contre la création de gares excentrées qui rallongent le temps du trajet pour tout ceux qui n'habitent pas à proximité des nouvelles gares. Enfin vous aurez compris que ce projet me semble nuisible illogique et inutile donc indésirable.

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

@607 - Nicolas - Poussan

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 16:04:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le tracé proposé est celui qui a l'impact écologique, économique, sociétal le plus important!

Contribution :

Pourquoi faire passer le TVG aussi prêt du bassin de Thau ?

- du point de vue environnemental : la lagune et ses environs sont un écosystème fragiles.
- du point de vue économique : le bassin rassemble une grosse partie de l'activité économique. Le TGV ne faisant que passer selon ce tracé, il n'amène aucun avantage économique (au contraire même : les seuls endroits qui vont bénéficier d'avantages seront les lieux près des gares TGV).
- du point de vue sociétal : le bassin rassemble une grosse partie de la population. Le TGV ne faisant que passer selon ce tracé, il ne sera qu'une gêne pour la population locale sans aucun avantage puisqu'il n'y aura pas de gare à cet endroit.
- du point de vue technique : ce tracé nécessite la création d'un viaduc pour compenser la topographie là où un tracé repositionné dans les terres (plus au Nord) ne nécessiterait pas un tel ouvrage. On dit souvent qu'il vaut construire des ponts que des murs : mais c'est peut-être encore mieux s'il n'y a pas de pont à construire...

La lagune du bassin de Thau se libère depuis peu de temps de l'impact écologique de certaines activités qui faisaient que l'Étang de Thau pouvait ressembler à l'étang de Berre. L'arrêt récent de l'activité de cimenterie à Balaruc en bordure même de l'Étang, et d'autres entreprises polluantes a redonné un équilibre à cet étang qui permet de concilier différentes activités économiques, de loisirs le tout avec une conscience environnementale grandissante.

Un tel projet aura forcément un impact sensible sur cet écosystème fragile. A l'heure où la prise en compte environnementale est devenue obligatoire chaque décision que prend l'Homme pour limiter les conséquences de ses propres actions sur la planète, il n'est pas concevable que ce soit ce projet de tracé qui soit retenu : à force la population ne comprendra plus le "faite ce que je dis, mais ce que je fais...".

D'autres solutions existent, moins impactantes et tout aussi réalistes et réalisables. Cela semble tellement évident que la solution proposée en devient aberrante. Il faut ramener de la cohérence environnementale à ce projet et revoir le tracé.

"Nous n'héritons pas de la terre de nos parents, mais nous empruntons celle de nos enfants" : cela doit être en permanence le point de vue qui doit guider toutes les actions des Hommes à partir de maintenant.

C'est pour cela que je suis contre le tracé de la ligne LGV.

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

@608 - Martine - Mireval

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 16:21:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique projet LGV Sète

Contribution :

Les temps changent. La notion de "temps" aussi.

L'heure n'est plus à la vitesse, qui nous gère plus qu'on la gère. L'heure est à la réflexion sur notre présent, notre avenir.

Toutes les observations et les analyses sur le long terme nous montrent clairement que la vitesse n'est pas la solution pour la planète, et surtout pour les hommes.

Où allons nous si vite? Pour quoi? Et au détriment de quoi?

Aujourd'hui, le résultat de l'équation, ce n'est pas la vitesse mais la cohabitation de l'humain avec l'humain et avec sa planète dans sa globalité.

Si train il y a... aménageons le pour le transport des voyageurs, qui ne tiennent pas vraisemblablement à aller si vite, mais à aller partout (large réseau existant à réhabiliter), à des tarifs abordables même en famille, dans le respect des horaires, et en toute sécurité.

Et, plutôt que l'effort de la vitesse, faisons l'effort du transport des marchandises sur les lignes existantes.

En conclusion, je suis donc contre ce projet de LGV.

Pièce(s) jointes(s) :



@609 - DI ROCCO DANIEL - Poussan

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 17:53:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV BASSIN DE THAU

Contribution :

TOTALEMENT OPPOSES AU NOUVEAU TRACE DE LA LGV QUI EST UNE CATASTROPHE ECOLOGIQUE ET QUI DE PLUS PROVOQUERA DES NUISSANCES INACCEPTABLES TANT AU NIVEAU SONORE, VISUEI ET POLLUTION ATMOSPHERIQUE

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

@610 - LESAGE ANNIE

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 17:57:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV BASSIN DE THAU

Contribution :

Je suis totalement opposée au nouveau tracé de la LGV qui est totalement abérant du point de vue écologique, des nuisance ssonores et visuelles + pollution de l'air.

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

@611 - ARTIS Louis-Jean

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 18:00:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Dossier d'Enquête préalable à la DUP de la LNMP

Contribution : Louis-Jean Artis, Président de TGV Développement Languedoc-Roussillon,

Membre de FERRMED ASBL Bruxelles

Suivant ce projet depuis la création de la Mission SNCF, bien avant sa relance par l'ancien Ministre Dominique Perben, j'ai pu voir émerger la composante fret de cette ligne, partie centrale du Corridor Européen Fret N°6. Aujourd'hui, en 2022, son tronçon Montpellier – Perpignan (Le Soler) est le seul composé encore d'une ligne unique.

Lors de la réunion de lancement de la LNMP au Corum de Montpellier, Monsieur Ignacio Baron, Commissaire Européen avait souligné la nécessité d'un doublet de lignes sur tout le corridor.

Aujourd'hui entre Barcelone et Nancy, seul le tronçon Montpellier – Le Soler n'est pas doublé. Le délai de lancement 10 ans + les 5 à 6 ans de travaux pour la seule première tranche et 10 ans de décalage pour la seconde est irréaliste. Cela conforte pour 25 ans encore les 13 200 camions quotidiens au Col du Perthus, en croissance régulière.

Pour éviter saturation et doublement de l'autoroute A9, déjà à 2 x 3 voies, il est indispensable de réduire ce délai. La DUP étant prévue pour fin 2022, rien ne justifie de lancer les travaux 10 ans après, 3 ans seraient plus réaliste. Le décalage de la 2^e tranche pourrait être optimisé à 3 ans.

Si le financement pose problème, pourquoi ne pas recourir au régime de la concession (comme pour la quasi-totalité du réseau historique) ou à un PPP (Partenariat Public Privé comme pour la LGV Sud-Europe Atlantique et le Contournement de Nîmes - Montpellier).

Nous sommes dans l'urgence climatique, la réponse n'est pas dans 26 ans.

Précisons que fret de transit et feroutage sont en fort développement, actuellement freiné par la sous-capacité des infrastructures. La LNMP complète permettra de réduire le trafic routier longue distance. Cette demande préexistante aura pour effet immédiat d'accroître la rentabilité de la LNMP et des segments encadrant du Corridor N°6, dès la suppression du goulot d'étranglement.

Que ce manque de capacité n'interdise pas le transfert de la route au rail du fort trafic routier de produits chimiques de Tarragone vers l'Allemagne rendu possible dès 2022 par la mise à voie normale de Tarragone – Barcelone par l'ADIF. Demande immédiate de 6 trains AR/jour.

Les multiples études effectuées lors du débat public ont conclu que la présence d'une gare à l'est de Béziers était indispensable. Il ne s'agit pas de desservir les 75 000 habitants de Béziers, mais ici les 400 000 habitants d'une zone d'influence incluant tout l'Ouest Hérault, les Hauts cantons et le secteur balnéaire du Cap d'Agde à Valras, avec ses touristes à forte mobilité. (Chiffrage des B.E.T. mandatés sur ce sujet).

Son emplacement le plus efficace a été défini à l'échangeur de l'A9/A75. Avec celle de Narbonne, ces gares nouvelles accroîtront d'un million de passagers par an la fréquentation de la ligne. Sa liaison au réseau de bus de l'agglomération sera aisée, un terminus actuel étant à 200 m de la future gare. Sans elle, aucun TAGV ne desservira Béziers centre à terme, aucun exploitant ne fera perdre 45 minutes à ses voyageurs à longue distance. Voir Poitiers, Angoulême ou Montélimar qui n'est plus desservi que par des TER depuis le 15-12-2020., faute de gare sur la LGV Méditerranée.

Le positionnement A75, bien accessible, sur la rocade, proche de l'aéroport accroîtra la compétitivité du train face à l'aérien et permettra de mutualiser toute amélioration d'infrastructure locale.

Il est donc indispensable que la modification des PLU de Cers et Villeneuve les Béziers qui vont être nécessaires pour la première tranche, prennent en compte les contraintes géographiques de la gare A75 position haute et ne s'opposent en rien à sa réalisation dans la configuration validée dans la décision ministérielle N°3 du 29 janvier 2016.

La variante de nouvelle gare un temps évoquée à l'emplacement dit « Canal du Midi » est à proscrire, car située en zone bleue inondable du PPRI, (elle l'a d'ailleurs été en octobre 2020), aux infrastructures routières d'accès insuffisantes et mal commodes, sans terrains permettant parkings, quartier d'affaire ni de services. Son coût en viaduc 4 voies serait de plus exorbitant.

De Montpellier à Narbonne on roule aujourd'hui sur une ligne saturée vieille de 164 ans qu'il faut maintenant doubler. Les décideurs napoléoniens savaient prévoir.

L'aménagement du territoire se projette sur le long terme. Sur un tel projet d'intérêt européen il est affligeant de le faire avec une vision étriquée à 5 ans, ou à l'aune de quelques intérêts fonciers particuliers.

La liaison complète va d'Amsterdam à Séville, pas de Cers à Villeneuve les Béziers !

La densification des services TER et fret ne sera possible qu'avec la LNMP complète.

