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

Document : 16-0090_GRTgaz_Plaquette_reglement_Planches_HD.pdf, page 2 sur 2

Document : Courrier Réponse P2022-000371 - Ligne nouvelle SNCF Montpellier - Perpignan.pdf, page 1 sur 5

Direction des Opérations
Pôle Exploitation Rhône-Méditerranée
Département Maintenance Données et Travaux Tiers
10 rue Pierre Semard
CS 50329 - 69363 LYON CEDEX 07
Téléphone +33(0)4 78 65 59 59
www.grtgaz.com

Mairie - Montpellier
1 Place Georges Frêche
34267 Montpellier Cedex 2

A l'attention de Monsieur le président de la commission d'enquête publique

VOS RÉF. Enquête publique conformément arrêté pectoral du 19/11/2021
NOS RÉF. P2022-000371
INTERLOCUTEUR Sandra CARNEIRO Tel : 06.72.44.12.88.
OBJET Avis sur enquête publique Ligne Nouvelle SNCF MONTPELLIER-PERPIGNAN (LNMP) - 1ere phase
Sur les Communes de MONTBLANC, FLORENSAC, BESSAN, MEZE, LOUPIAN, POUSSAN et LATTES dans le département de l'HERAULT (34)

Lyon, le 19 janvier 2022

Monsieur le président,

Nous accusons réception de votre dossier concernant le projet cité en objet reçu par nos services en date du 12/01/2022.

Ce projet d'aménagement est situé à proximité des ouvrages de transport de gaz naturel suivants :

Canalisation	DN	PMS (bar)	Largeur SUP (1) (m)
ARTERE DU LANGUEDOC MONTBLANC	200	67.7	60
ARTERE DU LANGUEDOC BESSAN	200	67.7	60
ANTENNE D'AGDE FLORENSAC	150	67.7	50
ARTERE DU LANGUEDOC MEZE	200	67.7	60
ANTENNE POUSSAN FRONTIGNAN POUSSAN	150	67.7	50
ARTERE DU LANGUEDOC LOUPIAN	200	67.7	60
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES	200	67.7	60
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES	300	67.7	100
Alimentation LATTES DP LA CASTELLE	150	67.7	50
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES CANA HS	250	-	-
Poste			
LATTES DP LA-CASTELLE			20

SA au capital de 620 424 930 euros
RCS Nanterre 440 117 620

La présence de notre ouvrage nécessite des précautions particulières en matière d'urbanisme de manière à limiter l'exposition des riverains aux risques qu'il peut occasionner.

Votre projet situé sur la commune de LATTES est traversé par une canalisation hors service hors gaz.

En conséquence, il n'existe plus de zones de dangers inhérentes à cet ouvrage. Néanmoins, les dispositions liées aux contraintes techniques demeurent en l'état et **nécessiteront un traitement spécifique.**

1. Contraintes liées à la servitude d'implantation

Votre projet est traversé par nos ouvrages de transport de gaz, il y aura donc lieu de se conformer aux dispositions de la servitude forte attachée aux parcelles traversées qui précise notamment l'existence d'une zone non-aedificandi et non-sylvandi dont la largeur de part et d'autre des canalisations est précisée dans le tableau ci-dessous :

Canalisations	Direction de la Servitude	Servitude Gauche (m)	Servitude Droite (m)
ARTERE DU LANGUEDOC MONTBLANC	MONTPELLIER vers BEZIERS	2	4
ARTERE DU LANGUEDOC BESSAN	MONTPELLIER vers BEZIERS	2	4
ANTENNE D'AGDE FLORENSAC	FLORENSAC vers AGDE	4	2
ARTERE DU LANGUEDOC MEZE	MONTPELLIER vers BEZIERS	2	4
ANTENNE POUSSAN FRONTIGNAN POUSSAN	POUSSAN vers FRONTIGNAN	2	4
ARTERE DU LANGUEDOC LOUPIAN	MONTPELLIER vers BEZIERS	2	4
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES	MONTPELLIER vers BEZIERS	2	4
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES	MONTPELLIER vers LATTES	2	4
Alimentation LATTES DP LA CASTELLE	LATTES vers le POSTE DP LA CASTELLE	3	3

Nous rappelons que dans cette bande de servitude, seuls les murets de moins de 0,4 m de hauteur et de profondeur ainsi que la plantation d'arbres de moins de 2 ,7 m de hauteur et dont les racines descendent à moins de 0,6 m, sont autorisés.

Les modifications de profil du terrain ainsi que la pose de branchements en parallèle à notre ouvrage y sont interdites et tout fait de nature à nuire à la construction, l'exploitation et la maintenance des ouvrages concernés est proscrit dans cette bande de servitude.
Il y aura lieu d'examiner en commun les travaux prévus et en-cas de compatibilité avec notre canalisation, le mode de protection à prévoir au-dessus de celle-ci.

Pour la suite de votre projet, il sera nécessaire de nous fournir un plan de profil en travers situant le nouvel aménagement par rapport au terrain existant.

Pour ce faire, notre représentant du SITE DE BALARUC, (☎ 06 68 76 08 10) se tient à la disposition du maître d'ouvrage ou du maître d'œuvre afin d'effectuer à titre gracieux le repérage de notre canalisation sur le terrain, la mesure de profondeur par détection de cette canalisation, la matérialisation de la servitude d'implantation et prescrire les mesures à prendre pour préserver la sécurité de nos ouvrages lors de la réalisation des travaux.

En cas d'incompatibilité, une déviation de notre ouvrage peut être envisagée. Celle-ci reste à la charge du demandeur.

Nous vous rappelons que pour une déviation, un délai d'environ 40 mois est à prendre en compte pour l'instruction des dossiers administratifs et la réalisation des travaux, à compter de la signature d'une convention bipartite.

Par ailleurs, dans l'éventualité du transfert d'une partie de notre ouvrage dans le domaine public lors de l'aménagement de la voie d'accès, le gestionnaire de la voirie et GRTgaz établiront des conventions où le gestionnaire s'engagera notamment :

- à rétablir à ses frais, toute anomalie susceptible de causer une gêne ou de représenter un danger pour les canalisations et leurs exploitations,
- à prendre en charge le coût de la déviation des ouvrages si celle-ci est nécessitée par un aménagement routier ultérieur.

Après prise en compte des éléments de ce courrier dans vos études, il sera nécessaire de prendre contact avec notre représentant, Monsieur Gilles BONNABEL ☎ 04.42.52.79.04, afin de vérifier conjointement les interactions avec nos ouvrages et le cas échéant des incompatibilités résiduelles.

2. Contraintes liées à l'urbanisation

Votre projet étant traversé par nos ouvrages de transport de gaz ; il est donc impacté par la servitude d'utilité publique de maîtrise de l'urbanisation du phénomène dangereux de référence majorant.

Le transport de gaz, d'hydrocarbures et de produits chimiques par canalisation est indispensable à l'approvisionnement énergétique de notre pays et à son développement économique. Il est reconnu comme le mode de transport le plus sûr et de moindre impact pour l'environnement. Il nécessite toutefois des précautions particulières en matière d'urbanisme afin de limiter l'exposition des riverains aux risques résiduels occasionnés par les canalisations.

En tant que gestionnaire de réseau de transport de gaz naturel soucieux de sécurité, GRTgaz se doit de rappeler l'existence de ce risque et ne souhaite pas voir augmenter la densité de population dans les SUP de ses ouvrages.

Nous vous invitons donc à éloigner autant que possible votre projet de nos ouvrages en fonction de leurs distances de SUP de maitrise de l'urbanisation comme suit :

Canalisation	DN	Largeur SUP (1) (m)
ARTERE DU LANGUEDOC MONTBLANC	200	60
ARTERE DU LANGUEDOC BESSAN	200	60
ANTENNE D'AGDE FLORENSAC	150	50

ARTERE DU LANGUEDOC MEZE	200	60
ANTENNE POUSSAN FRONTIGNAN POUSSAN	150	50
ARTERE DU LANGUEDOC LOUPIAN	200	60
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES	200	60
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES	300	100
Alimentation LATTES DP LA CASTELLE	150	50
ARTERE DU LANGUEDOC LATTES CANA HS	250	-

Si un tel éloignement n'est pas envisageable, nous préconisons de respecter, en complément de la bande de servitude d'implantation de nos ouvrages, **un recul d'implantation minimum de 5 mètres des canalisations**, distance correspondant à la servitude d'utilité publique de maîtrise de l'urbanisation réduite.

Par ailleurs, tout projet d'ampleur à moins de 20 mètres des clôtures du poste LATTES DP LA-CASTELLE pourra nécessiter une adaptation lourde de cette installation annexe (installation comprenant plusieurs ouvrages aériens).

En outre, GRTgaz rappelle qu'il est préférable que des évacuations soient orientées côtés opposés aux ouvrages de transport de gaz naturel.

Si, par ailleurs, votre projet concerne un ERP de plus de 100 personnes (gare, parking...), vous devez vous conformer aux articles R.555-30 et 31 du code de l'environnement et à l'article 29 de l'arrêté du 5 mars 2014 modifié portant règlement de sécurité des canalisations de gaz naturel et assimilé, d'hydrocarbures liquides ou liquéfiés et de produits chimiques.

3. Prescriptions à respecter

Les prescriptions suivantes doivent être respectées :

- L'accessibilité de notre ouvrage doit rester possible en permanence, pendant et après les travaux.
- **Aucune modification du profil du terrain dans la bande de servitude n'est autorisée sauf accord préalable de nos services.**
- **Les croisements des différents réseaux à poser (eau, électricité, télédiffusion, téléphone, assainissement, incendie) doivent être réalisés conformément aux prescriptions de GRTgaz et à la norme NF P 98-332 « Chaussées et dépendances - Règles de distance entre les réseaux enterrés et règles de voisinage entre les réseaux et les végétaux ».**
- **Les parkings, aires de stationnement ou stockages au-dessus de la canalisation, à l'intérieur de la bande de servitudes de l'ouvrage sont à proscrire.**
- **S'il ne peut y avoir d'autres alternatives que la création de voirie pour traverser la bande de servitude, y compris temporaires pour les travaux, et sous réserve de compatibilité, notre canalisation devra être protégée mécaniquement par un ouvrage de génie civil dont la capacité de résister aux surcharges prévisibles sera justifiée par note de calculs. Le coût de ces travaux sera supporté par l'aménageur.**
- Pour les traversées de voies existantes, une adaptation de la protection mécanique devra être réalisée si les caractéristiques de ces routes se voyaient modifiées du fait du changement de gabarit. Le coût de ces travaux sera supporté par l'aménageur.

GRTgaz

- **Pour les traversées de voies de circulation, y compris temporaires pour travaux, l'ouvrage GRTgaz doit être protégé mécaniquement par des dalles en PEHD dès lors que le terrassement au-dessus de celui-ci atteint moins de 1,20 m. Ces dalles ne valent pas répartition de charge mais préviennent du risque d'accrochage de notre réseau. Ces dalles seront disposées à une profondeur comprise entre 30 et 50 cm au-dessus de notre ouvrage. Les fossés sont également concernés par la mise en place de ces dispositifs de protection.**
- Au niveau des fossés, la charge doit être à minima d'1 mètre de hauteur.
- **Il convient de ne pas prévoir de fondation à moins de 5 mètres de la canalisation (bord de fouille).**
- En cas d'utilisation de grue, des prescriptions particulières pourront être émises.
- Dans le cas où il serait nécessaire de passer une canalisation ou câbles sous l'ouvrage de transport gaz, les préconisations sont les suivantes :
  - Le fonçage, forage ou autres techniques sans tranchée sont peu recommandés et soumis à validation préalable.
  - L'utilisation d'une trancheuse n'est autorisée que jusqu'au-delà de 20 mètres de l'ouvrage de transport gaz, de part et d'autre.
- L'implantation éventuelle de voies ferrées au-dessus d'une canalisation existante n'est pas admise sans la prise en compte des efforts mécaniques supplémentaires induits sur la canalisation. Une étude spécifique doit être fournie à GRTgaz par le maître d'ouvrage. **Dans le cas de voies électrifiées ou l'électrification de voies existantes, l'influence éventuelle de l'électrification sur le fonctionnement des dispositifs de protection contre la corrosion des canalisations doit être examinée conjointement.**

De plus, tout travail de terrassement au droit de notre canalisation ne pourra être réalisé qu'en présence d'un représentant de GRTgaz.

Nous vous demandons de respecter les recommandations techniques applicables pour les projets de travaux de tiers (jointes en annexe).

Le code de l'environnement (Livre V– Titre V– Chapitre IV) impose aux responsables de projets et exécutants de travaux, sur le domaine public comme dans les propriétés privées, de consulter le « Guichet Unique des réseaux » www.reseaux-et-canalisations.gouv.fr et d'adresser une déclaration (DT-DICT) aux exploitants de réseaux présents à proximité du projet.

Conformément à l'article R. 554-26 du Code de l'environnement, lorsque le nom de GRTgaz est indiqué en réponse à la consultation du guichet unique, les travaux ne peuvent être entrepris tant que GRTgaz n'a pas répondu à la DICT et repéré ses ouvrages lors d'un rendez-vous sur site.

Nous restons à votre disposition pour tout complément que vous jugeriez utile et vous prions d'agréer, Monsieur le président, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Cadre Exploitation Réseau,
Gilles BONNABEL
Cadre d'Exploitation Réseau

P.J. : - Recommandations techniques applicables pour les projets d'aménagements ou de travaux à proximité de nos ouvrages de transport de gaz naturel

SA au capital de 620 424 930 euros
RCS Nanterre 440 117 620

Page 5 sur 5

@632 - Jean-Luc - Pézenas

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 15:54:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV Montpellier -Béziers

Contribution :

Le réalisation de ce chantier va provoquer un impact très négatif quant à la faune locale et au micro-climat qui y est associé. Il en va de même pour de nombreuses exploitations agricoles déjà fragilisées

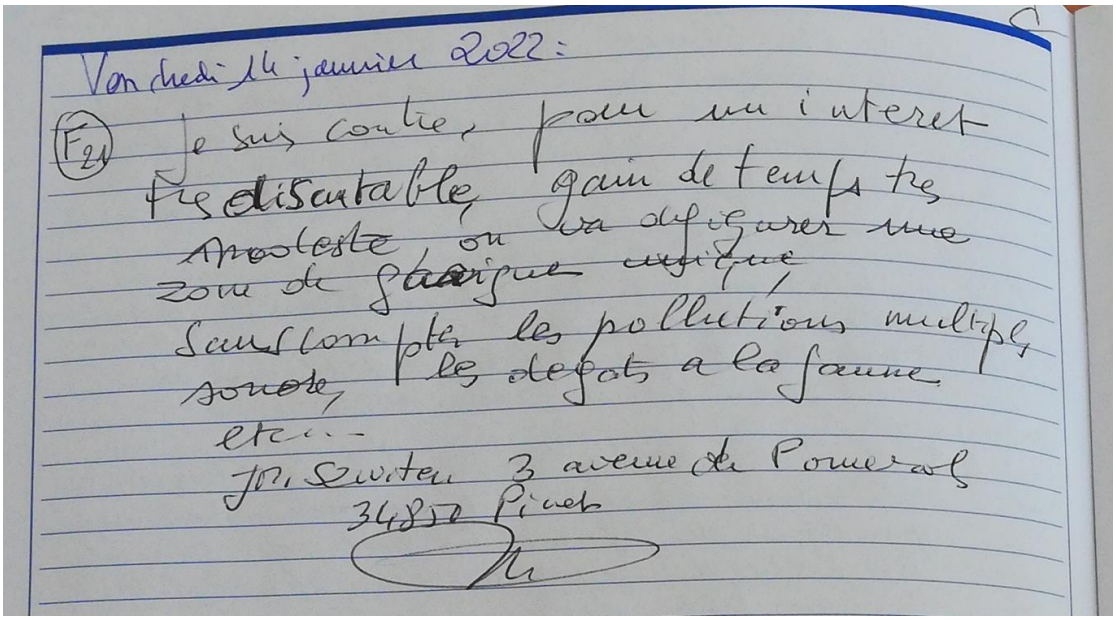
par des événements météorologiques extraordinaires. Le coût de ce chantier aura un fort impact financier sur un territoire fragilisé économiquement.

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

R633 - SZWITEN J.-M. - PINET

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



Vendredi 14 janvier 2022 :

F21 Je suis contre, pour un interet financier discutable, gain de temps très modeste, on va défigurer une zone de garrigue unique, sans compter les pollutions multiples, sonore, les dégats à la faune etc...

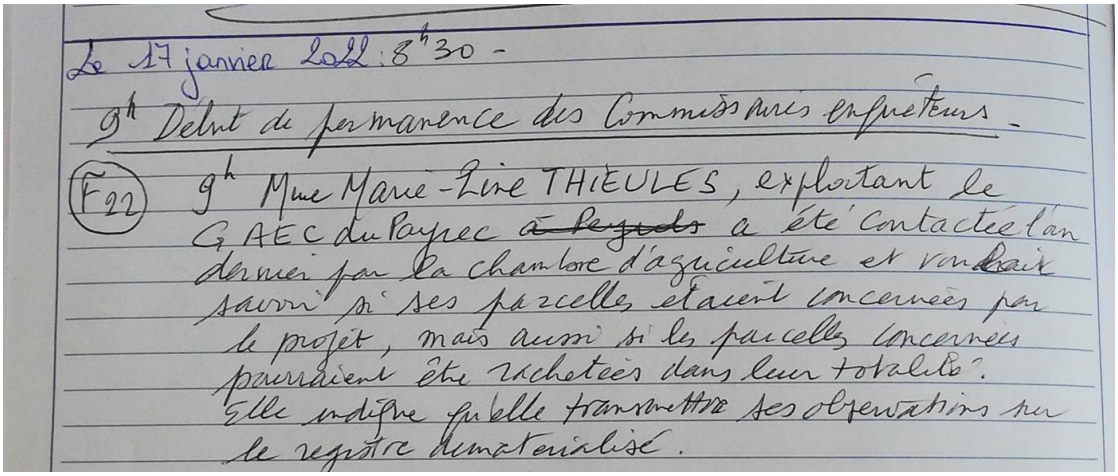
Jm. Szwiten 3 avenue de Pomerols 34850 Pinet

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

R634 - THIEULES Marie-Line

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier



Le 17 janvier 2022 : 8h30 -

9h Début de permanence des Commissaires enquêteurs -

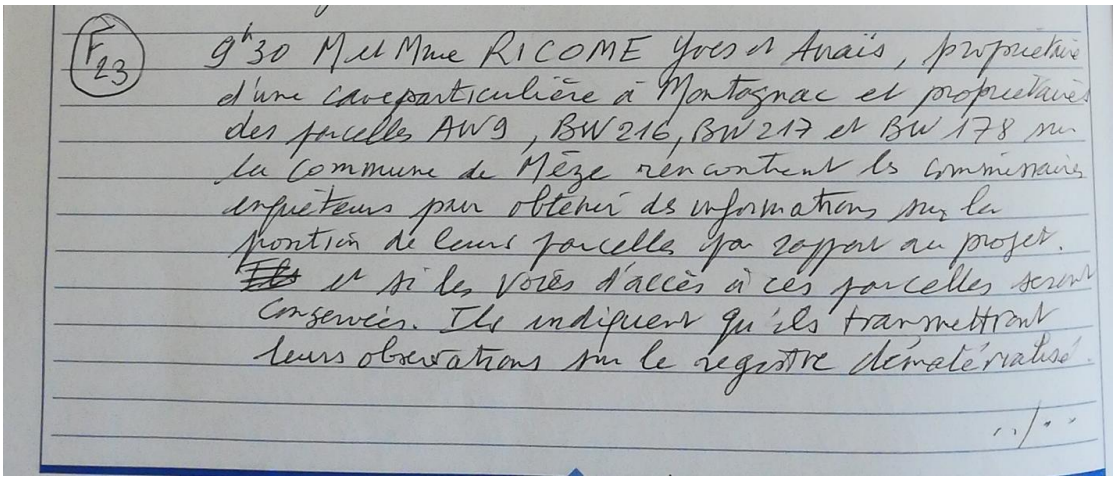
F22 9h Mme Marie-Line THIEULES, exploitant le GAEC du Paysec ~~à Pezuls~~ a été contactée l'an dernier par la chambre d'agriculture et voudrait savoir si ses parcelles étaient concernées par le projet, mais aussi si les parcelles concernées pourraient être rachetées dans leur totalité. Elle indique qu'elle transmettra ses observations sur le registre dématerialisé.

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

R635 - RICOME Yves et Anaïs - MONTAGNAC

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier


F23 9h30 M et Mme RICOME Yves et Anaïs, propriétaires d'une exploitation à Montagnac et propriétaires des parcelles AW9, BW216, BW217 et BW178 sur la commune de Mèze rencontrent les commissaires enquêteurs pour obtenir des informations sur la position de leurs parcelles par rapport au projet. ~~Ils~~ et si les voies d'accès à ces parcelles seront conservées. Ils indiquent qu'ils transmettront leurs observations sur le registre dématérialisé.

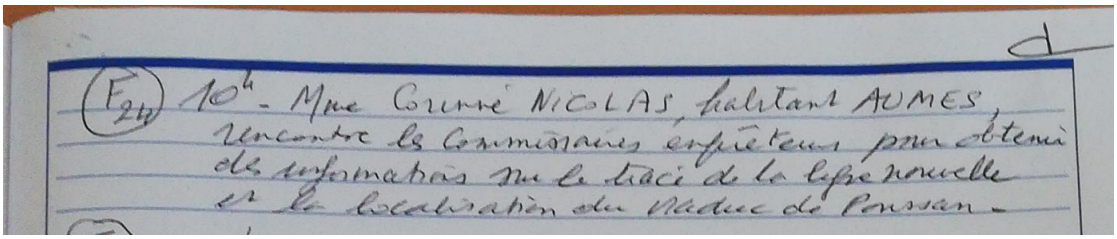
../..

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

R636 - NICOLAS Corinne - AUMES

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

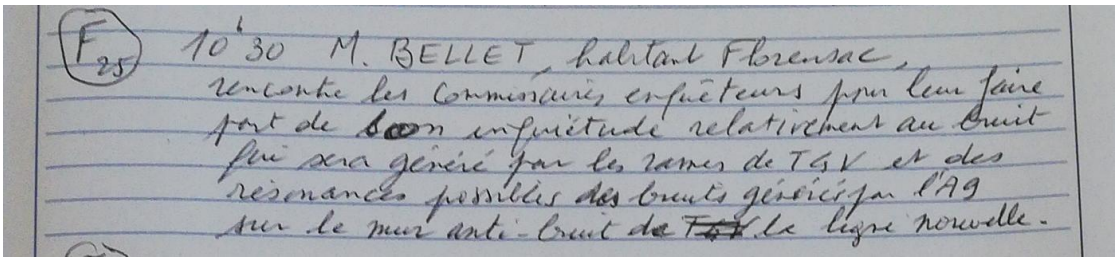

F24 10h - Mme Corinne NICOLAS, habitant AUMES, rencontre les commissaires enquêteurs pour obtenir des informations sur le tracé de la ligne nouvelle et la localisation du viaduc de Poussan.

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

R637 - BELLET - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

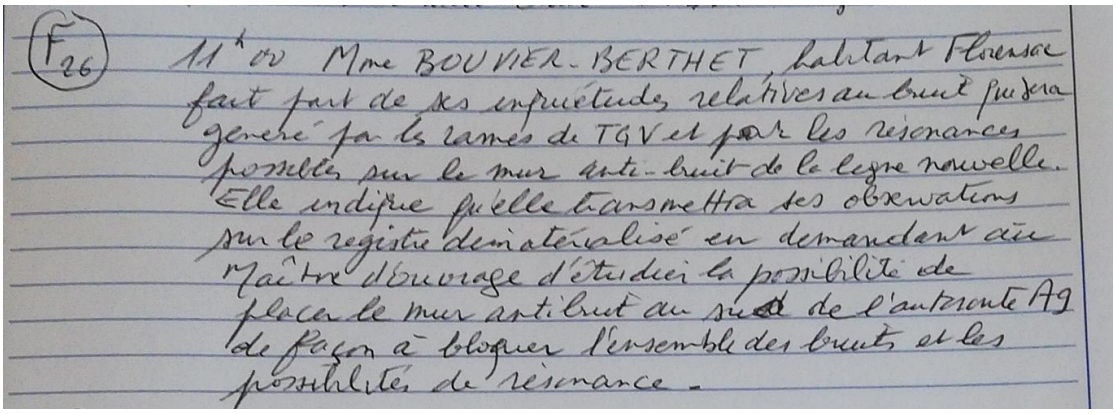

F25 10h30 M. BELLET, habitant Florensac, rencontre les commissaires enquêteurs pour leur faire part de son inquiétude relativement au bruit qui sera généré par les rames de TGV et des résonances possibles des bruits générés par l'A9 sur le mur anti-bruit de ~~TGV~~ la ligne nouvelle.

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

R638 - BOUVIER-BERTHET - FLORENSAC

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

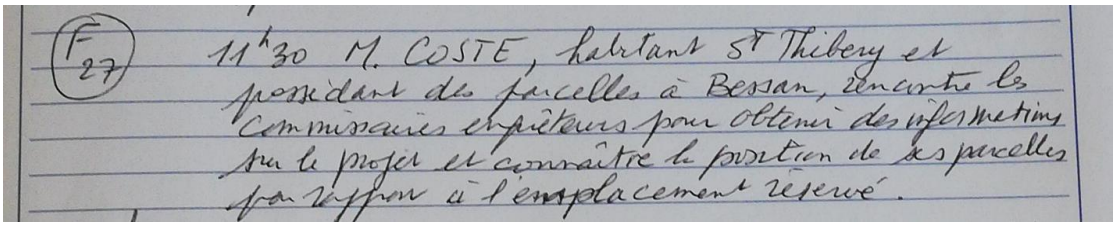

F26 11h00 Mme BOUVIER-BERTHET, habitant Florensac fait part de ses inquiétudes relatives au bruit qui sera généré par les rames de TGV et par les résonances possibles sur le mur anti-bruit de la ligne nouvelle. Elle indique qu'elle transmettra ses observations sur le registre dématérialisé en demandant au Maître d'ouvrage d'étudier la possibilité de placer le mur antibruit au sud de l'autoroute A9 de façon à bloquer l'ensemble des bruits et les possibilités de résonance.

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

R639 - COSTE - SAINT THIBERY

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier


F27 11h30 M. COSTE, habitant St Thibery et possédant des parcelles à Bessan, rencontre les commissaires enquêteurs pour obtenir des informations sur le projet et connaître la position de ses parcelles par rapport à l'emplacement réservé.

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

R640 - DURANTIN Jean-François - Balaruc - le - Vieux

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

(P 1)

Jean-François DURANTIN
Balaruc-le Vieux.
Tél. 0467189554

le 14/01/2022.

(Deux pages)

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

Enquête Publique LGV.

Monsieur le Commissaire Enquêteur,

- Depuis des années la population a exprimé son hostilité à ce projet.

- Les récentes réunions Publiques (Poussan, Gigean et le rassemblement devant la gare de Sète) ont montré l'opposition grandissante des habitants (nuisances diverses, pollutions, incidences économiques).

Les atteintes environnementales sont considérables et s'annoncent irrémédiables (Trouée dans la "Gardiole", Viaduc, incidences sur le vin du Pinet etc...).

- Cette perspective négative s'inscrit dans la logique de la création de la gare de la Mogère et ses conséquences lourdes pour les voyageurs. Les opposants étaient pourtant particulièrement nombreux.

- Les élus du conseil Communautaire de Sète-Agglopôle, dans leur majorité, ont voté pour le Projet et ses incidences. Ont ils pris en compte l'avis de la population ? Non.

- La suppression massive du passage du TGV à Sète est inacceptable. A terme on peut se demander si tous les TGV ne seront pas supprimés dans cette ville. En Fait c'est toute cette notion historique de "Service Public" qui tend à disparaître. Au profit de qui ?

(Suite →)

Il faut rendre la parole à la population. (P 2).

Monsieur le Commissaire enquêteur, dont je ne doute pas de la compétence, devra faire Front à la Force des Politiques = L'Etat avec le Premier Ministre et la Région à travers la Présidente.

Non à un projet négatif pour la population.

Respectueusement.

Jean François DURANTIN.

Bernard COMAS
Commissaire enquêteur

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

@641 - cathy - Montagnac

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 17:44:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Trace ligne TGV

Contribution :

j'apporte mon entier soutien aux agriculteurs concernés par l'expropriation sur la ligne TGV entre Meze et Florensac et demande une revision du tracé pour impacter le moins possible l'appellation Picpoul de Pinet

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

@642 - Christian - Béziers

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 18:06:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquete Phase 1 MPR-Béziers

Contribution :

1 : La demande de sillons étant supérieure à la capacité de la ligne actuelle, la rentabilité dès l'ouverture semble être assurée, contrairement à d'autres projets. Le retour sur investissement d'une infrastructure de transport étant souvent long, pourquoi différer la LNMP.

2 : Les délais de démarrage des travaux (1° tranche 10 ans et 2° tranche 20 ans) sont abusifs et sans justification. Cela ne permet pas de diminuer le nombre de camions traversant l'Occitanie du Perthus à Tarascon, 13 247 camions décomptés au Perthus le 4 mai 2018 et en progression.

3 : Pour accélerer le lancement du projet , pourquoi ne pas recourir à un partenariat public-Privé . Cela a été fait pour le viauc de Millau, le contournement de Nîmes, la LGV Tours Bordeaux, cela réduirait les délais en particulier le financement et en meme temps l'etale dans le temps.

4 : La réalisation rapide de la LNMP grace au developpement du ferroutage qu'elle autorise évitera le doublement de l'A9 deja amorcé

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

@643 - Gonzalez Marie - Villeneuve-lès-Maguelone

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 18:09:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la LGV traversant les communes du Bassin de Thau

Contribution :

Le projet de LGV ne correspond plus aux besoins identifiés il y a plusieurs années (la SNCF a déjà supprimé bon nombre de TGV par manque de voyageurs). De plus le rapport bénéfice / risque est défavorable : peu de km pour un coût financier exorbitant et un coût écologique qui n'est même pas chiffrable. Les habitants du Bassin de Thau qui seront directement impactés n'en ressortiront aucun avantage. STOP à cette folie qui est d'un autre temps. Le monde d'avant Covid ne s'applique plus maintenant : les enjeux ont changé et les habitants des communes traversés ne veulent pas d'une ligne supplémentaire inutile.

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

@644 - Sanz Patrick - Bouzigues

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 18:18:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête LGV

Contribution :

Bonjour

Je suis contre le passage du LGV aussi près de l'étang de Thau.

J'habite Bouzigues, et j'ai de forte craintes de l'impact de la LGV sur l'écosystème de l'étang de Thau. Je suppose que des ouvrages vont être étudiés pour empêcher toute pollution mais je voudrai insister sur le risque de polluer l'étang lors d'un accident ou une mauvaise manoeuvre. Nous n'avons pas la garantie de la construction d'une véritable barrière étanche entre la LGV et les abords de l'étang qui éviterait tout risque de pollution de l'étang et des cours d'eau qui l'alimentent. A noter aussi l'impact du ruissellement sur toutes les surfaces qui vont être bétonnées, qui risque de provoquer des inondations en aval.

Autre point : l'impact sur les habitants du bassin de Thau. Non seulement nous devrons subir à vie le bruit des trains et la détérioration du paysage et de la garigue , mais nous allons avoir aussi un impact financier : baisse des valeurs immobilières, hausse des impôts, et aussi un coût plus important pour prendre le train, car il va falloir aller jusqu'à Montpellier ou Béziers au lieu d'aller à Sète, payer l'autoroute et le parking. Et nous n'avons aucune contrepartie financière.

En espérant que ma contribution permettra de modifier le tracé plus au nord.

Cordialement

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

@645 - Jean-Marie - Gigean

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 18:28:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV MONTPELLIER PERPIGNAN

Contribution :

Je suis contre ce projet destructeur de nature et de biodiversité

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

@646 - BISSONNET Marc - Montpellier

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 18:41:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Abandon d'un projet solaire situé sur l'ancienne carrière des roches bleues à Bessan, suite à l'ajout du projet de station de base de vie SN

Contribution :

ELEMENTS 5 rue Anatole France 34000 Montpellier

ENQUÊTE PRÉALABLE À LA DUP PROJET FERROVIAIRE LNMP

Mairie – Montpellier 1 Place Georges Frêche

34267 Montpellier Cedex 2

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

Montpellier, le 17 Janvier 2022

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

Contact : Marc BISSONNET

Chargé de développement territorial

Marc.bissonnet@elements.green

06 ** ** ** 71

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

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

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

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

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

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

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

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

Notre projet consiste en la construction :

-D'un parc au sol sur 10 hectares d'une puissance de 12 Mégawatts Crète (soit l'équivalent de la consommation électrique de 12 000 personnes)

-des ombrières photovoltaïques d'une puissance de 2,3 Mégawatts Crète (soit l'équivalent de la consommation électrique de 2 000 personnes), en remplacement des tentes du gardiennage de caravanes voisin.

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

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

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

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

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

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

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

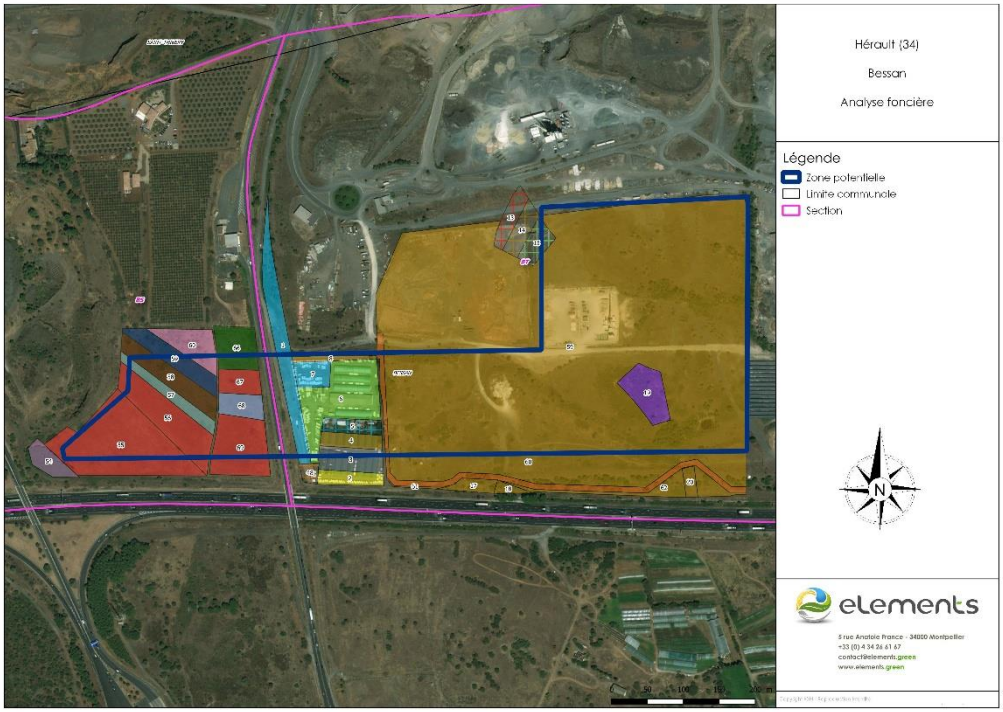
Marc BISSONNET

PS : j'ai également déposé un dossier papier, avec l'intégralité des pièces jointes et la promesse de bail originale signée par les deux parties

Pièce(s) jointes(s) :

Propriétaires parcellaires

	NOMS_PROPRIETAIRES
001	CARRIERES BASALTIQUES DES ROCHES BLEUES
002	BERRABAH YOUNES
003	TERRAL FRANCIS ELIE
004	DEPARTEMENT DE L HERAULT
005	CARRIERES BASALTIQUES DES ROCHES BLEUES/VENTS D OC CENTRALE D ENERGIE RENOUVELABLE 11
006	FRONTIN ALBERT GASTON
007	PROPRIETAIRES DU BND 031 A1629
008	ESCANDE LOUIS FRANCIS BERNARD
009	COSTE LOUIS SIMON ALBERT/FERACCI JEAN FRANCOIS DANIEL/FERACCI JEROME LOUIS
010	CAUSSAT JEAN PIERRE GERMAIN HENRI
011	BESSAN CARAVANES
012	CANITROT ALAIN MARCEL ANDRE/CANITROT GILLES MARIE HENRI
013	GROUT JOSETTE ANNIE
014	GOUDOU LOUIS HENRI GASTON/TALAGRAND ALINE NANCIE CLEMENCE
015	IZARD JEAN PIERRE LEONCE ALBIN ANDRE/VIALA ANDREE
016	D URSO PIERRE FRANCOIS ADRIEN
017	ESTOURNET ODETTE JULIETTE FERNANDE/TOURNAL HUBERT JOSEPH ALPHONSE CHARLES
018	ESTOURNET LUC JEAN LOUIS/ESTOURNET OLIVIER CHRISTIAN ELIE/ESTOURNET REMY ROBERT FERNAND
019	PIQUEMAL BARBARA MARIE LOUISE/PIQUEMAL REMI DAVID
020	ETAT PAR DIRECTION DE L IMMOBILIER DE L ETAT



Document : 20220118 Courrier_Contribution enquête publique Bessan.pdf, page 1 sur 2

ELEMENTS
5 rue Anatole France
34000 Montpellier

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

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

Montpellier, le 17 Janvier 2022

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

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

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

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

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

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

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

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

Document : 20220118 Courrier_Contribution enquête publique Bessan.pdf, page 2 sur 2

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

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

Notre projet consiste en la construction :

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

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

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

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

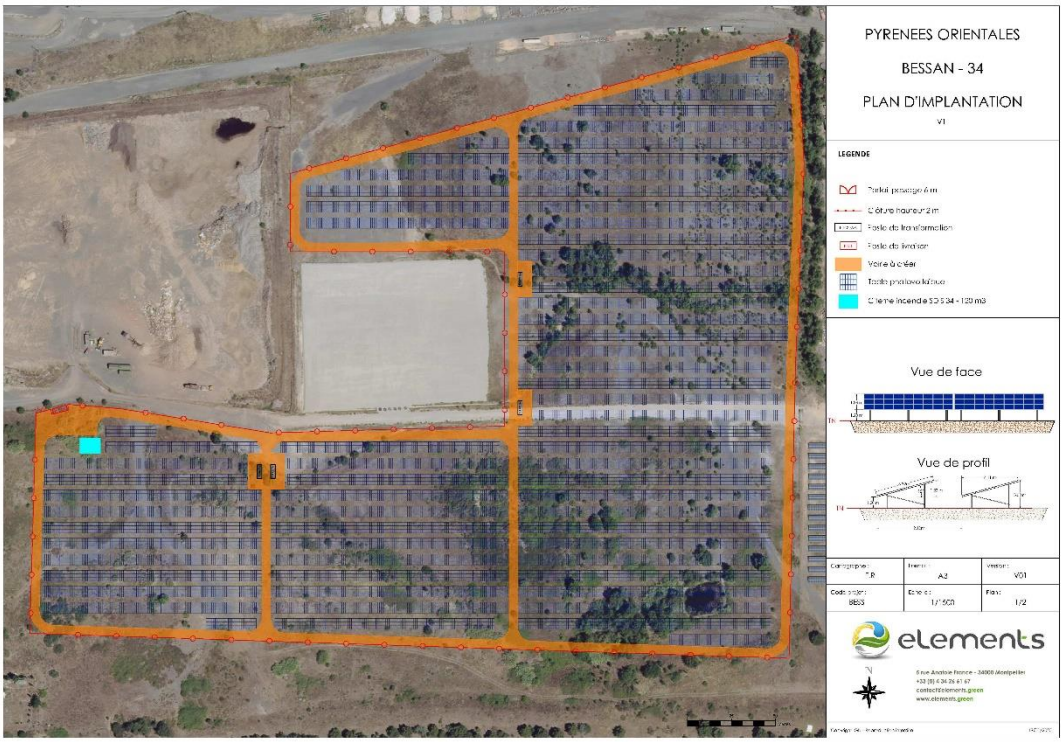
Outre les frais commerciaux et d'étude que nous aurions perdu, l'abandon de ce projet représenterait un manque à gagner de plusieurs millions d'euros pour ma société, pour le propriétaire, mais également pour les collectivités locales et l'État qui collectent d'importantes taxes sur ces opérations.