Cinq des six plus grandes villes d'Occitanie sont sur la ligne CNM + LNMP : Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan. La création de services InterCités Grande Vitesse (ICGV), identiques à ceux des Hauts de France ou de Catalogne du Sud est donc à envisager sur ce schéma

géographique favorable. Cela justifie plus encore les gares de Béziers A75 et de Narbonne Pont des Charrettes.

En résumé :

Constats

Pourquoi la participation promise par l'Europe s'est réduite de 40% à 20% ?

Montpellier – Perpignan-Le Soler est la seule section de l'axe européen Nord-Méditerranée encore dépourvue d'une 2^e ligne.

L'absence de ligne rapide sur 155 km altère la compétitivité de tout l'axe international.

La section Montpellier – Narbonne est reconnue en voie de saturation.

Le nombre de trains est identique sur Montpellier-Béziers et sur Béziers-Narbonne (+/- 2).

La croissance exponentielle du trafic longue distance poids lourds doit être contenue grâce au ferroutage, aux trains bloc.

Pollution, manque de chauffeurs PL, crise de l'énergie créent de forts atouts pour le rail.

Les délais de mise en chantier annoncés sont trop lointains, ils prévoient au mieux une ouverture complète dans 26 ans. C'est sans cohérence avec l'urgence climatique.

Solutions

Si le financement est problématique, s'orienter vers un Partenariat Public Privé.

L'accroissement des trafics voyageurs + fret permis par la LNMP complète amélioreront le TRI du projet et la rentabilité des autres tronçons encadrant.

Tracé complet, fonctionnalités et équipements validés dans la décision ministérielle du 01-2016 doivent être réalisés au plus vite.

Les PLU de Cers et Villeneuve les Béziers devront préserver les emprises nécessaires à la construction de la gare A75 profil haut prévue au projet validé.

Pour limiter le trafic longue distance poids lourds grâce au ferroutage, les délais de lancement des travaux doivent être minimisés.

La mixité de la première tranche Lattes–Villeneuve les Béziers doit être conservée.

La future gare A75, bénéficie d'une Liaison facile avec les bus de la CABEM, par simple déplacement d'un terminus existant de 200m.

La ZAD de Villeneuve devra être protégée pour recevoir le quartier d'affaires et de services afférents à la future gare.

Il est souhaitable de lancer la deuxième tranche 3 ans maximum après la première.

Conclusions

Pas de réduction étriquée sur le dernier segment d'un projet majeur d'infrastructure.

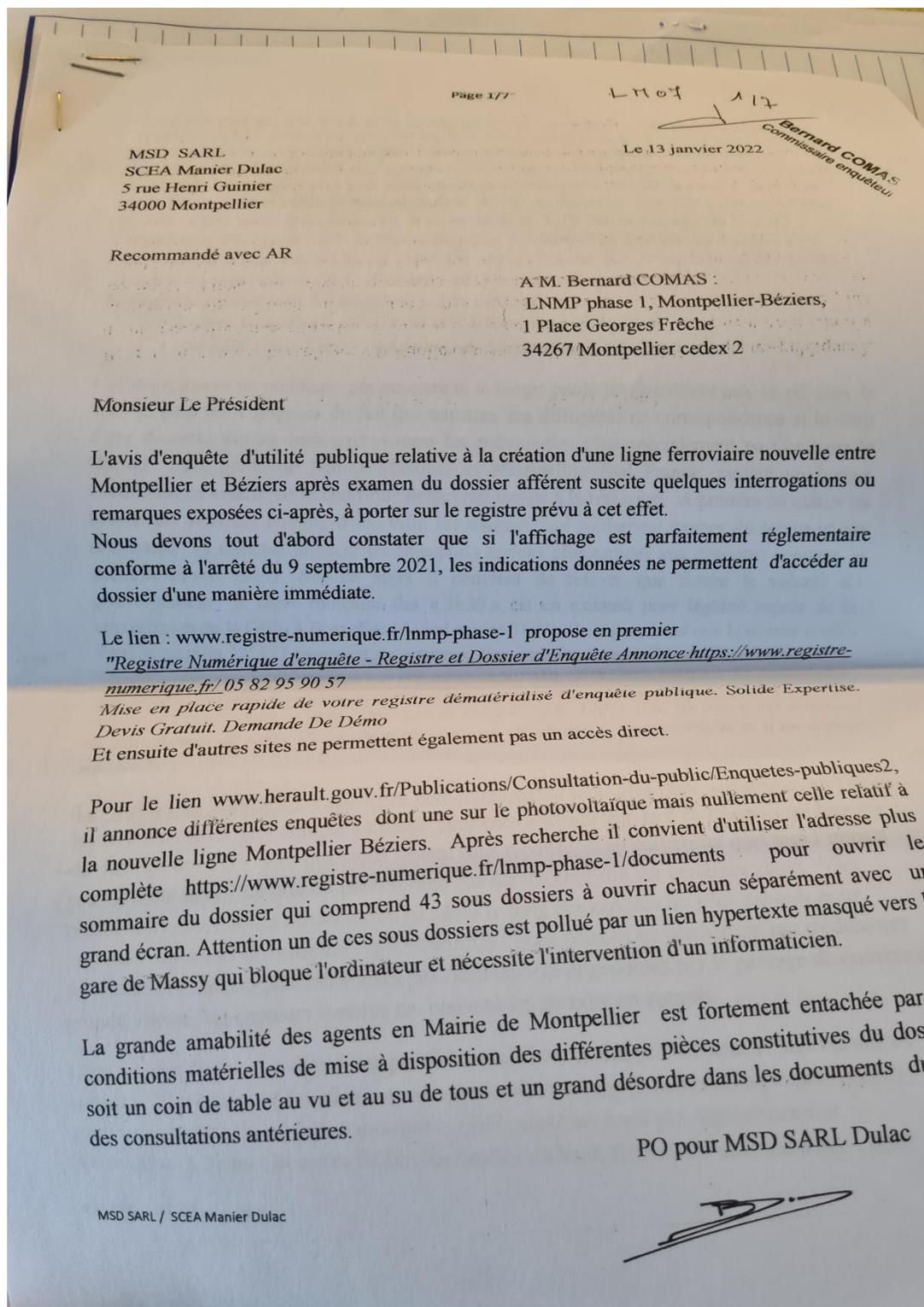
Après plus de 42 millions d'euros et de 30 ans d'études il n'est plus temps de remettre encore en cause les décisions ministérielles du 29-01-2016

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

C612 - MSD SARL SCEA MANIER DULAC - MONTPELLIER

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Par courrier



Pièce(s) jointe(s) :
Page 335 / 1332.

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

Document : Courrier SCEA Manier DULAC L M07 Pages 1-3-5-7.pdf, page 1 sur 4

Page 1/7

L M 07 117

Le 13 janvier 2022

MSD SARL
SCEA Manier Dulac
5 rue Henri Guinier
34000 Montpellier

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

Recommandé avec AR

A. M. Bernard COMAS :
LNMP phase 1, Montpellier-Béziers,
1 Place Georges Frêche
34267 Montpellier cedex 2

Monsieur Le Président

L'avis d'enquête d'utilité publique relative à la création d'une ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Béziers après examen du dossier afférent suscite quelques interrogations ou remarques exposées ci-après, à porter sur le registre prévu à cet effet.

Nous devons tout d'abord constater que si l'affichage est parfaitement réglementaire conforme à l'arrêté du 9 septembre 2021, les indications données ne permettent d'accéder au dossier d'une manière immédiate.

Le lien : www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1 propose en premier

"Registre Numérique d'enquête - Registre et Dossier d'Enquête Annonce <https://www.registre-numerique.fr/0582959057>

Mise en place rapide de votre registre dématérialisé d'enquête publique." Solide Expertise. Devis Gratuit. Demande De Démo

Et ensuite d'autres sites ne permettent également pas un accès direct.

Pour le lien www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2, il annonce différentes enquêtes dont une sur le photovoltaïque mais nullement celle relative à la nouvelle ligne Montpellier Béziers. Après recherche il convient d'utiliser l'adresse plus complète <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1/documents> pour ouvrir le sommaire du dossier qui comprend 43 sous dossiers à ouvrir chacun séparément avec un grand écran. Attention un de ces sous dossiers est pollué par un lien hypertexte masqué vers la gare de Massy qui bloque l'ordinateur et nécessite l'intervention d'un informaticien.

La grande amabilité des agents en Mairie de Montpellier est fortement entachée par les conditions matérielles de mise à disposition des différentes pièces constitutives du dossier, soit un coin de table au vu et au su de tous et un grand désordre dans les documents du fait des consultations antérieures.

PO pour MSD SARL Dulac

MSD SARL / SCEA Manier Dulac



Document : Courrier SCEA Manier DULAC L M07 Pages 1-3-5-7.pdf, page 2 sur 4

L M 07 . 3 / 7


d'infrastructures habitées et ce, selon des horaires précis. L'arrêté du 8 novembre 1999 se base notamment sur un décret antérieur (9 janvier 1995) pour définir les « indicateurs de gêne due au bruit d'une infrastructure ferroviaire ». Le problème des pics n'est pas pris en compte. La moyenne fait que les résultats rentrent dans le cahier des charges et c'est ce point qui fait débat.

La protection des terres agricoles. Si le projet montre bien une emprise il ne prend pas en compte les obligations de l'aménageur relatif aux compensations écologiques et environnementales. Par décret du 29 décembre 2011 depuis le Grenelle de l'environnement l'aménageur qui contrarie la biodiversité se doit de compenser soit réparer à l'équivalent ce qui a été détruit sur un terrain de surface égale voir plus au plus près du chantier. Le ministère de l'agriculture estime que 74 000 hectares de terres agricoles sont urbanisés tous les ans. Tous les quinze ans, un département disparaît sous l'urbanisation. L'aménageur fort de son obligation et donc de son droit obtient l'expropriation supplémentaire. La compensation environnementale doit rétablir une **situation de qualité globale proche de la situation antérieure** et un état écologique jugé fonctionnellement normal. Il conviendrait que l'aménageur avant travaux introduise ces données et qu'afin d'éviter des coûts qu'il recense les nombreux délaissés dont il dispose du fait d'aménagement antérieurs et les mette en valeur dans le sens de la loi et ne se livre pas à des expropriations supplémentaires au détriment de cultures pérennes. Il est souhaitable que la plus grande parcimonie soit respectée lors des aménagements qui réduisent les terres agricoles et les boisements.

Le rétablissement des accès.

"2.2.2.2. LES RETABLISSEMENTS DE VOIRIE

Aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, mais 3 rétablissements de chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

Aucun chemin de randonnée n'est concerné."

Les obligations de l'aménageur sont un rétablissement a minima semblable à l'existant antérieur en largeur et tirant d'air sous les ponts et viaducs. Mais les engins modernes ont fortement évolué et une situation d'enclavement peut-être créé du fait de courbes accentuées ou de déclivité importante. Les véhicules de secours et les engins lourds de lutte contre l'incendie doivent bien évidemment pouvoir passer -le SDIS 34 dispose de citerne semi-remorque de grande capacité- On ne peut ignorer qu'une machine à vendanger à une hauteur de 3m.63 un empâtement de 3m et une longueur de 6m -on est en zone viticole- mais une batteuse utilisée lors d'assolement avant replantation à une largeur sans la table de coupe : 3 à 4 mètres – hauteur de la machine de 4,2 m – largeur de la table de coupe : de 7 m – longueur : 9 à 11 mètres. Dans un litige de voisinage -servitude- la justice a retenu la largeur de 7m comme minimale.

Les études hydrauliques. La mission Racine en 1958 prévoyait une desserte des nouvelles stations littorales en "doigts de gants" de ce fait les infrastructures routières permettaient

"Le lancement de nombreux projets dont la rentabilité socio-économique est insuffisante est d'autant plus inquiétant, même si ce constat n'est pas spécifique à la France, que les bilans a posteriori des lignes à grande vitesse mettent en évidence une rentabilité en général bien plus faible qu'espérée initialement en raison d'une sous-estimation des coûts et d'une surestimation du trafic assez systématiques. "

Une ligne également pour le fret. Le problème est le nombre de container pouvant alimenter le trafic. Il n'est plus admis de wagon isolé. Donc c'est un train entier 75 wagons qui transite d'un point A à un point B alors que le chargeur souhaite une prise en charge sur un site qui n'est pas A et une livraison ailleurs que B. Il passe 13 000 camions /jours sur l'autoroute A9, alors que l'évolution du trafic prévue dans le projet à l'horizon 2040 est de 6 trains, Yves CROZET économiste français ex administrateur de RFF énonçait « Le transport ferroviaire est massifié et si vous n'avez pas des grandes masses à transporter, quand bien même vous auriez le meilleur tunnel du monde et les meilleures autoroutes ferroviaires du monde, de toute façon vous n'avez pas les volumes de trafic.» "On peut penser que l'évolution de 15 % prévue dans le projet « Nouvelle Concertation » représentera 6 trains complémentaires soit « OUI UN PETIT PEU » et que le ferroutage n'a nul besoin de ce tracé. "

Par ailleurs Le dossier énonce "Dans ce contexte de fort usage des infrastructures de transport routières, **les reports de la voiture et des poids lourds vers le train permettront de réduire la congestion routière.**"

Il serait souhaitable qu'il y ait une certaine cohérence dans les actes et les déclarations car dans le domaine de l'automobile, la SNCF déclinait anciennement ce service de transport de voiture par train pour les particuliers mais depuis fin 2019 ce service a été supprimé.

Il y aurait cependant un trafic réduisant la circulation sur l'A7 et A9 et l'accidentologie en période estivale. C'est celui des voitures quelquefois chargées au delà du raisonnable - qualifiées de dromadaire ou chameau par les services de la gendarmerie- dont les propriétaires résidant en France ou Europe du Nord souhaitent se rendre dans un Pays du Maghreb en général Maroc par un ferry réalisant la liaison Sète Tanger. Des horaires et une tarification attractive prenant en compte le coût des péages autoroutiers et de combustible pourrait inciter certains au report de la voiture vers le train. Il serait nécessaire de disposer de plates formes ferroviaires permettant des gabarits autorisant les chargements en hauteur.

On ne peut occulter l'avis du sénat même ancien, la rentabilité n'étant toujours pas obtenue. " En septembre 2016, un rapport du Sénat se prononce contre la création de nouvelles lignes en région Occitanie, et préconise un gel pendant quinze ans des financements, préférant privilégier le financement de la maintenance des lignes classiques "

Le dossier évoque l'avantage de disposer de l'infrastructure envisagée notamment pour le transport des containers pour le port de Sète éloigné de celle-ci. On ne peut ignorer qu'un porte container moderne transporte jusqu'à 23000 "boites" (cf Evergreen) et que celui-ci à 16 mètres de tirant d'eau alors que le port de Sète n'en a que 14. Un terminal container doit disposer de portiques et surtout d'un terre plain permettant la dépose des containers sortant ou

L M07
7/7

Bilan carbone. En exploitation plus de train entraîne plus de consommation électrique dont la France est importatrice. Du fait de la diminution de la production nucléaire, des aléas météo absence de vent la France importe 11,6 GW d'électricité en général d'origine allemande produite dans des centrales à charbon lignite ou tourbe fortement génératrices de carbone ou de gaz à effet de serre GSE. On ne peut ignorer le rapport de la HAL émanation du Centre pour la communication scientifique directe (CCSD) du CNRS. *"La construction d'une LGV génère des émissions de GES. Soit près de 8000 tonnes équivalentes de CO₂ pour la construction d'un kilomètre de LGV.. Les hypothèses de trafic ainsi que l'année de mise en service de la LGV ont une incidence majeure sur le bilan global des émissions de GES. Afin que le projet soit bénéfique, il est nécessaire que les émissions évitées soient supérieures, sur la durée de vie du projet, à celles émises par la construction de l'infrastructure et pendant son exploitation. Ainsi, des reports modaux plus faibles impliquent des économies plus faibles en termes d'émissions, tout comme une mise en service plus tardive car les transports aériens et routiers bénéficient au fil des années de gains d'efficacité qui réduisent leurs émissions. Dans le cadre du projet celui-ci n'est pas bénéfique concernant les émissions de GES, dans les 50 années qui suivent le début des travaux".*

On doit donc observer que malgré une préconisation de la représentation nationale du Palais du Luxembourg visant à préserver les finances publiques, que malgré les analyses financières des sages de la rue Cambon établissant que le rapport socio économique est nul, que malgré les études scientifiques menées par le CNRS concluant un impact important sur le bilan carbone et les gaz à effet de serre, le projet est présenté faisant fi de toutes ces études préalables

MSD / SCEA Manier Dulac
P.O. B. Dulac



MSD SARL / SCEA Manier Dulac

Document : Courrier SCEA Manier DULAC L M07 Pages 2-4-6.pdf, page 1 sur 4

L M P O 7
6/7

entrant et que toute manutention -une prise un posé- est facturé par les services d'aconage environ 210€ alors que le transport du même container d'un port d'Asie du Sud Est est facturé 674.89€. Dans le cas du port de Sète il apparait que les trois manutentions nécessaires auront un coût supérieur au transport Asie Europe Ce cas n'est pas unique le Havre est sans embranchement ferroviaire ou mise sur barge direct Seul Anvers Rotterdam Gènes satisfont les chargeurs.

Ceci n'a pas échappé au rédacteur du dossier" *Le port de Sète a traité 4 millions de tonnes en 2017 avec un fort déséquilibre entre les importations (3,1 millions de tonnes) et les exportations (0,8 million de tonnes).*

Les importations relativement stables sont dominées par le vrac liquide (hydrocarbure) et le vrac solide (oléagineux, aliments du bétail, charbon).

A l'inverse, les exportations sont plus variables dans le temps et en termes de produits, on y retrouve une base de vrac liquide et solide, ainsi que du transport roulier maritime (RoRo)"

Toute ces marchandise transitent par conduite oléoduc (déchargement au large) ou par bande transporteur mais non en container

Une perte économique locale Les affiches parisiennes journal d'annonces légales et d'articles divers sur l'économie ont relatées la colère d'un maire d'une commune fortement impactée par des lignes TGV. L'impact de ces infrastructures obérait fortement les finances locales car les recettes communales relatives à la taxe foncière d'habitation et de séjour n'était plus perçu pour les terrains agricoles ruinées les habitations détruites. ou désertées du fait des nuisances. Cet élu menaçait le plus sérieusement du monde d'établir un octroi pour la traversée de sa juridiction. L'établissement d'une compensation, assez simple à calculer à partir des recettes antérieures, devrait être établie au profit des collectivités impactées Il convient du point de vue économique d'abonder le coût des travaux de ces indemnités prises en charge par l'aménageur qui réalise ces installations dans un but de profit sur la durée d'amortissement des installations. L'occultation de ce manque à gagner relève du dol.

Bilan écologique, Bilan économique, Bilan carbone.

Le bilan écologique: Les travaux affectant des zones particulièrement sensibles il y a ruine de certains biotopes détruisant des espèces sensibles dont l'humain fait partie.