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

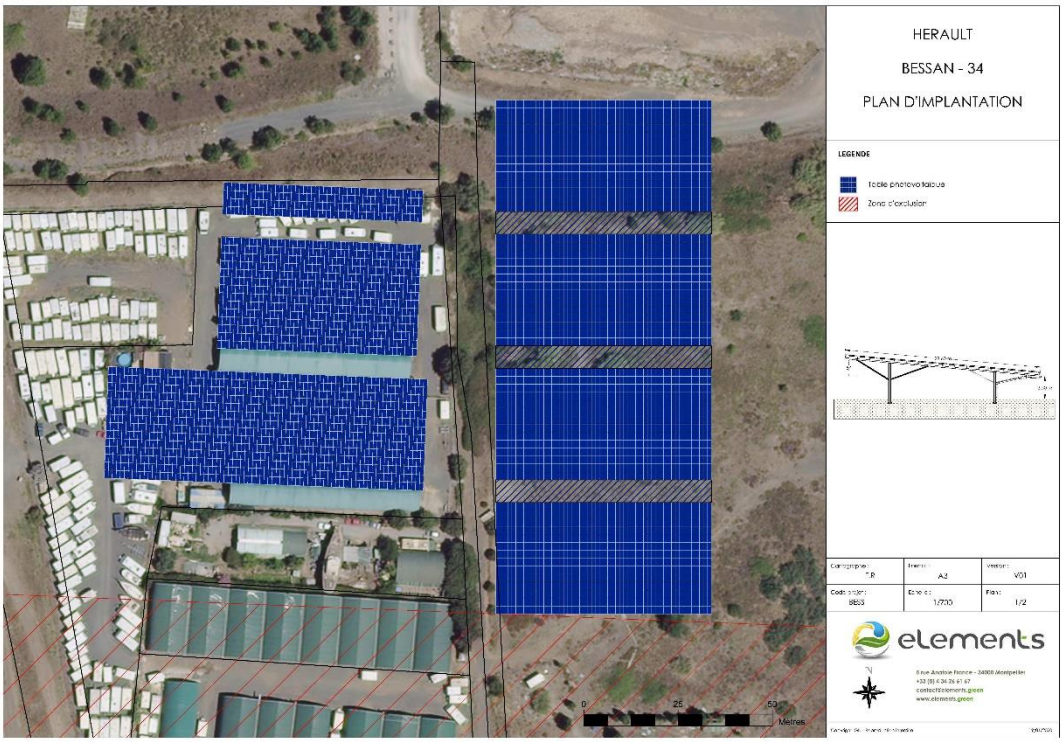
Ainsi, nous demandons par la présente le retrait des terrains objet du projet photovoltaïque du périmètre de la DUP pour la ligne ferroviaire LMNP.

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

Marc BISSONNET



Document : Implantation ombrières photovoltaïques.pdf, page 1 sur 1



R647 - AUQUE Stéphane - Villeneuve Les Béziers

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

15h50 : AUQUE, Stéphane, demeurant 27, chemin de
PARAZOLS à Villeneuve les Bz. Est propriétaire de la
(33) parcelle A426 où se situe sa maison qui, selon le
projet LGV, est totalement impactée. Demande à
quelle période serait exercé le droit de préemption,
surtout la date d'évictio des lieux.
Fin de la permanence à 17h00, clôturé par
A. HÉZARD et J. Pierre CHALON

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

R648 - SANTISTEVE Raymond - Villeneuve Les Béziers

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

le 06/01/2022 de 8h30 à 12h00 et de 13h30 à 17h30
14h15 SANTISTEVE Raymond 13 Cité les Arcades 34420
Villeneuve les Béziers.
(34) En premier lieu, il est anormal que les dossiers de l'enquête
publique ne puissent pas être consultés dans les communes
les plus impactées telles que Cers et Villeneuve les Béziers.
De plus curieusement, la planche 1/3 de la phase 1 du
secteur 4 de la vallée de l'Hérault, ne signale pas
l'ouvrage d'art à réaliser entre le croisement de la
ligne LGV (phase 2) et l'actuelle ligne Bordeaux-Sète.
Pour un nombre de propriétaires concernés, ce projet
de "virgule de raccordement" proposé par SNCF Réseau
est un problème auxigène, destructeur de la vie
communale. En conséquence, il ruine les futures
opérations d'aménagement instruites par les communes

de Cers et Villeneuve les Béziers
Afin de créer un lien entre la technologie et l'humain, une autre solution peut être envisagée.
1 - Tout d'abord, annuler les dispositions de la phase 1 / Secteur 4.
2. Utiliser le tracé de la LGV (phase)
3 - A partir du PK 95 réaliser la jonction avec l'actuelle ligne Bordeaux - Sète en empruntant un ouvrage souterrain sous l'autoroute A9
4. la desserte frêt du chantier Capiscol serait donc assurée la gare de Béziers desservie.
5. le prolongement du tracé sur COLOMBIERS permettrait d'accéder aux gares de NISSAN puis NARBONNE (Solution empirique)
Fait à Béziers le 06 janvier 2022.

SANTISTEVE Raymond - Cadre transport mouvement honoraire de la Société Nationale des Chemins de fer

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

@649 - Bernard - Mèze

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 19:09:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Prise en compte de l'exploitation future de la ligne

Contribution :

Le personnel de la SNCF bénéficie d'avantages anormaux et intolérables pour la majorité de la population française, notamment en terme de retraite.

Il semble que même le candidat, en 2017, à la présidence de la République qui annonce vouloir changer cet état de fait, n'y est pas parvenu une fois élu.

Dans ces conditions, vouloir développer les transports ferroviaires en France est questionnable, bien que peut-être souhaitable pour d'autres considérations.

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

@650 - Charras Grégoire - Sète

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 19:55:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne Grande Vitesse Montpellier Perpignan

Contribution :

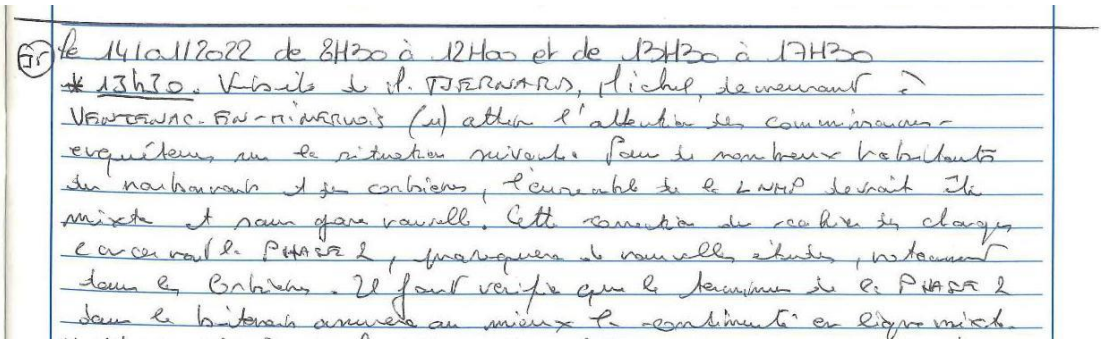
Je trouve que c'est un projet qui avait peut-être du sens il y a 30 ans mais qui aujourd'hui n'est plus pertinent. Tout d'abord à cause de la destruction des espaces naturels, notamment du massif de la Gardiole. Ensuite, je trouve que cette déviation est juste faite pour dédouaner la SNCF qui peut donc abandonner la ligne ferroviaire de Sète au lieu de la rénover et de gagner seulement 18 minutes sur le trajet. Le service sur Sète est absolument insatisfaisant avec des trains en retard à répétition bien que je comprenne bien le besoin de fluidifier le trafic, le choix le plus logique, quitte à investir des milliards d'euros, serait de rénover la ligne et les trains ainsi que d'étoffer les offres de trains. Il me semble évident qu'avec seulement 2 TGV en gare de Sète, les usagers de l'étang de Thau seront dans l'impossibilité d'utiliser au maximum le train. Cela entraînera sûrement une baisse de l'attractivité de Sète et de l'étang. De plus, la proximité avec l'eau d'Issanka, qui alimente en eau potable Sète, avec les travaux entraînera, j'en suis sûr, une pollution de l'eau potable. Si vraiment la rénovation est impossible, je suis persuadé qu'il existe aujourd'hui une meilleure alternative avec les nouvelles technologies.

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

R651 - BERNARD Michel - Ventenac en Minervois

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

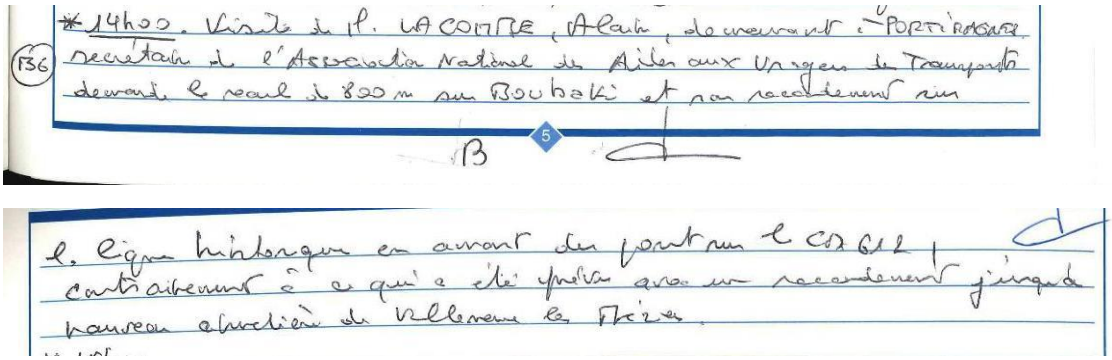

Le 14/01/2022 de 8H30 à 12H00 et de 13H30 à 17H30
* 13h30. Visite de M. BERNARD, Michel, demeurant à VENTENAC-EN-MINERVOIS (11) attire l'attention des commissaires-enquêteurs sur la situation suivante. Pour les nombreux habitants des nouveaux et futurs cantons, l'ensemble de la LNMP devrait être mixte et sans gare nouvelle. Cette connection du rachat des charges concerne la PHASE 2, provoquera de nouvelles études, notamment dans les cantons. Il faut vérifier que le tracé de la PHASE 2 dans le bitonal amènera au mieux la continuité en ligne mixte.

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

R652 - LACOMBE Alain - Portiragnes

Date de dépôt : Le 18/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Sur un registre papier


* 14h00. Visite de M. LACOMBE, Alain, demeurant à PORTIRAGNES secrétaire de l'Association Nationale des Ailes aux Usagers du Transport demande le rond de 800 m sur Boubaki et non recentrement sur la ligne historique en amont du pont sur le canal, contrairement à ce qui a été proposé avec un recentrement jusqu'au nouveau échangeur de Villeneuve les Béziers.

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

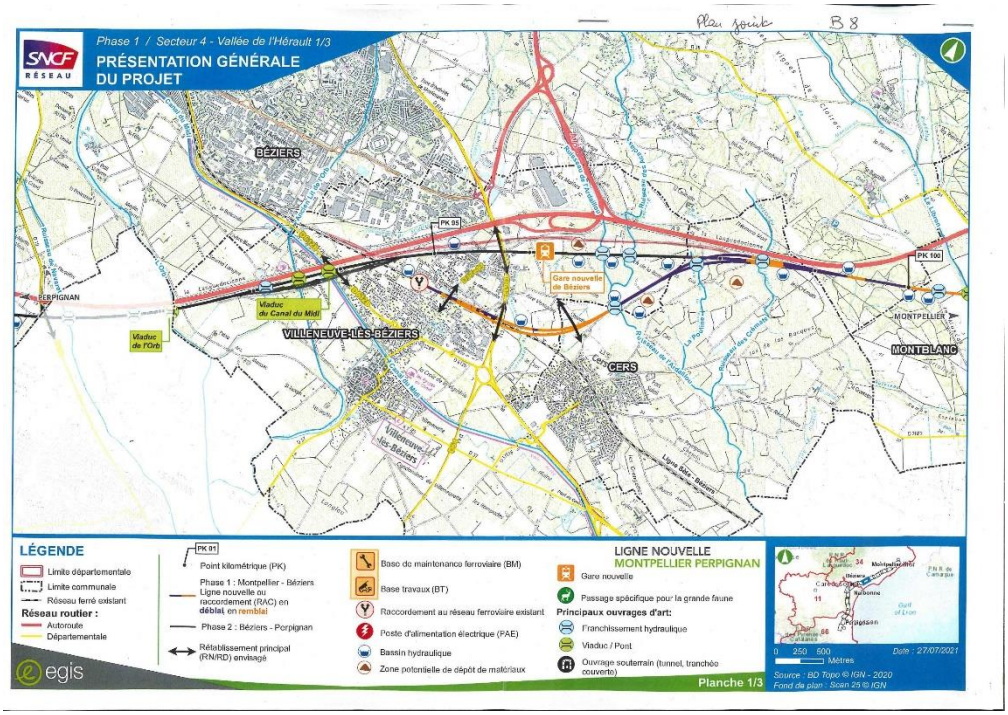
R653 - SANTISTEVE Raymond - Villeneuve Les Béziers

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

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

37 15615 : M. SANTISTEVE, Raymond, demeurant à Villeneuve les Béziers - 13 Cité des ancêtres. S'est déjà exprimé sur ce registre papier le 6-1-2022. Tient à ajouter les éléments suivants.

38 Vendredi 16 Janvier 2022
SANTISTEVE RAYMOND Villeneuve les Béziers
le 06 Janvier 2022 je suis intervenu sur le registre.
Je proposais alors un tracé de la "virgule de raccordement". Aujourd'hui, je me permets de proposer
1°- tracé rouge sur la planche 1/3 de la Phase 1/ Secteur 4. Ce tracé se rapprocherait de l'autoroute A9 au niveau du PK 95 il emprunterait un passage souterrain sous l'autoroute A9 et réaliserait la jonction avec la ligne Bordeaux Sète - ce projet annule la virgule de raccordement proposé par SNCF Réseau.
IP deviendrait alors la Phase 1
2°- le tracé noir, depuis son croisement avec la D612 franchirait la ligne Bordeaux Sète pour rejoindre le tracé de la LGV au niveau de l'ancien lit de l'Orb.
Je signale que ces modifications proposées ne franchissent pas la limite de la zone de passage préférentielle.
La seule incidence : le déplacement dans la même zone, d'un établissement (Contrôle technique Bordes Lourdes.
Ci-joint plan



@654 - Feltesse Benoit - Bouzigues

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 20:16:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contre la ligne LGV

Contribution :

Habitant de Bouzigues. Fils de ce terroir, père d enfant, professeur.... je refuse ce tracé qui détruit mon espace vécu et aimé.

-effet tunnel

-enclavement

une ligne faite pour les métropoles et qui délaisse et méprise les espaces ruraux.

donc non à ce projet pharaonique qui détruit un environnement.

Benoît Feltesse

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

R655 - MICHEL Pierre - Villeneuve Les Béziers

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

Lieu de dépôt : Sur un registre papier

37) M. MICHEL, Pierre, demeurant à Villeneuve les Maguelone, rencontre les commissaires enquêteurs en tant qu'ancien président de la Réalité historique TGV, dont le siège était dans la ville susvisée, exprime la même contribution que M. LACOSTE Alain. Chacun d'eux déposeront leur contribution sur le site du registre électronique dédié à cette enquête.

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

@656 - Marielle - Bouzigues

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 20:22:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la nouvelle ligne LGV

Contribution :

Je suis totalement contre ce projet est traîne depuis plus de 20 ans.

Plusieurs tracés proposés pour un projet pharaonique qui va défigurer le territoire en particulier avec un viaduc d une hauteur inadmissible dans la crique de l angle et issaka.

La faune et la flore vont être impactées par un obstacle à la migration de certaines espèces. La gardiole va également être détruite au sud de l autoroute afin de ne pas trop impacter les villages de gigean et de fabregues.

Les risques biologiques engendrés par des accidents ferroviaires sur le bassin versant du bassin de thau ne sont pas pris en compte. Ils peuvent détruire une économie entière basée sur la conchyliculture et la pêche ainsi que tous les métiers induits.

La pollution visuelle sera inadmissible avec un viaduc qui n a pas sa place dans un site exceptionnel traversé par natura 2000.

Un bilan carbone catastrophique engendré par des travaux inutiles.

Gagner quelques minutes sur le trajet Montpellier Perpignan pour une facture astronomique et pour supprimer des trains en gare de Montpellier.

Faut il simplement justifier les financements engagés par les politiques dans leur guerre de territoire pour décrocher une gare comme celle nouvellement créée à Montpellier.

Non à cet tracés qui détruit des hectares de vignobles comme le picpoul.

Ce projet est un gâchis financier qui n est pas justifié ni économiquement ni d un point de vue environnemental. Je suis totalement opposé à ce projet et émet un avis totalement à la reconnaissance de projet d'intérêt général aboutissant à des déclarations d utilité publique.

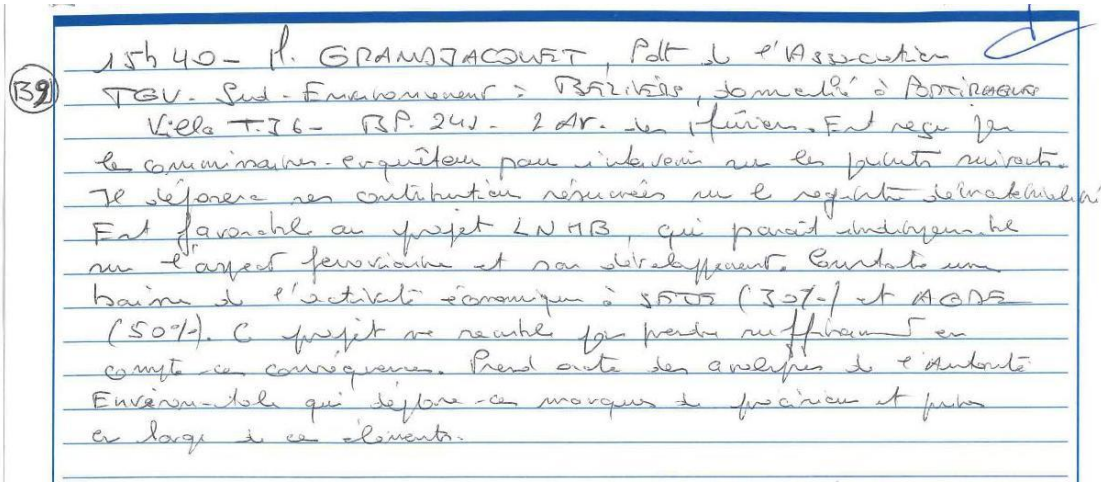
Merci de prendre en compte ma position.

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

R657 - GRANDJACQUET - BEZIERS

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

Lieu de dépôt : Sur un registre papier


(139) 15h40 – M. GRANJACQUET, Pdt de l'Association TGV-Sud-Environnement : BÉZIERS, domicilié à BOTTIRAGUE Villa T.36 – BP. 241 – 2 Av. des Pêcheurs. Est reçu par le commissaire-enquêteur pour intervenir sur les points suivants. Il déposera ses contributions résumées sur le registre dématérialisé. Est favorable au projet LNMB, qui paraît indispensable sur l'aspect ferroviaire et son développement. Constate une baisse de l'activité économique à SÈTE (30%) et AGDE (50%). Ce projet ne saurait pas prendre suffisamment en compte ces conséquences. Prend acte des analyses de l'Autorité Environnementale qui dépose des marques de prudence et prise en large de ces éléments.

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

@658 - Carole - Sète

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 23:13:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet de nouvelle ligne TGV entre Montpellier et Béziers

Contribution :

Le projet de ligne nouvelle présente des inconvénients majeurs pour les populations riveraines de la ligne en projet et pour celles qui sont actuellement desservies par la ligne SNCF passant par Sète. Ainsi :

La gare de Sète ne sera plus desservie par autant de TGV, ce qui est une perte sévère pour la population qui jouit actuellement d'une desserte directe pour Lyon et Paris

Le nouveau tracé envisagé serait une plaie dans les paysages et les sites protégés de la Gardiole et du nord de l'étang de Thau, sans apporter aucun service aux populations impactées

Le passage de trains de fret entraînerait des nuisances sonores actuellement absentes de ces environnements, perturbant toutes les formes de vie

Les sommes que coûterait un tel projet ne se justifient pas pour gagner quelques minutes sur le trajet.

Depuis que ce projet est né, notre rapport à la vie, à la vitesse, les soucis de protection des milieux naturels ont évolué et il est nécessaire d'en ternir compte pour gérer les infrastructures de transport du pays. Il est encore temps d'abandonner ce projet néfaste à l'environnement.

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

@659 - Villac Thierry - Paris

Date de dépôt : Le 19/01/2022 à 23:19:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet de ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

J'exprime le point de vue d'un ancien résidant de la région, qui continue de se déplacer régulièrement vers cette zone du littoral.

Ce qui frappe dans ce projet de ligne LGV, c'est son manque de cohérence : les bénéfices sont loin d'apparaître clairement, au regard des impacts et du coût du projet ; comme ces projets de grands travaux dont la phase amont s'étale tellement dans le temps qu'un écart se creuse entre le contexte, l'environnement, et les choix effectués au départ. La question est : compte tenu de l'évolution du contexte au fil des années, de nouvelles priorités pas seulement pour le transport de voyageurs, mais aussi pour le fret de marchandises, des nouvelles aspirations sociétales, ce projet serait-il aujourd'hui conçu aujourd'hui de la même façon ? certainement non.

La recherche d'une continuité du train grande vitesse avec l'Espagne ressort clairement, mais hormis cela :

-Où est la continuité du transport de marchandises sur cette portion, pour alléger le transport routier sur l'autoroute ?

-La desserte locale de voyageurs perd en qualité : les gares d'Agde, Sète, Balaruc, ne seront desservies que par des TER. Au final, cela risque de favoriser des mobilités en voiture vers ces communes, pour des usagers qui utilisaient le train.

-Et bien sûr, l'impact écologique est très négatif (atteinte à la biodiversité, perte de terres agricoles, notamment en cépage de Picpoul…).

En 2034, date à laquelle ce projet LGV devrait voir le jour, celui-ci paraitrait inapproprié dès la mise en service de cette ligne, s'il était maintenu.

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

@660 - JESSON Corinne - Bouzigues

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 09:56:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à la Ligne LGV

Contribution :

Bonjour,

Je suis contre ce projet de ligne LGV car il va entrainer beaucoup d'impacts négatifs pour les habitants du Bassin de Thau:

-nuisance sonore

-détérioration de la garrigue

-impact sur la faune et la flore de la garrigue

-impact sur l'étang de Thau

-pollution

-risque d'inondation

-augmentation des taxes foncières et d'habitation

-baisse de la valeur immobilière

-les habitants du bassin de Thau ne pourront plus prendre de TGV à Sète et devront aller à Montpellier ou à la gare Sud de France avec 1 heure de trajet et des frais de péage et de parking.

Cordialement

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

@661 - Jean-Jacques - Bouzigues

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 10:50:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête publique sur la LNMP Phase 1

Contribution :

Bonjour,

Je me présente tout d'abord en quelques mots : j'ai 31 ans, et je vis depuis toujours à Bouzigues, petite commune faisant partie du Bassin de Thau. Je suis par ailleurs conseiller municipal au sein de la commune depuis 2020.

Je souhaite, par ma présente déposition, vous faire part de mon avis, en tant qu'élu municipal mais aussi en tant que citoyen sur le projet de la ligne TGV reliant Montpellier à Perpignan, et essentiellement sur la Phase 1 du projet, c'est à dire, celle touchant le territoire dans lequel je vis.

Je souhaite préciser en amont que je ne suis pas contre le projet en soi, entendant évidemment les enjeux nationaux et européens sur les questions de mobilité. Cependant, je m'étonne et suis particulièrement touché par le manque de concertation avec les élus locaux et la population, concernant le phasage et le détail du tracé. Je déplore également le fait qu'il n'y ait pas eu de permanences dans chacune des communes impactées. De même, le délai de l'enquête publique (un mois et demi) et le choix calendaire (pendant les fêtes de fin d'année et en pleine recrudescence de l'épidémie de Covid 19) semble peu opportun au regard des enjeux du projet.

Je suis contre le tracé actuel proposé pour la LNMP, et souhaiterais une vraie concertation sur le sujet avec les acteurs économiques et de l'environnement locaux et les élus. Étendre le délai de concertation avant de décider définitivement d'un tracé me semblerait le plus juste et consensuel pour faire adopter le projet au sens large par la population.

Je vous expose en suivant les principaux éléments qui justifient mon désaccord sur le tracé de la nouvelle ligne TGV :

1/ Une atteinte à l'environnement préservé du territoire de Thau.

Le Bassin de Thau jouit d'un équilibre particulièrement fragile entre l'occupation humaine et un écosystème unique : d'une part, l'Etang de Thau, doté d'une biosphère unique (présence d'Hippocampes, élevage d'huîtres et de moules, migrations de flamands roses entre autres), et d'autre part, un terroir viticole et agricole (AOC Pinet) ainsi que des espaces naturels précieux (Massif de la Gardiole et garrigues sur le nord du Bassin de Thau).

Le projet prévoit l'édification d'un viaduc de 1.4km de long sur 28mètres de haut à proximité de l'Etang de Thau, entraînant des nuisances écologiques, sonores, et visuelles éloquentes, dans un espace où se réunissent notamment les flamands roses. Je précise également que les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021 stipulent que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances, de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.

2/ Une atteinte sur des monuments ou des sites classés.

Je m’émeus particulièrement de savoir que le tracé actuel prévoit la destruction en partie de la Via Domitia, classée aux Monuments historiques, rabotera une partie des vignes disposant de l’appellation AOC Pinet, coupera une partie du Massif de la Gardiole, sous l'Abbaye de Saint Felix à Gigean. Ceci étant une petite partie des impacts générés par le tracé actuel. Je ne parle même pas des paysages défigurés (une garrigue pleine de faune et de flore notamment). Je suis dans l'incompréhension sur le fait de gagner quelques minutes de trajet alors qu'il est possible de longer le tracé actuel de l'autoroute A9. La balance gain de temps/impact et nuisances semble très déséquilibrée au regard du tracé actuel.

3/ Un risque de pollution.

En effet, le tracé actuel prévoit de traverser le périmètre de captage d'eau d'Issanka, qui alimente en eau des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. Il existe des risques évidents de pollution, et d'accidents chimiques dus aux transports.

De la même façon, la pollution visuelle est évidente au regard des infrastructures prévues.

4/ Une mobilité moindre pour les habitants du Bassin de Thau.

Aujourd'hui, le TGV passe en gare de Sète 10 à 12 fois par jour. Grâce à la politique de transports en commun mise en place par Sète Agglopôle depuis des années, tous les habitants du territoire peuvent se rendre facilement à la gare grâce aux transports en commun, et ainsi prendre le TGV. Priver les habitants de l'Agglomération du service Grandes Lignes pour les gares de Sète et d'Agde occasionnera des contraintes importantes : en effet, il faudra pour un habitant de Bouzigues se déplacer à la gare de Montpellier ou de Béziers pour prendre son TGV, avec des frais supplémentaires (essence, autoroute, parking). A l'heure du changement climatique, cette politique irait à contresens, et des années d'efforts publics en faveur des transports locaux seraient annihilées. La réduction programmée de la gare de Sète va avoir un impact économique et touristique important pour le territoire (curistes à Balaruc les Bains, Huîtres de Bouzigues, plages et littoral). Au-delà d'un accès plus difficile sur le territoire du Bassin de Thau, c'est toute une carte postale qui sera bafouée.

5/ Un investissement colossal.

Le territoire a déjà pris sa part dans le développement des réseaux ferrés et autoroutiers (A9/A75/ligne reliant Montpellier à Narbonne). Ces infrastructures ont une empreinte non négligeable tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent. L'investissement de 2.2 milliards d'euros prévu pour la phase 1 du projet semble très important au regard de la balance bénéfice/risque. Le financement de cette opération entraîne également de vives inquiétudes au sein de la population.

Au regard de ces éléments, je soutiens fermement la réalisation de la ligne, mais il est évident que le tracé ne correspond pas du tout, ni de près ni de loin à la meilleure option.

Je crains pour mon territoire, à la fois pour des raisons évidentes de préservation des espèces et de la qualité de vie, mais aussi je crains de voir ce territoire demain sinistré car occulté de la carte, avec uniquement les inconvénients liés à la LGV sans en recevoir les avantages.

Je pense qu'il serait juste de prendre davantage de temps pour de la concertation, afin d'arriver à un consensus avec les acteurs du territoire.

Je vous remercie de prendre en compte mon avis et ma déposition.

Cordialement,

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

@662 - DUHEM Gautier - Vic-la-Gardiole

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 11:45:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet construction LGV Montpellier-Beziers

Contribution :

Je souhaite dire toute mon indignation face à ce projet de construction de ligne TGV !

En effet pour un intérêt quasi nul voir négatif (plus de tgv à Sète)

La population locale dont je fais partie va subir les pires dommages à savoir:

- construction d'un viaduc qui va défigurer le paysage

- enfouissement d une partie de la via domitia (pourtant classée et protégée)

- expulsion de certains habitants et destructions de vignes

- polution générée par la construction et l exploitation de cette ligne

- défiguration d'une partie du massif de la gardiole

le rapport destruction / intérêt collectif est désastreux

Il ne faut absolument pas que ce projet voit le jour.

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

@663 - Merlin Françoise - Loupian

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 12:12:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :opposition construction LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Bonjour, le tracé actuel de la ligne LGV impactant terriblement la vie du territoire du bassin de Thau , d'un point de vue agricole, environnemental et touristique ; je pense qu'il serait pertinent et démocratique de prendre le temps nécessaire et indispensable pour revoir ce tracé et trouver avec les personnes concernés un compromis acceptable pour tous.

En vous remerciant pour votre écoute

F.Merlin

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

@664 - lange arielle

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 12:13:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non a la LGV

Contribution :

À force de vendre le train comme la solution miracle pour une mobilité propre, tout le monde se fait avoir croyant que les camions vont partir des routes pour monter sur des trains, alors que seulement 15 % est envisagé par la SNCF. La plupart ne lisent pas, n'écoutent pas et restent sur le fait que le train c'est bon pour la planète et tant pis s'il ne s'arrête plus, tant pis s'il détruit faune et flore, tant pis s'il détruit notre patrimoine, tant pis s'il ne servira qu'à gagner 39 minutes entre Barcelone et Paris dans 40 ans, tant pis si l'avion sera toujours plus rapide et moins cher, tant pis si dans 50 ans il faudra à nouveau refaire une ligne un peu plus loin car la montée des eaux aura rendu la ligne TER impraticable et que rien n'est pensé aujourd'hui pour relier les lignes du quotidien, tant pis si tout un territoire va se retrouver enclavé et à la merci d'un accident de train ou simplement des destructions souterraines avec l'installation de piliers qui provoquera une catastrophe écologique et économique, tant pis si dans 50 ans nous n'avons plus d'eau potable, tant pis si le bassin de Thau ne sera plus une destination de vacances mais juste un territoire que l'on traverse rapidement tant pis, tant pis parce que le train grande vitesse est l'avenir de l'Homme nous dit ont ..... Et que valent les femmes, les hommes, les animaux et la flore, que vaut notre histoire, que vaut notre culture, que vaut notre passé et surtout notre avenir ?...contre 18 minutes d'Homme pressés.

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

@665 - Annabelle - Bouzigues

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 12:33:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le tracé de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan (Phase 1)

Contribution :

1) C'est une atteinte à l'environnement du territoire de Thau :

- Ce projet va mettre en péril l'équilibre déjà fragile entre l'occupation humaine et l'écosystème : étang et lagunes, terroir agricole et viticole, espaces naturels (massif de la Gardiole : site classé au titre du code de l'environnement)

- Nuisances écologiques, sonores et visuelles causées par la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et 28 mètres de haut à moins d'1 km de l'étang de Thau.

- Risque de pollution : les travaux vont engendrer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang, le tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.

2) Réduction de la mobilité des habitants de la commune et impact sur l'économie locale :

Les habitants des communes du secteur ont la possibilité de se rendre à la gare de Sète, en transports en commun ou par leur propre moyen, qui effectue 10 à 20 départs par jour. Par la réduction voire la suppression à long terme du service Grandes Lignes au départ des gares de Sète et d'Agde, les habitants devront se rendre à Montpellier Sud de France ou à Béziers , ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc ... ce qui engendrera une forte diminution de leur capacité en terme de mobilité.

De plus, la réduction de ces lignes engendrera un impact économique et touristique conséquent sur notre territoire.

3) Un investissement colossal :

Cet investissement de 8 milliards d'euros semble trop colossal par rapport aux enjeux et menaces environnementaux, économiques, sociaux et de mobilités qui vont en résulter.

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

J'espère que nos témoignages seront lus, entendus et considérés. Nous devons nous mobiliser et protéger cette terre au maximum qui nous permet de vivre au quotidien.

Soyons intelligents, respectueux et réalistes au lieu de répondre aux lubies de certaines personnes qui ne pensent qu'à l'argent....

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

@666 - MARTIN Nathalie - Poussan

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 12:44:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :TRACE TGV MONTPELLIER BEZIERS

Contribution :

Nous sommes inquiets de la construction d'un viaduc au dessus de notre village de Poussan.

Des nuisances sonores, et environnementales que cela va générer.

la défiguration de notre garrigue, nous sommes en zone Natura 2000 et ne comprenons pas la construction d'un tel chantier .

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

@667 - Marin Olga - Poussan

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 13:18:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV

Contribution :

Je ne suis pas d’accord avec la nouvelle ligne LGV MONTPELLIER-PERPIGNAN !!!!!

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

E668 - Jeff Varoqui

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 13:37:02

Lieu de dépôt : Par email

Objet :nouvelle ligne à grande vitesse - enquête publique

Contribution :

Voici mon avis sur le projet de la ligne à grande vitesse Montpellier-Béziers : j'émet un avis défavorable pour les raisons suivantes : - importants dommages causés à la nature : la ligne va traverser des sites protégés causant du tort aux animaux, aux plantes mais aussi aux viticulteurs. - la construction d'un viaduc de 28 m de haut le long de l'étang de Thau constitue une nuisance visuelle et sonore majeure et va occasionner des travaux émetteurs de pollutions. Une fois construit, il va causer du tort au tourisme et au bien-être des riverains. - la suppression de l'arrêt du TGV à Sète va lourdement peser sur l'économie locale. On construit toujours plus de gares excentrées des centre-villes rendant leur accès plus difficile et favorisant encore plus l'utilisation de la voiture et des camions ; alors même que la circulation sétoise est déjà difficile. - enfin le coût semble excessif : 5,5 milliards pour seulement 18 minutes de trajet en moins ! Isabelle Gracy, résidente à Mèze

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

@669 - MORGO Christophe - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 13:54:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de la commune de VILLEVEYRAC

Contribution :

Délibération - Motion contre la LNMP

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022 001 Motion contre le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.PDF, page 1 sur 2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Accusé de réception en préfecture
034-213403413-20220118-2022-001-DE
Date de télétransmission : 19/01/2022
Date de réception préfecture : 19/01/2022

2022/001

COMMUNE DE VILLEVEYRAC
EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

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

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

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

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

Secrétaire de séance : PUECH S

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

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

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

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

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

Les points relevés sont les suivants :
- Le manque de concertation des élus et de la population du territoire :
En effet, les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont été informé que tardivement du tracé et des modifications apportées au projet.
En outre, Nous pouvons constater un manque de communication et d'information auprès des citoyens. Nous déplorons l'absence de permanences dans chaque commune impactée, seules les grandes communes ont une permanence du commissaire enquêteur, et la période choisie de l'enquête publique, les fêtes de fin d'année.
Par ailleurs, nous vous rappelons que dans leur dernier bilan, les garants de la concertation recommandaient de particulièrement prendre en compte pour le dossier d'enquête publique les observations du public sur la desserte de Sète, la biodiversité et le patrimoine de la Gardiole, le paysage et l'environnement de Thau (viaduc de Poussan et AOC Pinet).
- Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau :
La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, et un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique : l'étang et ses lagunes, notre terroir agricole et viticole, nos espaces naturels (massif de la Gardiole, notamment, site classé au titre du code de l'environnement). Les nuisances écologiques, sonores et visuelles seront importantes, puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28 mètres de haut à moins d'1 km de l'étang de Thau. C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré si SNCF Réseau ne propose pas une œuvre architecturale pour cet ouvrage.
En outre, nous rappellerons les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Accusé de réception en préfecture
034-213403413-20220118-2022-001-DE
Date de télétransmission : 19/01/2022
Date de réception préfecture : 19/01/2022

2022/001

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

- Une réduction de la mobilité des habitants de la commune et un impact sur l'économie locale :
Actuellement, les habitants de la commune ont la possibilité grâce au transport en commun ou leur propre moyen de se rendre à la gare de Sète, qui effectue 10 à 12 départs par jour.
Par la modification des services Grandes lignes pour les gares de Sète et d'Agde, les administrés de VILLEVEYRAC devront se rendre à Montpellier Sud de France ou Béziers, ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc. et qui engendrera forcément une diminution considérable de leur capacité en terme de mobilité.
En outre, la réduction programmée de la gare de Sète va avoir un impact économique et touristique conséquent sur notre territoire, que ce soit par la perte de curistes en visite à Balaruc les Bains ou bien les touristes en général qui seront dérangés par le nouveau paysage du Bassin de Thau envahi par la LNMP.

- Un investissement colossal :
Malgré cet environnement délicat, le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.
C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementales, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en résulter.

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Maire
Christophe MORGO

MAIRIE DE VILLEVEYRAC 34 (Hérault)

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

E670 -

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 13:56:00

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Avis - Délibération - Motion contre LNMP

Contribution :

Bonjour, Veuillez trouver ci-joint la délibération 2022-001 relative à Motion contre LNMP. Je vous ai également transmise sur votre plateforme. Bien cordialement, Laure LE BOURHIS Assistante de direction & communication Mairie de Villeveyrac 09 72 60 89 14laure.lebourhis@villeveyrac.frcommunication@villeveyrac.fr

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022 001 Motion contre le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.PDF, page 1 sur 2

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Accusé de réception en préfecture
034-213403413-20220118-2022-001-DE
Date de télétransmission : 19/01/2022
Date de réception préfecture : 19/01/2022

2022/001

COMMUNE DE VILLEVEYRAC
EXTRAIT DU REGISTRE
DES DÉLIBÉRATIONS DU CONSEIL MUNICIPAL

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

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

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

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

Secrétaire de séance : PUECH S

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

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

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

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

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

Les points relevés sont les suivants :
- Le manque de concertation des élus et de la population du territoire :
En effet, les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont été informé que tardivement du tracé et des modifications apportées au projet.
En outre, Nous pouvons constater un manque de communication et d'information auprès des citoyens. Nous déplorons l'absence de permanences dans chaque commune impactée, seules les grandes communes ont une permanence du commissaire enquêteur, et la période choisie de l'enquête publique, les fêtes de fin d'année.
Par ailleurs, nous vous rappelons que dans leur dernier bilan, les garants de la concertation recommandaient de particulièrement prendre en compte pour le dossier d'enquête publique les observations du public sur la desserte de Sète, la biodiversité et le patrimoine de la Gardiole, le paysage et l'environnement de Thau (viaduc de Poussan et AOC Pinet).
- Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau :
La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, et un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique : l'étang et ses lagunes, notre terroir agricole et viticole, nos espaces naturels (massif de la Gardiole, notamment, site classé au titre du code de l'environnement). Les nuisances écologiques, sonores et visuelles seront importantes, puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28 mètres de haut à moins d'1 km de l'étang de Thau. C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré si SNCF Réseau ne propose pas une œuvre architecturale pour cet ouvrage.
En outre, nous rappellerons les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
LIBERTÉ - ÉGALITÉ - FRATERNITÉ

Accusé de réception en préfecture
034-213403413-20220118-2022-001-DE
Date de télétransmission : 19/01/2022
Date de réception préfecture : 19/01/2022

2022/001

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

- Une réduction de la mobilité des habitants de la commune et un impact sur l'économie locale :
Actuellement, les habitants de la commune ont la possibilité grâce au transport en commun ou leur propre moyen de se rendre à la gare de Sète, qui effectue 10 à 12 départs par jour.
Par la modification des services Grandes lignes pour les gares de Sète et d'Agde, les administrés de VILLEVEYRAC devront se rendre à Montpellier Sud de France ou Béziers, ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc. et qui engendrera forcément une diminution considérable de leur capacité en terme de mobilité.
En outre, la réduction programmée de la gare de Sète va avoir un impact économique et touristique conséquent sur notre territoire, que ce soit par la perte de curistes en visite à Balaruc les Bains ou bien les touristes en général qui seront dérangés par le nouveau paysage du Bassin de Thau envahi par la LNMP.

- Un investissement colossal :
Malgré cet environnement délicat, le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.
C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementales, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en résulter.