Le bilan économique: Il est regrettable que le dossier ne comporte pas un tableau comptable d'un bilan économique faisant apparaitre le coût des travaux la durée d'amortissement de ceux-ci, les recettes escomptées le retour sur investissement qui en est attendu. Exprimer que le projet permettra plus de train TER, entrainera de facto plus de participation financière de la région Occitanie "Ces coûts sont couverts à hauteur de 88 % par des financements publics, les voyageurs n'en payant que 12 %. Cette situation tient aux politiques tarifaires mises en œuvre par les régions, qui ont continuellement réduit la participation des clients au coût du service. (cour des comptes) . Sauf Paris Lyon les LGV n'ont pas été rentables d'un point de vue socio économique

L M07
4/7

l'écoulement des eaux vers la mer réceptacle naturel. Depuis l'arc à proximité des côtes par commodité a été abondamment bétonné souvent en remblai par des voies routières des autoroutes. Par le fait de fortes précipitations en octobre 2019 les voies ferrées Montpellier Béziers à Villeneuve-lès-Béziers ont été arrachées. Cette ligne était ancienne puisque, établie en 1857 et avait donc résisté à de multiples incidents climatiques. Il est facile d'évoquer des circonstances exceptionnelles, le réchauffement climatique mais il convient surtout après examen des photos aériennes des différentes époques de relever l'imperméabilisation des bassins versants non prise en compte qui interdisent de prendre comme référence les débits des pertuis des relevés antérieurs. L'ajout d'une nouvelle construction souvent en remblais doit prendre en compte l'imperméabilisation propre induite mais aussi l'imperméabilisation des sols en amont et ne pas concentrer la folie des eaux sur quelques rares passages dont les terrains en aval subiront les dégâts. La solution serait de préserver au maximum les terres agricoles en amont qui absorbent les précipitations -d'où le gel des constructions-et non la création de bassins de rétention qui au fil des années se comblent et dont l'entretien est difficilement ou pas assuré.

Une nouvelle ligne TGV La Cour des comptes (2014, p. 95) a estimé que la fréquentation des LGV en service était trop faible pour permettre leur rentabilité. Le niveau de trafic, qui génère les recettes commerciales, constitue un des éléments du calcul de rentabilité interne des infrastructures de transport. Des trafics réels plus faibles que les prévisions expliquent en partie des taux de rentabilité interne *a posteriori* plus faibles pour plusieurs LGV en service comme le montre le tableau suivant. Seule la LGV Paris Lyon constitue une exception.



Tableau 1. Comparaison des taux de rentabilité interne prévus et réels de LGV en service

	Taux de rentabilité interne (économique)	
	<i>A priori</i>	<i>A posteriori</i>
LGV Méditerranée	8 %	4,1 %

Madame Elisabeth Borne ministre des transports n'a pas hésité à formuler après constat que "les billets de TGV sont considérés comme chers et en même temps 70% des trajets sont déficitaires "

Le dossier présenté est particulièrement optimiste sur les flux de voyageurs que le gain de 18 minute devrait séduire, il n'est pas contractuel et donc il n'est pas interdit pratiquement dans un souci publicitaire de rêver... le problème est que le rêve coûte cher pour le contribuable comme le montre trop souvent des infrastructures récentes souvent dénoncées par la cour des comptes "

MSD-SARL / SCEA Manier Dulac

Document : Courrier SCEA Manier DULAC L M07 Pages 2-4-6.pdf, page 3 sur 4

L707
217

Il est annoncé un gain de 18 minutes sur un trajet ferroviaire de Paris à Perpignan (cf. chapitre 4.5.1.1), mais une segmentation de la construction de la LGV Nîmes Barcelone en quatre parties ne permet pas une exploitation optimale car pour le moment les quelques kilomètres de Montpellier à Béziers sont seuls envisagés. Il convient de considérer également à l'examen de créations plus anciennes que ce gain inférieur à 10% sur la totalité de la durée du trajet est ruiné et même fortement inversé du fait de dessertes dans des gares excentrées de métropoles censées les desservir. Il en est ainsi du TGV Haute Picardie, le Creusot Montchanin, d'Avignon TGV de Nîmes Manduel et Montpellier Sud France ou de la gare SNCF de Marne-La-Vallée Chessy TGV. On ne peut ignorer que, le Ministre en charge des Transports a signé dimanche 15 décembre 2013 la décision ministérielle n° 2.

Le projet se précise avec les décisions prises sur la création de :

- 2 gares nouvelles à Béziers-est et Narbonne-ouest,
- Une LGV mixte (fret + voyageurs) de Montpellier à Béziers;

Ces dispositions ne prennent pas en compte le temps perdu très supérieur aux 18 minutes, le surcoût pour les voyageurs du fait des navettes, les difficultés de correspondance et le désir d'une desserte directe intra muros dans les métropoles. Plus spécialement en Occitanie le "fiasco" des gares de Nîmes Manduel et Montpellier Sud France, malgré un budget astronomique assuré par le contribuable devrait inciter à la réflexion. A prendre ou quitter un moyen de transport éloigné d'une ville les usagers qui souhaitent gagner du temps et pas seulement 18 minutes utilisent les transports aériens plus rapides aux dessertes connues et souvent moins chers. Sur ce sujet il convient de relever que contre la volonté du gouvernement la règle française des « 2h30 » est en examen pour légalité auprès de la commission de la CEE à Bruxelles (Avion contre TGV): Il est paradoxal que le dossier révèle dans sa section "3*3*3 transport en commun. Que les aéroports de Montpellier Perpignan et Carcassonne sont rapidement accessibles depuis le centre-ville par voiture en dix minutes, ou par navette autobus en quinze minutes et que celui de Béziers soit situé à vingt minutes de voiture du centre-ville et quinze minutes de celui d'Agde. Enfin, tous les aéroports disposent de plateformes de taxis, de location de voitures, de places de stationnement et d'un dépôt-minute."

Les nuisances induites. L'expérience démontre que sur toutes les LGV, construites en France les riverains se rendent compte à l'usage mais bien entendu trop tard de l'impact sur leur vie du passage des TGV. Des questions restent sans réponse, et en particulier quel sera l'impact réel de cette ligne? Le dossier prévoit bien des écrans antibruit sur certaines zones "Des protections acoustiques seront mises en place le long des espaces les plus exposés pour respecter les seuils acoustiques réglementaires." mais ceux-ci ne permettent pas d'édulcorer les vibrations mécaniques transmises par l'atmosphère engendrées par le passage de convois à grande vitesse, les capteurs sonores ne pouvant les prendre en compte.

L'aménageur devra se garder d'une possible modification des arrêtés relatifs aux nuisances sonores. "Il est aujourd'hui plus que nécessaire de repenser la méthodologie des recueils sonores régie par l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires », Sénat Cet arrêté définit les limites du bruit ferroviaire autorisé à proximité

MSD SARL / SCEA Manier Dulac

Document : Courrier SCEA Manier DULAC L M07 Pages 2-4-6.pdf, page 4 sur 4

@613 - stephanie - Mèze

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 19:11:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Page 342 / 1332.

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

Objet :Le tracé de la Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Contribution :

CONTRE !

Dénaturer le peu de nature qu'il nous reste pour gagner 18 minutes est un scandale, 18 minutes ,de qui se moque t-on!

utile seulement pour peut être quelques rares chefs d'entreprise , donc une grande grande minorité!!!

et le fret est un faux prétexte pour nous faire accepter l'inacceptable!

Une ligne existe déjà! utilisez là ! et arrêtez de fermer les lignes existantes

Le bassin de Thau est fragile et est un réservoir naturel ou de nombreuses espèces vivent ;ou d'autres migrent aussi.les travaux vont entraîner de très nombreux dérangements de toutes ces espèces et menacer leur survie!

les poussières créées par les travaux sur le littoral sont de véritables dangers pour la faune aquifère

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

@614 - CALAS DIDIER

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 21:03:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tracé LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Le projet d'ouvrir une deuxième ligne, est probablement nécessaire.

En revanche le tracé qui fait passer la ligne entre Poussan et Balaruc le Vieux , est totalement fou, absurde, et traumatisant pour toute la population du bassin de Thau. Un viaduc de 1,4 km sur une hauteur dantesque qui vient flirter avec le lagune de Thau, classé Natura 2000 : C'est une aberration !

L'activité thermale de Balaruc (1er employeur du bassin de Thau, après l'hôpital), va se trouver affectée, par le bruit des rames à grande vitesse, et par le fait que les curistes au lieu d'arriver en gare de Sète, arriveront en gare de Sud de France (Montpellier), sans aucun moyen pour rejoindre la station thermale.

Je suis contre ce tracé comme la plupart des habitants des communes impactées.

Je demande que les phases de travaux soient inversées : phase 2, puis phase 1, afin de prendre le temps de la réflexion et de l'alternative d'un nouveau tracé.

Merci

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

@615 - ANNY - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 21:25:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :participation à l'enquête publique concernant la ligne LGV Montpellier -Béziers

Page 343 / 1332.

Contribution :

Je suis contre la construction du tronçon Montpellier-Béziers de la ligne LGV Montpellier-Perpignan.

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

@616 - Isabelle - Mèze

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 04:34:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Bravo

Contribution :

Je suis complètement favorable à cette nouvelle ligne ferroviaire. Elle va contribuer à réduire le trafic et la pollution.