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

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

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

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

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

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

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

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

Le Maire
Christophe MORGO

MAIRIE DE VILLEVEYRAC
34 (Hérault)

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

@671 - nathalie - Loupian

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 14:18:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la ligne LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Je tiens à manifester mon opposition à la construction de la ligne LGV Montpellier Béziers au nord de la commune de Loupian ou tout autre commune. Comment ne pas être en colère quand on sait combien cela pourrait dénaturer la garrigue.

La LPO manifeste régulièrement son opposition au passage de coureurs ou VTTistes dans certains secteurs de la, garrigue à certaines périodes de l'année en raison de la nidification de certaines espèces protégées. (grand Duc...)

Et là qu'en sera t-il?

C'est un grand mépris pour les usagers de la garrigue et des habitants des communes avoisinantes le secteur où cette ligne devrait être construite.

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

@672 - PUGIBET Vinent - Béziers

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 14:19:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Requête Colombette

Contribution :

Madame, Monsieur,

Veuillez trouver ci-joint notre courrier ainsi que les pièces l'accompagnant (courrier 2015 et foncier).

Cordialement

Vincent PUGIBET

Domaine La Colombette

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Courrier chambre agri_2015.pdf, page 1 sur 1

Domaine La Colombette

François et Vincent PUGIBET – *Vignerons*

Béziers, le 27 janvier 2015

Chambre d'Agriculture de l'Hérault
Mas de SAporta
CS 10010
34875 LATTES CEDEX

Objet : Etude d'impact agricole LNMP
Vos Ref : CA/CB/SS – Service Territoires

Madame, Monsieur,

Suite à votre courrier en date du 26 janvier dernier relatif à une étude d'impact de réseau Ferré de France, veuillez trouver ci-dessous la liste des parcelles impactées par le projet de la nouvelle ligne Montpellier Perpignan pour un **TOTAL de 30,41 ha**.

Notez que toutes ces parcelles sont certifiées BIO, et que surtout, il s'agit de vignes expérimentales. Ces vignes ont été plantées récemment (moins de 7 ans) et sont reconnues comme expérimentales car résistantes naturellement aux maladies de la vigne. Un programme a été établi avec l'Institut de Freiburg, l'obtenteur valentin Blattner et le pépiniériste Suisse Borioli. Un essai VATE - Valeur Agronomique Technologique et Environnementale- est même en cours pour un cépage.

Les parcelles concernées ont donc une très grande importance du point de vue de la recherche, mêlant une cinquantaine de variétés différentes où seul le temps permet de valider les expérimentations (nécessité de plusieurs récoltes). Cette démarche s'inscrit pleinement dans le plan écophyto du Ministère de l'Agriculture, à savoir la réduction des produits phytosanitaires. Nous serons très vigilants quant au tracé définitif.

COMMUNE	SECTION	N°	SURFACE	PROPRIETAIRE	LIEUDIT
BESSAN	BN	44	10,8492	GFA	La Guinarde
BESSAN	BN	59	0,6774	GFA	Bessan La Gariguette
BESSAN	BN	60	3,6625	GFA	La Guinarde
BESSAN	BN	64	0,2951	GFA	La Guinarde
BESSAN	BO	1	9,9597	GFA	La Guinarde
BESSAN	BO	2	1,4605	GFA	Barbejo
BESSAN	BO	3	3,5061	GFA	Barbejo

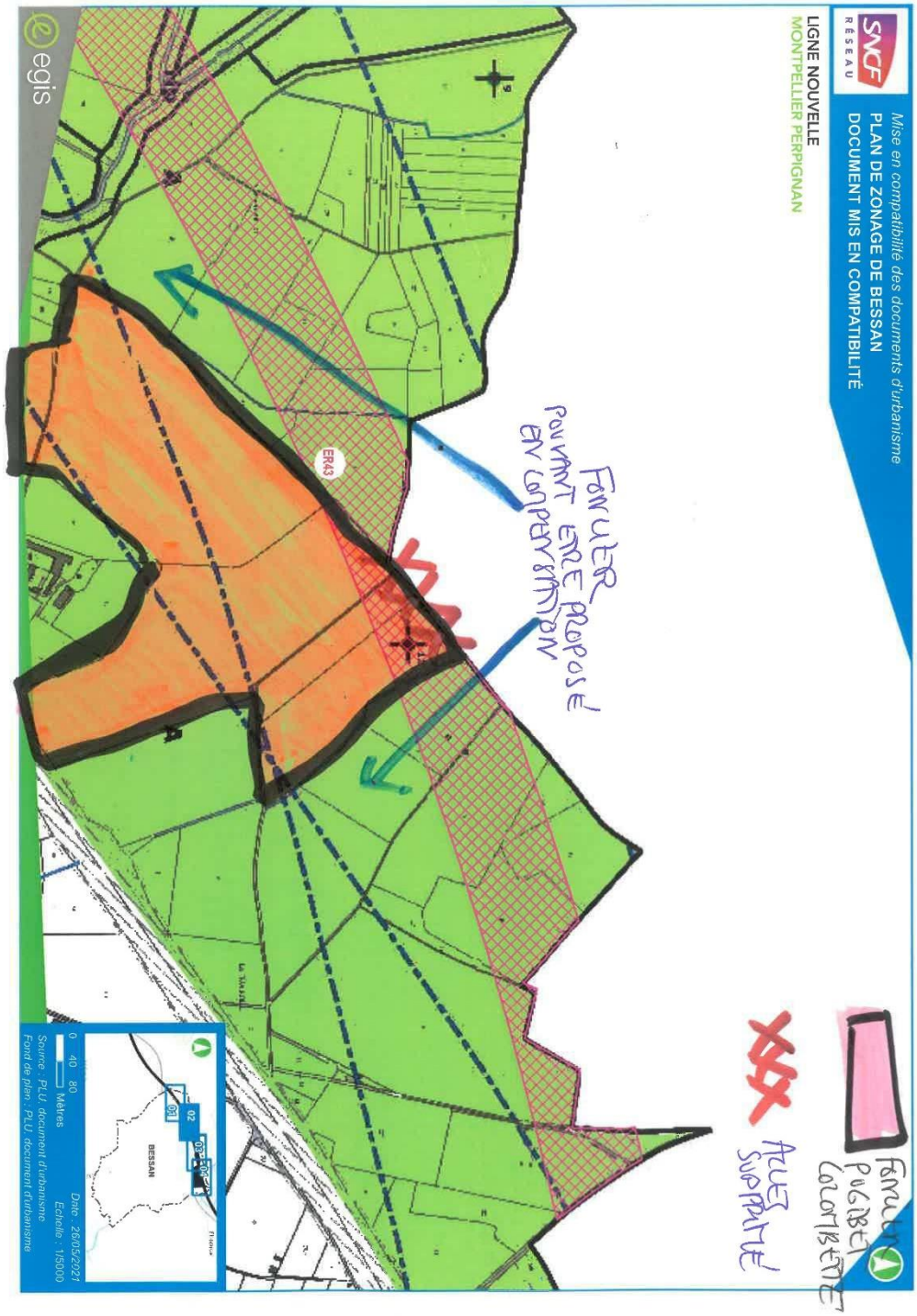
NB : le GFA Domaine de la Colombette est propriétaire du foncier, et la SARL la COLOMBETTE est propriétaire du végétal – vignes -

Je vous prie de bien vouloir agréer, Madame, Monsieur, nos salutations distinguées.

Vincent PUGIBET,

SARL Domaine la Colombette - Ancienne route de Bédarieux - 34500 Béziers (France)
Tél : +33 (0)4 67 31 05 53 Fax : +33 (0)4 67 30 46 65 e-mail : contact@lacolombette.fr www.lacolombette.fr
TVA FR 02 485 398 796 – Siret : 485 398 796 00014

Document : plan_foncier.pdf, page 1 sur 1



Document : courrier_EP_LGV_janvier22.pdf, page 1 sur 1

DOMAINE LA COLOMBETTE

Famille PUGIBET
VIGNERONS DEPUIS 1890

Béziers, le 13 janvier 2022

Objet : enquête publique ligne TGV

Madame, Monsieur,

Propriétaires viticoles sur la commune de Bessan, nous avons déjà apporté nos remarques lors de la phase de concertation, notamment par le biais de la Chambre d'Agriculture (voir courrier joint en 2015).

Nous prenons note que le nouveau tracé a pris en compte, dans la mesure du possible, nos requêtes, à savoir impacter le moins possible nos vignes, outils de travail.

Cependant, les plans nous amènent à réitérer nos demandes et prendre en compte des impacts découlant du projet et de ses infrastructures :

- **Impact foncier : une partie de notre vignoble est impacté au Nord. Les plans ne sont pas assez précis pour affiner la surface concernée. Nous souhaiterions une compensation de foncier par l'acquisition de terrains limitrophes à notre propriété (voir plan joint).**

- **Impact accessibilité : le tracé détruit notre principal accès aux parcelles. Le chemin à prévoir devra être accessible pour les véhicules agricoles, de type tracteurs et machines à vendanger. (voir plan joint).**

- **Impact climatique : la coupure du territoire va engendrer de nouveaux impacts climatiques. En effet, l'autoroute A9 fait « barrage » à la circulation d'eau et empêche l'air de circuler. Une accumulation d'air froid se fait ; ce qui amplifie le phénomène de gel des cultures. Une compensation est à prévoir car ce double barrage autoroute – TGV va accroître encore ce phénomène.**

Ces mêmes remarques d'appliquent au secteur de Béziers où nous faisons l'acquisition de parcelles agricoles au sud de l'autoroute.

Vincent PUGIBET

Domaine de la Colombette

SARL La Colombette - Ancienne route de Bédarieux - 34500 Béziers - France
Tél. : +33 (0)4 67 31 05 53 / contact@lacolombette.fr / SIREN : 485 398 796 - FR 02 485 398 796
www.lacolombette.fr

@673 - Cécile - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 15:11:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet LGV

Contribution :

Contre le projet de LGV car denaturisation du paysage, de la faune, de la flore ...

Aucune utilité publique, beaucoup trop d'argent engagé / reduction du temps de trajet (17 min en moins!!!!!)

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

@674 - Alain - Argenteuil

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 15:18:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Contribution :

Bonjour,

La volonté politique de raccorder Paris aux capitales européennes par le fer doit inciter à accélérer ce projet. Les trains de marchandises directs depuis le Sud-Ouest vers Rungis sont opérationnels pour les denrées périssables en particulier. Seuls, les usagers vers cette région ou vers l'Espagne sont pénalisés par un tronçon qui augmente le temps de trajet de deux heures. A l'heure du télétravail et du banissement des voitures sur nos routes , ce sera un véritable ballon d'oxygène pour toute cette région.

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

@675 - Georges - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 15:53:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Respect des engagements des Assises de la mobilité de 2017, du pacte ferroviaire de 2018 et de loi d'orientation des mobilité de 2019.

Contribution :

Les 6 Milliard d'investissements ne respectent pas les engagements présidentiels des Assises de la mobilité de fin 2017, du pacte ferroviaire de 2018 et de loi d'orientation des mobilité de 2019 mettant un coup de frein aux nouvelles lignes TGV (+ autoroutes et aéroports) au profit des nouvelles mobilité. Concernant le FRET qui encombre les autoroutes, ces 6 Milliards d'investissement devraient plutôt être consacrés au développement du Port de SETE, de port la nouvelle, du canal du Rhône à Sete (VNF + CNR) et des équipements qui le dessert et notamment les installations facilitant ferroutage. Cela créera beaucoup plus emplois et dynamisera la région, qui ne peut compter que sur le tourisme ! Le transport de containers par Péniches est le moins polluant comme celui par ferroutage:

- Aux pouvoirs publics de les promouvoir et d'en assurer la réussite, n'en déplaise à la FNT. Il faut en favoriser l'usage au détriment de celui sur autoroute.

- Cette 2eme voie ferrée qui se détourne du Port de Sete n'est pas rentable et sa privatisation via le PPP, comme le prône certains contributeurs, verra des faillites successive à l'instar de celles subies

par le tunnel ferroviaire du Fréjus avec l'Espagne. (ou se trouve dans le dossier le éléments qui permettraient d'être sûr de sa rentabilité et au bout de combien d'années ?)

- La preuve par 9 que ce projet ne fait plus partie des grandes priorité de l'Europe, c'est qu'elle a diminué sa participation de moitié !

- Le Plan de relance, obtenu grâce au COVID-19 et qui endette encore plus la France, ne doit pas être affecté à ce projet dispendieux dont l'utilité publique est contestable au regard des nuisances environnementales et climatiques qu'il apporte aux abords proches de l'Etang de la Méditerranée et des étangs.

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

@676 - becker monique

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 16:16:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet actuel LNMP

Contribution :

1) Repousser l'enquête publique, pas assez longue et résultats études sur l'impact de l'eau à Issanka non finalisée 2) Revoir le tracé, ligne mixte et non GV(vitesse prévue impossible à atteindre entre Montpellier et Béziers,s'aligner sur voies existantes , préserver la mobilité des sétois et communes alentours 3)préserver environnement, biodiversité, patrimoine ...projet allant à l'encontre des sommes allouées par l'état pour la conservation des espaces naturels 4) construction générant qun haut impact CO2 et coût exorbitant de ce projet pharaonique

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

@677 - JOURDAN CLAUDE

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 16:21:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au passage de la LGV

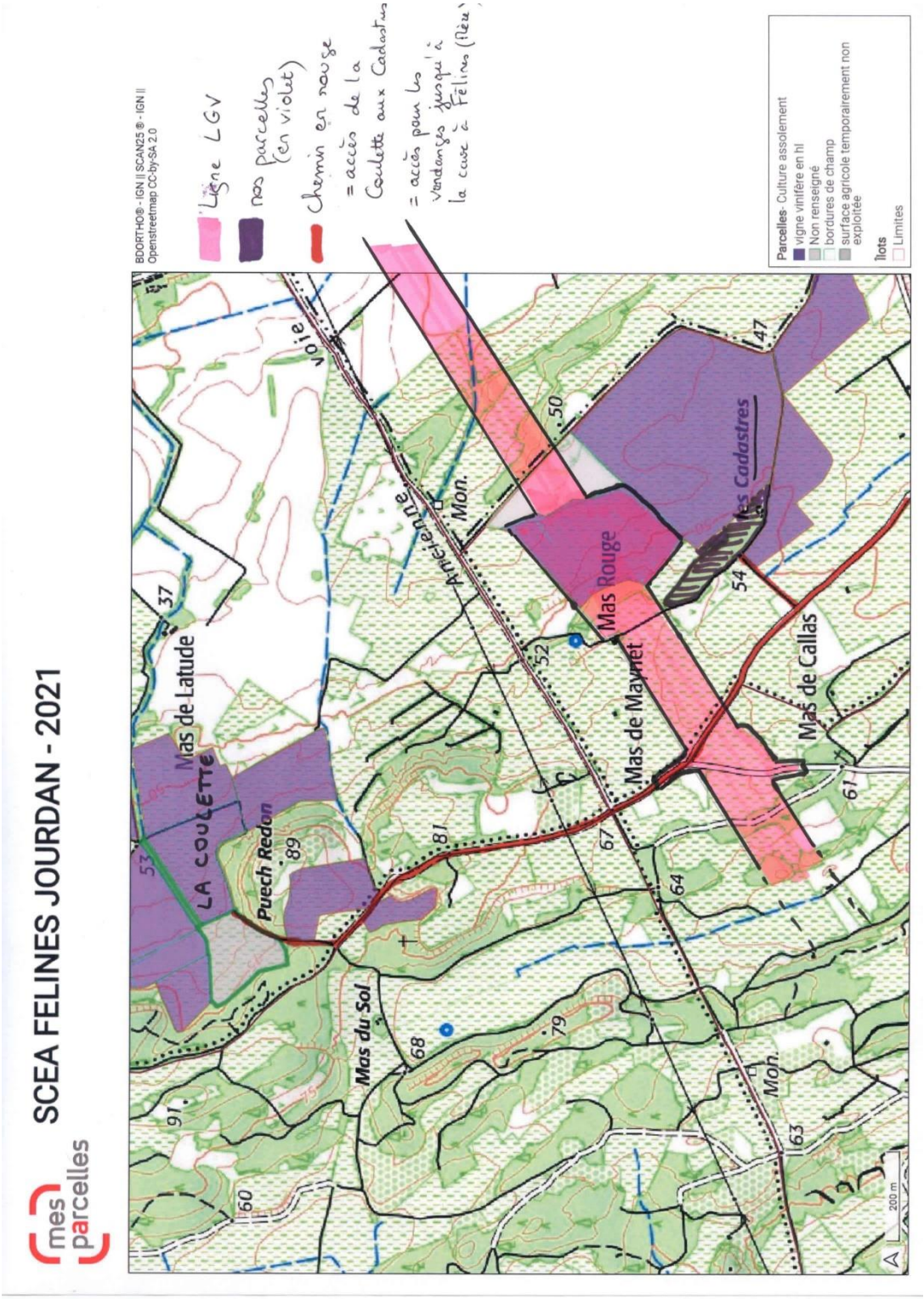
Contribution :

Exploitante agricole et fortement impactée par le passage de la LGV, je m'oppose à ce projet. Je vous prie de trouver en pièces jointes mon argumentaire et deux plans de situation.

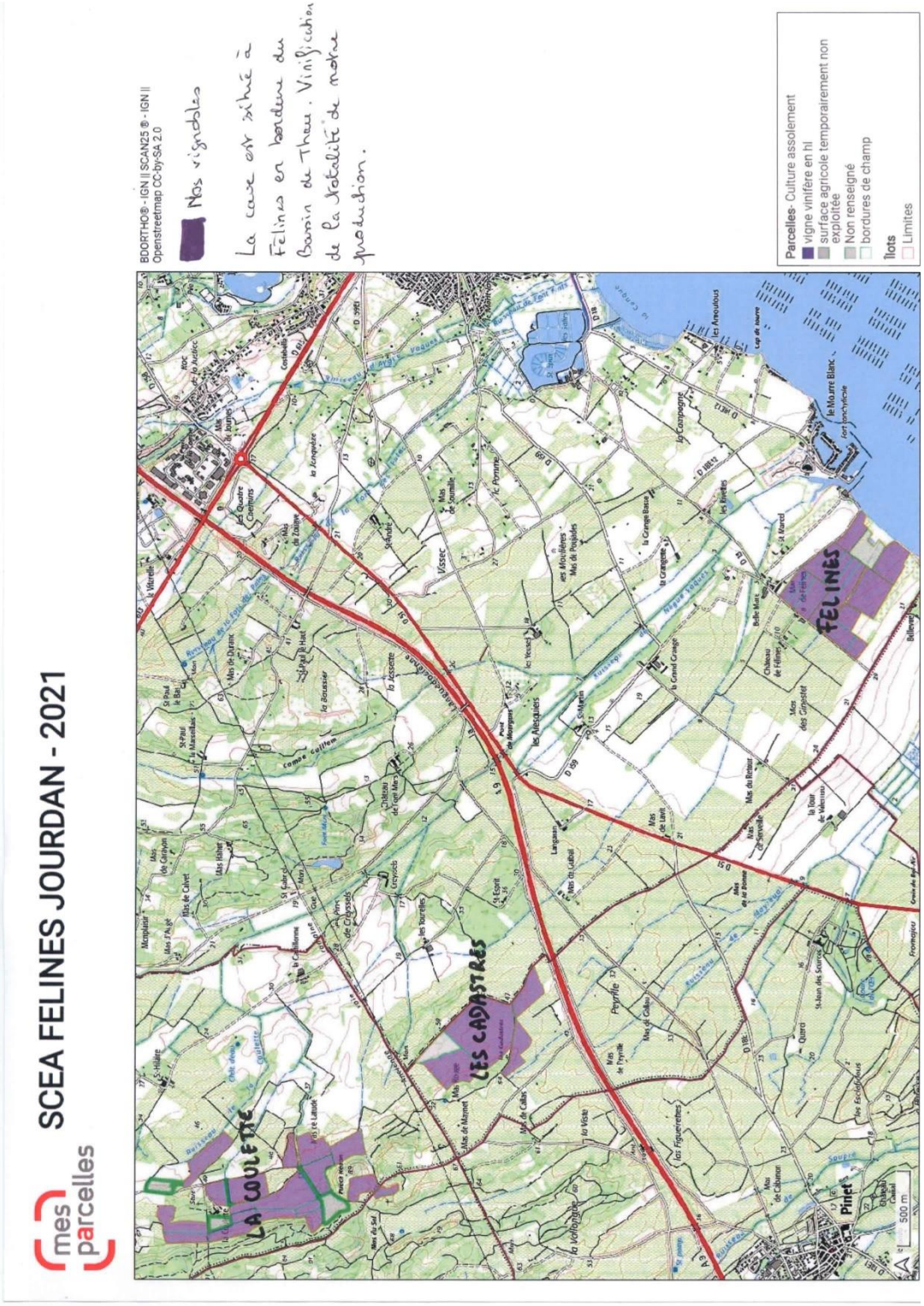
Recevez mes sincères salutations.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : plan 2.pdf, page 1 sur 1



Document : plan 1.pdf, page 1 sur 1



Document : courrier opposition LGV.pdf, page 1 sur 3

Mme Jourdan Claude

SCEA FELINES JOURDAN

GFA JOURDAN

Domaine Félines Jourdan

34140 MEZE

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête

LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers

1 Place Georges Frêche

34267, Montpellier Cedex 2

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

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je soussigné Claude JOURDAN, exploitante agricole, m'oppose, par la présente, au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Notre exploitation est directement et fortement impactée par la ligne LGV sur la commune de Pomerols. Nous perdons 7ha35 dont 6ha19a40 de vignes en production AOP PICPOUL DE PINET et 1ha15a60 de champs ; durement impacté parla ligne et deux bassins hydrauliques. Nous demandons le déplacement de ces bassins.

Notre domaine, le Domaine Félines Jourdan, a été crée par ma famille en 1983.

Notre exploitation est composée de trois vignobles de Montagnac à Mèze en passant par Pomerols. Nous vinifions nos raisins en cave particulière dans notre cave situé à Mèze en bordure du Bassin de Thau. (Je vous joins une carte pour bien situer la géographie des lieux.)

Nous vendons nos vins à l'export et en France depuis 1995 en bouteilles et vendons pour ne parler que du Picpoul de Pinet environ 300 000 cols. Nos marchés sont établis et nos clients sont fidèles depuis nos débuts. Notre domaine est reconnu auprès de la presse et des marchés.

La LGV passe sur une grande vigne en production AOP Picpoul de Pinet. Une grande vigne d'un seul tenant de 6ha19a40.

Nous subirons de multiples impacts :

L'impact sera direct sur la surface exploitée par le domaine.

Il sera impossible de trouver une parcelle équivalente, car le terroir classé de l'AOP Picpoul de Pinet est délimité et fortement exploité. Les vignes et terres classées sont très recherchées. Le territoire est morcelé. Nous trouverons au mieux une surface inférieure à celle que nous perdons mais jamais une grande parcelle d'un seul tenant. Nous aurons donc un surcoût d'exploitation.

Impact économique sur les investissements réalisés pour l'exploitation de ces surfaces et la vinification de leurs raisins.

Impact sur le Chiffre d'Affaires car nous perdrons des marchés par la perte de production car nous ne pourrons anticiper l'expropriation aux vues des difficultés à trouver des terres ou des vignes disponibles. De plus une nouvelle plantation en AOP Picpoul de Pinet ne peut produire de l'AOP qu'à partir de la 4ème année.

Accès : nous connaitrons des difficultés pour nous rendre à nos parcelles : voir le plan n°2 ci-joint.

Nous passons en droite ligne du Nord au Sud pour amener nos raisins le plus rapidement possible à notre cave. Et c'est une obligation selon le cahier des charges de l'AOP de rapatrier les raisins après récolte en un temps minime. Or aucun accès n'est prévu. La liaison du chemin que nous empruntons semble se poursuivre en direction de Pinet ce qui sera pour nous un grand détour.

Impact sur le terroir et le climat

A proximité de la vigne qui disparait sous la LGV, nous avons 21 ha de vignes en AOP Picpoul de Pinet et AOP Languedoc qui se retrouvera dans une « île » coincée entre l'autoroute et la LGV. Il est certain selon des études réalisées dans d'autres régions touchées par de gros travaux du même type que les vents, la pluviométrie seront modifiés sur ce terroir.

Nous aurons des risques accentués d'exposition au gel, à la grêle, aux inondations et la prolifération des maladies de la vigne car la biodiversité sera directement impactée. Les chauves-souris sont des acteurs majeurs de la diversité biologique qui maintiennent l'équilibre du territoire. Il est connu qu'elles ne peuvent traverser l'autoroute. Il en sera de même pour la LGV. Ce phénomène de destruction sera accentué par la période des travaux (défrichement, débroussaillage, déboisement). Nombres d'espèces animales et végétales disparaitront de ce secteur. Cette île deviendra rapidement un désert de biodiversité.

Le vent marin est un acteur majeur pour le microclimat du terroir Picpoul de Pinet. La LGV sera un mur infranchissable et les vignes situés au Nord ne bénéficierons plus de son influence. Les profils organoleptiques des vins seront modifiés.

Document : courrier opposition LGV.pdf, page 3 sur 3

Impact moral et humain

Une parcelle de vigne représente un énorme travail manuel et mécanique. C'est un préjudice moral de voir disparaître des années d'effort.
La perte des surfaces et des volumes de vin produits risque de mettre en cause des postes au sein de l'entreprise.

Impact paysagé et valorisation

La LGV portera une atteinte visuelle et sonore directe à notre environnement et à notre milieu naturel qu'est notre AOP. En vendant nos bouteilles de par le monde, nous vendons une part de rêve lié à notre paysage. Cette valeur ajoutée sera détruite.
La devise de notre appellation « son terroir c'est la mer » ne sera plus car notre vignoble est reconnu pour son paysage, sa vue sur le Bassin de Thau et la mer Méditerranée.

Ce sera la fin de l'œnotourisme qui dans d'autres régions (Bordeaux par exemple) devient une obligation au cahier des charges des appellations.

Impact sur la succession

La perte des surfaces, de la valorisation des vins, du paysage impactera directement la valeur du domaine pour les générations à venir.

En conclusion , je renouvelle ici mon opposition au passage de la LGV.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Recevez mes sincères salutations

Mme Claude Jourdan, exploitante agricole

@678 - JOURDAN claude - Mèze

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 16:26:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au passage de la LGV

Contribution :

Exploitante agricole, je suis fortement impactée par le passage de la LGV.

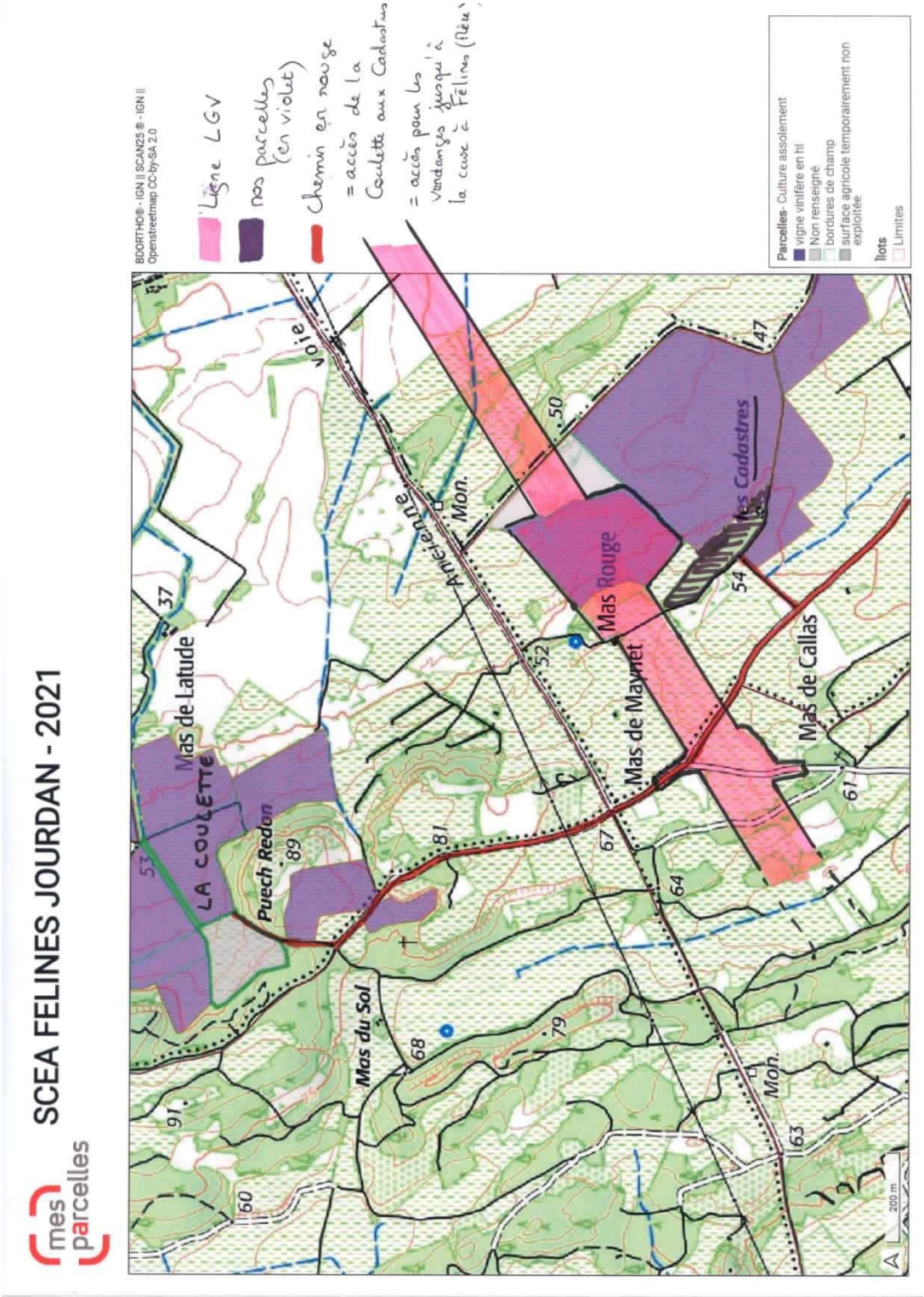
Je vous prie de trouver en pièce jointe mon argumentaire et deux plans de situation.

recevez mes sincères salutations

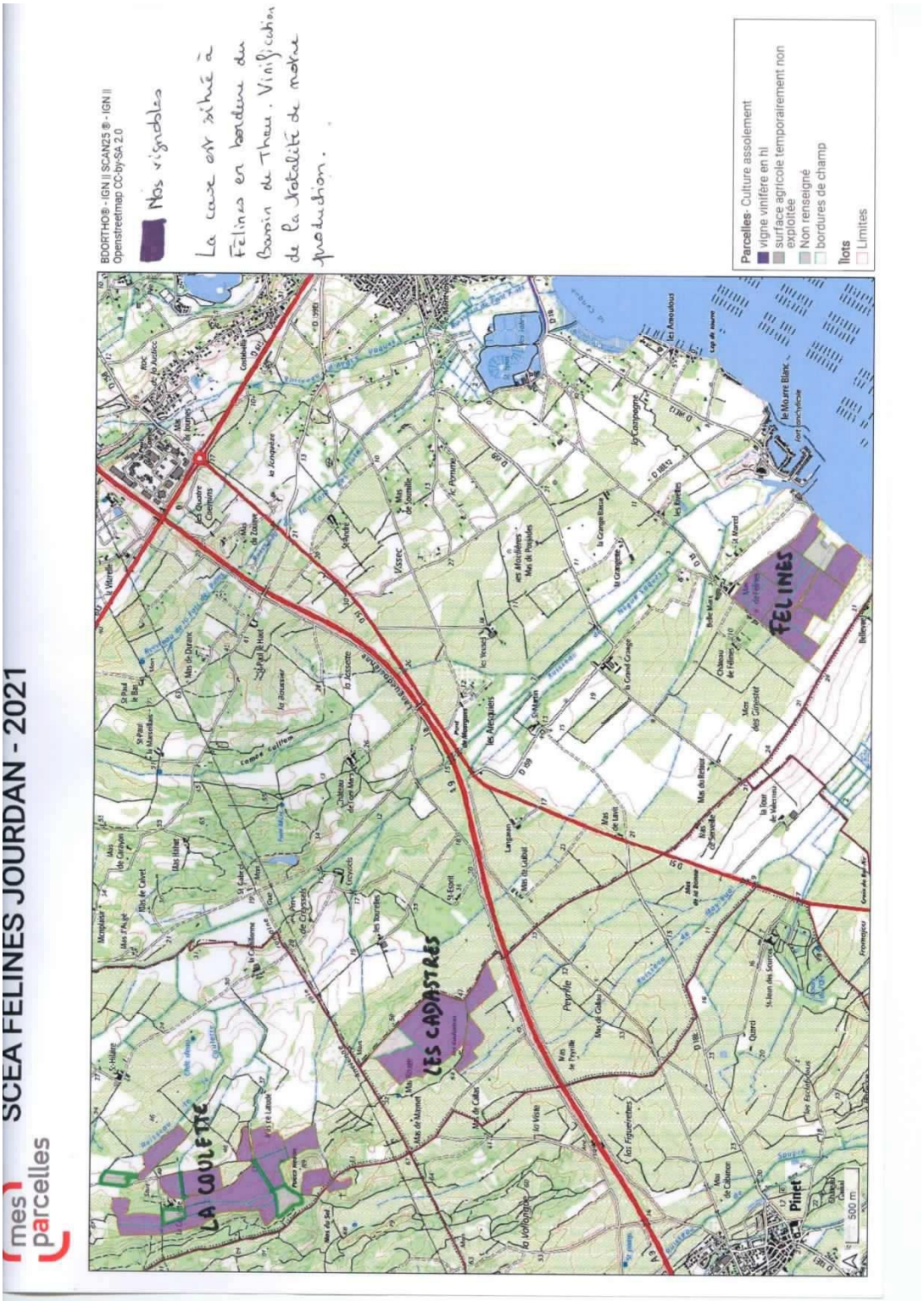
Mme JOURDAN

Pièce(s) jointes(s) :

Document : plan 2.pdf, page 1 sur 1



Document : plan 1.pdf, page 1 sur 1



Document : courrier opposition LGV.pdf, page 1 sur 3

Mme Jourdan Claude

SCEA FELINES JOURDAN

GFA JOURDAN

Domaine Félines Jourdan

34140 MEZE

Monsieur COMAS Bernard, Président de la commission d'enquête

LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers

1 Place Georges Frêche

34267, Montpellier Cedex 2

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

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Je soussigné Claude JOURDAN, exploitante agricole, m'oppose, par la présente, au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Notre exploitation est directement et fortement impactée par la ligne LGV sur la commune de Pomerols. Nous perdons 7ha35 dont 6ha19a40 de vignes en production AOP PICPOUL DE PINET et 1ha15a60 de champs ; durement impacté parla ligne et deux bassins hydrauliques. Nous demandons le déplacement de ces bassins.

Notre domaine, le Domaine Félines Jourdan, a été crée par ma famille en 1983.

Notre exploitation est composée de trois vignobles de Montagnac à Mèze en passant par Pomerols. Nous vinifions nos raisins en cave particulière dans notre cave situé à Mèze en bordure du Bassin de Thau. (Je vous joins une carte pour bien situer la géographie des lieux.)

Nous vendons nos vins à l'export et en France depuis 1995 en bouteilles et vendons pour ne parler que du Picpoul de Pinet environ 300 000 cols. Nos marchés sont établis et nos clients sont fidèles depuis nos débuts. Notre domaine est reconnu auprès de la presse et des marchés.

La LGV passe sur une grande vigne en production AOP Picpoul de Pinet. Une grande vigne d'un seul tenant de 6ha19a40.

Nous subirons de multiples impacts :

L'impact sera direct sur la surface exploitée par le domaine.

Il sera impossible de trouver une parcelle équivalente, car le terroir classé de l'AOP Picpoul de Pinet est délimité et fortement exploité. Les vignes et terres classées sont très recherchées. Le territoire est morcelé. Nous trouverons au mieux une surface inférieure à celle que nous perdons mais jamais une grande parcelle d'un seul tenant. Nous aurons donc un surcoût d'exploitation.

Impact économique sur les investissements réalisés pour l'exploitation de ces surfaces et la vinification de leurs raisins.

Impact sur le Chiffre d'Affaires car nous perdrons des marchés par la perte de production car nous ne pourrons anticiper l'expropriation aux vues des difficultés à trouver des terres ou des vignes disponibles. De plus une nouvelle plantation en AOP Picpoul de Pinet ne peut produire de l'AOP qu'à partir de la 4ème année.

Accès : nous connaitrons des difficultés pour nous rendre à nos parcelles : voir le plan n°2 ci-joint.

Nous passons en droite ligne du Nord au Sud pour amener nos raisins le plus rapidement possible à notre cave. Et c'est une obligation selon le cahier des charges de l'AOP de rapatrier les raisins après récolte en un temps minime. Or aucun accès n'est prévu. La liaison du chemin que nous empruntons semble se poursuivre en direction de Pinet ce qui sera pour nous un grand détour.

Impact sur le terroir et le climat

A proximité de la vigne qui disparait sous la LGV, nous avons 21 ha de vignes en AOP Picpoul de Pinet et AOP Languedoc qui se retrouvera dans une « île » coincée entre l'autoroute et la LGV. Il est certain selon des études réalisées dans d'autres régions touchées par de gros travaux du même type que les vents, la pluviométrie seront modifiés sur ce terroir.

Nous aurons des risques accentués d'exposition au gel, à la grêle, aux inondations et la prolifération des maladies de la vigne car la biodiversité sera directement impactée. Les chauves-souris sont des acteurs majeurs de la diversité biologique qui maintiennent l'équilibre du territoire. Il est connu qu'elles ne peuvent traverser l'autoroute. Il en sera de même pour la LGV. Ce phénomène de destruction sera accentué par la période des travaux (défrichement, débroussaillage, déboisement). Nombres d'espèces animales et végétales disparaitront de ce secteur. Cette île deviendra rapidement un désert de biodiversité.

Le vent marin est un acteur majeur pour le microclimat du terroir Picpoul de Pinet. La LGV sera un mur infranchissable et les vignes situés au Nord ne bénéficierons plus de son influence. Les profils organoleptiques des vins seront modifiés.

Document : courrier opposition LGV.pdf, page 3 sur 3

Impact moral et humain

Une parcelle de vigne représente un énorme travail manuel et mécanique. C'est un préjudice moral de voir disparaître des années d'effort.
La perte des surfaces et des volumes de vin produits risque de mettre en cause des postes au sein de l'entreprise.

Impact paysagé et valorisation

La LGV portera une atteinte visuelle et sonore directe à notre environnement et à notre milieu naturel qu'est notre AOP. En vendant nos bouteilles de par le monde, nous vendons une part de rêve lié à notre paysage. Cette valeur ajoutée sera détruite.
La devise de notre appellation « son terroir c'est la mer » ne sera plus car notre vignoble est reconnu pour son paysage, sa vue sur le Bassin de Thau et la mer Méditerranée.

Ce sera la fin de l'œnotourisme qui dans d'autres régions (Bordeaux par exemple) devient une obligation au cahier des charges des appellations.

Impact sur la succession

La perte des surfaces, de la valorisation des vins, du paysage impactera directement la valeur du domaine pour les générations à venir.

En conclusion , je renouvelle ici mon opposition au passage de la LGV.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Recevez mes sincères salutations

Mme Claude Jourdan, exploitante agricole

@679 - SEUL Gabrielle - Loupian

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 16:28:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observations concernant le projet de ligne nouvelle

Contribution :

Demeurant à Loupian, j'ai étudié le dossier de la phase I de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. De nombreuse questions sont soulevées par ce projet, présenté comme un sujet d'ordre général, mais qui met gravement en cause les territoires qu'il va traverser, dont celui du Bassin de Thau:

-le projet de tracé tel qu'il est établi, avec ses ouvrages d'art, dont le viaduc de Poussan, ne semble pas prendre en compte le fait que nous sommes dans une région venteuse, avec en moyenne 145 jours de vent (tramontane, mistral, marin) par an. Les nuisances sonores dans certains passages, notamment en remblais et en viaducs ne semblent pas avoir été prises en compte.

-Alors que des études sont toujours en cours concernant le captage d'eau d'Issanka (eau courante pour Sète et communes environnantes), le projet présenté ne prend pas du tout en compte les risques encourus pour les nappes d'eau par le chantier de la LGV et les creusements en profondeur qui seront effectués. Le même problème se pose pour le captage d'eau de Florensac : risques de pollution des eux, de rupture de l'alimentation en eau...

-La Via Domitia entre Loupian, Mèze, Pinet, site historique romain, va être complètement détruit par le Ligne Nouvelle qui oit emprunter son tracé.

-Des sites naturels et/ou classés Natura 2000 vont être complètement saccagés : dans le massif de la Gardiole avec une tranchée de plusieurs kilomètres au coeur du massif, y compris à proximité de l'ancienne Abbaye Saint-Félix-de-Montceau, dans les garrigues de Loupian... Des centaines d'espèces animales, dont de nombreux oiseaux, peuplent ces espaces . L'Etang de Thau et les zones humides du secteur Balaruc/Poussan/Bouzigues, seront obligatoirement impactés par le chantier de la LNMP, vu la proximité de la ligne et notamment le viaduc de Poussan. C'est un milieu très sensible aux changements de conditions climatiques, aux eaux de pluie. Ce secteur de l'Etang est un lieu de reproduction et de repos pour plusieurs espèces d'oiseaux. Est-ce que des associations spécialisées comme la Ligue de Protection des Oiseaux, ont été consultées ?

-Autre question: comment concilier les atteintes qui vont être portées à ces sites protégés et pour certains Natura 2000, avec le fait qu'ils sont reconnus comme tels et bénéficient donc de subventions des collectivités, du Ministère en charge de l'Ecologie mais aussi de l'Europe. L'Europe, par exemple, donne de l'aregnt pour protéger ces espacet, et financerait la ligne qui risque de les détruire ?

-Est-ce que l'Autorité Environnementale ne s'est pas prononcée sur le projet de LNMP, et n'a-t-elle pas un émis un avis défavorable ?- Le viaduc prévu entre Issanka et Poussan, le long de la RD 613, est une véritable vérue dans le paysage, entre collines et Etang de Thau, perché à plus de 20 mètres de haut sur 1,4 Kms de long. En plus de défigurer complètement le paysage, il créera des nuisances sonores évidentes. Il vient dans un secteur déjà très quadrillé avec la D600 qui relie l'Autoroute à Sète, son échangeur, la D613, l'échangeur de Poussan. Le possible doublement de la D600 ne parait même pas avoir été pris en compte dans le projet.

-La ligne semble traverser des domaines viticoles qui vont être coupés en deux, et traverse le vignoble de Pinet. D'après les plans, c'est entre 10 et 20% de ce vignoble qui risquent d'être sacrifiés.

-Le Bassin de Thau connait une des plus fortes croissances démographiques de la Région (notamment la commune de MEZE). Peut-on avoir les garanties, ce qui n'est pas le cas jusqu'à maintenant dans les présentations faites depuis des années, que la LIgne Nouvelle ne pas signifier la mort du trafic TGV de la ligne actuelle et des dessertes de SETE.

Les phases ultérieures prévoient la création de 2 gares nouvelles à Béziers et Narbonne, villes distantes de moins de 30 KMs, ce qui est déjà un non-sens pour une ligne grande vitesse où l'on veut faire circuler des trains à 320 voire 350 Km/h (comment concilier ces vitesses et cette proximité ?) Et dans le même temps, on obligerait les habitants du Bassin de Thau à se rendre à la Gare de Montpellier Sud de France, entrainant un enclavement de notre territoire.

Se rendre à Sud de France en voiture ou par les transports en commun représenterait entre 1HOO et 1H30 de trajet, avec des frais supplémentaires importants (essence, parking, péage, trajets transport en commun) Cela mettrait encore plus de voitures sur l'Autoroute et les routes des environs de Montpellier, tous axes déjà fortement embouteillés matin et soir. C'est contraire à tous les objectifs poursuivis en matière d'écologie.

Ne peut-on pas envisager de modifier le tracé de la Ligne Nouvelle, et pourquoi pas de construire une nouvelle Gare dans le secteur du Bassin de Thau. D'autant plus qu'il faut prendre en compte les risques qui se précisent à l'horizon 2050 de submersion de nos côtes en raison des changements climatiques, ce qui entrainerait la fin de la ligne actuelle.

C'est donc l'ensemble du trafic ferroviaire (régional, intercités, grande vitesse, fret) qu'il faut prendre en compte dès maintenant. Cet aspect n'est pas pris en compte dans le projet présenté.

-En conclusion, je pense qu'il ne faut pas confondre vitesse et précipitation; que les enjeux dépassent largement le gain de temps de 18 minutes entre Montpellier et Béziers ou de 39 minutes entre Montpellier et Perpignan et qu'il convient, d'ores et déjà, de pouvoir prolonger la durée de l'enquête pour éviter des décisions trop hâtives.

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

@680 - JAMMA ALICIA - Bouzigues

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 17:08:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet LGV Perpignan Montpellier

Contribution :

Madame, Monsieur,

Moi, Alicia JAMMA conchylicultrice demeurant à Bouzigues et également élue adjointe au maire de Bouzigues, adresse mon avis concernant la LGV Perpignan - Montpellier.

En tant qu'élue, je suis chargée des commerces, de l'économie, de l’artisanat, de la conchyliculture, de la pêche, de l’agriculture et de l’environnement : étang et littoral.

Le principal argument évoqué pour justifier la création de cette ligne est le gain de temps (de 18 minutes) sur un trajet Perpignan - Paris. Il s’agit d’ailleurs du seul argument entendable justifiant ce projet.

Ce gain de temps peut-il justifier autant de dommages ?

En tant qu’habitante, je suis effrayée par cet immense projet qui va dénaturer nos beaux paysages et en finir avec la tranquillité de notre territoire.

En tant qu’élue, je suis consciente que les commerces bénéficient d’une attractivité touristique liée à la beauté de nos paysages, à la tranquillité qui règne autour de l’étang de Thau.

Notre territoire aura-t-il la même attractivité quand un gigantesque viaduc viendra ternir la jolie carte postale ? Vont-ils vouloir séjourner à Bouzigues, petit village tranquille, quand le bruit d’un TGV lancé à grande vitesse viendra déranger leurs paisibles vacances ?

Qu’en sera-t-il quand les voyageurs ne pourront plus arriver directement en TGV en gare de Sète ? Vont-ils prendre un RER de Montpellier à Sète, ou vont-ils préférer séjourner près de Montpellier ?

Les curistes, majoritairement des personnes âgées, utilisent le TGV jusqu'à Sète et ensuite un taxi ou le réseau bus de Sète agglopôle Méditerranée. Ces personnes vont-elles arriver à faire un changement à Montpellier pour prendre un RER ou vont-elles choisir un nouveau lieu de cure ?

Toutes ces suppositions sont un vrai risque économique, qui ne doit pas être pris.

Le volet environnemental me semble être le principal enjeu dans ce dossier.

Ce projet peut-il garantir qu'aucune pollution liée à l'entretien des chemins de fer ne viendra perturber le très fragile écosystème de la crique de l'angle, berceau du phytoplancton et autres nutriments de l'étang de Thau ? Ce qui, par voie de conséquence aurait un effet dévastateur sur la production conchylicole représentant la 2ème économie agricole du département (après la viticulture) avec pas moins de 450 établissements ostréicoles.

Prendre de tels risques, et engager de telles dépenses pour permettre à des voyageurs de faire gagner 18 minutes me semble une aberration totale !

D'autant que les habitants des abords de l'étang de Thau, devront eu perdre 30 minutes, payer l'autoroute, payer un parking extrêmement cher pour accéder au TGV.

Ce projet désavantage les habitants de notre territoire, en tant qu'élue je ne peux me résoudre à cela. Je me suis engagée pour ma commune, pour mon territoire, dans le but de le protéger, de le valoriser, ce projet en est l'inverse.

Consciente que le réseau ferroviaire doit être améliorer, je propose que le tracé suive celui de l'autoroute déjà existante. Cette dernière, source de pollution et de nuisances sonores impacte déjà une partie de notre territoire. Il me semble judicieux de placer les nuisances au même endroit afin de ne pas pénaliser plusieurs secteurs. Le tracé LGV n'est pas très éloigné de l'autoroute, un déplacement de ce dernier serait raisonnable et acceptable.

J'espère que les élus en charge de ce projet reviendront à la raison et réfléchiront à un projet plus respectueux de l'environnement et du territoire.

Vous remerciant pour l'attention portée.

Bien cordialement

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

@681 - Eric - Florensac

Organisme : Florensacois

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 17:25:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne lgv enquête publique

Contribution :

Ma commune en l'occurrence Florensac est très impactée par le bruit du fait de la circulation autoroutières, notamment quand souffle le vent du nord.

Cette gêne sera augmentée par le passage des trains à grande vitesse d'autant que les deux voies de circulation seront à proximité immédiate.

Si je ne suis pas opposé à la ligne lgv, elle ne doit pas être une contrainte pour nous. En conséquence soit la ligne lgv est éloignée de la voie autoroutiere, soit des mesures appropriées doivent être mises en place notamment des murs anti-bruit efficaces.

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

@682 - Marie - Lattes

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 18:13:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Nîmes/Perpignan

Contribution :

Bonjour,

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 ?

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 généra

La voie traverserait la zone "PICPOUL", entrainant 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, 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.

4/ Quid du transport de poids-lourds par voie ferroviaire ? Le nombre de poids-lourds augmente sans cesse, poids lourds qui encombrent, 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". Je crois avoir entendu dire par un responsable de la SNCF que le gain de temps sur le parcours concerné serait de 20 mn ...

6/ 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 ?

Je suis contre ce projet.

Cordialement

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

@683 - Forli Anne Marie - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 18:14:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :non à LGV Thau

Contribution :

J'habite à Balaruc le vieux et je suis bien concernée.

J'exige la mixité de bout en bout de la LNMP

J'exige des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux

Mener une évaluation socio-économique pertinente et complète qui prenne en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues, les impacts liés aux travaux, …

Le projet de deux gares (Béziers et Narbonne) n'est pas adapté

J'exige que le tunnel sous le Bois Royal dans la Gardiole soit plus long

Pourquoi l'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'est pas été étudié? sinon merci de me le faire parvenir....

Je vous rappelle que si ce projet de LNMP est réellement justifié et pertinent, c'est un projet pour les 100 ans à venir, alors l'Etat et les collectivités ne doivent pas lésiner sur les moyens pour en faire un ligne respectueuse des environnements, de la biodiversité et des habitants; ce qui signifie qu'il faut les tunnels indispensables notamment pour la traversée de Corbières et la Gardiole

J'exige des mesures de protection contre les nuisances sonores qui soient supérieures à ce que la réglementation propose puisque les études montrent que c'est insuffisant pour la santé des habitants

Je vous demande plus de garantie sur la sécurisation des milieux naturels en cas d'accident, notamment accident de fret

J'exige que le dossier de la LNMP soit pris dans sa globalité (phase 1 et 2), avec également le devenir de la ligne dite « historique » fragile, qui connait de nombreux aléas actuels (embruns et submersion du côté des étangs (littoral audois)

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

@684 - SCHMITT Jean-Claude - Neubois

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 18:30:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ligne montpellier bezier TGV

Contribution :

pourquoi ne pas établir une troisième voie -sur le tronçon classique au lieu de saccager des espaces naturels?

faut il donc toujours aller plus vite au détriment de notre santé ou est ce fait uniquement pour concurrencer l'avion?

on parle d'écologie de transition écologique et on veut développer à nouveau le tout tgv au détriment des lignes classiques.

comment faire comprendre qu'il faut en premier lieu rénover les lignes classiques dans les territoires ruraux.

dire qu'un département comme l'ardèche n'as plus aucune ligne de chemin de fer c'est inconcevable!

ce ne sera pas l'ouvrier du coin le paysan l'employée de bureau ou l'infirmière qui va prendre le tgv.

à nouveau ce sera réservé à une catégorie de personnes ayant les moyens.

PERSONNELLEMENT J ESTIME QU IL FAUT FAIRE PREUVE DE SAGESSE ET DE RESILIENCE ET ARRETER CETTE FOLIE DE LA VITESSE

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

@685 - Loïc

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 21:00:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet de LGV

Contribution :

Je manifeste mon opposition à la construction de la LGV.

Le tracé va défigurer notre bassin de Thau. A l'heure où nous mettons en avant l'écologie, nous allons détruire une partie de la Gardiole et la garrigue avoisinant Loupian et Mèze.

Quel sera l'impact écologique sur les sites classés natura 2000 et sur les sites inscrits au monuments historiques ??

Et je n'imagine pas les nuisances sonores pour les villages à proximités.

Merci de reconsidérer ce projet ancien et plus d'actualité.

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

@686 - Marion - Loupian

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 21:03:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la ligne ferroviaire

Contribution :

A l heure où on nous parle de preserver notre environnement, notre nature, notre terre, il faudrait sacrifier des habitations donc des vies entières et notre bel arrière pays pour faire gagner 18 min aux touristes, aux citadins. Préservons notre belle garrigue !!!!!

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

@687 - Aline - Poussan

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 21:05:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la LGV à Poussan

Contribution :

Je m'oppose à ce projet de LGV qui aurait un impact négatif immense sur la population et la biodiversité locale, sans apporter un gain de temps significatif.

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

@688 - SALAGER Guilhem - Fabrègues

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 21:37:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Bonjour

Je pense qu'il est déraisonnable d'envisager cette ligne TGV entre Montpellier et Perpignan car :

C'est avec notre argent

Nous vivons des temps difficile avec de nouveaux emprunts dus à la crise sanitaire, il ne faut pas en rajouter d'inutile

Le massif de la Gardiole est fragile. C'est une zone protégée et je souhaite qu'elle le reste.

Il faut des mesures de protection contre les nuisances sonores qui soient supérieures à ce que la réglementation propose puisque les études montrent que c'est insuffisant pour la santé des habitants

Il faudrait plus de garantie sur la sécurisation des milieux naturels en cas d'accident, notamment accident de fret

Je regrette que l'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'ait pas été étudié.

Je rappelle que si ce projet de LNMP est réellement justifié et pertinent, c'est un projet pour les 100 ans à venir, alors l'Etat et les collectivités ne doivent pas lésiner sur les moyens pour en faire une ligne respectueuse des environnements, de la biodiversité et des habitants. En d'autres termes, il faut mettre en place les tunnels indispensables notamment pour la traversée de Corbières et la Gardiole.

C'est incroyable cet entêtement avec l'argent des autres. Je ne laisserai malheureusement pas passer cela sur ce massif

Bien cordialement

Mr SALAGER

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

@689 - Emeri Nicolas - Gigean

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 23:03:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable à la construction de la LGV

Contribution :

Bonjour,

Je viens par la présente vous présenter mon désaccord vis à vis de la construction de la LGV entre Montpellier et Béziers.

Habitant de Gigean, cette nouvelle ligne va venir dégrader les magnifiques paysages naturels de la Gardiole et de l'étang de Thau ainsi que les accès à des lieux historiques comme l'Abbaye de Gigean ou encore à des sentiers de randonnée très empruntés.

Cela va nettement impacter de manière néfaste la vie des habitants du village. En plus de supprimer des lieux de promenade et de défigurer le paysage, cela aura pour conséquence d'ajouter de la pollution ainsi que des nuisances sonores déjà très nettement apportées par l'autoroute.

Cordialement,

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

@690 - Frederic - Poussan

Date de dépôt : Le 20/01/2022 à 23:04:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la ligne tgv

Contribution :

Comment rendre le bassin de thau horrible avec un viaduc dès la sortie d'autoroute. C'est la première chose que verront les touristes en arrivant….. cela va gâcher tout le charme de ce coin merveilleux de France pour faire passer un train ?????

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

@691 - Emma et Daniel-Ange - Balaruc-le-Vieux

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

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV montpellier Perpignan

Contribution :

Nous demeurons au 1 bis chemin des chalets a Balaruc-le-Vieux celon le tracé la LGV va passé à a peux près 800 m de notre maison. C est inadmissible elle serait a côté d une zone protégée calme et pavillonnaire... incompréhensible... nous avons acheté ici il y a 3 ans justement pour la situation géographique le calme est la nature. Vous allez nous forcer a entendre le bruits de plusieurs TGV par jr sans parler de la dégradation du paysage. La moindre des choses serait de prévoir des mûrs anti bruits sur les zones pavillonnaires . De plus cela va provoquer plus de pollution nous avons 3 enfants dont une asthmatique et avons choisi cette maison justement pr sa situation au pieds de la garrigue. Nous hésiterons pas a faire intervenir le corps médical pour le prouver que notre fille de 3 ans ne peut vivre en respirant autant de pollution. De plus vous n avez pas intégré Balaruc-le-Vieux a l etude alors que le projet passe a 800 m de chez nous c est ahurissant. Les nuisances sonores et la pollution sont un problème majeur sur se magnifique site du bassin de thau qui est encore préservé . Nous voulons faire parti de l etude le projet passant a côté de chez nous , il est normal de nous écouter . Nous sommes absolument contre se projet. Vous trouverez en pièces jointe notre situation géographique

Pièce(s) jointes(s) :

@692 - flore - Frontignan

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 09:44:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :avis LGV - contre

Contribution :

Contre ce nouveau tronçon, améliorons l'existant plutôt que de dévisager l'étang et les villages alentours pour gagner 20 minutes. Les nuisances sont beaucoup trop important par rapport au temps gagné !

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

@693 - BOUVIER-BERTHET LAETITIA - Florensac

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

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :opposition au projet ligne TGV Montpellier - Béziers

Contribution :

Je souhaite m'opposer au projet de la ligne TGV entre Montpellier et Béziers qui jouxte la commune de Florensac.

En effet, sa proximité avec le village va créer des nuisances sonores et écologiques évidentes. Je suis notamment inquiète sur l'emplacement du mur antibruit qui a été proposé, ce mur serait construit entre la voie de TGV et l'A9 ce qui de toute évidence va amplifier les nuisances sonores de l'A9 par réverbération et résonnance du son de l'A9 : le son de l'A9 va résonner sur ce mur pour revenir vers le village, amplifiant les nuisances existantes.

De plus, malgré la construction d'un mur absorbant, il est avéré que le passage du TGV et autres trains va causer des nuisances sonores supplémentaires.

Pourquoi ne pas positionner le mur absorbant après l'A9, c'est-à-dire le long de l'A9 coté village, il est certainement envisageable d'occuper ce territoire avec accord de la société d'exploitation de l'autoroute, ce qui permettrai d'éviter l'effet rebond du son de l'A9 vers le village.

De plus, il va y avoir des incidences négatives sur l'ensemble de la faune et de l'écologie environnementale, une perte de territoire pour la faune et la flore et des nuisances écologique sur notre environnement en dénaturant nos paysages.

C'est pourquoi je souhaite apporter ma voix dan

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

@694 - BOUVIER-BERTHET LAETITIA - Florensac

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 10:02:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :OPPOSITION AU PROJET LIGNE TGV MONTPELLIER - BEZIERS

Contribution :

Je souhaite m'opposer au projet de la ligne TGV entre Montpellier et Béziers qui jouxte la commune de Florensac.

En effet, sa proximité avec le village va créer des nuisances sonores et écologiques évidentes. Je suis notamment inquiète sur l'emplacement du mur antibruit qui a été proposé, ce mur serait construit entre la voie de TGV et l'A9 ce qui de toute évidence va amplifier les nuisances sonores de l'A9 par réverbération et résonnance du son de l'A9 : le son de l'A9 va résonner sur ce mur pour revenir vers le village, amplifiant les nuisances existantes.

De plus, malgré la construction d'un mur absorbant, il est avéré que le passage du TGV et autres trains va causer des nuisances sonores supplémentaires.

Pourquoi ne pas positionner le mur absorbant après l'A9, c'est-à-dire le long de l'A9 coté village, il est certainement envisageable d'occuper ce territoire avec accord de la société d'exploitation de l'autoroute, ce qui permettrai d'éviter l'effet rebond du son de l'A9 vers le village.

De plus, il va y avoir des incidences négatives sur l'ensemble de la faune et de l'écologie environnementale, une perte de territoire pour la faune et la flore et des nuisances écologique sur notre environnement en dénaturant nos pa

C'est pourquoi je souhaite apporter ma voix dans l'opposition à ce projet.

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

@695 - REZEAU Jean-François - Blagnac

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 10:11:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de la CCI Occitanie dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LNMP phase 1 Montpellier-B

Contribution :

ENQUETE PUBLIQUE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN/ PHASE 1 SECTION « MONTPELLIER-BEZIERS »

AVIS DE LA CCI OCCITANIE PYRENEES-MEDITERRANEE

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers, la CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée souhaite renouveler son soutien à la prompte réalisation de cette première section opérationnelle d'une liaison ferroviaire stratégique de haute qualité et haute capacité majeure, indispensable au développement économique et territorial de la région.

Reconnue comme projet prioritaire de l'État dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, cette première phase du projet LNMP consiste en la réalisation d'un doublet de lignes mixtes de 52,3 km entre les agglomérations de Montpellier et Béziers, assortie de 7 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés historiques existants.

Raccordée au contournement nîmois et Montpellier au nord, et à la voie ferrée existante à Villeneuve-les-Béziers, cette infrastructure nouvelle permettra une amélioration globale des services ferroviaires voyageurs et marchandises dans cet espace stratégique, pour un développement plus vertueux, durable et équilibré des territoires qui le composent.

Vecteur indispensable de la croissance économique, le projet LNMP s'affirme comme une réelle opportunité pour le développement économique, touristique, culturel et social de l'Occitanie, de ses métropoles et de ses territoires périphériques, en ouvrant une perspective plus large, supra régionale, nationale et européenne pour l'ensemble de ses habitants et ses acteurs économiques.

Enjeu majeur d'aménagement et de développement durable, la réalisation de cette première phase du projet constitue donc un premier pas concret vers la matérialisation effective du maillon ferroviaire manquant du corridor méditerranéen, troisième des dix axes prioritaires du Réseau Transeuropéen de transport (RTE-RT), qui permettra enfin de faire entrer l'Occitanie dans la grande vitesse européenne.

En soulageant la partie de la ligne historique aujourd'hui la plus circulée entre Montpellier et Béziers qui cumule aujourd'hui tous les trafics, ce projet apporte aussi une solution pour résoudre les écueils générés par la sur-fréquentation du réseau actuel qui contraignent les perspectives de développement capacitaire et obèrent de facto les potentialités offertes par le Contournement mixte Nîmes-Montpellier pour le développement des flux de transport.

En découplant les trafics sur ce tronçon particulièrement fréquenté, cette nouvelle section à grande vitesse permettra ainsi d'améliorer automatiquement l'offre de service ferroviaire voyageurs en région (TGV, TER et Intercités) et de renforcer d'une autre coté le potentiel de circulation des trains de marchandises grâce à sa mixité.

Une opportunité pour le report modal de la route vers le rail et le développement du fret en Occitanie, en particulier pour le Port de commerce du bassin Sétois dont les trafics pourront ainsi bénéficier d'un service de desserte ferroviaire amélioré plus attractif, fluide, compétitif et fiable sur l'Arc Méditerranéen.

Complémentaire des transports du quotidien, la grande vitesse ferroviaire apporte aussi une réponse aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique.

En effet, en proposant une nouvelle offre mieux adaptée à la demande croissante de déplacement, en termes de fréquence des trains régionaux, de vitesse des TGV et de régularité des trains de fret, le projet LNMP permettra de mettre en œuvre de nouveaux services TER à grande vitesse sur le territoire adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

En soulageant notablement le trafic sur la ligne classique, ce projet offrira en outre l'opportunité de développer les transports de proximité et de répondre à la demande croissante d'un service régional à haute fréquence, en autorisant la mise en œuvre de nouvelles offres tels que les RER métropolitains, propices au renforcement de la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'Occitanie.

Au-delà du gain en termes de temps de transport qui permettra de rapprocher les territoires, cette première étape de réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra ainsi de répondre à la demande croissante de mobilité à différentes échelles, locale, régionale, nationale et même internationale, et aux phénomènes de congestion sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie.

Considérant que :

•En créant les conditions d'un report modal des flux internationaux, d'une croissance de l'offre régionale et de la qualité de services, ce doublet de lignes ferroviaires mixtes entre Montpelier et Béziers s'avère une opportunité indéniable pour maximiser la fluidité des réseaux de transport régionaux, résoudre les problèmes de saturation et favoriser à terme un modèle de développement territorial plus durable le long de l'axe littoral languedocien ;

•Ce projet répond aux enjeux environnementaux et à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant le report modal voyageurs et fret, le développement du ferroutage et l'amélioration de la desserte des territoires par ses impacts positifs attendus en termes de réduction sensible du nombre de voyages effectués en voiture, sur la congestion des infrastructures routières ;

•Cette nouvelle ligne ferroviaire constitue une solution adaptée et durable pour répondre aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport, renforcer la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire ;

•Par sa mixité voyageurs-fret, ce projet contribuera au développement de la desserte du port de Sète et de Port-La-nouvelle, à l'amélioration de la qualité, de la régularité et de la compétitivité du service ferroviaire pour les marchandises et au renforcement du potentiel logistique régional pour les chargeurs et entreprises ferroviaires ;

•Complémentaire des transports du quotidien, ce projet apporte une réponse pertinente aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique puisqu'il permettra d'augmenter le niveau de dessertes Grandes lignes et TER des territoires entre Montpellier et Béziers, de renforcer l'accessibilité des pôles urbains et espaces péri-urbains qui concentrent une grande partie du dynamisme économique régional ;

•Par le report des trafics longue distance sur la ligne nouvelle, cette première phase de projet permettra de libérer des capacités sur la ligne classique propice à l'optimisation de la desserte ferroviaire du bassin héraultais et biterrois, via des trajets Intercités, d'autres offres périurbaines cadencées ou de nouveaux services ferroviaires à haute fréquence et grande vitesse adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

•Maillon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, cette liaison mixte constitue un aménagement prioritaire du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui permettra d'assurer une continuité ferroviaire à grande vitesse entre la France, l'Espagne et le nord de l'Europe.

La Chambre de commerce et d'industrie Occitanie Pyrénées-Méditerranée, aux côtés des Chambres territoriales et des entrepreneurs régionaux, donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tracé et des fonctionnalités avancées de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, première étape d'un projet d'intérêt stratégique essentiel pour le développement durable et équilibré de la région Occitanie.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : AvisEP_LNMPhase1-CCIOccitanie.pdf, page 1 sur 2

CCI OCCITANIE
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

ENQUETE PUBLIQUE

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN/ PHASE 1 SECTION « MONTPELLIER-BEZIERS »

AVIS DE LA CCI OCCITANIE PYRENEES-MEDITERRANEE

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers, la CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée souhaite renouveler son soutien à la prompte réalisation de cette première section opérationnelle d'une liaison ferroviaire stratégique de haute qualité et haute capacité majeure, indispensable au développement économique et territorial de la région.

Reconnue comme projet prioritaire de l'État dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, cette première phase du projet LNMP consiste en la réalisation d'un doublet de lignes mixtes de 52,3 km entre les agglomérations de Montpellier et Béziers, assortie de 7 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés historiques existants.
Raccordée au contournement nîmois et Montpellier au nord, et à la voie ferrée existante à Villeneuve-les-Béziers, cette infrastructure nouvelle permettra une amélioration globale des services ferroviaires voyageurs et marchandises dans cet espace stratégique, pour un développement plus vertueux, durable et équilibré des territoires qui le composent.

Vecteur indispensable de la croissance économique, le projet LNMP s'affirme comme une réelle opportunité pour le développement économique, touristique, culturel et social de l'Occitanie, de ses métropoles et de ses territoires périphériques, en ouvrant une perspective plus large, supra régionale, nationale et européenne pour l'ensemble de ses habitants et ses acteurs économiques.

Enjeu majeur d'aménagement et de développement durable, la réalisation de cette première phase du projet constitue donc un premier pas concret vers la matérialisation effective du maillon ferroviaire manquant du corridor méditerranéen, troisième des dix axes prioritaires du Réseau Transeuropéen de transport (RTE-RT), qui permettra enfin de faire entrer l'Occitanie dans la grande vitesse européenne.

En soulageant la partie de la ligne historique aujourd'hui la plus circulée entre Montpellier et Béziers qui cumule aujourd'hui tous les trafics, ce projet apporte aussi une solution pour résoudre les écueils générés par la sur-fréquentation du réseau actuel qui contraignent les perspectives de développement capacitaire et obèrent *de facto* les potentialités offertes par le Contournement mixte Nîmes-Montpellier pour le développement des flux de transport.

En découplant les trafics sur ce tronçon particulièrement fréquenté, cette nouvelle section à grande vitesse permettra ainsi d'améliorer automatiquement l'offre de service ferroviaire voyageurs en région (TGV, TER et Intercités) et de renforcer d'une autre coté le potentiel de circulation des trains de marchandises grâce à sa mixité.
Une opportunité pour le report modal de la route vers le rail et le développement du fret en Occitanie, en particulier pour le Port de commerce du bassin Sétois dont les trafics pourront ainsi bénéficier d'un service de desserte ferroviaire amélioré plus attractif, fluide, compétitif et fiable sur l'Arc Méditerranéen.

Complémentaire des transports du quotidien, la grande vitesse ferroviaire apporte aussi une réponse aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique.

En effet, en proposant une nouvelle offre mieux adaptée à la demande croissante de déplacement, en termes de fréquence des trains régionaux, de vitesse des TGV et de régularité des trains de fret, le projet LNMP permettra de mettre en œuvre de nouveaux services TER à grande vitesse sur le territoire adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

AvisEP_LNMPhase1-CCIOccitanie vd 1/2

CCI OCCITANIE
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

En soulageant notablement le trafic sur la ligne classique, ce projet offrira en outre l'opportunité de développer les transports de proximité et de répondre à la demande croissante d'un service régional à haute fréquence, en autorisant la mise en œuvre de nouvelles offres tels que les RER métropolitains, propices au renforcement de la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'Occitanie.

Au-delà du gain en termes de temps de transport qui permettra de rapprocher les territoires, cette première étape de réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra ainsi de répondre à la demande croissante de mobilité à différentes échelles, locale, régionale, nationale et même internationale, et aux phénomènes de congestion sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie.

Considérant que :

- En créant les conditions d'un report modal des flux internationaux, d'une croissance de l'offre régionale et de la qualité de services, ce doublet de lignes ferroviaires mixtes entre Montpelier et Béziers s'avère une opportunité indéniable pour maximiser la fluidité des réseaux de transport régionaux, résoudre les problèmes de saturation et favoriser à terme un modèle de développement territorial plus durable le long de l'axe littoral languedocien ;

- Ce projet répond aux enjeux environnementaux et à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant le report modal voyageurs et fret, le développement du ferroutage et l'amélioration de la desserte des territoires par ses impacts positifs attendus en termes de réduction sensible du nombre de voyages effectués en voiture, sur la congestion des infrastructures routières ;

- Cette nouvelle ligne ferroviaire constitue une solution adaptée et durable pour répondre aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport, renforcer la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire ;

- Par sa mixité voyageurs-fret, ce projet contribuera au développement de la desserte du port de Sète et de Port-La-nouvelle, à l'amélioration de la qualité, de la régularité et de la compétitivité du service ferroviaire pour les marchandises et au renforcement du potentiel logistique régional pour les chargeurs et entreprises ferroviaires ;

- Complémentaire des transports du quotidien, ce projet apporte une réponse pertinente aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique puisqu'il permettra d'augmenter le niveau de dessertes Grandes lignes et TER des territoires entre Montpellier et Béziers, de renforcer l'accessibilité des pôles urbains et espaces péri-urbains qui concentrent une grande partie du dynamisme économique régional ;

- Par le report des trafics longue distance sur la ligne nouvelle, cette première phase de projet permettra de libérer des capacités sur la ligne classique propice à l'optimisation de la desserte ferroviaire du bassin héraultais et biterrois, via des trajets Intercités, d'autres offres périurbaines cadencées ou de nouveaux services ferroviaires à haute fréquence et grande vitesse adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

- Maillon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, cette liaison mixte constitue un aménagement prioritaire du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui permettra d'assurer une continuité ferroviaire à grande vitesse entre la France, l'Espagne et le nord de l'Europe.

La Chambre de commerce et d'industrie Occitanie Pyrénées-Méditerranée, aux côtés des Chambres territoriales et des entrepreneurs régionaux, donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tracé et des fonctionnalités avancées de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, première étape d'un projet d'intérêt stratégique essentiel pour le développement durable et équilibré de la région Occitanie.

AvisEP_LNMPhase1-CCIOccitanie vd 2/2

@696 - BRAS Hélène - Bouzigues

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 10:11:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête publique. Demande d'avis défavorable

Contribution :

Monsieur le Président,

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

En ma qualité d'habitante de la commune de Bouzigues, de propriétaire et d'exploitante agricole sur les communes de Bouzigues et de Poussan, je vous fais part de mes observations, interrogations et propositions à propos du dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP). Je suis également membre du Conseil de Développement de l'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée.

Vous les trouverez dans le document en pièce jointe

Je demande à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.

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

Cordialement.

Hélène BRAS

Pièce(s) jointes(s) :

Document : OBSERVATIONS ENQUETE PUBLIQUE HELENE BRAS.pdf, page 1 sur 4

Monsieur le Président,
Madame, Messieurs les membres de la Commission d'Enquête,

En ma qualité d'habitante de la commune de Bouzigues, de propriétaire et d'exploitante agricole sur les communes de Bouzigues et de Poussan, je vous fais part de mes observations, interrogations et propositions à propos du dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP). Je suis également membre du Conseil de Développement de l'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée.

UN PROJET OBSOLETE :

L'idée d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan remonte à 1990. Le projet a été initié en 1995 et repris en 2006. Il s'agit donc d'un projet chaotique qui a été successivement abandonné puis relancé sans que son bien-fondé et sa conception soient revus au fil de l'évolution des techniques, des besoins et des impératifs de protection de l'environnement et des terres agricoles.
Il est prévu que la réalisation de ce projet soit achevée vers 2034-2035.
Au total, le projet sera donc concrétisé plus de 40 ans, voire 45 ans après sa conception. Ce projet est donc déjà obsolète et ne correspond plus aux besoins qui seront ceux de la population en 2035. L'utilité publique de ce projet n'est donc pas démontrée.
En d'autres termes, le modèle économique sur lequel il repose est périmé et n'a pas été remis à jour comme le relève l'Autorité environnementale dans un avis particulièrement pertinent.
Cette tardiveté à concrétiser un projet et ce caractère déjà obsolète justifient soit un abandon total du projet (comme cela a été le cas pour le projet d'aéroport de Notre-Dame des Landes, abandonné par l'Etat plus de 40 ans après avoir été lancé), soit que sa conception soit entièrement revue.
Dans ce dernier cas, le gouvernement doit décider d'un moratoire, c'est-à-dire de suspendre ce projet afin d'en élaborer un nouveau qui soit en phase avec le temps présent et qui prenne en considération les avis et les intérêts des populations locales dont les vies, les activités et les biens vont être largement impactés par un projet dont ils ne tireront aucun avantage et aucun bénéfice, notamment en matière de mobilité.

DES ATTEINTES CONSIDERABLES A L'ENVIRONNEMENT :

Le projet soumis à l'enquête publique va engendrer l'accroissement des nuisances environnementales de manière certaine.
Ainsi, il comporte un risque majeur à l'égard de la nappe d'eau, du bassin versant de l'Etang de Thau et de l'Etang de Thau lui-même.
Or, aucune mesure n'est envisagée pour répondre aux enjeux majeurs du territoire impacté, à savoir l'impact sur les eaux souterraines et superficielles, les risques d'anthropisation et les risques d'inondation.
De plus, le projet ne prend pas en compte les derniers aléas climatiques et les résultats des études en cours en matière d'eau (notamment l'étude non encore achevée portant sur le captage d'Issanka qui alimente une grande partie de la population du bord de l'Etang de Thau). Le caractère obsolète de ce projet est donc particulièrement regrettable et dommageable.

Par ailleurs, les enjeux écologiques spécifiques au territoire impacté entre Montpellier et Béziers ne sont pas abordés de manière suffisante et crédible, qu'il s'agisse des garrigues, de leur flore et de leur faune, qui seront pourtant largement impactées.
Il en est de même de l'impact sur l'étang de Thau qui n'est ni étudié, ni même mentionné alors qu'il s'agit d'un écosystème majeur et qu'il est le lieu d'activités de pêche et de production de coquillages primordiales pour les communes situées le long du tracé et pour l'économie locale.
Enfin, le projet est taisant sur les nuisances sonores nouvelles et sur leur niveau puisqu'aucune étude n'a été réalisée. Le dossier est donc incomplet et insuffisant.

DES ATTEINTES MAJEURES AUX SITES ET AUX PAYSAGES :

Entre Montpellier et Béziers, la ligne LGV projetée va causer des atteintes majeures aux sites tet aux paysages traversés, notamment en raison de la construction d'ouvrages monumentaux (viaduc entre Gigean et Loupian).
Il en est ainsi du massif de la Gardiole, de l'Abbaye de Saint-Félix de Montceau, du parc d'Issanka, des collines de la Mourre, de la voie Domitienne, de l'étang de Thau et des vignobles de qualité dont certains produisent des AOP (Picpoul de Pinet notamment) et des IGP.
Ces atteintes constituent des inconvénients majeurs et ne sont justifiées par aucune utilité publique.

UN PROJET INSUFFISANT :

Le projet est particulièrement insuffisant voire contradictoire dans ses indications. Ainsi, alors que le promoteur du projet indique que la ligne ferroviaire actuelle serait vulnérable au changement climatique, il soutient dans le même temps de manière incohérente que la desserte en TER serait améliorée et accrue.
Le projet est également insuffisant car il acte l'abandon d'une liaison qui permettrait le fret et le transport de marchandises et renvoie ceux-ci à des itinéraires passant en centre-ville, tout en obligeant dans le même temps les voyageurs à se rendre dans des gares très éloignées du centre-ville des communes (comme celles de Sète ou de Montpellier). De ce simple fait, les nuisances et les coûts subis par les voyageurs vont considérablement augmenter.
Par ailleurs, le dossier est incomplet car il ne comprend aucune analyse de la ligne ferroviaire actuelle, il fait l'impasse sur les retours d'expérience de la réalisation de ce type de lignes et des créations de gares excentrées, et n'examine pas l'évolution de la demande de fret.
De même, le sujet de l'évolution des mobilités n'est pas traité et ne fait l'objet ni d'une mise à jour ni d'aucun exposé des perspectives en la matière.

UN BILAN COÛTS-AVANTAGES NEGATIF :

Le projet qui fait l'objet de l'enquête publique concerne la ligne entre Montpellier et Perpignan et même entre Montpellier et Béziers.
Il convient donc d'examiner les coûts et avantages pour les territoires concernés pour en faire le bilan permettant de déterminer l'existence ou non d'une utilité publique.
Force est de constater que les inconvénients (ci-dessus exposés) sont plus importants que les avantages.
A ces inconvénients s'ajoute le fait que les habitants des communes situées autour de l'Etang de Thau vont subir une diminution considérable du nombre et de la fréquence de dessertes de la gare de Sète par les TGV. Ils seront dans l'obligation de perdre du temps et de l'argent pour se rendre

à la gare TGV de Montpellier, alors même qu'aucun transport en commun n'est prévu pour ce faire. La gestion du flux très important de curistes (souvent non motorisés) se rendant à Balaruc-les-Bains va être extrêmement problématique. Il en est de même des flux de touristes et des festivaliers se rendant dans les communes situées autour de l'Etang de Thau.
En outre, le calcul des gains de temps est particulièrement biaisé puisque les gains de temps du trajet en LGV seront largement perdus par les trajets individuels des voyageurs pour se rendre dans les gares TGV hors centre-ville et pour en revenir.
De plus, gagner 38 mn entre Paris et Barcelone est particulièrement dérisoire si on les met en balance avec l'importance des atteintes causées à l'environnement (bien commun) lesquelles ne peuvent être justifiées par le profit tiré par des consommateurs/voyageurs pour un confort strictement individuel. Il est également constant que les Parisiens et les Barcelonais rejoindront leur destination respective en privilégiant toujours l'avion (et principalement les compagnies aériennes à bas coûts pour un trajet bien plus bref et moins coûteux qu'en train).
Le projet est également négatif en ce qu'il ne prévoit pas le confortement de la ligne actuelle alors qu'il est supposé (mais non démontré) une complémentarité entre les deux réseaux. D'une manière générale, rien n'est exposé d'une articulation (pourtant nécessaire) avec tous les modes de transports du territoire (routes, autoroutes, lignes ferroviaires, parking, lignes de bus, etc.).
Le projet aura également pour conséquence de supprimer 2 270 hectares d'espaces naturels ce qui est particulièrement massif. Cette perte ne répond en aucune manière aux obligations du triptyque « Eviter-Réduire-Compenser » puisqu'il s'agira en tout état de cause d'une destruction du milieu naturel, des réserves de biodiversité, des trames vertes et des corridors faunistiques.
A cela s'ajoute la destruction de 1 905 hectares de surface agricole utile alors même que l'impératif mis en avant par les pouvoirs publics et l'arrêt de la consommation de terres agricoles, sans compter l'impact désastreux sur la production viticole et la santé économique des exploitations, caves particulières et caves coopératives qui structurent la production et la commercialisation des vins du Languedoc.
Enfin, les documents produits dans le cadre de l'enquête publique énoncent un coût financier très élevé tout en ne prenant pas en compte l'intégralité des sommes qui seront nécessaires à sa réalisation. Dès lors, le coût particulièrement prohibitif, et au surplus minoré, de ce projet a pour conséquence de lui dénier toute utilité publique.
Les inconvénients du projet sont donc bien supérieurs aux avantages du projet de sorte qu'il ne saurait être déclaré d'utilité publique.