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

@617 - POUGET Eric

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 06:56:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Réouverture de l'ancienne ligne Vias-Paulhan connectée à la LGV

Contribution :

L'approvisionnement de la future base travaux pour la LGV à Saint-Thibéry plaide pour une réouverture partielle de l'ancienne ligne Vias-Paulhan : la région doit saisir cette opportunité pour d'une part, réouvrir cette ancienne ligne des Chemins de Fer de l'Hérault jusqu'à Clermont-L'Hérault et d'autre part, pour la connecter à la future LGV par une véritable gare de correspondance TGV/TER.

A plus long terme, il faut étudier le rétablissement de l'étoile ferroviaire de Paulhan avec une réouverture à l'Est jusqu'à Montpellier, à l'Ouest jusqu'à Toulouse, voire au Nord jusqu'à Lodève.

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

@618 - Sers Sers - Castelnau-de-Guers

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 08:39:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Impact économique sur la viticulture

Contribution :

Bonjour,

Je suis viticulteur sur la commune de Castelnau de Guers, commune dotée de la majeure partie de la surface de production d'AOP Picpoul de Pinet. En tant que producteur d'AOP Picpoul de Pinet et soucieux du futur de cette appellation aux multiples retombées économiques dépassant largement le bassin de Thau, la perte d'hectares de production donc de volumes pour nos marchés est un réel problème.

Je me souviens du Gel de 2017 et de l'intervention du Président de l'AOP, Mr Bascou à l'époque, qui pour des raisons économiques a su augmenter les rendements autorisés sur l'appellation pour faire face aux pertes de récolte par solidarité pour l'appellation.

Par solidarité envers l'AOP Picpoul de Pinet, je souhaiterais qu'un débat s'ouvre sur le déplacement de ces 150 hectares de façon cohérente territorialement, c'est à dire, chaque commune a un pourcentage de surface de l'appellation il faut donc reporter ces 150 hectares environ suivant ce pourcentage sur chaque commune, par exemple il y a plein de parcelles le long de la route de Pomerols/Castelnau de Guers qui ne sont pas dans l'aire pourtant le cahier des charges est, au niveau du terroir largement bien respecté et cohérent qualitativement.

Merci de m'avoir lu et de prendre en considération cette remarque.

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

@619 - Laurence - Toulouse

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 09:38:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Beau Projet - Essentiel pour notre territoire

Contribution :

Dossier très clair

Ce projet est essentiel pour poursuivre le maillage LGV de notre territoire

L'Occitanie est la grande oubliée de la grande vitesse à l'heure où les enjeux environnementaux doivent peser dans le choix des modes de transports les moins polluants.

Avec Bordeaux-Toulouse il ne manquera plus que la partie Toulouse-Narbonne à équiper de LGV pour boucler la boucle

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

@620 - Maryse ARDITI - Narbonne

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 10:21:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contribution de l'association ECCLA (Ecologie des Corbières, du Carcassonnais et du littoral Audois) Par Maryse ARDITI

Contribution :

La contribution contient plus de 8500, elle est en fichier joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : VF Consultation LNMP Participation ECCLA.pdf, page 1 sur 7



ÉCOLOGIE DU CARCASSONNAIS, DES CORBIÈRES ET DU LITTORAL AUDOIS

Agréée au titre des articles L. 121-8 et L. 160-1 du Code de l'Urbanisme et au titre de l'article L 141-1 du Code de l'Environnement, dans un cadre départemental

CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION ECCLA POUR LA LGV LNMP

Créée en 1988, l'association Ecologie du Carcassonnais, des Corbières et du littoral Audois (ECCLA) est une association agréée et représentative au niveau du département de l'Aude depuis 1991.

ECCLA est une association généraliste qui couvre très largement toutes les problématiques environnementales : eau, irrigation, pesticides, biodiversité, énergie renouvelable, urbanisme, déchets, risques industriels. Elle se définit comme une association de vigilance environnementale.

Elle est nommée dans plusieurs commissions départementales : CODERST, CDPENAF et CDNPS. Elle participe aussi aux Commissions de Suivi de Sites liées aux usines SEVESO (4 dans l'Aude) ou liées aux usines qui traitent des déchets (2 dans l'Aude).

Elle participe à une dizaine de comités de pilotage Natura 2000 et à 2 CLE (commission locale de l'eau) sur le littoral audois. ECCLA est une association de bénévoles, sans salariat et sans subvention (jamais fait de demande en ce sens).

A/ CONTEXTE

1/ L'ampleur du projet

Même si le projet est découpé en deux phases (phase 1 : Montpellier – Béziers et phase 2 : Béziers - Perpignan), il s'agit bien d'un seul et même projet que nous analyserons dans son ensemble en insistant sur la phase 2 car nous sommes une association audoise.

Nous mettons ci-dessous en vrac quelques chiffres pour situer l'ampleur du projet

- 150 km de lignes ferroviaires à double voies
- avec une partie mixte (voyageurs + fret)
- deux gares nouvelles
- pour un budget évalué autour de 6 milliards HT
- rien que pour la phase 1 : 43 ouvrages d'art courants et 20 ouvrages d'art non courant
- 18% du linéaire traverse des zones inondables
- 15 habitats naturels remarquables
- 76 espèces végétales patrimoniales
- plus de 400 espèces d'invertébrés
- 60 espèces de mammifères dont 21 espèces de chauves-souris
- 223 espèces d'oiseaux
- le total des surfaces à compenser s'élève autour de 6.000 ha (énorme ! Difficile à trouver)

Avec un projet d'une telle ampleur et des impacts environnementaux très lourds, il est essentiel de ne pas se tromper dans les choix et il nous paraît évident qu'il y a des très mauvais choix dans le projet qui nous est présenté aujourd'hui.

*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne - Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

Document : VF Consultation LNMP Participation ECCLA.pdf, page 2 sur 7

2/ Les objectifs affichés (extraits du dossier)

- Créer un doublet (ligne classique + ligne nouvelle) pour
- répondre durablement à la demande croissante de mobilité, de sécurité et aux situations de congestion constatées à l'heure actuelle
 - libérer de la capacité sur la ligne classique
 - assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne
 - créer un service à haute fréquence pour les déplacements le long du littoral (meilleure desserte)

Un peu plus loin il est même précisé qu'il s'agit aussi d'offrir des horaires fiables et compétitifs pour le transport de marchandises (!) lequel n'est assuré que sur une partie du projet

B/ LES INCOHERENCES DU PROJET

1/ Le fret

Ce projet est absurde par rapport au fret. La ligne sera mixte jusque Béziers, puis à nouveau depuis Perpignan pour rejoindre la partie espagnole qui est elle aussi mixte. Voilà qui ne prépare absolument pas l'avenir.

Ce projet devrait avoir une vision à 2100 et à cette date, difficile de dire ce qu'il en sera de la ligne actuelle.

Il est clair que la SNCF ne sait pas ou ne veut pas faire de fret. Elle avait déjà commencé à le tuer en refusant les transports de wagons isolés. Or ceux-ci transportent souvent des matières dangereuses qui se retrouvent ainsi sur la route aggravant les risques.

Par ailleurs, laisser le fret (en principe des trains plus lourds) sur la ligne actuelle est une hérésie. Aussi superbe soit la ligne actuelle dans la traversée des étangs, elle est très fragile face à la montée de la mer et au réchauffement climatique. Les trains de fret doivent donc passer sur la nouvelle ligne.

C'est d'autant plus absurde que la part des poids lourds sur l'autoroute entre Montpellier et Béziers est entre 17% et 21% alors qu'elle est entre 20% et 32% entre Béziers et Perpignan. Ceux qui prennent actuellement l'autoroute dans cette zone savent qu'ils font face à un mur de camions.

Alors qu'il est déjà difficile de faire passer les camions sur le rail, ceci envoie un signal extrêmement négatif. Il sera très difficile d'accroître le nombre de poids lourds passant sur le train si seule la ligne actuelle est disponible.

Lors du débat public, notre association avait fortement insisté sur la notion de fret, indispensable pour justifier l'intérêt général.

Puisque l'horizon de cette phase 2 est assez éloigné, il est encore possible de revenir sur ce très mauvais choix.

Les deux conditions pour rendre cela réalisable :

- fixer une vitesse autour de 250 km/h, ce qui permet aussi de réduire les rayons des virages et donc l'ampleur de certaines réservations
- prévoir un tunnel pour passer les Corbières de Roquefort à Salses afin de réduire les pentes pour les trains de fret. Le coût de ce tunnel (calculé autour de 700 millions à 1 milliard d'euros) pourra être amorti grâce au fret, si se développe vraiment une politique volontariste de transport de marchandises par rail. Sans compter que ce tunnel évitera des dégâts environnementaux considérables dans une des zones les plus riches en biodiversité.

De toute façon, sans fret, la ligne nouvelle sera difficilement amortie, même si on attend un accroissement de voyageurs, toujours surévalué pour justifier les infrastructures.

Pour insister encore sur cette nécessité du fret, il est important de rappeler toutes les nuisances du transport routier, en particulier par poids lourds :

- Autour des grands axes de circulation, la réglementation sur la qualité de l'air n'est pas respectée comme cela a été rappelé lors de l'enquête publique sur le triplement de l'autoroute A 61.