OBSERVATIONS FINALES :

Pour l'ensemble de ces raisons, je propose :

1/ un moratoire de cette procédure, c'est-à-dire que les autorités administratives compétentes suspendent la procédure en cours visant à déclarer d'utilité publique le projet actuel de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP),

2/ l'élaboration d'un nouveau tracé de la ligne Nouvelle Montpellier Béziers prenant en compte les besoins des habitants des communes situées à proximité de l'Etang de Thau et permettant la diminution des atteintes portées à l'environnement, aux paysages, aux sites et aux activités agricoles et conchylicoles,

3/ que le très prochain gouvernement se prononce sur le projet revu et au regard des contraintes financières et budgétaires auxquels il aura à faire face dans moins de trois mois.

Je demande donc à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.

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

@697 - Marion

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 10:11:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Petition tgv

Contribution :

Vraiment contre la ligne tgv pour les nuisances sonores, nos jolies vignes a pinet pour son picpoul, pour nos viticulteurs, notre jolie via domitia ou nous prennons plaisir d'aller promener en famille.

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

@698 - REZEAU Jean-François - Blagnac

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 10:15:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de la CCI Occitanie dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet LNMP phase 1 Montpellier-B

Contribution :

ENQUETE PUBLIQUE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN/ PHASE 1 SECTION « MONTPELLIER-BEZIERS »

AVIS DE LA CCI OCCITANIE PYRENEES-MEDITERRANEE

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers, la CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée souhaite renouveler son soutien à la prompte réalisation de cette première section opérationnelle d'une liaison ferroviaire stratégique de haute qualité et haute capacité majeure, indispensable au développement économique et territorial de la région.

Reconnue comme projet prioritaire de l'État dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, cette première phase du projet LNMP consiste en la réalisation d'un doublet de lignes mixtes de 52,3 km entre les agglomérations de Montpellier et Béziers, assortie de 7 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés historiques existants.

Raccordée au contournement nîmois et Montpellier au nord, et à la voie ferrée existante à Villeneuve-les-Béziers, cette infrastructure nouvelle permettra une amélioration globale des services ferroviaires voyageurs et marchandises dans cet espace stratégique, pour un développement plus vertueux, durable et équilibré des territoires qui le composent.

Vecteur indispensable de la croissance économique, le projet LNMP s'affirme comme une réelle opportunité pour le développement économique, touristique, culturel et social de l'Occitanie, de ses métropoles et de ses territoires périphériques, en ouvrant une perspective plus large, supra régionale, nationale et européenne pour l'ensemble de ses habitants et ses acteurs économiques.

Enjeu majeur d'aménagement et de développement durable, la réalisation de cette première phase du projet constitue donc un premier pas concret vers la matérialisation effective du maillon ferroviaire manquant du corridor méditerranéen, troisième des dix axes prioritaires du Réseau Transeuropéen de transport (RTE-RT), qui permettra enfin de faire entrer l'Occitanie dans la grande vitesse européenne.

En soulageant la partie de la ligne historique aujourd'hui la plus circulée entre Montpellier et Béziers qui cumule aujourd'hui tous les trafics, ce projet apporte aussi une solution pour résoudre les écueils générés par la sur-fréquentation du réseau actuel qui contraignent les perspectives de développement capacitaire et obèrent de facto les potentialités offertes par le Contournement mixte Nîmes-Montpellier pour le développement des flux de transport.

En découplant les trafics sur ce tronçon particulièrement fréquenté, cette nouvelle section à grande vitesse permettra ainsi d'améliorer automatiquement l'offre de service ferroviaire voyageurs en région (TGV, TER et Intercités) et de renforcer d'une autre coté le potentiel de circulation des trains de marchandises grâce à sa mixité.

Une opportunité pour le report modal de la route vers le rail et le développement du fret en Occitanie, en particulier pour le Port de commerce du bassin Sétois dont les trafics pourront ainsi bénéficier d'un service de desserte ferroviaire amélioré plus attractif, fluide, compétitif et fiable sur l'Arc Méditerranéen.

Complémentaire des transports du quotidien, la grande vitesse ferroviaire apporte aussi une réponse aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique.

En effet, en proposant une nouvelle offre mieux adaptée à la demande croissante de déplacement, en termes de fréquence des trains régionaux, de vitesse des TGV et de régularité des trains de fret, le projet LNMP permettra de mettre en œuvre de nouveaux services TER à grande vitesse sur le territoire adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

En soulageant notablement le trafic sur la ligne classique, ce projet offrira en outre l'opportunité de développer les transports de proximité et de répondre à la demande croissante d'un service régional à haute fréquence, en autorisant la mise en œuvre de nouvelles offres tels que les RER métropolitains, propices au renforcement de la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'Occitanie.

Au-delà du gain en termes de temps de transport qui permettra de rapprocher les territoires, cette première étape de réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra ainsi de répondre à la demande croissante de mobilité à différentes échelles, locale, régionale, nationale et même internationale, et aux phénomènes de congestion sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie.

Considérant que :

•En créant les conditions d'un report modal des flux internationaux, d'une croissance de l'offre régionale et de la qualité de services, ce doublet de lignes ferroviaires mixtes entre Montpelier et Béziers s'avère une opportunité indéniable pour maximiser la fluidité des réseaux de transport régionaux, résoudre les problèmes de saturation et favoriser à terme un modèle de développement territorial plus durable le long de l'axe littoral languedocien ;

•Ce projet répond aux enjeux environnementaux et à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant le report modal voyageurs et fret, le développement du ferroutage et l'amélioration de la desserte des territoires par ses impacts positifs attendus en termes de réduction sensible du nombre de voyages effectués en voiture, sur la congestion des infrastructures routières ;

•Cette nouvelle ligne ferroviaire constitue une solution adaptée et durable pour répondre aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport, renforcer la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire ;

•Par sa mixité voyageurs-fret, ce projet contribuera au développement de la desserte du port de Sète et de Port-La-nouvelle, à l'amélioration de la qualité, de la régularité et de la compétitivité du service ferroviaire pour les marchandises et au renforcement du potentiel logistique régional pour les chargeurs et entreprises ferroviaires ;

•Complémentaire des transports du quotidien, ce projet apporte une réponse pertinente aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique puisqu'il permettra d'augmenter le niveau de dessertes Grandes lignes et TER des territoires entre Montpellier et Béziers, de renforcer l'accessibilité des pôles urbains et espaces péri-urbains qui concentrent une grande partie du dynamisme économique régional ;

•Par le report des trafics longue distance sur la ligne nouvelle, cette première phase de projet permettra de libérer des capacités sur la ligne classique propice à l'optimisation de la desserte ferroviaire du bassin héraultais et biterrois, via des trajets Intercités, d'autres offres périurbaines cadencées ou de nouveaux services ferroviaires à haute fréquence et grande vitesse adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

•Maillon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, cette liaison mixte constitue un aménagement prioritaire du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui permettra d'assurer une continuité ferroviaire à grande vitesse entre la France, l'Espagne et le nord de l'Europe.

La Chambre de commerce et d'industrie Occitanie Pyrénées-Méditerranée, aux côtés des Chambres territoriales et des entrepreneurs régionaux, donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tracé et des fonctionnalités avancées de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, première étape d'un projet d'intérêt stratégique essentiel pour le développement durable et équilibré de la région Occitanie.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : AvisEP_LNMPhase1-CCIOccitanie.pdf, page 1 sur 2

CCI OCCITANIE
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

ENQUETE PUBLIQUE

LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN/ PHASE 1 SECTION « MONTPELLIER-BEZIERS »

AVIS DE LA CCI OCCITANIE PYRENEES-MEDITERRANEE

Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers, la CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée souhaite renouveler son soutien à la prompte réalisation de cette première section opérationnelle d'une liaison ferroviaire stratégique de haute qualité et haute capacité majeure, indispensable au développement économique et territorial de la région.

Reconnue comme projet prioritaire de l'État dans la Loi d'Orientation des Mobilités de 2019, cette première phase du projet LNMP consiste en la réalisation d'un doublet de lignes mixtes de 52,3 km entre les agglomérations de Montpellier et Béziers, assortie de 7 km de raccordements ferroviaires aux réseaux ferrés historiques existants.
Raccordée au contournement nîmois et Montpellier au nord, et à la voie ferrée existante à Villeneuve-les-Béziers, cette infrastructure nouvelle permettra une amélioration globale des services ferroviaires voyageurs et marchandises dans cet espace stratégique, pour un développement plus vertueux, durable et équilibré des territoires qui le composent.

Vecteur indispensable de la croissance économique, le projet LNMP s'affirme comme une réelle opportunité pour le développement économique, touristique, culturel et social de l'Occitanie, de ses métropoles et de ses territoires périphériques, en ouvrant une perspective plus large, supra régionale, nationale et européenne pour l'ensemble de ses habitants et ses acteurs économiques.

Enjeu majeur d'aménagement et de développement durable, la réalisation de cette première phase du projet constitue donc un premier pas concret vers la matérialisation effective du maillon ferroviaire manquant du corridor méditerranéen, troisième des dix axes prioritaires du Réseau Transeuropéen de transport (RTE-RT), qui permettra enfin de faire entrer l'Occitanie dans la grande vitesse européenne.

En soulageant la partie de la ligne historique aujourd'hui la plus circulée entre Montpellier et Béziers qui cumule aujourd'hui tous les trafics, ce projet apporte aussi une solution pour résoudre les écueils générés par la sur-fréquentation du réseau actuel qui contraignent les perspectives de développement capacitaire et obèrent *de facto* les potentialités offertes par le Contournement mixte Nîmes-Montpellier pour le développement des flux de transport.

En découplant les trafics sur ce tronçon particulièrement fréquenté, cette nouvelle section à grande vitesse permettra ainsi d'améliorer automatiquement l'offre de service ferroviaire voyageurs en région (TGV, TER et Intercités) et de renforcer d'une autre coté le potentiel de circulation des trains de marchandises grâce à sa mixité.
Une opportunité pour le report modal de la route vers le rail et le développement du fret en Occitanie, en particulier pour le Port de commerce du bassin Sétois dont les trafics pourront ainsi bénéficier d'un service de desserte ferroviaire amélioré plus attractif, fluide, compétitif et fiable sur l'Arc Méditerranéen.

Complémentaire des transports du quotidien, la grande vitesse ferroviaire apporte aussi une réponse aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique.

En effet, en proposant une nouvelle offre mieux adaptée à la demande croissante de déplacement, en termes de fréquence des trains régionaux, de vitesse des TGV et de régularité des trains de fret, le projet LNMP permettra de mettre en œuvre de nouveaux services TER à grande vitesse sur le territoire adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

CCI OCCITANIE
PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

En soulageant notablement le trafic sur la ligne classique, ce projet offrira en outre l'opportunité de développer les transports de proximité et de répondre à la demande croissante d'un service régional à haute fréquence, en autorisant la mise en œuvre de nouvelles offres tels que les RER métropolitains, propices au renforcement de la part modale du transport ferroviaire autour des grands pôles urbains d'Occitanie.

Au-delà du gain en termes de temps de transport qui permettra de rapprocher les territoires, cette première étape de réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permettra ainsi de répondre à la demande croissante de mobilité à différentes échelles, locale, régionale, nationale et même internationale, et aux phénomènes de congestion sur l'axe ferroviaire littoral de l'Occitanie.

Considérant que :

- En créant les conditions d'un report modal des flux internationaux, d'une croissance de l'offre régionale et de la qualité de services, ce doublet de lignes ferroviaires mixtes entre Montpelier et Béziers s'avère une opportunité indéniable pour maximiser la fluidité des réseaux de transport régionaux, résoudre les problèmes de saturation et favoriser à terme un modèle de développement territorial plus durable le long de l'axe littoral languedocien ;

- Ce projet répond aux enjeux environnementaux et à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant le report modal voyageurs et fret, le développement du ferroutage et l'amélioration de la desserte des territoires par ses impacts positifs attendus en termes de réduction sensible du nombre de voyages effectués en voiture, sur la congestion des infrastructures routières ;

- Cette nouvelle ligne ferroviaire constitue une solution adaptée et durable pour répondre aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport, renforcer la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire ;

- Par sa mixité voyageurs-fret, ce projet contribuera au développement de la desserte du port de Sète et de Port-La-nouvelle, à l'amélioration de la qualité, de la régularité et de la compétitivité du service ferroviaire pour les marchandises et au renforcement du potentiel logistique régional pour les chargeurs et entreprises ferroviaires ;

- Complémentaire des transports du quotidien, ce projet apporte une réponse pertinente aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique puisqu'il permettra d'augmenter le niveau de dessertes Grandes lignes et TER des territoires entre Montpellier et Béziers, de renforcer l'accessibilité des pôles urbains et espaces péri-urbains qui concentrent une grande partie du dynamisme économique régional ;

- Par le report des trafics longue distance sur la ligne nouvelle, cette première phase de projet permettra de libérer des capacités sur la ligne classique propice à l'optimisation de la desserte ferroviaire du bassin héraultais et biterrois, via des trajets Intercités, d'autres offres périurbaines cadencées ou de nouveaux services ferroviaires à haute fréquence et grande vitesse adaptés à la demande croissante de transport interurbains.

- Maillon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, cette liaison mixte constitue un aménagement prioritaire du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui permettra d'assurer une continuité ferroviaire à grande vitesse entre la France, l'Espagne et le nord de l'Europe.

La Chambre de commerce et d'industrie Occitanie Pyrénées-Méditerranée, aux côtés des Chambres territoriales et des entrepreneurs régionaux, donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tracé et des fonctionnalités avancées de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, première étape d'un projet d'intérêt stratégique essentiel pour le développement durable et équilibré de la région Occitanie.

@699 - Denis - Gigean

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 10:47:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Protection de l'environnement

Contribution :

Il est inconcevable de mettre en péril l'écosystème de l'étang de Thau uniquement pour gagner quelques minutes sur le chemin des vacances.

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

@700 - CHALMETON ANNIE

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:01:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La ligne SNCF Beziers Perpignan

Contribution :

Bien consciente de l'etat de la ligne au niveau des ètangs, et de la montée plus que probable du niveau de la mer, je n'acepterai pas qu'une ligne a grande vitesse detruise nos corbieres... La ligne existante doit être restaurée en respectant au maximum la nature, cette ligne devra être prévue pour les voyageurs mais aussi pour les marchandises (trop de camions sur nos routes qui deviennent hors securité), donc une ligne a vitesse moyenne... Nous entrons dans des temps longs en changeant de paradigme, le dereglement climatique, les pandemies liees a la destruction de la nature, nous obligent a envisager une société soft, celle du temps long... Annie Chalmeton, je prends le train tres souvent de Narbonne à Perpignan.

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

@701 - Dominique - Frontignan

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:29:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :anti LGV

Contribution :

Je suis contre le tracés actuel de la ligne LGV

C'est une gabegie et c'est anti nature et biodiversité, une monstruosité.

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

@702 - Audrey

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:33:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Dossier d enquete prealable à la déclaration d utilité publique valant mise en compatibilité des doc d urbanisme phase 1 Montpellier Béziers

Contribution :

Opposée à ce projet

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

@703 - Pierre Violaine - Mèze

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:34:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus LGV

Contribution :

Bonjour

Je suis contre la LGV pour diverses raisons :

Destruction du patrimoine (via domitia), de l'environnement, de la vie courante (domaine de vins), de l'histoire

Nuissances sonores et visuelles

Bonne réception

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

E704 -

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:54:34

Lieu de dépôt : Par email

Objet :OBSERVATIONS de Mme VIDAL propriétaire sur la commune de CERS - enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du proj [...]

Contribution :

OBSERVATIONS de Mme VIDAL propriétaire sur la commune de CERS - enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête, J'interviens en qualité d'avocat aux intérêts de : Mme Nadine VIDAL née le 19.10.1956 à MAZAMET (81200) de nationalité française, retraitée, demeurantchemin de la Caumette 34420 CERS Cette dernière élit domicile sur les présentes et leurs suites en mon cabinet. Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1 notamment sur la commune de CERS qui s'est ouverte le 14.12.2021, vous trouverez en PJ les observations que je formule dans les intérêts de ma cliente. Vous en souhaitant bonne réception, Benjamin FOURNIE

Benjamin FOURNIE

Avocat

04 ** ** ** 09 | b.fournie@cgcb-avocats.com Paris· Marseille· Montpellier· Bordeaux· Nîmes | www.cgcb-avocats.com

Pièce(s) jointes(s) :

Benjamin FOURNIE
AVOCAT A LA COUR

Montpellier, le 21 janvier 2022

LNMP phase 1 Montpellier-Béziers
1 place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER
CEDEX2

lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr

Objet : **observations enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1**

Nos Réf. : Dossier BF - VIDAL (Cers) - LNMP

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête,

J'interviens en qualité d'avocat aux intérêts de :

Mme Nadine VIDAL née le 19.10.1956 à MAZAMET (81200) de nationalité française, retraitée, demeurant chemin de la Caumette 34420 CERS

Cette dernière élit domicile sur les présentes et leurs suites en mon cabinet.

Depuis le 13.09.1985, Mme Nadine VIDAL est propriétaire d'une maison d'habitation élevée d'un étage sur rdc avec pinède attenante sises chemin de la Caumette 34420 CERS :

- DESIGNATION -

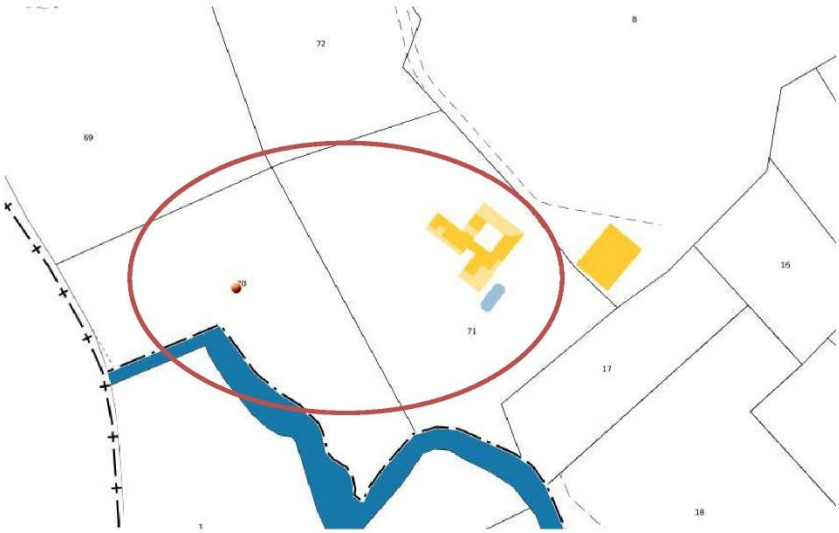
Une maison d'habitation élevée d'un étage sur rez de chaussée avec pinède attenante sise à CERS (Hérault) cadastrée lieudit "L'Homme Mort" section A n°588 de 1ha 36a 90ca, et n°593 de 1ha 75a 25ca, ensemble de trois hectares douze ares quinze centiares de superficie.

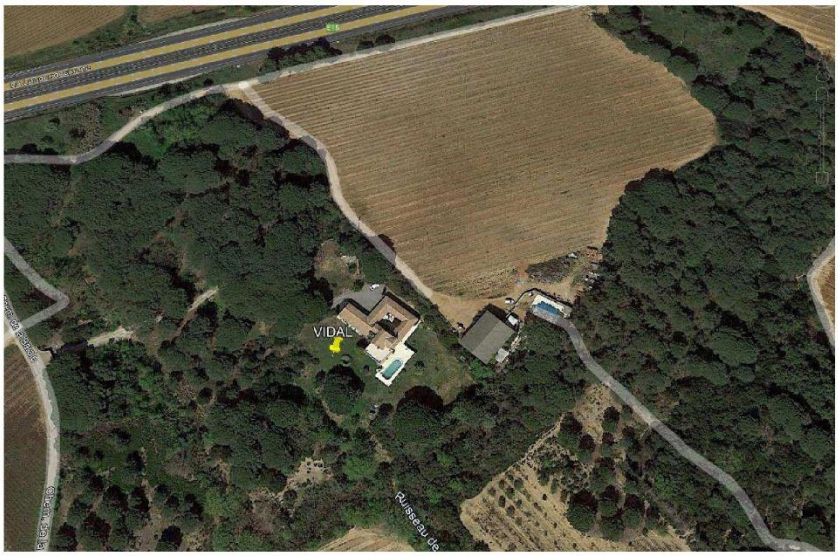
8, Place du Marché aux Fleurs 34000 MONTPELLIER
Chez SCP CGCB & ASSOCIES
Tél : 04.67.22.09.09 - Fax : 04.67.64.94.48
Mail : b.fournie@cgcb-avocats.com
n° SIRET 48857195100026
Membre d'une association agréée, le règlement les honoraires par chèque est accepté
TVA applicable - n° intracommunautaire FR81488571951

Benjamin FOURNIE

AVOCAT A LA COUR

Sa propriété est désormais cadastrée à CERS section AL n° 70 et 71 :





8, Place du Marché aux Fleurs 34000 MONTPELLIER
Chez SCP CGCB & ASSOCIES
Tél : 04.67.22.09.09 - Fax : 04.67.64.94.48
Mail : b.fournie@cgcb-avocats.com
n° SIRET 48857195100026
Membre d'une association agréée, le règlement les honoraires par chèque est accepté
TVA applicable - n° intracommunautaire FR81488571951

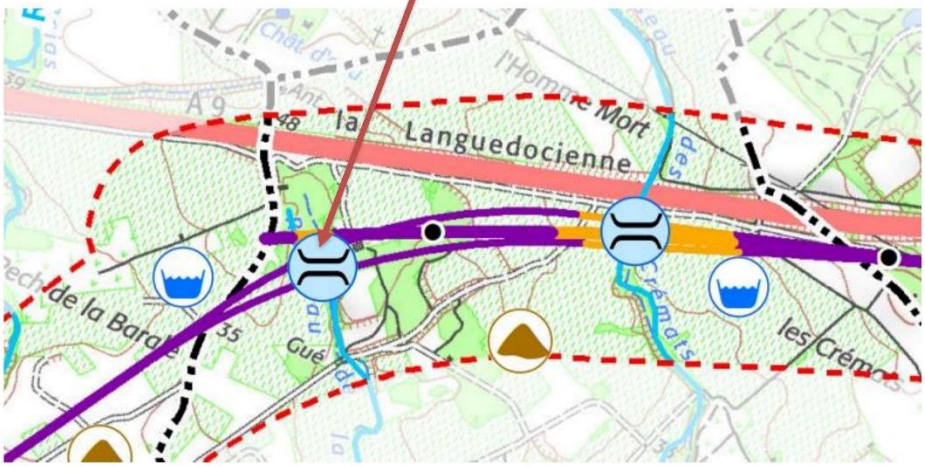
Document : 21.01.2022 lettre enquête publique aux intérêts de Mme VIDAL.pdf, page 3 sur 3

Benjamin FOURNIE

AVOCAT A LA COUR

2. Il ressort du plan général des travaux que la propriété de Mme VIDAL serait totalement sacrifiée :

ligne nouvelle ou raccordement (RAC) en déblai et remblai et un franchissement hydraulique sont prévus



2. Ma cliente est très inquiète et invite la commission d'enquête ainsi que le maître d'ouvrage à lui fournir les solutions pérennes qui ont été retenues pour sa situation toute particulière.

Vous souhaitant bonne réception de la présente,

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les membres de la commission d'enquête, l'expression de mes sentiments les meilleurs et les plus distingués.

Benjamin FOURNIE

8, Place du Marché aux Fleurs 34000 MONTPELLIER
Chez SCP CGCB & ASSOCIES
Tél : 04.67.22.09.09 - Fax : 04.67.64.94.48
Mail : b.fournie@cgcb-avocats.com
n° SIRET 48857195100026
Membre d'une association agréée, le règlement les honoraires par chèque est accepté
TVA applicable - n° intracommunautaire FR81488571951

@705 - Yves - Alixan

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 11:57:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet suicidaire

Contribution :

Le rapport de l'Autorité Environnementale est proprement édifiant. Ce projet est effectivement une erreur historique qu'encore une fois les générations futures paieront. parmi les très nombreux critères pris en compte par AE pour en démontrer l'absurdité du projet, un seul suffit : son bilan carbone. 18 minutes gagnées pour Barcelone, 240 ans pour compenser les émissions carbone de la construction, en pleine crise climatique ? On a largement dépassé le stade du crime écologique, on est est arrivé au suicide de l'humanité.

Projet à revoir de A à Z en réhabilitant les infrastructures existantes.

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

@706 - bernard - Béziers

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 12:00:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ligne TGV

Contribution :

je suis contre l extension de cette ligne on nous parle d écologie toute les jours mais quand on voit les travaux envisages on comprend bien que cela touchera toute la flore et la faune environnante qui seront détruites

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

@707 - Bertes Alain

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 12:27:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Contribution :

Notre environnement, bien que déjà impacté par la présence de l'autoroute A 9, est exceptionnel. La nature est fragile, les habitants du bassin de Thau et de Gigean en particulier n'ont pas besoin de cette nouvelle ligne TGV . Au delà, peut-être d'un intérêt national qui serait de relier le TGV Espagnol au Français, cet aménagement est une catastrophe écologique, sans aucun intéret pour le Bassin de vie du territoire de Thau. La faune et la flore seront impactés pour des dizaines d'années, notamment par le bruit généré. Rajouté à celui de l'autoroute sur la portion Fabrègues, Gigean, Poussan, Loupian Méze , cela sera insupportable pour les riverains. Une pollution visuelle contribuera elle aussi à dénaturer le paysage, notamment avec le viaduc prévu sur Issanka qui surplombera des habitations et un parc exceptionnel.

Non, je ne vois pas d'intérêt pour notre territoire d'accueillir un tel aménagement.

Il serait préférable d'accentuer l'aménagement et donc le financement de projets de proximité ferroviaire sur d'anciennes lignes SNCF comme les TER et développer les transports en communs pour diminuer le transport individuel dans le but de réduire la pollution.

Si toute fois, malheureusement, le projet se concrétisait, il serait indispensable que des murs antibruit soient construits coté NORD de la ligne et de l'autoroute tout le long de la commune de Gigean.

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

@708 - Cuccurullo Pierre - Poussan

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 13:33:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé lgv Montpellier-beziers

Contribution :

Je suis contre le tracé de cette ligne qui présentes plus d'inquiétude qUe d'avantages:

Zone sensible avec l'étang de Thau a proximité

Devalorisations des biens immobiliers dans la zone proche du projet,

Ça va défigurer le paysage,

Détérioration du patrimoine culturel, environnemental et agricole (picpoul, via domicia, garrigue, massif de la Gardiole)

Augmentation des impôts locaux pour financer une partie du projet.

Je suis pas contre le déplacement de la ligne en bord de mer avec la problematique de la montée des eaux. C'est une nécessité qui se justifiera sur le long terme. Mais je suis contre l aproposition du tracé actuel .

Une proposition avec moins d'impacts me semble correcte.

Cordialement PC

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

@709 - Cossange Nicolas - Montpellier

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 14:19:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution de la Fédération du Parti Communiste de l'Hérault

Contribution :

En préambule, la Fédération du PCF 34 réaffirme la nécessité de disposer d'une deuxième infrastructure ferroviaire entre Montpellier et Perpignan.

La saturation du réseau actuel entre Montpellier et Béziers, la fragilité de la ligne classique aux aléas climatiques, le nécessaire développement du Fret ferroviaire et des trains du quotidien en sont, s'il en fallait, des arguments majeurs en faveur de la concrétisation de ce projet.

De plus, dans cette partie de l'Occitanie, sur ce cordon littoral qui draine beaucoup de déplacements, Nord-Sud, Est-Ouest, Intrarégional, International, dans une région qui fait partie des 25 territoires les plus exposés aux changements climatiques, il est urgent de favoriser des modes de transports alternatifs à la voiture ou aux poids lourds dans le cadre d'un nécessaire report modal.

A l'évidence, cela passe par la réalisation d'infrastructures ferroviaires nouvelles comme le chainon manquant Montpellier–Perpignan.

Néanmoins, la Fédération du PCF 34, après consultation de ses sections locales, après une analyse fine du dossier attirent l'attention de l'Etat et de SNCF Réseau sur certains points du projet actuel qui est soumis à l'avis des citoyens dans le cadre de l'enquête publique.

1. La vitesse des circulations en lien avec le tracé.

Nous pensons que le projet devrait revenir sur une vitesse initiale de 220 km/h pour les TGV et de 120 km/h pour les trains de Fret. Les arguments sont facilement démontrables, reprise d'un tracé moins impactant pour la zone de Poussan et du vignoble du PICPOUL de Pinet, un nombre plus important de train de Fret sur la ligne car plus l'écart de vitesse entre les trains est important, moins on en passe, cout du projet final, moindre faible perte de temps sur le parcours de 49,3 km/h entre Béziers-Montpellier, soit 4mn et 27 secondes.

2. Desserte du bassin de Thau et de l'Agathois

Déjà présent en 2015 comme par ailleurs le viaduc de Poussan ou la traversée du vignoble de Picpoul, cette problématique fait toujours, à juste titre, débat pour les populations concernées.

On peut légitimement se poser la question du nombre de desserte TGV de Sète et Agde qui, à terme, à par une desserte estivale, prendrait le Contournement Mixte Nîmes-Montpellier avec desserte de Montpellier Sud de France et direct Béziers par la nouvelle ligne.

De plus, la création de la gare TGV de Nîmes-Pont du Gard est venu compliquer une éventuelle desserte par TER sur un axe Béziers-Agde-Montpellier Sud de France-Nîmes Pont du Gard ; la seule solution étant pour l'instant de passer par Montpellier ST-Roch puis tramway puis navette avec des temps de parcours inacceptables avec deux ruptures de correspondances !

Il faudrait donc, afin de rassurer les populations :

S'engager sur un volume minimal de circulations TGV par le bassin de Thau.

Créer les conditions techniques et financières par l'Etat et SNCF Réseau de créer de nouvelles relations TER sur la future ligne nouvelle et sur le contournement Nîmes-Montpellier afin d'assurer les correspondances idoines pour les populations du bassin de Thau et de l'Agathois.

3. La phase 2 du projet

Nous sommes dans l'obligation de regarder le projet d'une manière globale pour l'ensemble des populations concernées entre Montpellier et Perpignan.

Dans ce cadre, nous pensons que la question de la construction d'une Gare Nouvelle à Béziers comme à Narbonne n'est pas pertinente surtout avec les projets de Pôle d'Echange Multimodaux (PEM) programmés. Une simple réserve foncière pour ne pas obérer l'avenir semble suffisante pour les 50 prochaines années.

D'autre part, ne pas faire une ligne mixte Voyageur/Fret entre Narbonne et Perpignan est une hérésie complète surtout au regard de ce qui reste à faire pour gagner un report modal de la route sur le rail en terme de transport de marchandises, notamment sur le trafic international et la relation Sud-Nord France-Espagne.

En conclusion, les récents débats sur la pertinence des projets ferroviaire en Occitanie comme les gares de Montpellier Sud de France ou Nîmes Pont du Gard montrent l'importance de l'écoute de l'ensemble des acteurs politiques, sociaux, économiques et surtout des citoyens qui sont toutes et tous des usagers potentiels.

Il est important de donner du sens aux grands projets d'infrastructure car dans le cas contraire, ceux qui en subissent les contraintes n'en sont pas les bénéficiaires !

En résumé, il faut créer les conditions de réels avantages que les populations peuvent tirer d'un accès à certains moyens de communication plutôt que d'en mesurer les nuisances qui accompagnent leur existence !

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

@710 - Luc - Montbazin

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 14:32:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet de ligne LGV Montpellier - Beziers

Contribution :

Je suis contre ce projet: le cout environnemental (nuisances sonores pour de nombreux nouveaux riverains, construction) du projet est majeur. La region a ete beaucoup developpee au cours des dernieres annees (constructions de nombreuses voies routieres, urbanisme). Ce projet aggraverait la situation. Je pense qu'il faut parfois accepter de se contraindre en matiere de transports, choisir de ne pas developper toujours davantage, et je propose d'en rester a la ligne existante.

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

@711 - Gouin Anthony - Saint-Pargoire

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 15:13:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Honte à ce projet

Contribution :

Ce projet est une aberration pour l'écologie et la nature !!!!!!!!!

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

@712 - Labro Denis - Montpellier

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 15:18:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Assurer le trafic fret tout au long de la ligne

Contribution :

Le passage sous les Corbières est indispensable, le Japon construit un tunnel de 22kms pour des raisons identiques

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

@713 - Jean Marc - Sète

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 16:33:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :L'absence de desserte des villes SETE ET AGDE

Contribution :

Il n'est pas acceptable de ne plus desservir les villes de SETE et d'agde en direct depuis PARIS. Cela coupera le tourisme et les résidences secondaires indispensables à la vie de ces villes ...

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

@714 - Oulés Gilbert

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 16:39:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ENQUETE D'UTILITE PUBLIQUE DE LA LNMP : MONTPELLIER BEZIERS NARBONNE PERPIGNAN

Contribution :

Enquête d'utilité publique de la LNMP

A 70 ans, on ne pense pas à soi, mais à ses enfants et petits-enfants, et là la colère me vient.

Pourquoi toujours différer ?

Pourquoi toujours évoquer le frein des moyens financiers alors que c'est un faux problème ?

Quand on veut on peut.

Pourquoi la LNMP doit se faire au plus vite :

-Parce que nos enfants et petits-enfants ne veulent plus subir cette pollution catastrophique engendrée par plus de 15 000 camions et bientôt le double qui circulent tous les jours sous nos fenêtres.

Le trafic routier contribue à 63 % des émissions d'oxyde d'azote, la qualité de l'air sera demain un sujet très important qu'il faudra traiter, si ce n'est pas déjà trop tard. (En 20 ans, 60 % de la population est devenue allergique)

-Parce que nos enfants et petits-enfants ne veulent pas du doublement absurde d'une autoroute saturée qui sera inévitable si on ne réalise pas rapidement la LNMP.

-Parce que nos enfants et petits-enfants qui voyageront demain plus que nous, constateront que la ligne ferroviaire actuelle est déjà saturée.

-Parce que nos enfants et petits-enfants ne théorisent pas eux, la notion de C02 (plus de 6 000 T de C02 par jour engendrées aujourd'hui par la circulation des camions sur l'autoroute, selon la très sérieuse ADEME), mais veulent des décisions concrètes, ainsi la construction de la LNMP en récupérant seulement 25 % de ce trafic des camions et le transposant en fret permettra d'économiser 1 500 T de CO2 par jour. Les effets sur le climat seront indéniables.

Comment doit se faire la LNMP :

-En évitant de raisonner à sa « petite » échelle, ou pour des intérêts personnels. La LNMP c'est un projet pour au moins 200 ans.

-En intégrant une dimension la plus large possible, en considérant que le bassin de l'Ouest Héraultais est, et peut être encore davantage un des plus attractifs de France voire d'Europe.

En effet :

Au niveau démographique, les chiffres du dernier recensement le prouvent, c'est un bassin de vie de 500 000 habitants, mais dans 20 ans il sera d'un million.

Au niveau touristique, le Cap d'Agde est la première station balnéaire d'Europe, ajouté à cela des projets en gestation qui pourraient voir le jour.

Et pourquoi pas demain un nouveau développement économique (les cycles positifs reviennent toujours).

-En réalisant une voie mixte permettant le transport de voyageurs mais aussi et surtout de fret.

-Avec deux gares intelligemment implantées :

A Narbonne Pont des Charettes.

A Villeneuve les Béziers, au sud du péage autoroutier A9 et A75, une gare qui seras la gare du Grand Ouest de l'Hérault voire d'une partie de

L'est de l'Aude, une gare très facilement accessible pour les habitants et les voyageurs allant à ou venant de : Béziers, Valras, Sérignan, Capestang, Saint Pons, le Cap d'Agde, Marseillan, Vias, Bédarieux, Pézenas, Lodève et d'ailleurs……

Une gare ou l'on pourra aménager de larges et indispensables parkings facilement accessibles.

Une gare ou l'on pourra saisir l'opportunité inespérée de créer un quartier d'affaires et d'activités tertiaires, générateur de richesses, à mi-chemin entre la gare, LNMP, les sorties d'autoroutes et l'aéroport.

Et le financement ?

L'Europe avait promis 40 %

Combien l'Etat ?

Combien la région ?

Combien les collectivités locales ?

Le financement sur le principe de la concession (partenariat Public Privé) ne peut-il pas être la solution ?

Les échéances : ne parlons plus de 2032, 2042, 2050, ce n'est pas cohérent, cela n'a aucun sens. C'est immédiatement ou jamais, chacun aura pris sa responsabilité.

« Le courage n'est pas une vertu, mais une qualité des grands Hommes qui savent prendre les bonnes décisions vite et intelligemment ».

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

E715 - Catherine ROI

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

Lieu de dépôt : Par email

Objet :LNMP observations de la commune de Bages sur le dossier soumis à enquête

Contribution :

vous trouverez en pièce jointe les remarques faites par la commune de Bages 11 100 Vous en souhaitant bonne réception cordialement

Catherine ROIadjointe à l'aménagement et à l'environnementcommune de Bages Audec.roi@bages.fr

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022 01 21 observations mairie de Bages.pdf, page 1 sur 4

Département de l'Aude

Mairie de Bages

OBSERVATIONS SUR LE DOSSIER D'ENQUETE PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ PUBLIQUE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN

Cadre de la consultation : beaucoup de documents, pas beaucoup de temps pour se les approprier, la période des fêtes de fin d'année n'est pas toujours la plus propice.

Durée enquête : du mardi 14 décembre 2021 au jeudi 27 janvier 2022.
Dossier remis aux communes sous format numérique par courrier reçu le 23 décembre 2021 en mairie de Bages (avec une erreur d'adressage c'est la mairie de Bages dans les PO qui a reçu le dossier). Le temps imparti pour l'émission de l'avis est de 6 semaines.
L'évaluation environnementale porte sur la totalité du projet.
Le dossier comporte 25 pièces, chacune comportant des sous-dossiers et un nombre de pages conséquent.
La maîtrise d'ouvrage est assurée par SNCF réseau (anciennement Réseau Ferré de France).

La commune de Bages : une commune déjà très marquée par des grandes infrastructures de déplacement d'intérêt général.

La commune de Bages, située au sud de Narbonne, est une commune de 820 habitants comportant trois urbanisations particulières :

- Bages, village sur son promontoire au-dessus de l'étang,
- le hameau des Pesquis autour d'un ancien domaine viticole entre A9 et étang, sur les reliefs,
- le hameau de Prat-de-Cest entre RD 6009 et A9.

La position géographique de Bages en bord d'étang et sa topographie contribuent à son caractère pittoresque, bien souvent utilisé comme « carte postale » pour représenter la région Occitanie, le département de l'Aude ou l'attractivité de l'agglomération du Grand Narbonne. La qualité de notre territoire en fait une pièce indispensable dans le Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée auquel il appartient.
Toutefois, derrière la carte postale, le corridor d'échanges sur l'axe méditerranéen (P 123 F3/2) concentrées à l'ouest de la Commune (RD 6009, A9) impacte fortement la partie urbanisée du hameau de Prat-de-Cest (nuisances de bruit, qualité de l'air, risques liés aux transports de matières dangereuses (P134 F3/2) cités dans le dossier à plusieurs reprises).
Ce hameau est également fortement impacté par sa proximité du site d'enfouissement et de traitement des déchets de Lambert qui le domine. Ce site concerne l'échelle de la région Occitanie.
D'un point de vue patrimonial, et cela a été noté dans le dossier, le domaine de Java et le hameau de Prat-de-Cest pour partie, sont protégés par un Site Patrimonial Remarquable.
D'un point de vue agricole, le domaine viticole de Java (de Haute- Fontaine) est particulièrement touché par le projet, car aujourd'hui il constitue un ensemble cohérent.
Du point de vue des continuités du chemin de l'eau, du risque « inondation » et du risque incendie, ce secteur est particulièrement fragile : tous les recs -en majorité orientés ouest-est- se mettent en charge lors des épisodes cévenols. La présence partielle de vigne opère comme un coupe-feu, mais les « mèches » que constituent les ruisseaux ou les parties boisées (parfois classées EBC) s'intègrent à ces risques.
Le hameau de Prat-de-Cest compte environ 320 habitants, soit un gros tiers de la population de Bages. L'autoroute A9 borde le hameau à l'Est et la RD 6009 le traverse, le coupe en deux. Les dispositifs existants (feux tricolores, casse vitesse) sont largement insuffisants pour apaiser la traversée ayant ainsi beaucoup d'incidences en termes de bruits et de qualité de vie au quotidien.

Document : 2022 01 21 observations mairie de Bages.pdf, page 2 sur 4

Notre lecture du dossier nous conduit à émettre un avis et des remarques :

Avis de la Commune de Bages :
La réalisation de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan vient impacter notre territoire habité et fragile en termes humain, économique et paysager. Même si cette réalisation est d'intérêt général, nous sommes particulièrement sensibles localement aux conséquences paysagères, environnementales, humaines et économiques qu'une telle réalisation est à même de produire.
A l'échelle des mobilités européenne, comme des enjeux énergie-climat, notre petite commune et particulièrement le hameau de Prat-de-Cest deviennent un maillon conséquent qu'il s'agisse du réseau autoroutier, routier et ferroviaire.
À ce titre et dans le cadre des **mesures compensatoires**, nous souhaitons qu'une prise en compte globale de notre situation soit envisagée pour chercher à réduire l'impact des infrastructures de déplacement sur le hameau, notamment en intégrant le principe et la réalisation d'un **apaisement autour des infrastructures (notamment la RD 6009 – transformation en axe urbain ou détournement)**, en la couplant avec la création de la LNMP.
Enfin, au vu des éléments mentionnés ci-après à la lecture du document d'enquête, nous serons attentifs aux solutions humaines, fonctionnelles, environnementales, paysagères qui demandent à être précisées dans la phase suivante du travail. Nous sommes demandeurs d'une concertation-consultation à ce sujet.
Parce que notre avis ne peut pas porter pas sur la totalité de la ligne, nous nous concentrons sur les incidences au niveau de notre commune, tant du point de vue social, économique, environnemental et social. Pour les questions faunes, flores, impacts sur les milieux nous faisons confiance au Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée qui a une vision plus globale sur l'ensemble des milieux.

Questions et remarques de la commune de Bages :

Question 1 : L'enquête publique porte sur la phase 1 de la réalisation, mais les incidences environnementales qui sont également soumises à enquête portent sur la totalité de la ligne. Dans le cas de Bages (seconde phase de réalisation), des observations sont requises, mais le projet n'est sans doute pas totalement abouti et ses incidences environnementales portent donc sur un projet qui peut être soumis à modifications. Comment cela sera-t-il acté dans la procédure ?

Question 2 : la réflexion en secteur géographiques (Bages est situé en secteur 2) empêche d'avoir une vision plus globale notamment sur l'articulation entre secteur 2 et 3 avec pour Bages l'incidence **du site de Lambert**.
Si cette incidence est regardée plus largement en termes paysagers (F7 B2 volume 2 P137) cela n'est pas le cas en termes environnemental notamment au regard de rejets et risques liés à la création du tunnel. Nous souhaitons qu'un exposé sur ces questions en lien avec le gestionnaire du site, la commune de Narbonne et le Grand Narbonne nous soit présenté.

Question 3 : mention est faite des questions de vibration, la création du tunnel (Tunnel de Lambert (PK55,5 350m environ) en utilisant des explosifs en phase travaux, nous questionne sur les incidences de ces vibrations (au niveau du site de Lambert, comme au niveau du hameau et des ruisseaux). Nous avons vu que dans l'étude (F3/2 plan P 154) des points de mesure avant travaux ont été arrêtés. Nous souhaitons qu'un à deux points de mesure soient positionnés sur notre commune au regard de ces incidences à priori mal mesurées à ce niveau de l'étude particulièrement au regard du tunnel de Lambert (F3/2 P170 et 171).

Question 4 : les études ont été conduites en profondeur et ont demandé du temps et du travail. Leur sérieux n'est pas remis en cause. Par contre, l'éclairage nouveau que nous avons collectivement à développer au regard de l'expérience COVID en termes de prévisions économiques, de nouvelles demandes sociales notamment sur l'habitat ou sur la qualité des espaces de « nature » ne semble pas très développé dans les impacts sur la vie locale.

Question 5 : en termes d'inondabilité : l'impact ne considère pas les systèmes de recs très actifs en cas de phénomènes cévenols (F3/1 P86 et suivantes) et se concentre uniquement sur le ruisseau Notre Dame et des Platrières (F3/1P 92, F7)

Question 6 : il nous semble que l'aspect humain est largement sous-estimé, à ce titre nous signalons le manque de prise en compte du voisinage de l'urbanisation de Prat-de-Cest avec (F3/2P131)

- L'école de Prat-de-Cest à moins de 500m
- Le foyer communal à moins de 500m
- Le cimetière de Prat-de-Cest à moins de 500m

Il serait important de compléter le tableau avec ces éléments

Question 7 : la nuisance bruit. Le hameau de Prat-de-Cest est largement impacté (RD 6009 et A9 – dossier F3) , ainsi que le domaine de Java Pourquoi n'y a-t-il aucune prise en compte de la question du bruit dans les mesures envisagées ? (F7 B2 vol2)

Question 8 : la continuité du chemin des Plages ou VCC 05 : elle est signalée mais pas mentionnée dans le document (F7B2 vol2 pages 224 et suivantes) et dessert des habitations occupées, certes sur la commune de Peyriac-de-Mer.

Remarques quelques erreurs ou imperfections

F2 : manque d'informations plus précises :

- Les ouvrages hydrauliques de type bassin – (traitement paysager, impact en termes d'occupation (surface, terrain naturel, localisation), lien avec les exutoires naturels, barrièrage ou pas...)
- Le traitement paysager des remblais et ouvrages leur hauteur et l'aspect dans le paysage (vu depuis le hameau de Prat-de-Cest, vu depuis le domaine de Java)
- Le traitement de l'ouvrage lié à l'allée de pins de Java
- Sur la prise en compte des rétablissements des continuités de chemins ou sur la nature du traitement des franchissements quand il y a continuité (incidence sur les espaces proches, maintien ou pas de végétations...)

F3 volume 2 Bages n'est pas dans les emplacements réservés P105 alors que le PLU modifié les mentionnent

F7 B2 vol2 : P94 : le SPR de Bages est signalé dans le secteur géographique n°3 et non dans le secteur 2

Fait à Bages
Le 21 janvier 2022
Le maire

Jean Louis RIO

MAIRIE DE BAGES (Aude)

Département de l'Aude
Mairie de Bages

Place Juin 1907
11 100 Bages (Aude)

Téléphone: 04 68 41 38 90
Télécopie: 04 68 42 83 03
e-mail : info@bages.fr
Site internet : www.bages.fr

@716 - Chiffaudel Arnaud - Val d'Oust

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 17:10:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Grand Projet Inutile et pas encore Imposé

Contribution :

L'avis délibéré de l'Autorité environnementale du 22 septembre 2021 est effectivement édifiant.

Oui nous avons besoin d'améliorer la ligne actuelle, lui permettre de passer du fret de façon fiable et sécurisée, ça d'accord... et ça fait sens avec un gazole à 1.60€, non ? Mais des nouvelles gares hors centre-ville et du TGV/LGV/TPV (*) : c'est NON ! Regardons le bilan carbone de ces infrastructures. NON, NON et NON !

Je demande la révision intégrale de ce projet, l'abandon des infrastructures LGV et, en lieu et place, la mise-à-niveau, l'amélioration en vue de sa fiabilité et de sa montée en charge de la ligne classique voyageurs et fret. Un projet conforme à un agenda 21 pas une fuite en avant toujours plus vite. Qu'est-ce que ce misérable objectif de faire gagner quelques minutes alors qu'il est temps de ralentir et de réfléchir à long terme.

J'écris cela en pensant au monde de mes petits-enfants et de leurs enfants...

(*) TPV = Toujours Plus Vite

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

@717 - Solans Michèle - Thézan-lès-Béziers

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 17:25:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :CONTRE LA LIGNE À GRAND VITESSE MONTPELLIER PERPIGNAN

Contribution :

Bonjour,

sincèrement pour gagner quelques dizaines de minutes, il me semble aberrant de dépenser des milliards, de massacrer des hectares de terres agricoles au moment où l'État, la Région et toutes les autres collectivités devraient œuvrer à la non artificialisation des sols et la sauvegarde de la biodiversité, sans parler de la protection de nos terroirs (Picpoul de Pinet en particulier). Donc je suis contre et j'espère que nous serons nombreux à l'être !

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

@718 - Tarche Frédéric - Orléans

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 17:25:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :concernant la déclaration d'utilité publique-Phase 1 Montpellier-Béziers

Contribution :

Parmi les différentes remarques interrogeant sur la pertinence du maintien de ce projet j'en retiesn une concernant le temps qui s'est écoulé , plus de trente ans, entre les premières études et aujourd'hui.

Ce qui est advenu dans notre vie depuis trente ans et plus particulièrement depuis que les dérèglements climatiques sont constatables et nous poussent à revoir nos façons de vivre, implique que ce projet soit requestionné sur son utilité par exemple en mettant en regard l'un de l'autre les quelques 38 minutes "économisées" entre Paris et Barcelone,une demi-heure! et les X kilomètres carrés de terrains naturels (utiles pour régénérer l'air) qui seraient détruits pour poser cette ligne.

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

@719 - Pougnet Jean - La Salvetat-sur-Agout

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 17:30:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :CONTRE LA LGV MONTPELLIER PERPIGNAN

Contribution :

Bonjour,

à l'époque, monsieur Bourquin, président du conseil régional Languedoc-Roussillon s'y était opposé et à juste titre : des milliards d'argent public pour gagner disait-il "un 1/4 d'heure !" Comme nous étions heureux d'entendre ses propos : c'est tellement rare qu'un élu pense d'abord à la justification des dépenses et aux deniers publics plutôt qu'à de grands travaux inutiles.

Je suis fermement contre ces travaux gigantesques et pour préserver nos terres agricoles.

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

@720 - Legrand Bernard - Mèze

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 18:35:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Problèmes liés au LGV passant près de Mèze

Contribution :

Cette ligne va détruire les restes classés de la voie Domitienne et aussi une grande partie du vignoble de picpoul. Ce serait dommage car la voie Domitienne a une grande signification historique. par ailleurs les vins de picpoul, un raisin ancien du midi, est très apprécié. Je vous prie de bien vouloir trouver une autre route si la ligne prévue est vraiment importante au développement de la région

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

@721 - Josette - Clapiers

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 18:48:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne tgv montpellier-bezier

Contribution :

Il n'y a pas besoin de sacager la nature plus que ce qu'elle est pour si peu de bénéfices.

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

@722 - Thomas Marie francoise

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 19:39:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :non a ce projet

Contribution :

pour l'ecologie ,la destruction de la nature , les nuisances vis a vis des riverains , des animaux sauvges et domestques ....et tant d'autres choses !!!!!

Je dis NON a ce projet

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

@723 - François - Bouzigues

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 20:54:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition ligne LGV

Contribution :

Ligne inutile et coûteuse. Pas besoin de nouvelle Infrastructure ruineuses

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

@724 - Rémy - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 21:34:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de suspension du projet

Contribution :

Je demande la suspension du projet afin d'étudier un tracé alternatif moins impactant pour l'environnement sur le trajet Montpellier Béziers, tracé sur lequel la vitesse ne devra pas excéder 200 km/h pour favoriser le fret et le ferroutage.

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

@725 - YANN - Fabrègues

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 21:58:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LNMP Ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

AU regard du présent dossier d'enquête publiqueet en tant qu'habitant de la commune de Fabregues impactée fortement pas le tracé et ses conséquences apporter la contribution ci-dessous, afin d'aboutir un projet à la hauteur d'enjeux insuffisamment pris en compte,il est impératif:

- que la mixité du tracé Fret Voyageur soit prise en compte sur l'ensemble du tracé ce qui n'est pas le cas actuellement

- que les mesures compensatoires insuffisantes soient revues à la hauteur des impacts effectifs sur les espèces et les milieux. Les surfaces foncière libérables pour ce faire ne seront pas suffisantes dans le périmètre du projet. Il est donc exigé que l'impact du projet soit encore réduit et que la séquence d'étude ERC soit réévaluée, la compensation ne devant être qu'un reliquat de ce qui n'a pu être évité ou réduit. Par ailleurs, il est demandé que l'ensemble des compensations environnementales et les éventuelles maîtrises foncières afférentes soit effectives dès le démarrage des travaux.

- qu'il soit mené une évaluation socio-économique pertinente et complète prenant en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues,et à ce titre vous signifier que le projet de deux gares aussi proches (Béziers et Narbonne) n'est pas adapté

- que le tunnel sous le Bois Royal dans la Gardiole soit prolongé sur une longueur suffisante et étudié sur toute sa longueur

- de rappeler que la LNMP est réellement justifié et pertinente, mais que l'Etat s'engage pour les 100 ans à venir, que son financement et son économie sont à mettre en balance sur ce pas de temps. Il est donc naturel d'en faire un projet verteux et un aménagement respectueux des environnements à l'échelle réelle des impacts sur les milieux, la biodiversité et les hommes et femmes qui y vivent. En d'autres termes,la mise en place des tunnels pour la traversée de Corbières et de la Gardiole, d'en leur entièreté n'est pas une option pour les générations futures.

- que plus de garantie sur la sécurisation des milieux naturels en cas d'accident, notamment accident de fret soient intégrées au projet

- que le dossier de la LNMP soit pris dans sa globalité (phase 1 et 2), en y ajoutant le devenir de la ligne dhistorique dans sa partie audoise, dont les nombreux aléas actuels s'amplifieront avec les changements climatiques et les submersions dont les fréquences vont s'accrôitrent

Monsieur Le préfet, messieurs les commissaires enquêteurs, je vous demande instamment d'intégrer ces propositions et remarques .

Sincères salutations

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

@726 - CORMARY Albert - Sigean

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 22:07:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable au projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Contribution :

Dans le contexte des différentes crises auxquelles nous sommes confrontées, la mobilité par mode ferroviaire est promise à un renouveau que nous soutenons. Toutefois, compte tenu des remarques fournies dans le document joint, nous ne pouvons donner un avis favorable au projet tel que présenté.

Nous demandons :

-Une ré-étude dès maintenant du tracé Béziers-Rivesaltes en mixité fret/voyageurs incluant l'option tunnel dans la traversée des Corbières. Le tout en concertation avec les populations concernées.

-L'abandon des projets de gares nouvelles excentrées

-Une révision du tracé entre Montpellier et Béziers pour une meilleure insertion paysagère, la protection des terres agricoles et des espaces naturels.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution EELV GL Narbonnais à l'EP LNMP.pdf, page 1 sur 5

GROUPE LOCAL DU NARBONNAIS

EELV est un parti politique défendant les valeurs de l'écologie politique. Il est organisé sur la base de groupes locaux. Celui du Narbonnais est pleinement concerné par la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP). Nous portons un certain nombre de remarques ayant trait à l'ensemble du projet ainsi que sur la phase 2 non soumise à enquête publique à ce stade. En préambule, il nous semble important de dire que nous les avons déjà exprimées lors du débat public ainsi que lors de la concertation de 2015 ainsi que la consultation publique de 2020. Le projet d'une LGV sur ce corridor est déjà ancien (une trentaine d'années) et n'a jamais pu voir le jour par défaut de volonté politique. La présente enquête publique paraît nous indiquer une évolution positive.

OPPORTUNITE

En premier lieu, nous regrettons profondément que le « saucissonnage » du projet en deux phases aboutisse à une inversion des priorités. En effet, compte tenu des fragilités de la ligne actuelle dite des étangs (coups de mer interrompant ou perturbant les circulations, usure rapide des matériels…) et son exposition aux risques de submersion marine, le doublet de celle-ci nous paraît prioritaire.

D'ailleurs, de manière optimale, les deux tronçons devraient être mis en chantier simultanément. Les glissements de terrain intervenus en octobre 2019 provoquant une interruption de circulation pendant 3 semaines ont montré la nécessité d'un doublet de ligne entre Béziers et Montpellier, la ligne classique présentant elle aussi de nombreuses fragilités : lido entre Agde et Sète, pont de Sète…

A ce stade, nous devons nous poser la question de la mission qui peut être assignée à cette nouvelle infrastructure de transport. Transporter des passagers à grande vitesse ? Transporter des marchandises, les deux, quitte à limiter légèrement la vitesse d'exploitation ?

Dans tous les cas de figure, il s'agit avant tout d'assurer les mobilités depuis la péninsule ibérique vers l'Europe du Nord et de l'est.

UNE LIGNE A GRANDE VITESSE ENTRE MONTPELLIER ET PERPIGNAN ?

Imaginée pour assurer des circulations jusqu'à 350 km/h, en connexion avec le réseau existant, elle permettrait de faire gagner quelques minutes sur des trajets de l'ordre de plusieurs centaines, voire milliers de km. Les tenants de cette grande vitesse pensent que cette option est propre à concurrencer le recours à l'avion.

Pour les écologistes, dans la perspective de la lutte contre le changement climatique et la crise énergétique qui surviendra tôt ou tard, cette concurrence n'a plus lieu d'être. Le transport ferroviaire offre des avantages en termes d'émissions de gaz à effet de serre et de sobriété énergétique qui ne souffrent aucune discussion.

Des mutations dans les comportements sociaux sont en cours et en particulier, si dans les années 80, il importait pour les voyageurs de « gagner du temps sur le temps » comme le proclamait un slogan de la SNCF, aujourd'hui la demande est plus de bénéficier de connexions numériques pour mettre à profit le temps de voyage pour communiquer, travailler, se divertir… Parallèlement, le nombre d'usagers réguliers augmente, en lien avec l'extension du télétravail et la délocalisation résidentielle

En conséquence, rien ne peut justifier la perspective d'exploitation commerciale du transport de passagers à de telles vitesses.

LE REPORT MODAL

Quitte à nous répéter, nous considérons complètement anachronique le choix de limiter la section Béziers-Perpignan au transport de voyageur. Bien que celle-ci ne soit pas soumise à la présente enquête publique, depuis plusieurs années, SNCF-Réseau n'est pas avare de communication sur le sujet.

Cette option éventuelle constitue un anachronisme d'autant plus flagrant qu'il constituerait sur ce tronçon, un hiatus sur le corridor fret ferroviaire entre Valence en Espagne et le reste de l'Europe. Dans ces conditions, la sous utilisation du tunnel du Perthus perdurerait, rendant un peu plus déficitaire son exploitation.

Il est bon de rappeler que la loi d'Orientation des Mobilités (LOM) du 26 décembre 2019, dans son article 1 § e fixe comme objectif aux investissements : *« Le soutien à une politique de transport des marchandises ambitieuse et notamment le renforcement (…) des grands itinéraires internationaux ferroviaires (…) »* Le projet tel que présenté serait un renoncement à cet objectif ! Pourtant, il entre l'objectif des réductions d'émissions de gaz à effet de serre (CF. décision CE n° 427301 du 19 novembre 2020).

Il n'est pas inutile de rappeler que les projections de circulations à grande vitesse sur cette ligne nouvelle sont assez réduites. Dès lors, comment en assurer la rentabilité sans le fret ?

Dans un monde libéral, le report modal est conditionné par une évolution de fiscalité, plus incitative… Cela n'est pas du ressort de notre contribution à l'enquête publique et la lutte à ce sujet se situe sur d'autres plans. Il ne s'agit ici que des conditions de réalisation techniques. Les exigences géométriques d'une voie permettant la circulation du fret peut être ramenée ici, à des pentes inférieures à 1,5 %. Se pose donc la question de la traversée du massif des Corbières. Soit en faire l'ascension avec un viaduc d'environ 7 km dans les

environs de Salses le Château soit un passage en tunnel, voire en tranchés couvertes dans les parties les plus basses en altitude. C'est cette solution qui aurait notre assentiment

Toutes les études montrent que les circulations fret et voyageurs sont compatibles à condition de porter la vitesse des trains de fret à 120 km/h et limiter celle des voyageurs à 250 km/h. Dans un paragraphe précédent, nous avons montré qu'il était inutile d'envisager des vitesses très supérieures. Pour une bonne gestion des circulations, des « garages actifs » doivent être disposées le long du linéaire.

D'ailleurs une vitesse d'exploitation à 350 km exige des conditions géométriques particulières notamment sur les rayons de courbure. Réduire la vitesse nominale revient donc à mieux adapter le tracé aux enjeux locaux : lieux de vie, protections environnementales, protection des terres agricoles. A ce sujet, nous remarquons que le tracé envisagé va provoquer la destruction de milliers d'ha de terres agricoles en particulier sur la zone du Picpoul de Pinet et impossibles à compenser dans le cadre de la réglementation AOC.

AVANTAGES ENVIRONNEMENTAUX D'UN TUNNEL DANS LES CORBIERES

Comme dit précédemment, le passage du massif des Corbières en aérien, enchainant passages en tranchées, passages sur talus élevés, n'a pas notre faveur. Certes nous comprenons que les ingénieurs cherchent à optimiser les terrassements en équilibrant les volumes de remblais/déblais. Cependant, est-ce sans conséquences pour notre environnement.

- Impact paysager : Extrêmement important alors que l'attractivité de notre petite région réside dans ses paysages de garrigues sauvages.
- Impact sur la faune et la flore : Les travaux détruiront des habitats de pelouses substeppiques méditerranéennes en très bon état de conservation. Cet habitat naturel rare est utilisé par de nombreuses espèces rares et menacées : Aigle de Bonelli, Traquet oreillard, Cochevis de Thèkla, Lézard ocellé entre autres. Au-delà de leur destruction, le passage en aérien fragmentera ces habitats restreints anéantissant toutes des opération de gestion et de conservation menées depuis des décennies dans le cadre de Natura 2000 et des Plans Nationaux d'Actions des espèces menacés
- Impact sur l'agriculture : le tracé est dans l'aire AOC Fitou et segmente nombre d'exploitations.
- Impact sur les lieux de vie. Dans le département de l'Aude : Fitou, Treilles, Caves, Roquefort des Corbières…

Nous sommes bien conscients que la solution « tunnel » n'est pas la plus aisée. Elle traverse des terrains karstifiés sur une grande partie du linéaire avec un enjeu sur la préservation des ressources en eau. Cela s'ajoute aux inconnues habituelles dans ce type de terrains présentant de nombreuses hétérogénéités : vides, remplissages par des argiles ou des brèches. Toutefois, de nombreux tunnels ferroviaires traversent ce type de terrain, certains sont creusés depuis plus d'un siècle et les projets du Lyon-Turin en traversent également. Ce n'est donc pas insurmontable.

En ce qui concerne le risque hydrogéologique, les spécialistes consultés par nos soins sont unanimes : la probabilité de rencontrer des venues d'eau ou rivières souterraines est nulle.

Dans ce secteur, le niveau phréatique est en équilibre avec le niveau marin. Cela est démontré par les émergences vauclusiennes de Font Dame, Font Estramar (plongée à -286 m !), celles de Fitou, de Lapalme, de Port la Nouvelle, exploration spéléologique du barrenc de la serre à Roquefort des Corbières. Cela est confirmé également par le forage d'Opoul-Perillos. Il n'y a donc pas d'impossibilité technique même si des précautions devront être prises pour étancher le radier du tunnel afin d'éviter les possibilités de pollutions du soussol en cas d'accident ferroviaire ou pendant les travaux de percement.

Aux avantages environnementaux, nous devons ajouter ceux, économiques liés à la mixité fret/voyageur avec une meilleure rentabilité de la ligne. SNCF Réseau a avancé la possibilité de réaliser une ligne nouvelle « fret » en piémont des Corbières. Il s'agirait d'un investissement supplémentaire, désastreux pour notre environnement et facilement évité par la mixité du présent projet.

QUESTION DES GARES NOUVELLES (EX-URBANISEES)

Le projet soumis à enquête publique comprend une gare nouvedlle près de Béziers alors qu'une autre serait prévue à Narbonne dans la phase 2. Nous regrettons profondément que l'accumulation des expériences ratées (La Mogère…) dans ce domaine n'ait pas conduit à un changement de perspective. C'est pour cela que nous nous opposons à tout projet de gare nouvelle n'ayant aucune connexion directe avec les lignes classiques et/ou les réseaux de transport collectif existants.

Nous privilégions les gares centrales facilement accessibles soit par TER soit par les transports collectifs. Nous privilégions les pôles d'échange modal (PEM) autour des gares centres. Les embranchements nécessaires doivent être prévus dès maintenant et faire l'objet de réserves foncières. Cela vaut autant pour Béziers que Narbonne avec en plus la connexion vers Toulouse.

Cette question prend un relief particulier pour le bassin de vie de Thau qui ne dispose pas d'accès direct vers la gare de la Mogère (Monpellier) ni vers celle de Béziers. Le projet de ligne nouvelle dans ce secteur doit donc être pensé dans sa globalité avec si nécessaire la remise en service des voies abandonnées au moyen de trams trains par exemple. Dans le cas contraire, les populations sont condamnées à regarder passer les trains sans possibilité d'en être usagers dans des conditions normales. A ce sujet, il nous semble essentiel que puissent être conservées des capacités de desserte directe par TGV des gares d'Agde et Sète.

AUTRES

Le risque de submersion marine sur la ligne entre port la Nouvelle et Leucate n'est pas à long terme. Sur cette photo de 2014, on voit les laisses de mer sur le ballast suite à une tempête hivernale.

(Nota, la tempête de référence est celle de 1999)

La plaine de l'Aude présente une sensibilité particulière au risque d'inondation. C'est pour cela que nous exigeons une transparence hydraulique totale (viaduc) pour sa traversée.

Conclusion, avis

Dans le contexte des différentes crises auxquelles nous sommes confrontées, la mobilité par mode ferroviaire est promise à un renouveau que nous soutenons. Toutefois, compte tenu des remarques fournies dans le document joint, nous ne pouvons donner un avis favorable au projet tel que présenté.

Nous demandons :

- Une ré-étude dès maintenant du tracé Béziers-Rivesaltes en mixité fret/voyageurs incluant l'option tunnel dans la traversée des Corbières. Le tout en concertation avec les populations concernées.
- L'abandon des projets de gares nouvelles excentrées
- Une révision du tracé entre Montpellier et Béziers pour une meilleure insertion paysagère, la protection des terres agricoles et des espaces naturels.

@727 - Delphine - Montpellier

Date de dépôt : Le 21/01/2022 à 23:41:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV Balaruc Le Vieux

Contribution :

Non non et non à la ligne LGV au dessus de la Crique de l'Angle de l'étang de Thau à Balaruc Le Vieux

Non à la pollution sonore

Oui à la nidification

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

@728 - Baptiste - Castelnau-le-Lez

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 11:06:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Protégeons l'étang de thau

Contribution :

Non a l'aberration écologique. Oui a la préservation de la nature et des écosystèmes cher a notre région.

Oui a l'évolution. Mais pourquoi ne pas faire évoluer les lignes existantes ?

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

@729 - jean-marie - Sète

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 11:25:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :non à la LGV

Contribution :

je pense que le projet n'est plus d'actualite. il avait peut-être du sens il y a 30 mais n'est plus pertinent . Tout d'abord à cause de la destruction des espaces naturels, notamment du massif de la Gardiole et de l'étang de Thau . Ensuite,le cout exorbitant de ligne n'est plus une priorité aujoud,hui ou la puissance publique doit privilégier les déplacements doux . La solution , quitte à investir des milliards d'euros, serait de rénover la ligne actuelle et développer les TER , la course a la vitesse pour 18mns n'est plus aujourd,hui une priorité. Il me semble évident qu'avec peut-etre (car ce n'est qu'une promesse SNCF) 2 TGV en gare de Sète, les usagers de l'étang de Thau seront dans l'impossibilité d'utiliser au maximum le train. Cela entraînera sûrement une baisse de l'attractivité de Sète et de l'étang. De plus, la proximité avec l'eau d'Issanka, qui alimente en eau potable Sète, avec les travaux entraînera, j'en suis sûr, une pollution de l'eau potable.

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

@730 - monod régine - Fabrègues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 11:33:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé LGV sur Fabrègues

Contribution :

Absolument contre ce tracé qui passe par une zone protégée et détruire une des rares zones naturelle dans l'ouest montpellierain

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

@731 - Remi - Fabrègues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 11:43:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON au tracé du TGV Montpellier Béziers

Contribution :

Je suis contre ce projet coûteux qui va détruire la gardiole (qui est le poumon des montpelliérains, a l'heure où l'on parle impact carbone et préservation des espaces naturels) et qui ne va absolument pas améliorer la vie quotidienne des montpelliérains (pas d'augmentation des liaisons TER Sète Montpellier). Tout ça pour gagner 18min.. detruire la nature et couter plusieurs milliards.

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

@732 - Deleu jean Francois - Mèze

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 12:19:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Un tracé plus au Nord pour une voie a vitesse reduite et une gare pour les 150000 habitants de L'agglo Sete et Pezenas

Contribution :

La ligne LGV qui servira aussi de ligne de transport de marchandise n'a pas besoin d'être calibrée pour des vitesses de 320KM/H.

Une ligne ~200Km/h max suffirait, cette vitesse réduite ne rallonge que de qlqs minutes le trajet Béziers / Montpellier et la centaine de trains de marchandises qui passeront chaque jours ne requière pas ce type de ligne LGV couteuse et inutile. en échange de quoi des protections antibruit devront être installées sur le trajet lorsque la voie ne peut être semi enterrée;

Les habitants du bassin de Thau (Sète Agglo + Pezenas) qui si rien ne change subiront de graves préjudices tant sur le plan environnemental (bruits, pollution) que des pertes d'exploitation des domaines viticoles et touristiques.

En compensation de ces préjudices inadmissibles dans le monde d'aujourd'hui, et en complément des compensations individuelles, une nouvelle gare doit être prévue à mi chemin des deux villes près du site de Oïkos centre de tri d'Agglopole entre Mèze et Villeveyrac qui doit déménager prochainement pour être transformé en zone industrielle et tertiaire. Avec cette gare qui desservirait les 150000 d'habitants de L'Agglo Sète/ Pezenas seront plus forcés de faire 30 à 40Km pour prendre le train dans l'hypothèse actuelle.

Une sortie d'autoroute A9 à Mèze déjà envisagée depuis bien des années sur la route de Pezenas ou encore possible aussi sur la route de Mèze à Villeveyrac, plus la déviation routière de la D613 sur Mèze/ Loupian viendraient desservir cette nouvelle zone Oïkos avec cette gare en point d'attraction et le développement d'activité autour de ce nouveau pole ferro-routier relié à Sète et son port.

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

@733 - GASPARD Myriam - Fabrègues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 12:31:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :zone fabregues saint jean de vedas

Contribution :

Dans ce secteur de fabrègues, le trajet coupe la Gardiole espace protégé en s'éloignant de la balafre réalisée par l'autoroute alors que par la suite sur Gigean il s'en rapproche.

Il serait souhaitable que les deux soient accolés (comme sur Lattes secteur Saporta par exemple) afin de ne pas perturber plus l'écosystème actuel. Une activité agricole a été mise en place sur la zone concernée et le projet mettrait en péril cette activité.

En séparant les deux infrastructures (autoroute existante et LGV) cela met en péril la zone naturelle de la Gardiole et sa valeur environnementale et sociale. Ce mitage d'infrastructure ne va favoriser que les friches et le risque incendies en ayant des zones naturelles qui ne pourront plus fonctionner car coupées en deux.

Le gain global annoncé entre béziers et Montpellier ne justifie pas ces pertes de biodiversité et de poumon vert de l'ouest de l'agglomération de Montpellier, la compensation annoncée en terme de carbone n'est pas entendable au vu de la biodiversité qui va être perdue, de la qualité du paysage détruite.

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

@734 - Kevin - Poussan

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 12:55:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A LA LGV

Contribution :

Ce projet est un non sens à l'heure où l'écologie doit être notre préoccupation majeure. En plus de dénaturer visuelement la gardiole et le bassin de thau, l'impact sur ecolgique sera majeure. C'est un projet d'un autre temps qui n'a plus lieu d'être, surtout au vue du coût de celui-ci pour le contribuable pour très peu de bénéfices retirés. Je pense que cette argent pourrait être investit autrement, de manière plus responsable et plus utile pour la population

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

@735 - Noah - Villeveyrac

Organisme : Azibi

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 13:02:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé Viaduc

Contribution :

Non au tracé

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

@736 - Eva

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 13:05:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé viaduc

Contribution :

Non à un tracé qui sacrifie notre territoire et ses habitants

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

@737 - Camilleri Renaud - Sète

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 13:15:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Infrastructure ferroviaire et intérêt général

Contribution :

A la veille de la construction annoncée d'une nouvelle infrastructure ferroviaire, se pose la question de sa pertinence. Un projet de cette nature engage la collectivité pour de nombreuses années à venir ; il s'agit donc de bien réfléchir à la nécessité d'un tel projet. C'est un investissement financier considérable. Ses conséquences paysagères, son impact environnemental, sont très importants.

Une ligne a grande vitesse est-elle vraiment nécessaire ? Cette question simple trouve une partie de sa réponse dans l'origine lointaine de ce projet. Depuis près de 40 ans, ce projet existe ; il a été évoqué puis reporté à de nombreuses reprises. Ce projet est né à une époque où le réchauffement climatique et ses conséquences concrètes étaient encore méconnus. Ce n'est plus le cas aujourd'hui. Des études et projections très précises existent. Les services de l'État ont déjà amorcés une réflexion sur le repli stratégique ; conséquence directe du recul du trait de côte. L'élévation du niveau de la mer, la submersion marine vont imposer une modification de la géographie. Il s'agit d'anticiper le déplacement des populations et des équipements. Nous devons, en conséquence, penser le futur des voies de communication. De ce point de vue, l'emprise foncière réservée pour cette nouvelle ligne ferroviaire pourrait s'avérer très utile.

Nous savons l'actuelle ligne Montpellier – Perpignan condamnée à court terme partout où la mer remplacera la terre. Dans 10 à 20 ans, certains tronçons entre Narbonne et Perpignan seront de l'histoire ancienne.

La création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire est donc nécessaire. Sur cette voie, pourraient passer des Trains Express Régionaux, des wagons de fret et des trains à grande vitesse. Il faudrait donc concevoir un tout autre projet, actualisant les données du problème.

Revient-il sur un engagement international de la France ? C'est possible. Mais il en honore un autre ; celui de l'Accord de Paris. De façon rationnel, il est impossible de considérer que la lutte contre le réchauffement climatique n'implique aucune modification des structures et des usages.

C'est dans cette perspective que doit être entièrement repenser ce projet de « ligne à grande vitesse ». Développer le train du quotidien et le fret ferroviaire, repenser l'infrastructure ferroviaire tout le long du littoral, limiter l'artificialisation des sols et la disparition des terres agricoles deviennent autant de nécessités respectant un objectif de neutralité carbone, de sobriété énergétique, et anticipant les bouleversements à venir.

Le gain de 18 minutes annoncé entre Perpignan et Montpellier est tellement faible qu'on peut difficilement parler de « grande vitesse ». Le coût des travaux, régulièrement revu à la hausse, est tellement important que l'on devrait consacrer cette somme à des fins bien plus utiles, bien plus soucieuse de l'intérêt général. Les collectivités territoriales sont appelées à financer un projet dont elles ne sont pas à l'origine et dont leurs habitants ne profiteront guère. Le bénéfice environnemental de la grande vitesse est faible. A contrario, le développement du fret ferroviaire est un impératif économique et sanitaire. De la même manière, la multiplication de l'offre ferroviaire sur les courtes distances appartient plus au futur qu'au passé.

Il est irresponsable de ne pas anticiper les effets du réchauffement climatique le long du littoral méditerranéen. L'actuelle ligne devant être remplacée, il est néfaste de multiplier l'étalement des infrastructures de transport, au détriment des zones agricoles et naturelles. Elles doivent être beaucoup plus intégrées. Ainsi, envisager de créer de nouvelles gares, loin des centres villes, comme à Narbonne et à Béziers – distantes de quelques dizaines de kilomètres à peine – ne permet pas de se déplacer entièrement sans voiture.

Pour toutes ces raisons, cette ligne à grande vitesse apparaît inutile, coûteuse et anachronique.

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

@738 - Vincent Arnaud - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 14:12:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable

Contribution :

Comment pouvons nous justifier un tel projet ? A l heure de l écologie, de la loi littoral, des énergies vertes ! Ce projet va dénaturer un espace magnifique tel que la guardiole et le bassin de thau, avec des espèces animales menacées. Tout cela pour gagner 18 min. J ai honte. A la rigueur il y a peut être des terres plus propices au nord du département.

Je suis contre ce projet et j espère qu il ne verra jamais le jour. Soyez juste raisonnables

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

@739 - Sanchez Camille - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 14:15:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la ligne tgv

Contribution :

Contre la ligne tgv

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

@740 - elisabeth - Bouzigues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 14:55:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :projet LGV

Contribution :

Je pensais que les investissements territoriaux payés par nos impôts se faisaient dans un but d'amélioration et de simplification dela vie des habitants des territoires concernés . Et bien alors comment peux t-on justifier cette ligne de LGV , qui va à l'encontre de ces objectifs en ne déservant plus directement 4 villes importantes sur son nouveau parcourt : Sète , Agde , Béziers et Narbonne . Pour tous les habitants de ces citées , ce sera 30 minutes minimum de temps de parcourt en plus , sans compter la nécessité de prendre un moyen de transport(souvent la voiture) pour rejoindre les futures nouvelles gares . Sans parler de l'impact catastrophique de ce tracé sur l'environnement , le climat et les paysages . Et pour quel bénéfice … gagner 18 minutes entre Montpellier et Perpignan . Cette LGV en fait ne profitera qu'aux habitants et commerçants de Barcelone , drainant la majorité des touristes vers cette ville , au dépend des villes françaises traversées . Mais qui payera sinon nous . Je me demande quand , en France on aura des projets d'aménagements justifiés économiquement et utiles aux citoyens de ce pays et respectant les objectifs ecologiques vantés dans tous les médias , mais jamais mis en oeuvre.

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

@741 - Burguillos Sophie - Bouzigues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 14:56:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur la LGV

Contribution :

Contre

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

@742 - Spinosa Serge - Le Crès

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 14:57:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Phase 1 - MONTPELLIER BEZIERS

Contribution :

Voila enfin une proposition qui va permettre d'améliorer considérablement la continuité du réseau TGV vers le Sud du Pays, tout en permettant de rentabiliser la liaison existante qui n'est pas suffisamment exploitée pour le transport ferroviaire de marchandises. Cela devrait permettre de diminuer dans un premier temps l'excès d'exploitation de l'autoroute A9 par les poids lourds. Dans une deuxième phase il sera alors possible de transférer totalement le transport routier de marchandises sur la liaison ferroviaire existante entre nos deux pays frontaliers (FRANCE et ESPAGNE). A ce moment là , les nuisances sur l'autoroute A 9 pourront être très fortement réduites. Au final, nous serons en mesure d'atteindre un objectif depuis si longtemps recherché, c'est à dire : relier les capitales régionales d'Occitanie et de Catalogne par une forte diminution des temps de transport et de la pollution de l'air ambiant.

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

@743 - Girma Jonathan - Sète

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:14:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Arrêtons les conneries !!!

Contribution :

Comme quoi nous les Hommes ne retenons aucune leçon...

Avec ce que l'on est entrain de vivre actuellement un peu partout dans le monde (inondations a répétition à cause de pluies diluviennes, des 50 °C par ci par là avec des incendies innarretables, plus une goutte d'eau en Californie, un réchauffement climatique sans précédent, des virus qui sortent de je ne sais où...) vous allez tout raser pour faire une ligne de train pour gagner quelques minutes.

Un jour il faudra justifier tout ça à nos enfants. Mais vous qui prenez ces décisions complètement absurdes et déconnectées de notre monde, vous ne serez plus là pour leur expliquer. D'ailleurs bientôt il n'y aura plus personne du tout...

Revenez à la raison tant qu'il est temps ⏳!!

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

@744 - Burguillos Jean

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:16:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur la LGV

Contribution :

Contre

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

@745 - Burguillos Johan

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:19:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur la LGV

Contribution :

Contre

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

@746 - ESPINASSE Henri - Loupian

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 15:20:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Encore une bonne idée à la c.. de parisiens !

Contribution :

tant d'argent dépensé, tant de gênes occasionnées que ce soit par les travaux PUIS par les nuisances sonores et pour gagner quoi... 1/4 d'heure ?

Si l'état à trop d'argent, qu'il me le donne !

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

@747 - Michèle - Bouzigues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 16:05:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je ne suis pas d'accord avec le projet tel que présenté

Contribution :

Ce projet met en cause l'ensemble de la flore, la faune , la tranquillité et la beauté de toute la région du Bassin de Thau. Les bénéfices attendus sont loin des désastres créés et des sommes importantes nécessaires . Il me semble que ce projet n'a pas lieu d'être.