*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

- Les concentrations régionales moyennes en oxydes d'azote (NO_x) dépassent très souvent, à proximité de la plupart des axes routiers de la région la « valeur limite » fixée à 40 µg/m³ qu'a fixé l'Organisation Mondiale de la Santé (OMS).
- C'est aussi le cas des deux métropoles. Dans la région, 65% des Nox sont dus aux transports, 48% pour les poids lourds et les bus. Les oxydes d'azote entraînent des affections pulmonaires (asthme, broncho-pneumopathies et cancers), seuls ou associés à l'ozone qu'ils produisent massivement sous l'effet du soleil (d'où un plus grand risque dans notre région) en présence de composés organiques volatils. Ces mauvais résultats se retrouvent pour les particules fines.
- L'ensemble de ces nuisances coûtent cher à la société. L'ensemble de ces nuisances coûtent cher à la société. Il faudrait en tenir compte dans l'évaluation du coût du tunnel, qui, en permettant le passage des wagons de fret éviterait les externalités négatives du transport routier.
- Un poids lourd détériore la chaussée comme plusieurs dizaines de milliers de voitures légères, et les camions les plus lourds détériorent encore plus. Selon Louis Fernique, ingénieur général des ponts, 6 000 camions équivalent au passage quotidien de 300 000 000 véhicules légers.
- En France, les transports pèsent pour 30% de la totalité des émissions de gaz à effet de serre (GES) et autour de 30% pour le seul CO₂. Rappelons que la France s'est engagée à réduire ses émissions de GES et qu'elle n'a pas tenu les engagements qu'elle s'était fixée.
- Elle ne peut pas y parvenir sans une politique vigoureuse sur les transports, et en particulier, sur une diminution des poids lourds grâce au rail.

2/ Deux gares excentrées à Béziers et Narbonne

Ces deux gares n'existaient pas lors du Débat Public. Depuis, nous avons déjà eu deux gares excentrées à Nîmes et Montpellier et il serait utile d'en tirer les leçons. A Montpellier, cette gare est à peine utilisée. Tous ceux qui peuvent l'éviter le font car ils perdent 45 mn depuis le centre-ville et sont obligés de venir en voiture car il n'y a pas de connexion avec les lignes TER, et pas non plus de transport en commun de la ville. Les 20mn gagnées depuis Paris sont plus que largement perdues.

Il est d'ailleurs anormal que, pour comptabiliser le gain de temps (sur lequel est calculé la rentabilité de la ligne), on ne compte que le temps de gare à gare. Avec la nouvelle gare Sud de France de Montpellier, les voyageurs ne gagnent rien du tout.

A partir de cette expérience, peut-on réfléchir à ne pas recommencer ces erreurs. Le dossier montre que les gares de Béziers et Narbonne ne sont pas saturées. Elles peuvent donc accueillir la ligne nouvelle à condition de prévoir des embranchements pour contourner la gare pour les trains qui ne s'arrêteraient pas (car tous les TGV ne s'arrêteront pas à Béziers et Narbonne), ce qui permettrait aussi de ne pas faire passer les trains de marchandises au coeur de la gare.

Comme le dit judicieusement l'Autorité environnementale, « faire passer les trains de marchandises au cœur des villes et envoyer les voyageurs à la campagne pour aller chercher leur train » ne paraît pas la solution idéale. **Peut mieux faire !**

Enfin, tel que prévu actuellement, quand la seconde phase sera réalisée, plus aucun train pour Paris ne passera par la gare actuelle de Narbonne.

Enfin signalons que Narbonne est un peu moins pire que Béziers car il y a une connexion avec la ligne actuelle, ce qui n'est pas le cas à Béziers. Encore faudra-t-il prévoir les cadencements pour que ceux qui arriveraient à 10h du soir soient surs de pouvoir rejoindre le centre-ville

3/ L'absence de prise en compte de la ligne actuelle

La ligne actuelle est une ligne superbe qui passe au milieu des étangs, mais évidemment elle est très fragile, sensible aux inondations, à la houle, aux vagues et le réchauffement climatique déjà en cours va encore aggraver cet aspect.

Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr

Le dossier n'évoque pas tout ce qui devra être fait pour l'entretien de cette ligne.
En tout cas, pour la faire durer, il serait utile de lui éviter les trains les plus lourds, donc les trains de fret

C/ LA RENTABILITE

1/ La rentabilité énergétique

De quoi s'agit-il ? Cette opération a pour vocation de s'inscrire dans la transition énergétique et climatique. Elle doit donc permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES). Au début, les travaux vont consommer beaucoup d'énergie et produire beaucoup de GES. Ensuite lors du fonctionnement, les propriétaires de voitures vont délaissier leurs véhicules, prendre le train et permettre ainsi une réduction des GES. De même si des personnes délaissent l'avion pour le train.

La rentabilité énergétique va permettre de faire le bilan entre les émissions de GES lors des travaux et les économies de GES lors du fonctionnement. Evidemment, les économies sont plus délicates à évaluer. Combien de personnes abandonneront leur voiture pour le train ? Combien abandonneront l'avion ?

Rappelons que les GES sont calculés avec une unité qui est la tonne équivalent pétrole, Tep, qui permet d'additionner des GES différents en les ramenant à un unité commune

Regardons le dossier sur ce point. Il est d'ailleurs un peu difficile à trouver dans un dossier qui fait plusieurs milliers de pages. Les informations se trouvent dans la pièce 5, vol 2, vers les pages 400. Nous prenons les données du projet complet (phase 1 et 2)

- Combien d'émissions de GES produites lors des travaux : la réponse est assez précise : 2.567.569 Tep
- Combien d'émissions de GES économisées lors du fonctionnement. Là les choses se compliquent un peu. Le dossier fait référence à deux scénarios de l'Etat : un scénario ancien (dénommé AME = avec mesures existantes) et le scénario récent considéré comme le scénario actuel (dénommé AMS= avec mesures supplémentaires). Les économies **moyennes annuelles de GES** sont (en arrondissant les chiffres)
 - autour de 11.000 Tep/an pour le scénario AMS
 - autour de 73.000 Tep/an pour le scénario AME
- D'où la conclusion : **il faudra soit 234 ans , soit 35 ans pour amortir les émissions de GES émises par le projet, sachant que le résultat 234 est plus logique car il prend en compte le scénario actuel**

Que conclure de tout ceci ?

**Que ce genre de calcul est absurde ! Qu'il ne permet pas d'aider à la transition énergétique !
ECCLA en conclut qu'il faut vraiment revoir le projet**

2/ la rentabilité socio-économique

De quoi s'agit-il ? Comme dans une analyse financière, il s'agit d'évaluer les coûts du projet et les rentrées financières, d'en faire la différence avec un taux d'actualisation, ce qui donne la valeur actualisée nette ou bénéfice actualisé net. Sauf que le mot socio-économique signifie qu'à côté des aspects monétaires, on prend en compte d'autres avantages. Ainsi dans le cas du train, on valorise financièrement les minutes économisées. On arrive alors à gonfler artificiellement les bénéfices.

Remarquons de suite qu'ici un seul scénario est pris en compte et c'est le scénario actuel AMS.

*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

Document : VF Consultation LNMP Participation ECCLA.pdf, page 5 sur 7

Le résultat est la valeur actualisée nette dite VAN-SE (SE pour socio-économique) ou bénéfice actualisé net. Cette valeur doit être positive. Le résultat est donné dans ce tableau :

Acteur	VAN-SE (M€)
Usagers	+ 11 032 M€
Chargeurs	+ 262 M€
Acteurs du ferroviaire	+ 1 404 M€
Autres opérateurs de transport de voyageurs	- 376 M€
Autres opérateurs de transport fret	- 33 M€
Puissance publique	- 393 M€
Riverains	+ 93 M€
Investisseurs	- 9 391 M€
Bénéfice actualisé	+ 2 598 M€

Tableau 19 : Bilan des acteurs - Projet global

Plus de 90% du bénéfice repose sur les voyageurs. Pire sur les 11 milliards d'euros économisés grâce aux voyageurs, 71% sont des bénéfices liés aux anciens voyageurs, donc liés aux quelques minutes que chaque voyageur va économiser sachant que pour des gares excentrées, le voyageur ne va peut-être rien gagner du tout. Les bénéfices liés à de nouveaux voyageurs (qui sont normalement l'objectif même de ce projet) ne pèsent que pour 18%.

Quant au fret, il compte négativement, mais en fait pour presque rien.

Bilan de ces études socio-économiques : Pas sûr que ce projet soit vraiment rentable

Proposition : Puisque l'essentiel de la rentabilité repose sur les voyageurs existants, la SNCF devrait faire une enquête dans les trains pour savoir si les voyageurs sont d'accord avec une LGV qui ne s'arrêtera pas dans la gare centre en précisant la nombre de minutes gagnées de gare à gare.

Il est encore possible de faire cette enquête rapidement pour changer les choix de la seconde phase.

D/ LES IMPACT ENVIRONNEMENTAUX

1/ Etat des lieux

- 12 sites Natura 2000 directement concernés
- 43 autres sites Natura 2000 plus éloignés avec liens fonctionnels avec les précédents
- 2 ZICO (zones importantes pour la conservation des oiseaux)
- 25 ZNIEFF de type 1 et 12 ZNIEFF de type 2 (Zone Naturelle d'Intérêts écologique, faunistique et floristique)
- Une vingtaine d'espaces naturels sensibles
- 103 zones humides dont 67 présentent un enjeu fort
- Une grande part du PNR de la narbonnaise en Méditerranée
- Un réseau de trames vertes et bleues très denses (ce sont les réseaux qui permettent de connecter des espaces importants pour la biodiversité).

*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

Document : VF Consultation LNMP Participation ECCLA.pdf, page 6 sur 7

La carte qui suit montre les emplacements d'une grande partie de ces espaces.



Cette carte met en évidence que c'est la phase 2 qui est la plus critique pour l'environnement, et en particulier l'Aude.

Il est évident que de nombreuses espèces sont impactées. Beaucoup sont concernés par des plans nationaux d'actions destinés à les préserver : aigle de Bonelli, pies grièches, butor étoilé, faucon crécerellette, outarde canepetière, lézard ocellé...