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

@748 - Almeras Emilie - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 16:24:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition réalisation de ce projet

Contribution :

Née à Sete il y a 37 ans, j'affectionne très particulièrement le territoire du bassin de thau. J'ai fais le choix personnel d'y construire ma vie de famille afin de permettre à mes enfants de grandir et vivre dans cet environnement.

Ce projet de ligne à grande vitesse me paraît « hors d'âge » et, complètement en dehors de notre réalité. En 2022, nous ne pouvons plus reculer face aux enjeux forts de préservations de la nature. L'impact de l'homme sur la nature doit être à minima neutre voir, dans l'idéal, positif.

Afin de préserver notre environnement et laisser une monde « respirable et vivable » à mes enfants et futurs petits enfants, je m'oppose à la réalisation de ce projet.

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

@749 - Lacour Laurence - Gigean

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 16:53:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Défiguration et nuisances du massif de la gardiole

Contribution :

Il est inadmissible qu'un site protégé comme le massif de la gardiole soit défiguré par une ligne LGV. Cela va engendrer des nuisances visuelles et sonores à l'ensemble des villages du bassin de Thau, un viaduc de 1.4 kms de long par 28 m de haut une honte 😤 . Un bilan carbone élevé à quoi cela va servir 18 minutes en moins pour compenser en 240 ans la pollution émise lors de la construction, encore une aberration politique 🤪👍 et qui va coûter 2.2 milliards d'euros. Il faudra aller à Montpellier (dans une gare fantôme et excentré) et mal desservie pour prendre le TGV puisque la gare de Sète n'en n'aura plus que 2 à la place de 5. NON à cette ligne.

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

E750 -

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 17:00:23

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Enquête publique concernant la futur LGV

Contribution :

Ce message est adressé au commissaire enquêteur.

Bonjour, Je viens vers vous concernant la nouvelle ligne de train TGV entre Montpellier et Perpignan. J'ai lu les détails concernant la réalisation de cette ligne, en y relevant des points positifs comme:

- la montée des eaux qui risque d'impacter rapidement l'ancienne ligne- la création d'une seconde ligne en plus pour multiplier et maintenir les TER en cas de problème. - faire transiter un maximum de fret par train - donner la priorité aux transports ferroviaires et à la mobilité douce face à l'avion pollueur - faciliter l'accès au TER, et multiplier ceux-ci pour l'ensemble de la population, sur de nouvelle lignes, quotidiennementCependant, malgrès toutes ces promesses, je m'oppose à ce projet pour les raisons suivantes:- défiguration du paysage, par les travaux, les nuisances sonores, les passages fréquents de train - La perturbation de la faune par la destruction d'arbres et de terres encore sauvages, risque de collisions/accidents avec des animaux sauvages. - Éloigner les trains des

centres villes, avec obligation de rejoindre les gares... en voiture ! - ne pas tenir compte des habitants et des paysages traversés, puisque la priorité est avant tout... d'aller très vite - supprimer la desserte de certaines villes, en premier lieu comme à Sète (3 TGV par jour dans le meilleur des cas, au lieu de 8 ou 10) - construire des ouvrages d'art très coûteux et impactant sur le paysage, car pour aller à 300 km/h, il faut aller en ligne droite (on ne contourne plus les obstacles, on les traverse) - drainer donc un budget colossal, qui permettrait de remettre à neuf et réactiver tout notre réseau régional et ses petites lignes.Et tout cela pour gagner 18 mn de trajet total comme pour la nouvelle déviation routière construite dans le Grand-Est, au détriment de la faune, de la flore, des habitants et du futur...Ainsi, j'use de ma citoyenneté pour avancer et affirmer mes arguments en opposition à ce projet.Merci d'avoir pris le temps de m'avoir lu,Bien cordialement, Leelou Rehm

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

@751 - Réunir - Villeneuve-lès-Béziers

Organisme : Réunir pour réussir à Villeneuve les Béziers

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 17:43:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé et passage sur la commune de Villeneuve les Béziers

Contribution :

Le groupe Réunir pour Réussir, de Villeneuve les Béziers, souhaite apporter sa contribution à l'enquête sur l'actuel tracé de la ligne LNMP. En effet, ce tracé comporte de nombreux défauts.

Destructions de maisons, pertes de valeurs immobilières pour celles qui seront à proximité du tracé.

Nuisances sonores du à la vitesse de décélération des TGV pour rejoindre la ligne existante.

La virgule de raccordement nous prive de foncier exploitable.

Le site de la gare TGV A75 tel que proposé n'est pas pertinent. Avoir 4 gares TGV (Montpellier, Villeneuve les Béziers, Narbonne et Perpignan) sur un tronçon d'une centaine de km, ce n'est plus un TGV, c'est un TER. De plus cette gare serait complètement isolée, sans aucun raccordement aux réseau ferré existant.

La solution est soit la gare Canal, soit une gare TGV à Béziers centre.

Merci de prendre en compte notre contribution, au nom des Villeneuvois

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

@752 - MERLIN Christian - Bouzigues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 18:27:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Le tracé passe beaucoup trop près de l'étang de Thau, site devant faire l'objet d'une haute protection environnementale.

Le peu de gain en matière de durée de déplacement ou même de réduction du trafic poids lourds sur la A9 rend ce projet très contestable, voire inutile, la balance avantages /inconvénients penchant très largement ces derniers.

Au pire, il faut étudier un trajet au plus près de la A9, là où les nuisances seront les moins augmentées.

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

@753 - Merlin Françoise

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 18:27:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet Ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Le tracé prévu passe trop près de l'étang de Thau (site à protéger) entraînant une dégradation du site, un risque de pollution pour un intérêt très relatif de désengorgement du transport autoroutier entre ces deux villes.

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

@754 - francis - Ormesson-sur-Marne

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 18:48:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :ligne a grande vitesse beziers monpellier

Contribution :

impact sur des exploitations viticole . et autre . le tracé et équipé déjà d une ligne a grande vitesse .contre ce projet

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

@755 - DOMENEGHETTY Patrick - Bouzigues

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 19:01:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la LGV Montpellier/ Perpignan

Contribution :

Je suis contre la construction du viaduc de la LVG.

Il s'agit d'une aberration écologique. La construction de cet ouvrage d'art va polluer et dénaturer le bassin de Thau et la garrigue environnante.

De plus les usagers de notre région n'auront rien à gagner puisqu'il n'y aura pas de gare pour utiliser le TGV. Les voyageurs des régions d'Agde et Sète devront se rendre (bien souvent en auto) à Montpellier Sud de France pour regagner Paris. Où est l'écologie dans tout ça ?

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

@756 - Remi - Balaruc-les-Bains

Organisme : Personnel

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 19:54:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Annulation du projet

Contribution :

Cela coûte trop cher pour le peu de bénéfice a gagner.

Protégeons notre bassin de Thau conservons ce lieu unique.

Projet extrêmement coûteux

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

@757 - BARRANS Andre

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 21:44:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV montpellier-beziers

Contribution :

Nous sommes confrontés a une double préoccupation faciliter les déplacements économes de CO^2 au sein de la région occitanie, et y limiter les pertes de terre agricole .

Le premier point peut être atteint en améliorant les réseaux de chemin de fer existant, et en relançant le réseau de petites voies existantes. Le peu temps gagner ne le sera que pour les utilisateurs non quotidien, les autochtones en revanche augmenteront leur temps d'approche des gares.

Le deuxième point est nécessaire pour conserver notre souveraineté alimentaire et la biodiversité.

Complémentairement la création de deux gares "hors la ville" est une gabegie financière et écologique d'autant que les 2 gares seront à moins de 30 km l'une de l'autre .

je suis donc opposé a cette ligne TGV.

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

@758 - BENAU Sophie - Mèze

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 21:50:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne Nouvelle Montpellier - Béziers - Phase 1

Contribution :

A l'attention de Monsieur le commissaire enquêteur

Je souhaite apporter ma contribution sur la « réelle utilité publique » de ce projet au vu des enjeux qui doivent être pris en considération pour les générations futures. En effet, si les projections sont tenues dans leurs délais, la mise en service de cette nouvelle ligne (LGV+ Fret) sera effective en 2034. Cette date butoir est très importante si l'on examine l'évolution rapide des technologies décarbonnées en pleine croissance, qui vise à minimiser l'impact sur l'environnement.

Je m'interroge alors sur ce tracé vieux de 30 ans qui n'a jamais été modifié alors que notre société ainsi que notre rapport à l'écologie et au climat a considérablement évolué depuis ? Ce tracé est resté intact depuis lors, nous sommes en pleine transition numérique qui en termes de communication a bouleversé bien des usages « Nous n'avons jamais été aussi près les uns des autres » et d'ailleurs le confinement de 2021 l'a bien démontré. Les usages ont changé ainsi que la façon d'aborder les activités professionnelles liées à la mobilité. Avez-vous pris la mesure de ces nouveaux paramètres pour 2034 ?

Ensuite, le train pour ma part fait partie d'un moyen de transport ne répondant pas pleinement aux exigences liées à la transition écologique. Je serais vraiment intéressée par vos recherches en matière d'optimisation des énergies consommées et neutralisés ?

Actuellement il s'avère que dans l'aéronautique la société Airbus vise une décarbonation totale par un système hydrogène de ses appareils prévus pour 2035 ! Alors que pour la construction de cette nouvelle ligne nous aurons 240 ans pour atteindre une neutralité carbone, ce qui interpelle ….

Enfin j'ai bien peur qu'en réalisant ce projet en différé (phase 1 / phase 2), l'évolution de la technologie en 2040 soit bien plus avancée et que ce projet ne devienne obsolète.

Cela restera la marque cicatricielle d'un siècle révolu et qui malheureusement étonnera les générations futures :

-par l'ensevelissement partiel des sites historiques (Via Domitia), et dégradation de sites patrimoniaux.

-La destruction de la biodiversité enclavée entre l'autoroute et le rail (on ne va pas mettre des panneaux de signalisation pour monter aux écureuils le tunnel ou le pont à emprunter !),

-Le dérèglement des microclimats propre au bassin de Thau par un reprofilage des paysages (talus et devers ..),

-Nuisances sonores et visuelles imposées aux riverains (je doute que chaque aqueduc soit signé par Sir Norman Foster et que les essieux du transport fret soient montés sur amortisseurs),

-Par la perte de terres agricoles et morcellement des unités foncières, ainsi que des paysages défigurés

-Pour terminer, beaucoup d'inconvénients pour les habitants du territoire (pas de gare de proximité et seulement 2 TGV à Sète par jour) et beaucoup d'argent public dépensé pour le contribuable du bassin de Thau.

La seule chose que je pourrais vraiment entendre, ce sont finalement des intérêts économiques qui sont en jeu pour relancer une entreprise en difficulté comme la SNCF dans le contexte de l'ouverture à la concurrence et dont la gestion depuis de nombreuses années est un gouffre financier.

Et c'est à ce prix que l'on nous demande de sacrifier notre territoire de Thau.

Je vous remercie par avance d'avoir prêté attention à cette contribution, recevez Monsieur le commissaire enquêteur mes sincères salutations.

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

@759 - Villemin Jessica - Gigean

Date de dépôt : Le 22/01/2022 à 22:13:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Refus du projet

Contribution :

Je m'oppose par cette contribution à la réalisation de ce projet.

Comment à notre époque peut on encore penser et créer de tel projet? Aucun intérêt pour notre région et pour notre territoire

Comment imaginer modifier notre payage, impacter le bassin de Thau et tout le secteur, et impacter encore notre littoral et notre nature. Détruire et bétonner, plutôt que entretenir et préserver l'existant.

C'est une aberration.

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

@760 - Munos Elsa - Pézenas

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 00:25:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracet

Contribution :

Non à un tracet qui sacrifie un territoire et ses habitants.

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

@761 - Negrou Uldrick - Pinet

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 08:47:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nouvelle Ligne à grande vitesse Montpellier Perpignan

Contribution :

Je suis contre le nouveau tracé pour la ligne Montpellier Perpignan car vous allez dénaturer notre havre de paix pour seulement 18 minutes de gagné de plus les dommages causés par ce nouveau tracé seront irréversibles !!

Totalement contre !

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

@762 - Jonathan - Poussan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 09:37:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à ce projet, pourquoi n'est il pas proposé une autre alternative?

Contribution :

1- Pourquoi faire une enquête publique si les accords sur les financements sont déjà trouvés et où nos pouvoirs publics se félicitent déjà du projet et de sa future mise en service? L'enquête publique ne servirait elle à rien ou à faire croire que l avis de la population compte?

2- Pourquoi dépenser des millions d'euros pour un nouveau tracé plutôt qu'en rénover un autre?

Pourquoi dénaturer des espaces naturels? L'écologie n'est elle pas au centre des préoccupations politiques ? Je ne pense pas que des tonnes de béton, d'acier, les mouvements de terres, les matériaux utilisés, les domaines viticoles picpoul du pinet coupées en deux, l'espace naturel du bassin de thau impacté soit une réponse au defi réel du changement climatique d'aujourd'hui. Il va en falloir du temps pour compenser les tonnes de c02 des travaux avec les déplacements en train électrique ou aujourd'hui on demande à EDF de sécuriser l'approvisionnement.

3-Si l'utilité de rapprocher Perpignan et l'Espagne de Paris semble cohérente, les moyens mis en œuvre ne le sont pas!

Une gare à béziers et une à narbone, quid des gens habitant entre Montpellier et béziers ? Ce tracé n'est-il pas pour favoriser les habitants des grandes villes de la région au détriment des autres plus rurales! Car si il est nécessaire de faire 30 à 40 km pour aller prendre un train. (déplacement en voiture). Seul les habitants des métropoles sont gagnants au détriment des autres qui voient leurs paysage et quotidien impactés par des pollutions visuelles, sonores et autres.!

Le gain en temps entre Perpignan et Montpellier est ridicule par rapport à l'impact.

Vouloir favoriser les transports longues distances avant les transports en commun pour les trajets quotidien ne semble pas cohérent. Juste pour une catégorie de personne, l'impact est trop important. Nous sommes contre en l'état

Bien cordialement

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

@763 - Viviane - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 11:07:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Construction de la ligne LGV Montpellier- Perpignan

Contribution :

Je suis contre le tracé de cette ligne, il va défigurer le massif de la Gardiole et le bassin de Thau et détruire la voie Domitienne. Tous ces sites sont ou devraient être protégés et classés.

L'impact des nuisances sonores, visuelles et écologiques va être plus conséquent et insupportable pour les riverains que le bénéfice de temps du trajet gagné par la LGV entre Montpellier-Perpignan.

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

@764 - Marie Christine - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 11:25:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le tracé actuel de la LGV

Contribution :

Nous nous opposons au tracé actuel qui défigure le Bassin de Thau , viaduc en hauteur face à l Etang, nuisances sonores et visuelles, Via Domitia qui est intouchable et qui sera impactée, insuffisance des TGV en gare de Sète et impact sur les Thermes deBalaruc.Budget astronomique pour gagner du temps en sacrifiant cet environnement exceptionnel

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

@765 - Jean-Marie - Poussan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 11:32:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV PHASE 1

Contribution :

JE SOUHAITE m'opposer au tracé actuel de la Ligne nouvelle phase 1 et non à la LGV et demande au Réseau Ferré de France d'abandonner le projet actuel de LGV et enfin de suspendre l'enquête publique actuelle OU DE LA PROLONGER.

Aucun avantage pour les résidents du Bassin de Thau, par contre des contraintes, des menaces et des risques, que des inconvénients.

(Empreinte importante, 8 milliards d'euros, menaces environnementales, investissement colossal, risques de pollutions, carences et insuffisances, risques sur la source d'Issanka, pollution sonore, réduction de la mobilité des habitants, réduction des services de grandes lignes, difficultés économiques et problèmes pour les curistes, manque de communication, pas de permanences, atteinte à l'environnement, mise en péril du territoire, de son harmonie, de son équilibre, de son écosystème, avec des nuisances visuelles , sonores..... ET PAS DE GARE SUR LE SECTEUR, RALLONGEMENT DU TEMPS POUR AVOIR UN TGV)

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

@766 - Termolle Marcelle

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 11:41:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Un désastre environnemental qui sabre dans le massif de la Gardiole, détruit largement des terres agricoles et viticoles en AOP, menace le captage d'eau d'Issanka qui alimente la ville de Sète et, cerise sur le gâteau, privera le bassin de population de Sète et du Nord Bassin de Thau d'un accès aisé à ce fameux TGV obligeant tout le monde à rallier la Mogère tandis que Sète n'accueillera plus que 2 TGV par jour. Tout cela pour gagner quelques dizaines de minutes sur ce trajet. Seul le train ira plus vite. Les habitants eux perdront 30 minutes minimum pour aller chercher ce TGV au prix de la traversée de Montpellier et 50 KM de bagnole. Ecologique n'est il pas ?

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

@767 - Claire - Poussan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 12:21:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non!

Contribution :

Ce projet est une aberration ! Outre son coût faramineux les conséquences s'annoncent désastreuses pour l'environnement, le patrimoine et la qualité de vie des riverains. À qui va-t-il réellement profiter? Pourquoi ne pas améliorer ce qui existe déjà? À l'heure où tout le monde s'accorde sur l'importance de préserver la nature et la biodiversité on viendrait y porter atteinte sans aucune considération? Quel impact écologique ?

Les technologies évoluent, les modes de vie aussi et on s'accroche à un projet insensé ! S'il devait aboutir il serait déjà dépassé une fois achevé. Mais les catastrophes provoquées irrémédiables! J'espère que le chemin de la raison sera retrouvé. Il ne passe pas par ce projet...

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

@768 - Ghislaine - Poussan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 12:41:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Phase 1

Contribution :

Aucun avantage pour les résidents du Bassin de Thau, par contre des contraintes, des menaces et des risques, que des inconvénients.

(Empreinte importante, 8 milliards d'euros, menaces environnementales, investissement colossal, risques de pollutions, carences et insuffisances, risques sur la source d'Issanka, pollution sonore, réduction de la mobilité des habitants, réduction des services de grandes lignes, difficultés économiques et problèmes pour les curistes, manque de communication, pas de permanences, atteinte à l'environnement, mise en péril du territoire, de son harmonie, de son équilibre, de son écosystème, avec des nuisances visuelles , sonores.....)

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

@769 - lucet ursula - Gigean

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 13:15:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :je suis contre la LGV Montpellier-Perpignan

Contribution :

Bonjour,

Il y a des insuffisances sur les dossiers présentés, les insuffisances des mesures compensatoires vis-à-vis notamment de la faune et de la flore sur les zones sensibles traversées,

de nombreuse espèces de valeur patrimoniale et protégées sont menacés : (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales) : lézard ocellé, outarde canepetière, Pie Grièche, Rollier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée),chauves-souris, certaines espèces florales, etc.

les risques vis-à-vis du captage en eau potable de Karland, la sensibilité de la crique de l'Angle

l'aberration des gares excentrées

La mixité fret /voyageur sur toute la ligne jusqu'à Perpignan n'est pas actée

L'enquête publique ne traite que de la phase 1 (donc Montpellier à Béziers) et ne prend pas en compte la phase 2. Pour que l'on ait une vision globale d'un projet, qu'il existe une réelle évaluation des impacts cumulés, il faut que les deux phases soient abordées en même temps.

Par ailleurs, il est absolument nécessaire que le fret soit poursuivi jusqu'à Perpignan permettant ainsi le raccord entre l'Espagne et le Nord de l'Europe afin de réduire l'impact routier, par un vrai report modal et donc augmentation du fret. Ceci libèrerait des sillons sur la ligne actuelle pour augmenter le trafic voyageur régional et sortirait le fret de la traversée des villes.

Malheureusement ce n'est pas le choix du gouvernement. Pour autant la phase 1 qui sera mixte ne se justifie que si la mixité est poursuivie jusqu'à Perpignan.

On peut souligner des faiblesses d'analyses socio- économique dans le dossier présenté, qu'il y a des incertitudes quant aux déblais occasionnés et les remblais nécessaires sont mal évalués, comme les toutes les nuisances et impacts liés au chantier.

l'Autorité Environnementale produit un avis qui démontre les insuffisances des dossiers présentés

La zone de captage en eau potable de Karland, sera traversée. Cela pose un vrai problème de sécurisation de l'eau potable.

Tous dossiers impactant des territoires, à fortiori des zones sensibles à fort enjeux environnementaux, zones protégées et classées nécessitent des mesures compensatoires. Elles sont de plusieurs ordres ; l'une consiste à compenser par des hectares dédiés (zones sanctuarisées) les hectares touchés. L'AE souligne que les surfaces nécessaires à ces mesures compensatoires risquent de ne pas pouvoir être « accueillies » par le territoire (page 30 du dossier de l'AE). Et demande à ce que ce soit analysé à nouveau

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

@770 - JCC

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 13:18:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne TGV

Contribution :

Je suis totalement opposé à la mise en place d'une nouvelle ligne TGV. Quelle utilité ? Tout ça au détriment de l'environnement et du confort de vie de milliers de citoyens.

Arrêtez de faire n'importe quoi avec notre argent !!!

Et réfléchissez plutôt à libérer nos autoroutes des camions en les convoyant par ligne ferroviaire !

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

@771 - SAUVAIRE Serge - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 13:41:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Une nouvelle Ligne OUI trop coûteuse et LGV NON

Contribution :

Le tracé LGV est trop coûteux pour 18 minutes de vitesse entre Montpellier et Perpignan Il est certes utile de créer une nouvelle ligne loin du littoral : les inondations entre Béziers et Narbonne le prouvent tous les ans MAIS l'impact sur la faune et la flore n'est aucunement justifié tel que présenté dans le projet actuel... et ces 2 gares de plus excentrées représentent un nouveau gâchis de l'argent public tel que nous l'avons déjà déploré en d'autres villes de France !!! Revoyez votre copie de façon raisonnable !!!

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

@772 - DAMAGGIO JEAN

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 14:36:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :le financement

Contribution :

les délais de la réflexion, pour l'essentiel pendant les fêtes, ne permettent pas à chacun de se faire une idée. en tant que défenseur d'une alternative au GPSO et donc à la LGV Bordaux-Toulouse j'ai lu avec grand intérêt les contributions.

j'ai rassemblé quelques observatiàns en pièce jointe.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution à l'enquête.pdf, page 1 sur 2

Contribution à l'enquête d'utilité publique
Jean-Paul Damaggio

Les conditions démocratiques de l'enquête

J'ai cherché vainement un lieu de réunion publique. Or entre les rencontres personnalisées en mairie et une réunion publique c'est la nuit et le jour.
Pour la LGV GPSO nous avions au départ deux réunions publiques seulement et les associations ont obtenu d'autres réunions publiques.
Une réunion publique permet aux commissaires d'assister à une confrontation générale entre les porteurs du projet et leurs opposants.
Je considère que ce sont de telles réunions qui ont convaincu les commissaires d'opter pour un avis défavorable.
Les enquêtes en mairie réduisent le débat à une question personnelle entre une personne impactée et les commissaires. Ils réduisent l'utilité publique à une utilité ou inutilité personnelle.

Les conditions financières

Ce chapitre placé à la fin est significatif comme si c'était une question secondaire.
Pour le GPSO il a été question de 6 milliards dans un protocole qui a été remplacé par un nouveau protocole récent où la base est portée à 10 milliards en reconnaissant qu'au moment de la construction ce sera 14 milliards !
Si LNMP est programmée en deux phases uniquement pour masquer tout l'enjeu financier. C'était aussi le projet de l'Etat pour Tours-Bordeaux mais le constructeur (VINCI) a refusé ce système, exigeant de pouvoir tout construire en une seule fois. La logique industrielle a pris le dessus sur la logique politique. Pour arriver à ce but l'exploitation de la ligne a été donnée à Vinci avec un temps de concession toujours plus grand.
Par quel mystère personne n'évoque le fiasco économique du PPP Perpignan-Figueres qui a obligé l'Etat a reprendre la main vu la faillite ?

Les finances et le fret

Pas besoin d'être sorcier pour savoir que plus une voie ferrée est chère et plus les péages sont chers (mais qui parle despéages), et quand les péages sont chers les trains de marchandises, qui n'ont pas les mêmes impératifs horaires, préfèrent prendre les vieilles lignes dont le coût est amorti depuis longtemps.
En conséquence si la ligne nouvelle doit bénéficier au fret, pourquoi prendre la vitesse comme référence ? A construire une ligne pour des trains roulants à 250 km/h maximum le coût serait bien moindre et d'ailleurs l'alternative devrait être proposée.
Car répétons-le, la dépense est énorme si bien qu'on parle pour cette LNMP d'une taxe d'équipement comme pour Bordeaux-Toulouse, une taxe incroyable puisque pour l'essentiel elle est payée par ceux-là même qui vont supporter les nuisances du projet !

Les conditions écologiques

Oui le train est écolo mais alors il faut faire la balance entre le coût du chantier et le bénéfice de l'exploitation de la ligne. Pour Bordeaux-Toulouse la SNCF dit qu'en dix ans d'exploitation les gaz à effet de serres du chantier sera annulés. Comme tant

d'autres points la SNCF raconte des bobards. C'est là que les réunions publiques permettent un échange arguments contre arguments, sources contre sources.
Prenons l'exemple des terres agricoles détruites. La SNCF répond : nous proposons toujours des compensations. Mais socialement les terres détruites le sont pour toujours. Nous connaissons des projets de voie ferrée abandonnés en 1904 dont l'emprise est toujours en friche.
Conclusion
En 2007 comme tant d'autres élus (y compris le président de la région Languedoc Roussillon) Macron a annoncé qu'il mettait les projets de LGV au congélateur. A ce moment là Pepy, qui dirigeait la SNCF avait fini par être convaincu que le tout LGV avait détruit le train du quotidien. En fait Macron avait surtout en tête sa «réforme» de la SNCF qu'il a réussi à mettre en œuvre.
Depuis les critiques émises restent d'actualité voilà pourquoi, face à une urgence bizarre, il me semble qu'il est urgent de réfléchir globalement. La ligne actuelle existe toujours, elle peut rendre des services éminents si elle était bien entretenue et si des tronçons méritent d'être doublés vu les conséquences humaines, elle mérite plus de réflexions. J-P Damaggio

@773 - RANCY Josiane - Poussan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 15:25:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la ligne LGV avec ce tracé

Contribution :

Je suis en opposition pour les raisons suivantes :

1/Destruction de la nature

- défiguration du massif de la Gardiole

- Nombreuses espèces menacées et impact sur la faune et zones protégées

2/ Pertes culturelle

- Ensevelissement partiel de la voie domitia

3/ Nuisances générées

- Nuisances visuelles (viaduc de 30m de haut) et sonores

- Eau d'Issanka en danger

-10% du territoire viticole sacrifié

Il est rappelé qu'au niveau national les Lignes LGV sont peu rentables. à ce jour la SNCF est en déficit et l'Etat (donc les contribuables) vont devoir couvrir ses pertes.

Un investissement mieux adapté visant à moderniser et à renforcer les petites lignes existantes et utiles aux concitoyens du territoire me sembleraient bien plus pertinentes alors que la LGV ne nous apportera rien sinon des désagréments avec pour conséquences des risques de pertes économiques en matière de tourisme (si le territoire perd ses attraits, forcément nous attirerons moins de touristes 'où possibles pertes d'emploi), au niveau viticole et la dégradation d'un cadre de vie remarquable.

Pour un gain seulement de 18mn ? C'est 18 mn qui coûtent "cher" (5,5 milliards !) avec aucun avantages pour les habitants du territoire.

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

@774 - Benau Julie - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 16:05:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Monsieur le commissaire enquêteur,

Depuis 30 ans ce projet est en cours et nous nous demandons si il aboutira un jour …. Malheureusement nous vivons depuis 30 ans avec cette hantise qu un jour un train nous passe devant la porte …. Cette ligne va transformer et bouleverser nos paysages …. Ce projet n est-il pas devenu obsolète à ce jour ? Les contraintes d hier ne sont plus celles d aujourd'hui !

Quel va être l impact sur la voie domitienne pourtant site classé qui va être par endroits coupés ou frôlée ?

Quel impact sur un bâtiment du 16 eme siècle qui va se trouver à 200 m ? Risque de fissures et de détérioration rapide du bâtiment ?

Qu envisagez vous pour les personnes qui vont avoir une perte d exploitation et de chiffre d affaire qui sera directement lié aux travaux et au passage de cette LGV ?

Quel impact sur les terrains agricoles ? Pertes pour l appellation picpoul de Pinet , une réserve foncière avait été évoquée , où en sommes nous ?

Pourquoi vouloir à ce point faire aboutir ce projet si coûteux alors qu il existe déjà une ligne , le renforcement de ligne a été étudié et était tout à fait réalisable !

NON nous ne voulons pas de ce TGV devant chez nous !

Merci de vos réponses

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

@775 - Valiente Séverine - Bouzigues

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 16:08:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je suis fermement opposée au tracé actuel

Contribution :

Je suis fermement opposée au tracé dans sa forme actuelle, au niveau de l'étang de Thau notamment (zone entre Mèze et Gigean), car ce projet va venir dégrader considérablement des espaces préservés, des sites naturels soi-disant protégés, abritant une faune et une flore très riches. L'impact sur ces espaces, ainsi que sur la qualité de vie des riverains, va être catastrophique avec un tel tracé, qui doit absolument être revu avant la réalisation de l'ouvrage. Il est aberrant d'afficher d'un côté une préoccupation pour l'environnement, et d'envisager un tel tracé, qui va à l'encontre des vives oppositions exprimées par les diverses institutions environnementales qui se sont penchées sur le dossier (par exemple: LPO), et des municipalités impactées (la municipalité de Bouzigues a adopté, à l'UNANIMITE, une motion s'opposant au tracé actuel)

Tous les citoyens d'Occitanie qui sont si attachés à la beauté et à la richesse des rives de l'étang de Thau devraient prendre conscience de ce que la réalisation de ce projet signifierait en terme d'impact sur ces richesses.

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

@776 - René - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 16:32:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au passage de la LGV dans le pays de Thau

Contribution :

Défigurer le massif de la gardiole, effacer définitivement les vestiges romains de la voie domitia (plus de 2000 ans qd même), construire un viaduc sur une site protégé ... Est-ce raisonnable pour un gain de 20mn en train ?

Je m'oppose à ce projet.

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

@777 - Sylvie

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 16:43:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution :

En quoi, pourquoi et comment un gain de 38 minutes entre Paris et Barcelone en train , justifie t il la destruction de plus de 2000 hectares d'espaces naturels dans la région ? A l'heure où il parait évident que les ressources de la planète vont en se raréfiant et que la protection de la nature est devenu un véritable enjeu pour les générations futures, quels sont les coûts réels et quels sont les véritables avantages, pour la population locale , de ce projet qui date d'il y a 20 ans ? Tel qu'il se présente sous tous les aspects, ce projet paraît mal ficelé et nécessiterait un moratoire permettant 1) le calcul de la totalité des coûts du projet et la réelle transparence publique sur ceux-ci 2) une étude sérieuse et convaincante de l'équilibre entre ses avantages s'il en est et ses inconvénients qui à ce jour paraissent de toute évidence bien plus nombreux.

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

@778 - Anne - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 16:54:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV

Contribution :

Vu le tracé proposé, son impact sur des sites protégés à plusieurs titres, son emprise sur des terres qu'il est urgent de conserver perméables et arables, les nuisances sonores et visuelles pour les riverains et touristes,

Vu que la vitesse est de plus en plus contestée comme critère de déplacement,

Vu que les riverains n'auront aucun bénéfice (pas d'arrêt, par définition),

Vu le morcellement encore plus important et infranchissable des territoires animaux,

Vu l'énorme consommation électrique nécessaire (et je ne parle pas des travaux !) à un moment où la demande est renforcée de tous côtés et l'offre de plus en plus problématique,

ce raccord de LGV me paraît une catastrophe à tout point de vue, humain et écologique en tête. Nous sommes à une période charnière de prise en compte des problèmes écologiques et l'effet de serre n'en est qu'un seul aspect. Il ne faudrait pas que sous ce prétexte-là on continue de détruire tout le reste, insectes pollinisateurs compris -et là il s'agit de notre subsistance, directement.

Aussi je m'inscris en faux contre ce projet, et plus particulièrement contre ce tracé qui va à l'encontre de tous les raisonnements -à moins que, financièrement, peut-être...?- et des intérêts de toute une région.

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

@779 - Blin-Mioch Rose - Loupian

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 17:20:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet en l'état

Contribution :

Concertation et déficit de démocratie

Si nous prenons la définition du mot concertation dans le Dictionnaire Général de Langue Française : « S'entendre afin de prendre une décision en commun » il ne semble pas que cette définition soit valable pour les enquêtes d'utilité publique . En effet je relève dans le compte-rendu de la réunion du 25 avril 2015 à Poussan (sncf _inmpcr_rp-poussan -27042015-a.pdf) celle donnée par le garant de la concertation M Jean-Pierre Richer « c'est une bonne information de tous ceux qui sont intéréssés par un grand projet, la ligne nouvelle, qu'ils soient élus , associations, grand public […] La concertauion c'est un dialogue, il faut que toute les questions que vous avez envie de poser soient posées et il faut que vous receviez les réponses. »

Ce garant est désigné « par la commission du débat public et par le maître d'ouvrage », C'est le maitre d'ouvrage qui est responsable de la concertation. Le garant de la concertation fait un rapport sur la sincèrité du débat public qui est transmis au Ministre , au final « c'est le ministre qui décide . »

On voit donc là que si cette procédure se réfère à la démocratie participative, elle renvoie ordinairement d'avantage à la communication qu'à un véritable débat qui pourrait déboucher sur une entente, y compris avec le grand public. Les participants à la réunion citée , dont j'étais, en ont été témoins.

Alors que penser d'une concertation qui se situait du 2 novembre 2020 au 15 Janvier 21, soit pil poil pendant la période du confinement (30 octobre au 28 novembre 2020) il serait intéréssant de connaitre le nombre et les qualités des intervenants dans cette concertation par internet et en Visio conférence à un moment où les habitants de nos régions avaient une préoccupation majeure : la santé. Le président de la Réublique n'avait-il pas déclaré que nous étions en Guerre.

Cette concertation a conclu « à de fortes attente de la LGV en Occitanie » et estimé que l'enquête d'utilité publique devait avoir lieu « le plus tôt possible à l'automne 2021. »

Rebelotte pour donner son avis à l'enquête publique, période retenue fin d'année et vacances de Noël. Le tout avec des lieux d'enquête limités à Béziers, Gigean, Florensac et Montpellier excluant les autres (petites?) communes concernées par la passage de la LGV sur leur territoire, mais aussi les deux ville intéréssées par le trafic Sète et Agde.

IL y a donc là un déficit d'écoute et de débat avec les populations qui a lui seul légitime ma position contre ce projet en l'état.

Le vieux projet d'un vieux monde

Projet des années 1980-1990, cette ligne répond à un objectif de déplacement européen Paris_-Madrid en 6 heures et au delà Amsterdam- Sèville , trajet sur lequel manquerait seul Montpellier Perpignan en LGV. C'est donc une fuite en avant dans le monde d'avant Covid . Il ne peut pas régler la question du réchauffement climatique ou tout au moins y participer compte-tenu de l'empreinte carbonne des travaux qu'il va générer. La compensation imaginée ne faisant qu'accentuer les dégats par la perte d'espaces naturels dans ce but. Il ne va pas non plus améliorer l'impact de l'autoroute A 9, car si le fret emprunte la LGV , entre Montpellier et Béziers, on se demande pourquoi sur cette petite portion seulement, ce ne peut-être que des trains compacts la snscf ayant abandonné le diffus depuis longtemps et ses concurrents privés ne faisant ciruler que le même genre de trains marchandises. Dans ce projet aucune gare ferroutage n'est prévue dans la région. Si l'on observe

d'un des ponts sur l'autotoute le trafic camions, chacun a son chargement, il s'agit donc de fret diffus…

Pour quoi et pour qui cette ligne, pour éconnomiser 18 minutes aux voyageurs des grandes métropoles, il les perdront bien vite à leur arrivée en gare de Montpellier Lattes ou en changeant de train pour un TER au Pont du Gard , car là ils seront logés à la même enseigne que les habitants vivant dans la zone que la LGV va ensuite traverser. De même en arrivant à Barcelone ou Madrid .

Et tout ça pour un projet mettant à mal l'avenir économique (Bassin de Tahu, Picpoul, tourisme) , écologique (ouvrages d'art les pieds dans l'eau des sources, ruisseaux et nape phréatique, flore et faune) et historique (richesse gallo romaine dont La via Domitia qui se trouve dans son impact). Que dire du stress et de l'angoisse de ceux qui depuis les années 80 se demandent quand et à quelle sauce ils et elles seront expropriés?

La terre est fragile vue du ciel, nous devons la préserver cela demande une réfléxion ouverte à chaque citoyenne et citoyen afin de la respecter, les 800 millions d'Euros d'ici 2030 pourraient être consacré à un meilleur projet de service public de Transport. Qui est si préssé après trente ans?

Je suis donc pour toutes ces raisons opposée à ce projet.

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

@780 - Blin-Mioch Rose - Loupian

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 17:25:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Oposition au projet

Contribution :

Concertation et déficit de démocratie

Si nous prenons la définition du mot concertation dans le Dictionnaire Général de Langue Française : « S'entendre afin de prendre une décision en commun » il ne semble pas que cette définition soit valable pour les enquêtes d'utilité publique . En effet je relève dans le compte-rendu de la réunion du 25 avril 2015 à Poussan (sncf _inmpcr_rp-poussan -27042015-a.pdf) celle donnée par le garant de la concertation M Jean-Pierre Richer « c'est une bonne information de tous ceux qui sont intéréssés par un grand projet, la ligne nouvelle, qu'ils soient élus , associations, grand public […] La concertauion c'est un dialogue, il faut que toute les questions que vous avez envie de poser soient posées et il faut que vous receviez les réponses. »

Ce garant est désigné « par la commission du débat public et par le maître d'ouvrage », C'est le maitre d'ouvrage qui est responsable de la concertation. Le garant de la concertation fait un rapport sur la sincèrité du débat public qui est transmis au Ministre , au final « c'est le ministre qui décide . »

On voit donc là que si cette procédure se réfère à la démocratie participative, elle renvoie ordinairement d'avantage à la communication qu'à un véritable débat qui pourrait déboucher sur une entente, y compris avec le grand public. Les participants à la réunion citée , dont j'étais, en ont été témoins.

Alors que penser d'une concertation qui se situait du 2 novembre 2020 au 15 Janvier 21, soit pil poil pendant la période du confinement (30 octobre au 28 novembre 2020) il serait intéréssant de connaitre le nombre et les qualités des intervenants dans cette concertation par internet et en Visio conférence à un moment où les habitants de nos régions avaient une préoccupation majeure : la santé. Le président de la Réublique n'avait-il pas déclaré que nous étions en Guerre.

Cette concertation a conclu « à de fortes attente de la LGV en Occitanie » et estimé que l'enquête d'utilité publique devait avoir lieu « le plus tôt possible à l'automne 2021. »

Rebelotte pour donner son avis à l'enquête publique, période retenue fin d'année et vacances de Noël. Le tout avec des lieux d'enquête limités à Béziers, Gigean, Florensac et Montpellier excluant les autres (petites?) communes concernées par la passage de la LGV sur leur territoire, mais aussi les deux ville intéréssées par le trafic Sète et Agde.

IL y a donc là un déficit d'écoute et de débat avec les populations qui a lui seul légitime ma position contre ce projet en l'état.

Le vieux projet d'un vieux monde

Projet des années 1980-1990, cette ligne répond à un objectif de déplacement européen Paris_-Madrid en 6 heures et au delà Amsterdam- Sèville , trajet sur lequel manquerait seul Montpellier Perpignan en LGV. C'est donc une fuite en avant dans le monde d'avant Covid . Il ne peut pas régler la question du réchauffement climatique ou tout au moins y participer compte-tenu de l'empreinte carbonne des travaux qu'il va générer. La compensation imaginée ne faisant qu'accentuer les dégats par la perte d'espaces naturels dans ce but. Il ne va pas non plus améliorer l'impact de l'autoroute A 9, car si le fret emprunte la LGV , entre Montpellier et Béziers, on se demande pourquoi sur cette petite portion seulement, ce ne peut-être que des trains compacts la snscf ayant abandonné le diffus depuis longtemps et ses concurrents privés ne faisant ciruler que le même genre de trains marchandises. Dans ce projet aucune gare ferroutage n'est prévue dans la région. Si l'on observe d'un des ponts sur l'autotoute le trafic camions, chacun a son chargement, il s'agit donc de fret diffus…

Pour quoi et pour qui cette ligne, pour éconnomiser 18 minutes aux voyageurs des grandes métropoles, il les perdront bien vite à leur arrivée en gare de Montpellier Lattes ou en changeant de train pour un TER au Pont du Gard , car là ils seront logés à la même enseigne que les habitants vivant dans la zone que la LGV va ensuite traverser. De même en arrivant à Barcelone ou Madrid .