2/ Méthode ERC : éviter, réduire, compenser les impacts négatifs

Les mesures d'évitement sont inexistantes, ce qui se conçoit bien car les enjeux pour faire passer la ligne sont tellement complexes que l'environnement n'est pas pris en compte dès le début.

Les mesures de réduction sont des mesures classiques dans ce genre de projet :

- une attention particulière au chantier (calendrier, évitement de pollution...)
- assurer à la ligne une transparence écologique suffisante pour permettre aux espèces de la traverser, mais aussi aux agriculteurs de passer d'un côté à l'autre ou encore à l'eau dans des zones à risques d'inondation (basses plaines de l'Aude)

Des mesures d'accompagnement sont prévues pour remettre en état les sites après travaux, transplanter certaines espèces d'intérêt patrimonial fort, lutter contre les espèces invasives...

Au bilan, 7 sites Natura 2000 sur les 29 susceptibles d'être atteints, ont un impact résiduel non négligeable. Sur les 7 sites, 5 sont dans l'Aude qui nous intéresse particulièrement :

- Basses corbières (ZPS FR9110111)
- Corbières orientales (ZPS FR9112008)
- Complexe Lagunaire Bages Sigean (ZSC FR9101440)

Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr

- Grotte de la Ratapanade (ZSC FR9101487)
- Massif de la Clape (ZSC FR9101453)

Les surfaces proposées en compensation sont évaluées de la façon suivante :

- pour les enjeux faibles : surface équivalente affectée
- pour les enjeux moyens : surface x1,5
- pour les enjeux forts : surfaces x2
- pour les enjeux très forts : x3
- pour les enjeux majeurs : x5

soit un total de 5765 ha dont seulement 1730 pour la phase 1.

Cette superficie énorme pose deux questions :

- où trouver suffisamment de terrains pour réaliser cette compensation
- la compensation ne marche pas très souvent, par exemple les transplantations...
- sachant que la compensation doit durer autant que les projets, ce sont donc des compensations permanentes
- et que se passe-t-il si on ne trouve pas les terrains pour compenser ? Ces terrains devraient être définis avant le début des travaux

3/ Conclusion sur la partie environnement

ECCLA considère que la planète fait face à deux crises de même importance : la crise du climat et la crise de la biodiversité. Il ne peut être question de s'intéresser à l'une en oubliant l'autre.

L'ampleur des impacts environnementaux interroge vraiment sur ce projet. Il faut donc tenter de réduire cet impact là où il y a une possibilité. C'est le cas des Corbières où un tunnel aurait un double avantage : permettre le fret et réduire fortement les impacts dans cette zone

E/ CONCLUSION FINALE

- Compte tenu de l'absence de fret,
- Compte tenu des gares excentrées à Narbonne et Béziers,
- Compte tenu de l'absence dans le dossier de la prise en compte de la ligne actuelle, de sa fragilité et de son entretien,
- Compte tenu de la non rentabilité énergétique du projet (234 ans pour économiser les GES émis lors des travaux),
- Compte tenu de la très faible rentabilité économique qui est basée sur la monétarisation des quelques minutes gagnées de gare à gare, sans prendre en compte les minutes perdues pour aller vers des gares excentrées,
- Compte tenu de l'ampleur des impacts environnementaux,
- Compte tenu de l'ampleur des impacts environnementaux résiduels qui appellent une superficie de compensation pratiquement impossible à trouver

**ECCLA donne un avis négatif à ce projet en l'état,
Et demande une reprise complète de la phase 2
ECCLA réaffirme son soutien au rail par principe**

Narbonne, le 18/01/2022

*Présidente : Maryse Arditi - Secrétaire : Christine Roques
170, av. de Bordeaux - 11100 Narbonne Tél.: 04 68 41 75 78
Courriel : eccla@wanadoo.fr Site Internet : eccla-asso.fr*

@621 - Gener Cedric - Mèze

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 10:26:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Prise en compte des espèces protégées

Contribution :

Page 352 / 1332.

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

Bonjour,

Je suis agriculteur sur Mèze.

La LGV doit m'exproprier de 3Ha de terre agricole.

Sur mon exploitation cohabitent plusieurs espèces d'animaux protégées :

Grand Duc

Petit Duc

Chauve souris

Canard Tadorne

Genette,

Rollier d'Europe

Guêpier

Grenouille protégé

Faucon Crecerellette

Toutes ces espèces sont répertoriées et mon activité agricole est adaptée par rapport à l'environnement.

Je ne comprends pas le tracé de la LGV qui ne prend pas en compte l'aspect écologique.

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

@622 - Benjamin - Mèze

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 10:43:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre la destruction de notre patrimoine

Contribution :

Il n'est pas admissible de générer autant de nuisances pour un transport. La destruction de notre patrimoine, tant visuelle que écologique ou même historique, ne peut être justifié par la construction de cette ligne à grande vitesse. Il ne faut pas oublier l'impact économique sur le tourisme du bassin de Thau qui sera négatif au plus haut niveau.

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

@623 - quesada cedric - Poussan

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 11:35:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contre le tracé LGV Montpel-Beziers

Contribution :

Vue détériorée , nuisance sonore , les conséquences écologiques , les conséquences économiques , cela va détériorer le paysage , baisse de la valeur immobilière pour les maisons qui seront pas loin du tracé

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

@624 - Baudinet Patrick - Mèze

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 11:42:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Arrêt du projet

Contribution :

Bonjour,

Comment penser construire au mépris des habitants, de la nature et même de l'histoire .

Projet à revoir dans son ensemble du départ (utilité)

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

E625 - IZIQUEL Yvon

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 11:56:19

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Demande de report du délai de l'enquête publique

Contribution :

Monsieur le Président de la commission d'enquête, Je vous prie de bien vouloir prendre en compte la demande de report du délai d'enquête publique formulée par Sète agglomération méditerranéenne et adressée au préfet organisateur de l'enquête publique préalable à la DUP de la LNMP. PJ : courrier de Sète agglomération méditerranéenne adressé au préfet demandant le report du délai de l'enquête publique préalable à la DUP de la LNMP. Yvon IZIQUEL

Sète agglomération méditerranéenne

Service Espaces Naturels et agricoles

04-** ** *-37 (téléphone), 04 ** ** * 47 (télécopie), 8243 (ligne interne), 06 ** ** * mobile)

Y*****@agglropole.fr <http://www.agglropole.fr>

Pièce(s) jointes(s) :



Document : 2022_01_06_Sam_au_préfet_demande_report_délaiEP.PDF, page 1 sur 1



Frontignan, le 06 janvier 2022

DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Service : **Direction générale des Services**
Suivi par : Jérôme LENOIR
Tél :
Vos Réf. :
Références à rappeler dans toute correspondance:
FC/BDB/JL/JJT/EA - 2022 / 6

Monsieur Hugues Moutouh
Préfet de l'Hérault
Préfecture de l'Hérault
34 place Martyrs de la Résistance
34062 MONTPELLIER CEDEX 2

Objet : Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan enquête publique préalable à la DUP.

Monsieur le Préfet de l'Hérault,

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan phase 1 revêt un intérêt majeur pour le territoire de Sète agglopôle méditerranée.

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique ouverte du 14 décembre 2021 au 27 janvier 2022 soit pour une durée d'un peu plus de 6 semaines est accompagnée d'un dossier particulièrement fourni et volumineux auquel nous souhaitons accorder un temps d'examen approfondi. La période n'est pas propice à une analyse technique de ce dossier et à la concertation qui serait nécessaire avec les communes pour aboutir à un avis de notre Conseil Communautaire.

Aussi je sollicite le report de 2 semaines supplémentaires du délai d'enquête publique pour le porter à 2 mois comme la réglementation le permet.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Préfet de l'Hérault, l'expression de mes salutations distinguées.



François Commeinhes
Président

Sète agglopôle méditerranée
4 avenue d'Algues,
BP 600 - 34110 FRONTIGNAN
Tél. : 04 67 46 47 48 - Fax : 04 67 46 47 47
GPS : 43°26'16.7"N 3°42'04.9"E
www.agglopole.fr

Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Frontignan, Gigean, Louplan, Marseillan, Mèze, Mireval, Montbazin, Poussan, Sète, Vic-la-Gardiole, Villeveyrac

@626 - Evans Anne - Montbazin

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 12:27:55

Page 355 / 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 : Sur le registre électronique

Objet : Arrêt du TGV à la gare de Sète

Contribution :

Dans ce projet que devient l'étape des TGV en gare de Sète, en ville, si pratique pour les résidents et pour toutes les communes environnantes? La nouvelle gare de Montpellier complètement excentrée de la ville n'est-elle pas une aberration suffisante? Que d'argent gâché, qui serait tellement plus utile pour soutenir des projets sociaux vraiment utiles à la population.

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

@627 - CEDRIC - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 14:19:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV BEZIERS MONTPELLIER

Contribution :

Je suis contre ce projet qui va dénaturer notre environnement et paraître comme une "verrue au milieu de la figure".

A l'heure où on nous parle d'écologie et de respect de l'environnement, est-ce bien raisonnable de lancer un tel projet ?