Et tout ça pour un projet mettant à mal l'avenir économique (Bassin de Tahu, Picpoul, tourisme) , écologique (ouvrages d'art les pieds dans l'eau des sources, ruisseaux et nape phréatique, flore et faune) et historique (richesse gallo romaine dont La via Domitia qui se trouve dans son impact). Que dire du stress et de l'angoisse de ceux qui depuis les années 80 se demandent quand et à quelle sauce ils et elles seront expropriés?

La terre est fragile vue du ciel, nous devons la préserver cela demande une réfléxion ouverte à chaque citoyenne et citoyen afin de la respecter, les 800 millions d'Euros d'ici 2030 pourraient être consacré à un meilleur projet de service public de Transport. Qui est si préssé après trente ans?

Je suis donc pour toutes ces raisons opposée à ce projet.

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

@781 - Nicolas

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 17:37:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :+2° de réchauffement valent ils 18 minutes ?

Contribution :

Bonjour,

Les rapports du GIEC sont sans appels, nous devons faire mieux avec moins.

Renforcez l'existant, le train est une solution à privilégier bien sûr, mais plus au détriment de la biodiversité.

Cela n'est physiquement et, en terme de ressources, et d'impact, plus possible.

Soyons plus créatifs !

Augmentez les rames, changez les trains pour plus de contenances différentes, développez le train de fret, les trains de nuit, créez des lignes de bus électriques plus attractifs et en lien avec les gares et gares routières. (1 bus pour les passagers, 1 bus transportant des vélos / fret) revenez aux principes des caravanes de chameaux.

Pensez différement ! C'est URGENT.

Merci de votre lecture.

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

@782 - goby christine - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 17:38:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Christine de Mèze

Contribution :

Je suis opposée a ce tracé qui condamne une biodiversité déjà mise à mal .Ces grands travaux inutiles et destructeurs doivent cesser, ils concourent à l'écocide en marche.

Ne sommes nous capable que de produire des destructions massives ? A quoi sert de protéger des territoires , Natura 2000 en l'occurrence et dans le même temps accepter leur destruction pure et simple?

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

@783 - Jerome - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 17:56:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :lgv

Contribution :

contre la ligne destruction du bassin de thau impact pour les ostreiculteur et vigneron qui vont tous perdre détruire des monuments classés ect non à cette ligne

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

@784 - Peiffer Jean - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 17:57:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :un proget inutile

Contribution :

un voyageur de Perpignan va gagner 18 minutes sur son trajet.

ces minutes vont couter très cher et contredisent les annonces formulés par notre président

d'arrêter le développement du LGV pour renforcer les lignes intérieures qui ont disparues

Votre projet est contraire aux engagements pour sauvegarder la Bio diversité : impacte sur les zones Natura 2000,

zones humides et les hectares perdus.

d'autre part cette nouvelles ligne ne sera pas rentable

nous n avons pas besoin d'une nouvelle ligne avec un viaduc sur l étang de Thau

ce qui manque c'est une ligne de ferroutage qui désengorgerai nos autoroutes .

Cordialement

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

@785 - monique - Mèze

Organisme : sans

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 18:31:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :questions et incompréhension

Contribution :

Un constat: information insuffisante de la population; les réunions publiques organisées par des associations le démontrent; si tout avait été fait correctement il n'y aurait pas eu besoin de ces réunions; beaucoup pensent que ce projet a été abandonné;

Une enquête publique à cheval sur les vacances de Noël me semble tout juste incompréhensible, surtout sans informations préalables suffisantes;

Ce projet a 30 ans, pourquoi cette précipitation ? Les études d'impact sur Issanka qui est un captage d'eau potable important ne sont pas terminées !

Peut on à la fois défendre la participation citoyenne et la défense de la biodiversité en faisant fi des impacts réels de ce projet sur les territoires;

Je comprend que ce projet répond aux besoins de mobilité sur les longues distances et crée une liaison entre Barcelone et l'Europe du Nord mais pas au détriment des impacts très importants sur ce territoire;

j'ai une question précise: pourquoi le projet de 2008 a été abandonné alors qu'il prévoyait une vitesse à 200km/h qui permet de doubler avec une ligne de fret et qui longeait l'autoroute ??? ce tracé n'avait pas les inconvénients majeurs du tracé actuel; cette question est fondamentale;

Ce tracé abime la gardiole, défigure le paysage avec un viaduc, coupe des terres agricoles et des sites classés; peut on encore avec la menace du dérèglement du climat continuer à dégrader la nature ? N'est ce pas un projet d'un autre temps ?

J'espère m'être bien fait comprendre, je ne suis pas contre ce projet mais contre ce tracé; il me semble qu'il doit pouvoir y avoir des adaptations qui permettent de rassurer et de ne pas imposer sans concertation.

On a vu récemment de grands projets d'infrastructures être abandonnés: notre dame des landes, l'extension de l'aéroport de Roissy... dans un consensus raisonnable et intelligent. Ne pas détruire la nature au nom de projets très chers qui interpellent les citoyens que nous sommes.

Être compris est important car comme tous les observateurs le notent la défiance citoyenne est grande, trop grande; l faut redonner confiance aux gens en leur parlant de ce qui les concerne au quotidien, et le cadre de vie en fait partie; cordialement Mesdames et Messieurs les enquêteurs

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

@786 - Yan - Marseillan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 18:37:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre.

Contribution :

Il est scandaleux que l'on puisse imaginer détruire un si beau site pour une simple ligne de train.. alors qu'une autre existe.

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

@787 - FRANCOIS JULIEN - Cournonsec

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 19:17:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Aberration économique, démocratique et écologique

Contribution :

Un constat: information insuffisante de la population; les réunions publiques organisées par des associations le démontrent; si tout avait été fait correctement il n'y aurait pas eu besoin de ces réunions; beaucoup pensent que ce projet a été abandonné;

Une enquête publique à cheval sur les vacances de Noël me semble tout juste incompréhensible, surtout sans informations préalables suffisantes;

Ce projet a 30 ans, pourquoi cette précipitation ? Les études d'impact sur Issanka qui est un captage d'eau potable important ne sont pas terminées !

Peut on à la fois défendre la participation citoyenne et la défense de la biodiversité en faisant fi des impacts réels de ce projet sur les territoires;

Je comprend que ce projet répond aux besoins de mobilité sur les longues distances et crée une liaison entre Barcelone et l'Europe du Nord mais pas au détriment des impacts très importants sur ce territoire;

j'ai une question précise: pourquoi le projet de 2008 a été abandonné alors qu'il prévoyait une vitesse à 200km/h qui permet de doubler avec une ligne de fret et qui longeait l'autoroute ??? ce tracé n'avait pas les inconvénients majeurs du tracé actuel; cette question est fondamentale;

Ce tracé abime la gardiole, défigure le paysage avec un viaduc, coupe des terres agricoles et des sites classés; peut on encore avec la menace du dérèglement du climat continuer à dégrader la nature ? N'est ce pas un projet d'un autre temps ?

J'espère m'être bien fait comprendre, je ne suis pas contre ce projet mais contre ce tracé; il me semble qu'il doit pouvoir y avoir des adaptations qui permettent de rassurer et de ne pas imposer sans concertation.

On a vu récemment de grands projets d'infrastructures être abandonnés: notre dame des landes, l’extension de l’aéroport de Roissy... dans un consensus raisonnable et intelligent. Ne pas détruire la nature au nom de projets très chers qui interpellent les citoyens que nous sommes.

Être compris est important car comme tous les observateurs le notent la défiance citoyenne est grande, trop grande; l faut redonner confiance aux gens en leur parlant de ce qui les concerne au quotidien, et le cadre de vie en fait partie; cordialement Mesdames et Messieurs les enquêteurs

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

@788 - RICHOU coralie - Fabrègues

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 19:18:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet inabouti

Contribution :

Un constat: information insuffisante de la population; les réunions publiques organisées par des associations le démontrent; si tout avait été fait correctement il n'y aurait pas eu besoin de ces réunions; beaucoup pensent que ce projet a été abandonné;

Une enquête publique à cheval sur les vacances de Noël me semble tout juste incompréhensible, surtout sans informations préalables suffisantes;

Ce projet a 30 ans, pourquoi cette précipitation ? Les études d'impact sur Issanka qui est un captage d'eau potable important ne sont pas terminées !

Peut on à la fois défendre la participation citoyenne et la défense de la biodiversité en faisant fi des impacts réels de ce projet sur les territoires;

Je comprend que ce projet répond aux besoins de mobilité sur les longues distances et crée une liaison entre Barcelone et l'Europe du Nord mais pas au détriment des impacts très importants sur ce territoire;

j'ai une question précise: pourquoi le projet de 2008 a été abandonné alors qu'il prévoyait une vitesse à 200km/h qui permet de doubler avec une ligne de fret et qui longeait l'autoroute ??? ce tracé n'avait pas les inconvénients majeurs du tracé actuel; cette question est fondamentale;

Ce tracé abime la gardiole, défigure le paysage avec un viaduc, coupe des terres agricoles et des sites classés; peut on encore avec la menace du dérèglement du climat continuer à dégrader la nature ? N'est ce pas un projet d'un autre temps ?

J'espère m'être bien fait comprendre, je ne suis pas contre ce projet mais contre ce tracé; il me semble qu'il doit pouvoir y avoir des adaptations qui permettent de rassurer et de ne pas imposer sans concertation.

On a vu récemment de grands projets d'infrastructures être abandonnés: notre dame des landes, l'extension de l'aéroport de Roissy... dans un consensus raisonnable et intelligent. Ne pas détruire la nature au nom de projets très chers qui interpellent les citoyens que nous sommes.

Être compris est important car comme tous les observateurs le notent la défiance citoyenne est grande, trop grande; l faut redonner confiance aux gens en leur parlant de ce qui les concerne au quotidien, et le cadre de vie en fait partie; cordialement Mesdames et Messieurs les enquêteurs

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

@789 - Baillot Marcel - Challans

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 19:32:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Lgv Montpellier Béziers

Contribution :

6 millards pour quelques minutes ,il y a autre chose à faire avec cet argent

Évidemment les répercussions écologiques sont très importantes

Une précipitation électorale

Non ce projet n'est pas bon pour la region

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

@790 - Emmanuelle - Sète

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 19:47:48

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 :

CONTRE la LGV Montpellier-Beziers qui va conduire un peu plus à la destruction de notre littoral

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

@791 - Genty Jean-Claude - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 20:08:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de tracé exact de la Lgv

Contribution :

Bonjour,

Je souhaiterais savoir le tracé exact et précis au niveau de Mèze. Pour connaître où la lgv passe afin de savoir si mon foyer va être impacter par les Bruit incessant, et donc mérité une indemnité par rapport au prejudice auditif et à la perte de valeur de mon terrain, de ce projet destructeur de l'agglomération de thau.

Cordialement en attente d'une réponse de votre pars

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

@792 - Chloé - Poussan

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

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne grande vitesse Montpellier-Beziers

Contribution :

Tout d'abord les citoyens manquent énormément d'informations sur ce faux-project : quel est le tracé exact avec les ouvrages nécessaires? Quel est le coût de chacun d'eux? Quels sont les ouvrages prévus pour pallier la nuisance sonore? Les ouvrages pour le passage des animaux et riverains? Quels sont les impacts environnementaux connus, inconnus, à petite échelle , à grande échelle?

Où se trouve les études scientifiques présentant la balance coût/bénéfice mais surtout aussi bénéfice/risque?

Quels sont les risques identifiés et quel est le coût de ces risques? Est-ce que les risques écologiques, environnementaux, le mal-être des riverains humains et animaux ont-ils été chiffrés? Le cas échéant à combien? Combien d'habitation vont être détruites? À quel prix vont-elles être rachetées? Combien de personnes ruinées par la dépréciation de leur maison qu'ils ne pourront plus vendre? Combien vaut le stress systémique des riverains ? À combien le raccourcissement de leur vie dû au stress de cette nuisance est-elle évaluée?

Par ailleurs, ce projet va à l'encontre totale des priorités transversales de l'Europe sur le volet de la préservation de la biodiversité et étant auditrice pour de tels projets je n'hésiterai pas à faire remonter la totale incohérence de ce projet au sein des organisations européennes en charge de contrôle !

Car il s'agit d'une aberration qu'il faut stopper net ! Il faut arrêter de prôner l'écologie et œuvrer en sens inverse. Dites-moi que le maître d'œuvre est suffisamment intelligent pour le comprendre sinon je me porte volontaire pour le lui expliquer à titre gracieux !

Oups pardon le maître d'œuvre lui n'est intéressé que par le fric que cela peut rapporter donc ce sera à la commission donc vous de faire son job et si un tel projet passe on suspectera facilement du conflit d'intérêt caché pour ne pas dire des pots de vin.

Donc j'attends avec impatience votre conclusion pour voir à quel organisation je dois me référer pour que justice environnementale soit faite dans le cas d'un accord du projet.

Vous rendez-vous compte qu'il s'agit d'un abus de la société capitaliste sur notre nature? Elle ne peut pas se protéger seule, à nous de le faire !

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

@793 - Henry Paul - Poussan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 20:25:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LNMP :Un projet pas assez réfléchi

Contribution : [LGV Montpellier-Perpignan]

ce projet n'a absolument rien d'écologique:

♻️ Un bilan carbone négatif pendant au moins... 200 ans !

🌿 Des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits

🐌 Une infrastructure qui va créer de nouvelles ruptures de continuités écologiques (impact sur la biodiversité)

🏞️ Un cadre de vie et un paysage dégradés

🔊 Des nuisances sonores supplémentaires

Etc.

Donc parlons de projet économique d'un autre temps svp.

D'ailleurs, le temps, on va en gagner?

Le temps gagné ne profite en rien au territoire du bassin de Thau et même pire nous aurons moins de TGV à SETE nous obligeant à se déplacer jusqu'à Montpellier. Plus de déplacement = plus de temps = plus de pollution!

Pas de gain !

Pourquoi une telle course au temps… il faut parfois savoir prendre son temps!

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

@794 - Heldt Valerie - Sainte-Cécile-les-Vignes

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 21:26:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet ferroviaire

Contribution :

Non à la mise en péril du domaine viticole !!

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

@795 - Marie-Claire - Poussan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 21:50:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Questions Observations Poussan

Contribution :

Pourquoi une telle précipitation dans le projet, sur ces dernières semaines ? Alors que la concertation avec le public a été fortement impactée du fait de la crise sanitaire qui a empêchée toute réunion publique menée par le maître d'ouvrage, pourquoi ne pas avoir repoussé cette enquête publique menée pendant la période des fêtes de fin d'année ?

Il est indiqué dans l'avis de l'autorité environnementale que le bassin de Thau conservera une desserte Grandes Lignes avec le prolongement des trains vers Sète et Agde (dont la fréquence pourra être renforcée). Quid ? Combien de dessertes grandes lignes sur la gare de Sète dans 5 ans ? Dans 10 ans ? Dans 30 ans ?

Des travaux de confortement de la ligne existante y seront nécessaires ? Quels travaux sont programmés ? Quels délais ?

1,6 millions de m³ de déblais non réutilisés du fait du découpage en 2 phases. Quel traitement est prévu pour ces déblais ? Quel impact sur les zones de stockage ? Où seront-ils stockés ?

Le risque d'incendie est évoqué sur le massif de la gardiole. Quelles mesures sont prévues contre ce risque ?

La solution retenue a pour objectif de donner de meilleures conditions aux TER et au fret. Le fret continuera à passer par les gares de centre ville.

Quels avantages pour les usagers voyageurs du bassin de Thau ? Quelle durée et quel coût généré pour chaque usager devant prendre un TGV par rapport à la solution actuelle de la gare de Sète ?

Quelle est l'estimation des nuisances générées par l'augmentation du trafic fret en centre ville ? Quelles compensations sont prévues ? Comment se formalisent-elles ?

Comment sont prises en compte les observations du public sur la phase 1 (desserte de Sète, biodiversité et patrimoine de la Gardiole, paysage et environnement du bassin de Thau (viaduc et AOC Pinet) ?

Sur l'avis de l'autorité environnementale, quid des questions posées sur le devenir de la ligne actuelle, en lien avec les perturbations climatiques (qui nécessite un bon fonctionnement et un développement des dessertes infrarégionales cadencées) ? A-t-on des retours d'expérience de la réalisation des travaux et de l'exploitation de gares nouvelles, sur les perspectives mises à jour de l'évolution à moyen / long terme des besoins de mobilité en prenant en compte la stratégie bas carbone, ….. ?

Comment le public va-t-il être informé de l'actualisation de l'étude d'impact et de la fiabilité des évaluations produites ?

Le bilan des émissions de GES de la phase travaux s'élève à 2,54 Mtéq CO2. La phase exploitation permet de limiter les émissions. Comment sont chiffrées ces limitations ?

Elles sont évaluées à 6,3 % par an, soit une période de 240 ans nécessaire pour compenser la phase travaux. En quoi ce projet participe-t-il à la stratégie bas carbone ?

Les accidents ferroviaires sont annoncés comme extrêmement rares. Quels éléments de sécurité sont prévus en cas de déraillement d'un convoi de frêt par rapport aux pollutions possibles sur l'écosystème du bassin de Thau ?

Quel impact sur la valeur des biens immobiliers sur Poussan et plus largement sur le bassin de Thau, sachant que le viaduc de plus d'un kilomètre aura un impact visuel sur Poussan et son entrée et que le nombre de TGV à terme diminuera sur Sète et que la gare la plus proche sera sur Montpellier ?

La diminution du nombre de TGV sur Sète et donc la limitation de la facilité d'accès aux thermes de Balaruc auront-elle un impact sur le volet économique du bassin de Thau, avec un risque potentiel de perte de curistes ? Cette perte d'activité a-t-elle été estimée ?

Pourquoi l'enquête publique ne traite-t-elle que la phase 1 ? Est-il logique de se prononcer sur la phase 1, sans connaître tous les aboutissants (notamment environnementaux et économiques) de la phase 2 ?

Les impacts potentiels du projet sur la zone de captage d'Issanka sont important. L'autorité environnementale pointe dans son avis que les mesures compensatoires nécessaires risquent de ne pas pouvoir être accueillies par le territoire et suggère que ce point soit à nouveau étudié. Ce point a-t-il été étudié ? Quels sont les réponses apportées sur ce point de l'autorité environnementale ? Sans éléments, il semble compliqué de se prononcer.

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

@796 - Jouannet Charlène - Cournonsec

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 21:52:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de Révision du Tracé

Contribution :

Je m'oppose au tracé proposé qui doit passer dans la Gardiole. Ce site naturel doit être préservé par nos représentants territoriaux. Un tracé alternatif doit être étudié pour éviter ce site et le protéger.

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

@797 - Gidoin François - Cournonsec

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 22:02:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracé qui détruiera le patrimoine naturel unique de la Gardiole

Contribution :

Non au tracé qui détruiera le patrimoine naturel unique de la Gardiole

Aux commissaires et maires des communes, vous avez le pouvoir de contribuer à protéger cet écosystème. Ne laissez pas 18 mns de temps de trajet gagnées dégrader irrémédiablement les conditions de vie des riverains ainsi que la faune et flore locales.

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

@798 - Lea - Mèze

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 22:24:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la LGV

Contribution :

Contre la LGV qui va entacher la nature, des milliers d'euros pour gagner quelques minutes ! !

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

@799 - Anne-Marie - Marseillan

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 22:25:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête sur la ligne LGV

Contribution :

Tous ces dégâts, toutes ces dépenses pour gagner 18 minutes !!!

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

@800 - Hans - Sète

Date de dépôt : Le 23/01/2022 à 22:29:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La LGV, un danger pour le territoire de Thau

Contribution :

La LGV Montpellier-Perpignan est une fausse bonne idée, elle fera peut-être gagner une vingtaine de minutes aux voyageurs venant de Montpellier, Lyon, Paris ... mais elle éloignera les populations du territoire de Thau du train. Les habitants de l'Agglo de Sète (2eme agglo du département derrière Montpellier mais devant celle de Béziers) et ceux de l'Agglo d'Agde seront complètement écartés du TGV et devront se rendre à Béziers ou Montpellier Sud de France,en voiture notamment, pas tellement écologique en fait... Rappelons que ce sont quand-même 200 000 habitants et plus de 400 000 personnes en été qui seront loin du TGV, pourtant le bassin est très touristique avec Balaruc les bains, la première station thermale de France, le Cap d'Agde, une des premières stations balnéaires européennes en fréquentation, Sète qui accueille de grands événements et festivals (st Louis, Escale à Sète (300 000 visiteurs en 5 jours en avril). Le territoire de Thau est loin du TGV et verra ses dessertes TGV actuelles réduites de plus de 75% en Gare d'Agde et Sète. Le territoire est loin du TGV mais très proche de la LGV, en effet, elle abîmera inexorablement et définitivement le paysage remarquable du nord de l'étang et de la gardiole. En effet, le nord du territoire verra des trains à 300km/h passer devant sur un viaduc en béton de plus d'un km de long et de 30m de haut. Cette LGV passera trop proche de l'étang (au niveau de la fragile crique de l'Angle précisément) pourtant classé zone Natura 2000 et abritant de magnifiques espèces qui fait sa renommée aujourd'hui (huîtres, moules, herbiers de posidonies, hippocampes...).Et cette situation proche de l'étang représente un danger important en cas d'accident de train dans cette zone. Cette LGV passera aussi à Issanka, un parc très arboré et abritant la très importante source d'issanka alimentant la ville de Sète en eau potable. Sans évoquer les nuisances que les travaux et la LGV feront aux riverains, on peut évoquer son passage dans la Gardiole et à quelques centaines de mètres de l'abbaye de st Félix de Montceau à Gigean qui représentera un impact écologique et visuel important... En bref cette LGV n'apportera que des nuisances aux habitants proche de Thau qui perdront leurs TGV actuels et qui devront se déplacer à Montpellier ou Béziers pour pouvoir prendre le train. Elle constitura une "verrue" dans le si beau paysage de cette région et impactera beaucoup trop le riche environnement de ce bassin. Cela engendrera même un risque de baisse de fréquentation touristique car le bassin

sera "isolé" et ne verra que le train sans que celui-ci ne s'arrête. C'est un projet très coûteux et risqué, il faudrait revoir le tracé et réfléchir à d'importantes mesures compensatoires avec les collectivités locales qui elles sont ouvertes au dialogue, pour que cette LGV impacte le moins possible ce magnifique territoire.

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

@801 - Stephane - Rivesaltes

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 00:42:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non lgv

Contribution :

Des milliards d euros pour gagner quelques minutes....des expropriations...la nature devisagee...et des inondations de plus en.plus importantes....c est d une tristesse.....

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

@802 - Baraffe Vincent - Montpellier

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 02:26:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne lgv Montpellier beziers

Contribution :

Ne serait-ce pas plus intelligent de construire cette ligne ,le long de l'autoroute existant ?

Plutôt que de " demolir" à coup de millions d'autres richesses de notre belle régions !

#domainedecreyssel !

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

@803 - Alexandre - Montpellier

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 03:26:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition lgv

Contribution :

Je pense que le peu de gain de temps engendré n'est pas valable au vu des dégâts sur l'environnement qu'aura ce projet.

Autant une pollution environnementale, visuel et auditive...

La ligne lgv permettrait d'après les arguments allant dans son sens de multiplier les désertes locale en trains locaux en allégeant la ligne ferroviaire actuel. Cependant même réflexion les dégâts

occasionnés en valent t'ils la peine ? Je ne pense pas. Le réseau actuel est déjà bien suffisant même si la ligne est "chargée".

Les nombreuses dévaluation des maisons se trouvant plus ou moins proche du projet sont également à prendre en compte.. tant de dégât juste pour quelques minutes...

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

@804 - Matthieu - Bouzigues

Organisme : aucun

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 07:00:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Intérêt pour les habitants

Contribution :

Bonjour

Après avoir parcouru votre site dédié au tracé de la ligne la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Je crois avoir compris l'intérêt d'un nouveau tracé au nord du Bassin de Thau.

Néanmoins, on aurai besoin d'avoir plus d'explications sur l'impact de cette ligne sur le quotidien des habitants qui justifie la tracé actuellement prévu :

La mise en place du Viaduc va couper le territoire en 2 au nord du bassin de Thau, au milieu de zones d'activités cela risque créer 2 zones indépendantes

Comment pensez-vous y remédier ?

Un gain de 18 minutes alors qu'aujourd'hui les trains sont très souvent en retard (je fais partie de personnes qui personnes qui prennent cette ligne TGV plusieurs fois par semaine)

Quels sont les moyens que vous allez mettre en place pour s'assurer de du respect de horaires et donc l'intérêt de « gagner » ces 18 minutes ?

La perte des TGV sur la Gare de Sète, vont augmenter le temps de trajet pour usagers pour aller à la gare de Montpellier et/ou Béziers, le gain de temps souhaité avec cette nouvelle ligne est donc inexistant.

Pourriez-vous, nous apporter des éclaircissements pour expliquer l'intérêt pour les habitants du territoire ?

L'impact sur l'économie autour des cures à Balaruc, sera nécessairement réel

Pouvez-vous partagé, l'étude d'impact économique qui a sans doute été réalisé ?

L'impact environnemental sera nécessairement très important, je n'ai pas réussi à trouver des chiffres / détails sur celui-ci (positionnement face à zone natura 2000, nuisance sonore, nuisance visuel …)

Pouvez-vous partager tous les éléments que ces impacts (au minimum sur le site internet dédié à cet effet) ?

Impact sur la faune et la flore, décibels lors de passages, distance à laquelle on entendra le traffic, dessins clairs intégré dans le paysage du viaduc ….

Merci pour votre retour, afin que l'on puisse tous adhérer à ce projet.

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

@805 - Chamfort Christian - Mèze

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 07:42:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Emprise sur terrain planté en oliviers et rucher

Contribution :

Bonjour

Je suis propriétaire d un terrain chemin de la vallongue sur la commune de Pinet.

Suis je susceptible d être exproprié ?

Cordialement

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

@806 - Laurence - Sète

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 07:49:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Désagréments du projet pour lés habitants de Thau

Contribution :

Je crains que la nouvelle ligne érigée en viaduc au niveau de Poussan défigure définitivement le paysage autour du bassin de Thau par ailleurs si bien préservé que rien n'y est quasiment constructible .

En outre la non desserte de Sète est un net inconvénient pour lés sétois qui perdent l'accès direct au tgv .

Enfin le coût des travaux supporté par ceux qui n'auraient que lés désagréments est intolérable

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

@807 - COUSTELLIE JOSIANE - Florensac

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 09:10:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :opposition projet ligne TGV Montpellier- Béziers

Contribution :

Je m'oppose au projet de la ligne TGV Montpellier - Béziers et à son tracé.

A l'heure des grandes décisions en matière d'écologie et de notre impact sur la nature, ce projet est une aberration.

En effet, il existe déjà un réseau de voie ferrée entre Montpellier et Béziers, sur lequel circule déjà le TGV, alors pourquoi en construire une supplémentaire !

Il est plus économique et plus respectueux de l'environnement de conserver et d'entretenir celle existante, à quoi cela sert d'avoir plus de trains, notre région est bien desservie !

De plus, ce projet serait très négatif sur l'environnement, que ce soit visuel, sonore ou environnemental.

La nuisance sonore de cette ligne serait un désastre pour le bien vivre dans nos villages.

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

@808 - ZAMPIELLO Manon - Montbazin

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 09:15:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à la ligne LGV, OUI à un projet plus raisonné.

Contribution :

Une nouvelle ligne de train ? Ce n'est pas aberrant me semble t-il eu égard au risque de submersion de la ligne actuelle.

Toutefois, sommes-nous sûrs de nous poser les bonnes questions ? Pourquoi vouloir aller toujours plus vite ?

Les nuisances que cela va engendrer sont elles justifiées pour un simple gain de temps ?

Souhaitons-nous encore soutenir cette thèse : toujours plus fort, toujours plus vite et ce, peu importe les conséquences ?

Ne sommes-nous pas suffisamment informés de l'urgence écologique ? Préférons-nous une fois de plus, privilégier le confort de quelques minutes à celui du bien être et de la planète ?

Rappelons que l'étude de rentabilité de cette ligne a vieilli, que les habitudes des français (télétravail notamment) ont changé depuis !

Soulignons que certains avancent 240 ans pour compenser le bilan carbone d'une telle ligne, et que des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles seront détruits.

La raison d'une telle décision ? "On" va gagner du temps. Mais qui va gagner du temps ? Et que va t'"on" faire de ce temps ?

Les personnes qui gagneront du temps sont-elles les mêmes qui vont subir les nuisances sonores ainsi que les nuisances esthétiques du projet ?

Les contribuables du Bassin de Thau n'ont rien à y gagner si ce n'est, perdre de l'argent en finançant le projet.

Construisons une ligne mixte, FRET TER simple qui pourrait avoir beaucoup moins de conséquences écologiques, et économiques.

Ce projet ne me semble pas ni raisonnable, ni raisonné. Cessons de faire la guerre avec la planète, cessons de la sacrifier pour quelques minutes gagnées.

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

@809 - COUSTELLIE GUY - Florensac

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 09:22:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :OPPOSITION AU PROJET DE LIGNE TGV

Contribution :

Je souhaite apporter mon opposition au projet de construction de la ligne TGV entre Montpellier-Béziers, car je pense que ce projet va impacter négativement notre environnement et son écologie.

1er point : son impact sonore : la construction et la mise en service de cette ligne va créer des nuisances sonores inévitables, et une amplification des sons venus de l'A9.

2éme point : son impact visuel : notre région va encore défigurée

3éme point : son impact sur l'écologie, en mutilant nos garrigues et espaces natures, viticoles et agricoles

4éme point : il existe déjà un réseau avec passage de TGV, alors pourquoi en construire un de plus !

Et pour finir : un impact économique, il est préférable de conserver et d'entretenir ce qui existe déjà au lieu de détruire un environnement pour réaliser un projet qui va couté très très cher

C'est pourquoi j'apporte mon opposition dans cette enquête

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

@810 - REYNAUD Hélène

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 10:47:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête préalable à la déclaration d'utilité publique LGV Montpellier-Béziers phase 1

Contribution :

N'ayant pas eu le temps nécessaire de prendre connaissance du dossier dans sa globalité et par conséquent d'analyser son contenu avant de déposer mes observations, je demande une prolongation de la présente consultation

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

@811 - Aline - Agde

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 10:50:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Lgv Montpellier-Perpignan

Contribution :

J'habite à Agde. J'ai souvent pris le TGV pour Paris et je me suis aperçu que les trains commençaient à se remplir (pour l'aller) et à se vider (pour le retour) à partir de la gare d'Agde, surtout l'été, mais le plus en gare de Montpellier (St Roch). Cette nouvelle gare va obligé les voyageurs à se déplacer en voiture pour s'y rendre. Les temps de voyage vont largement s'agrandir pour une majorité de voyageurs. Peut-être aurait-il été plus raisonnable de réserver cette nouvelle ligne aux trains de marchandises et à quelques trains pour les personnes avec un ou plusieurs directs Montpellier/Perpignan et Espagne par la suite. Aussi celà aurait aussi servi à développer le fret ferroviaire afin de soulager l'autoroute A9 qui est complètement saturée par tous ces camions. Mais je pense surtout que les décisions sont déjà prises et que rien ne fera changer celà.

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

@812 - Clair Roger - Maraussan

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 10:50:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :prise en compte du fret lourd; économie de gares superflues.

Contribution :

Le trafique à grande vitesse ne doit pas être seul à l'étude, ne pas oublier de décharger le trafique lourd de l'autoroute A9 qui est en pleine saturation.

La conception de la nouvelle ligne doit pouvoir intégrer une partie de ce trafique lourd même si elle doit impacter partiellement la grande vitesse.

Par ailleurs l'implantation d'une seule gare entre Béziers et Narbonne permettrait une économie substantielle tout en laissant à l'avenir la possibilité de raccorder une autre nouvelle ligne s'y raccordant en direction de Toulouse nouvelle capitale régionale

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

@813 - tafanel adrien - Bouzigues

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 11:31:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contre le projet de LGV Montpellier Beziers

Contribution :

Je donne ma contribution à cette enquête car contre ce projet de ligne a grande vitesse.

Le tracé traverse des zones naturelles et des écosystèmes encore naturel, cette ligne viendrai troubler le calme de la garrigue du nord du bassin de Thau…

Tout ce désordre pour proposer un gain de temps de quelques minutes à des passager qui n’auront plus l’occasion de jeter un coup d’œil par la fenêtre et apercevoir les plages de marseillans et sete.

Faire parti d’une génération qui se dit Écologiste et voulant conserver la nature, est totalement au sens inverse de cette enquête. Un viaduc en plein milieu de la garrigue avec le passage de train à grande vitesse au milieu de la nature est à l’antipode de ce que nous cherchons à protéger.

Ce projet est une honte à ceux qui le porte et j'espère de tout cœur qu'il sera rejeter une fois de plus surtout quand on voit la honte économique du projet de gare montpellier sud de france … peu de trains , loin de la ville, aucune utilité tout ça avec l'argent de nos impôt , c'est un exemple de plus et une leçon à tenir des projets d'aménagement publique qui n'ont servi à rien à part gaspiller de l'argent qui servirai bien plus ailleurs

pour conclure et argumenter ma voix contre le projet de ligne a grande vitesse entre montpellier et beziers

ce projet serai peu utile pour quelques minutes de gagner

il polluerai un environnement encore neutre (la garrigue)

les nuisance sonore serait entendu par vent calme jusqu'à sete

ce serai un gouffre économique seulement quelques années après l'échec total de la gare montpellier sud de france

les possibles pollutions et impact carbone se nuisible à lagune de thau pourtant protéger par de nombreux label

ce projet doit être rejeté et abandonné cette idée de ligne a grande vitesse dans notre région !

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

@814 - Cooper Russell - Rennes-le-Château

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 11:33:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Investir Utile

Contribution :

Un projet hyper coûteux,qui rajoute une emprise sur un territoire déjà mis à mal (littoral) et qu'il ne rajoute rien aux communes travesés, si ce n'est une nuisance bruit. Projet Inutile, préserver plus tôt le milieu et les emplois agricoles, ne pas artificialiser encore 1500ha de terres

Un habitant en colère

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

@815 - J-F - Frontignan

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 11:53:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La LGV, une histoire de copains...

Contribution :

La création de la LGV entre Montpellier et Perpignan n'apportera rien si ce n'est des nuisances sonores et visuelles.

Cette ligne servira uniquement aux montpelliérains à atteindre Barcelone.

Par contre les riverains vont être impactés pour une poignée de touristes qui ne s'arrêteront plus sur nos côtes.

Économiquement, il n'y aura aucun bénéfice pour le local, les touristes ne s'arrêtant plus...

Si vous consultez le cadastre vous verrez que tous les terrains sur le trajet du TGV appartiennent à des élus...

Cela fait des années que les élus locaux achètent à bas prix les terrains se situant sur le projet de ligne.

Maintenant, ils veulent "faire la culbute" en étant expropriés par la création de la ligne. Les terrains seront rachetés à prix d'or par la SNCF (c'est à dire nous).

C'est pourquoi le projet ne sera pas arrêté, "nos élus" ont beaucoup d'argent à perdre si cela ne se faisait pas.

Vive le copinage.

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

@816 - CLAIR Georges - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 11:57:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :enquête publique

Contribution :

Forte atteinte à la nature ; Restriction des moyens de desserte de Séte et de Balaruc- les difficultés pour les curistes de rejoindre les Thermes et leur point de location de logement

ne venant pas par véhicule privé; conséquence sur la circulation automobile pour rejoindre les gares TGV

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

@817 - Yuri - Sète

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 12:09:48

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ne pas isoler Sète

Contribution :

Je comprends très bien l'enjeu écologique de votre projet sur ce parcourt car la montée des eaux est à craindre.

Mais l'éloignement des villes comme à Montpellier ou à Nîmes Arles des gares de la ligne LGV impose l'usage de la voiture pour se rendre à la gare ce qui premièrement d'un point de vue écologique est complètement nulle.Secondement votre calcul de gain de temps est tout aussi nul si l'on compte le temps pour se rendre à la gare.Troisièmement au niveau de l'environnement, et de la perte de terres agricoles ainsi que le coût de cette opération, en ces temps est totalement inacceptable.

La nouvelle ligne grande vitesse "va coûter très cher parce que les produits trafic ne vont pas couvrir les péages. (...) Même le monde (à bord des TGV) n'arrivera pas à compenser le niveau des péages qu'on paiera dessus

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

@818 - COURTOIS-BRIEUX ELISE - Montpellier

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 12:35:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au tracé de LGV

Contribution :

Je souhaite apporter mon opposition au projet de la ligne TGV Montpellier - Béziers et à son tracé.

Je confirme qu'il y a un véritable intérêt à créer une nouvelle ligne de train (et non de ligne à grande vitesse) car l'ancienne voie sera sous l'eau d'ici peu. Cela permettra ainsi de multiplier les TER et faciliter leur accès à l'ensemble de la population, d'augmenter le transport de marchandises par le fret. Tout ceci dans un but de donner la priorité aux transports ferroviaires et de favoriser la mobilité douce sur le territoire.

En revanche, ce projet de nouveau tracé de Ligne à Grande Vitesse ne répond pas aux besoins cités plus haut.

L'idée est de faire passer des trains à grande vitesse (300 à 320 km/h) au milieu des paysages sans tenir compte des impacts sur les populations, la faune et la flore. Les études d'impacts réalisées par l'agence Biotope sont sans appel : le nouveau tracé va traverser des zones de présence des oiseaux les plus rares de France. On peut citer par exemple le Traquet oreillard, le Cochevis de Thékla, la Fauvette à lunettes, l'Alouette calandrelle et la liste ne s'arrête pas là. Quelles actions vont être mises en place pour toutes les espèces faune et flore impactées ? La compensation écologique n'est aujourd'hui plus une réponse. Un écosystème détruit l'est pour toujours. Nous parlons ici d'un patrimoine écologique remarquable, recherchés par les amateurs de nature et par les scientifiques. Le territoire est en effet un terrain d'observation et de recherches scientifiques important.

Le nouveau tracé comporte bien d'autres problématiques, qu'il est absolument nécessaire de revoir. Pour n'en citer que quelques-unes :

- La mixité fret /voyageur sur toute la LGV jusqu'à Perpignan n'est pas actée

- La LGV va ensevelir en partie la Via Domitia qui est un tronçon routier datant de l'époque Gallo-Romaine classé aux Monuments historiques.

- La LGV ne desservira pas certaines villes, en premier lieu Sète. Il est prévu que 3 TGV s'arrêtent pas jour au lieu de 8 ou 10. Cela veut dire que les habitants devront alors rejoindre les villes de Bézier ou Montpellier par la route pour pouvoir prendre le train. On est loin de l'idée d'une mobilité douce.

- La LGV va demander la construction d'ouvrages couteux et très impactant pour les paysages. En effet, pour aller à 300 km/h, impossible de contourner les obstacles. Il faut les traverser et donc les détruire.

Et tout cela dans quel but ? Rallier l'Espagne plus rapidement, une promesse faite depuis maintenant 30 ans. En effet, cette LGV contribuerait à gagner du temps sur le trajet à savoir 18 minutes de moins entre Montpellier et Béziers.

Un gain de quelques poignées de minutes au détriment du territoire et de tout ce qu'il comporte : la population, la faune et la flore.

Quelles sont les solutions envisagées pour les personnes impactées par une perte de territoire d'exploitation et donc de chiffres d'affaires, liés aux travaux et au passage de cette LGV ? Par exemple, La LGV va couper le terroir du Picpoul de Pinet en 2 : 10% des vignobles sont alors amenés à disparaitre.

Quelles solutions proposez-vous aux habitants de Sète non véhiculés qui voudrait rejoindre la ville de Montpellier ou de Sète ?

Pourquoi s'accrocher à ce projet si coûteux à bien des égards quand d'autres solutions existent mais malheureusement sont écartées ?

L'enquête publique n'aborde que la phase 1 (tracé de Montpellier à Béziers) et ne prend pas en compte la phase 2. Afin d'avoir une vision globale du projet et prendre en considération la totalité des impacts, il est indispensable que les deux phases soient abordées de manière simultanée.

Le projet mérite d'être revu vis-à-vis des enjeux économiques, socio-culturels et environnementaux d'aujourd'hui et non de ceux datant de 30 ans.

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

@819 - Cohen Brigitte - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 12:46:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Observatoire du Pays de Thau

Contribution :

Contribution en fichier attaché.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CONTRIBUTION OPT ENQUETE PUBLIQUE LNMP.pdf, page 1 sur 4