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

@628 - Hélène - Mèze

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 14:56:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : questions et remarques

Contribution :

En apprenant la réactivation de ce projet que je croyais abandonné depuis longtemps, je me suis penchée sur les documents mis à disposition par l'enquête publique. Comme je possède un terrain sur la commune de Mèze proche du tracé et compris dans la bande hachurée indiquée sur les plans, j'ai cherché à savoir quelle incidence ce projet aurait sur l'occupation de ce terrain à vocation agricole. Or le niveau de détails de ces plans m'empêche de le savoir. Il n'y a à ma connaissance aucune coupe transversale de principe à échelle suffisante concernant chacune des typologies de voies. Je ne sais pas si je risque d'être expropriée et dans l'affirmative, à quel montant financier. Je ne comprends pas pourquoi la voie de chemin de fer coupe la route de Marseillan que j'emprunte régulièrement, notamment dans mes échanges de nature agricole avec des propriétés voisines. Aucun passage à niveau n'est mentionné, cela veut-il dire que nous n'aurons plus la possibilité de communiquer ? En l'absence de ces informations, je ne vois pas comment je pourrais émettre un jugement motivé concernant mon terrain, et vous m'en voyez particulièrement désolée. Il est bien évident de toutes façons que même si je devais conserver ce terrain sans être expropriée, le simple passage de cette ligne lui fait perdre une grande partie de sa valeur foncière et son intérêt, qui était justement le fait d'être situé au calme et en pleine campagne, ce qui me porte préjudice. Il m'est dans ce cas difficile d'approuver la création de cette ligne à mon détriment. Bien entendu, les informations

Page 356 / 1332.

annonçant la hausse de nos impôts pour financer un projet qui profitera essentiellement à d'autres, contribue à mon inquiétude.

De manière plus large, constater que des sites qui font la réputation de la région comme les vins d'appellation locale, l'étang de Thau et la via Domitia risquaient d'être fortement impactés par ce projet m'étonne. Je ne comprends pas pourquoi ce tracé a été choisi de préférence à d'autres qui auraient eu un impact sur le paysage moins pénalisant. A ma connaissance, il n'y a aucune indication dans l'enquête concernant le type de fouilles qui sont prévues autour de la voie Domitia, ni de détail sur l'impact économique de ces fouilles ou des éventuelles indemnisations de riverains. Par ailleurs, le bruit court que de toutes façons, la vitesse de ce train ne pourra pas atteindre la vitesse de croisière d'un TGV classique au vu de la courte distance entre Montpellier et Béziers. Si cela s'avérait exact et que le projet se fasse, j'avoue que je serais très déçue d'apprendre que les populations locales auraient fait tant de sacrifices pour un tel résultat.

Enfin, en ces temps où il semble prouvé que le fractionnement des habitats de faunes et de flores sauvage favorise les épidémies, je m'interroge sur la pertinence de morceler encore plus un territoire dont la préservation est sensible. J'espère donc de tout cœur que ce projet soit ne se fera pas, soit se fera autrement.

Vous me voyez désolée de trouver tant de raisons de dénigrer ce projet alors qu'en temps normal, je suis une fervente défenseuse du train.

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

@629 - Artieres Luc - Montbazin

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 15:16:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TGV Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution :

Contribution à l'enquête publique.

Ce projet est ancien, les besoins actuels sont différents.

Baisse des voyages d'affaires ou professionnels avec l'augmentation de réunions en « visio » par l'internet.

La lutte contre le réchauffement climatique nécessite de diminuer le transport routier pour limiter les émissions de CO2. Une nouvelle ligne devrait donc être destinée en priorité au fret, au ferroutage ou au combiné non accompagné (transport de conteneurs) mais sur la totalité du trajet sinon ce trafic continue d'utiliser et de saturer les lignes existantes.

« Malgré la rationalisation des coûts par transporteurs routiers, le ferroutage est toujours plus rapide et moins cher que la route sur les trajets de plus de 500 km »

Xavier Perrin, directeur de CargoBeamer France qui exploite une nouvelle ligne de ferroutage entre Calais et Perpignan depuis 2021.

Localement le besoin actuel des voyageurs est plutôt celui des désertes de proximité pour les déplacements professionnels régionaux (TER). Pour ces trajets courts le TGV ne présente aucun intérêts et pour les trajets longs, les nouvelles gares sont plus éloignées et nécessitent des déplacements supplémentaires (autos, bus, navettes).

Le nouveau tracé ne dessert plus les anciennes gares de Sète et Agde (120 000 habitants) et ce nombre augmente considérablement avec le tourisme (Ade, Cap d'Agde, Thermes de Balaruc...).

Page 357 / 1332.

3 viaducs successifs sur le Bassin de Thau.

1450 m pour le franchissement de la RD2, du ruisseau de la Lauze et de l'échangeur de Poussan

130 m à hauteur de la RD 119

400 m pour le franchissement de la Vène

Nuisance visuelle et sonore : 28 TGV prévus par jour + frêt ? + voyageurs lignes normales ?

Travaux importants près de la Vène et de la source d'Issanka, et risques de perturbations du réseau hydraulique sous-terrain :

"pour le captage d'Issanka, des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet" Avis de l'Autorité environnementale n°2021-65 du 22 septembre 2021 page 26

Le tracé de la voie traverse près de Loupian un territoire riche en vestiges gallo-romains... on peut raisonnablement penser que des découvertes importantes peuvent encore être faites sur ce site...

La NLMP devrait traverser la zone viticole de production du Picpoul de Pinet entraînant la perte de 150 Ha de ce vignoble. Coup dur pour l'économie locale...

Patrimoine naturel

Perturbation de la bio-diversité locale

Pas moins de 55 sites du réseau Natura 2000 sont potentiellement concernés par l'ensemble de ce projet.

"Le site du projet est particulièrement sensible au risque incendie de forêt, notamment sur le versant Nord du massif de la Gardiole..."

... Le projet a pour principal effet de soustraire définitivement environ 2770 ha d'espaces naturels...

... Les incidences du projet sur les zonages de protection et d'inventaires et en particulier sur les continuités écologiques sont fortes malgré les mesures d'évitement et de réduction engagées. Les plaines agricoles, surtout viticoles, qui accueillent essentiellement des oiseaux comme l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard, souffriront des effets de la fragmentation (générant en sus des pertes indirectes d'habitats par aversion)".

Avis de l'Autorité environnementale n°2021-65 du 22 septembre 2021 page 27 et 28

Au sujet de l'information du public, il semble que celle-ci n'ait pas été organisée dans les meilleures conditions comme l'a mentionné le rapport des garants de la Commission Nationale du Débat Public : « Les études mises à jour devront être présentées au public par souci de transparence et de complétude.

➤ Cette recommandation avait été établie en mai 2021. Depuis cette date jusqu'en novembre 2021, il semble qu'aucune information n'ait été diffusée à propos des études.

Nous réitérons notre demande, y compris après l'enquête publique, qu'une information soit diffusée sur l'actualisation des études.»

Et c'est la période des fêtes qui a été choisie pour la concertation ... Merci ... ?

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

@630 - Claude - Montluçon

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 15:27:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Emprise au sol complète de la ligne

Contribution :

Améliorer les voies ferrées actuelles permettrait une meilleure desserte locale et régionale.

La gabegie de terrains spoliés, de béton et de pollution de l'air à la construction est un désastre environnemental.

Combien d'hectares de cultures détruits ?

A qui profitera ce projet ?

Pas aux usagers provinciaux.

Pas aux entreprises locales.

Combien de TGV entre Perpignan et Figueres ?

C'est une gabegie financière.

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

E631 - GRTgaz Travaux Tiers et Urbanisme Rhne Mditerrane

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 15:31:31

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Avis sur enquête publique Ligne Nouvelle SNCF MONTPELLIER-PERPIGNAN (LNMP)-1ere phase

Contribution :

Madame, Monsieur, Nous vous prions de bien vouloir trouver ci-joint l'avis GRTgaz pour le projet en objet. Cordialement Equipe TRAVAUX TIERS ET URBANISME

Direction des Opérations Pôle d'Exploitation Rhône Méditerranée

10 rue Pierre Sémard CS 50329 69363 Lyon Cedex 07

T +33 (0)4 ** ** ** 59 blg-grt-do-perm-ettu@grtgaz.com www.grtgaz.com

<http://www.linkedin.com/company/grtgaz> <http://www.youtube.com/user/GRTgazOfficiel>

<https://twitter.com/GRTgaz> <https://facebook.com/GRTgaz> AVERTISSEMENT : Ce message

électronique émane de la société GRTgaz. Ce courrier électronique ainsi que toutes les pièces jointes ne doivent être utilisés que par leur destinataire. Il peut contenir des informations confidentielles. Si vous n'êtes pas la personne destinataire du message, ni un salarié ou un mandataire chargé de transmettre ce message à son destinataire, veuillez noter que toute diffusion, distribution, copie ou autre utilisation du présent message ou de ses pièces jointes est formellement interdite. Si vous avez reçu ce message par erreur, nous vous remercions d'en informer l'expéditeur immédiatement en répondant à son message et de le supprimer de votre ordinateur.

VEUILLEZ NOTER que tous les messages entrants seront automatiquement scannés par nos services et un prestataire externe afin de supprimer les messages publicitaires non sollicités (« spam »). Cela peut entraîner la suppression de messages légitimes avant qu'ils ne soient lus par leurs destinataires au sein de notre société. NOTICE: This is an email from GRTgaz. This e-mail message and all attachments transmitted with it are intended solely for the use of the addressee and may contain confidential information. If the reader of this message is not the intended recipient, or an employee or agent responsible for delivering this message to the intended recipient, you are hereby notified that any dissemination, distribution, copying, or other use of this message or its attachments is strictly prohibited. If you have received this message in error, please notify the sender immediately by replying to this message and please delete it from your computer.

PLEASE NOTE that all incoming emails will be automatically scanned by us and by an external service provider to eliminate unsolicited promotional emails ("SPAM"). This could result in deletion of a legitimate e-mail before it is read by its intended recipient at our firm.

Pièce(s) jointe(s) :



Document : 16-0090_GRTgaz_Plaquette_reglement_Planches_HD.pdf, page 1 sur 2