

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

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

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

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

En effet une appellation d'origine se définit par son milieu naturel, l'action des hommes mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe. Le vigneron vend dans une bouteille la qualité et la typicité de son vin, mais aussi son paysage.

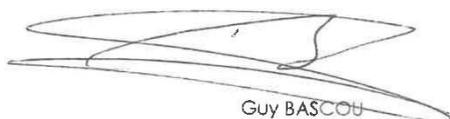
Le syndicat, très actif dans ce domaine, a réalisé des études paysagères afin de mieux valoriser encore son environnement paysager et développer l'oenotourisme.

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

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

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

Le Président du syndicat/ODG PICPOUL DE PINET



Guy BASCOU

Syndicat/ODG de l'AOC Picpoul de Pinet

Siège social : 13 Avenue du Picpoul – 34850 PINET

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

Pièce(s) jointe(s) :

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

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

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

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

En effet une appellation d'origine se définit par son milieu naturel, l'action des hommes mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe. Le vigneron vend dans une bouteille la qualité et la typicité de son vin, mais aussi son paysage.

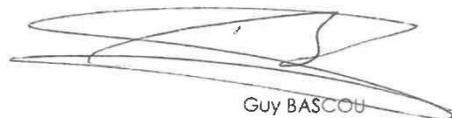
Le syndicat, très actif dans ce domaine, a réalisé des études paysagères afin de mieux valoriser encore son environnement paysager et développer l'oenotourisme.

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

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

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

Le Président du syndicat/ODG PICPOUL DE PINET



Guy BASCOU

Syndicat/ODG de l'AOC Picpoul de Pinet

Siège social : 13 Avenue du Picpoul – 34850 PINET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Syndicat/ODG de l'AOC Picpoul de Pinet

Siège social : 13 Avenue du Picpoul – 34850 PINET

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

2022

2008



Lattes le 14 septembre 2015

COPIE

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

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

Monsieur le Préfet,

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

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

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

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

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

Syndicat/ODG de l'AOC Picpoul de Pinet

Siège social : 13 Avenue du Picpoul – 34850 PINET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Frédéric SUMIEN

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



Jean-Benoît CAVALIER

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Lattes le 15 janvier 2021

COPIE

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

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

Monsieur le Directeur,

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

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

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

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

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

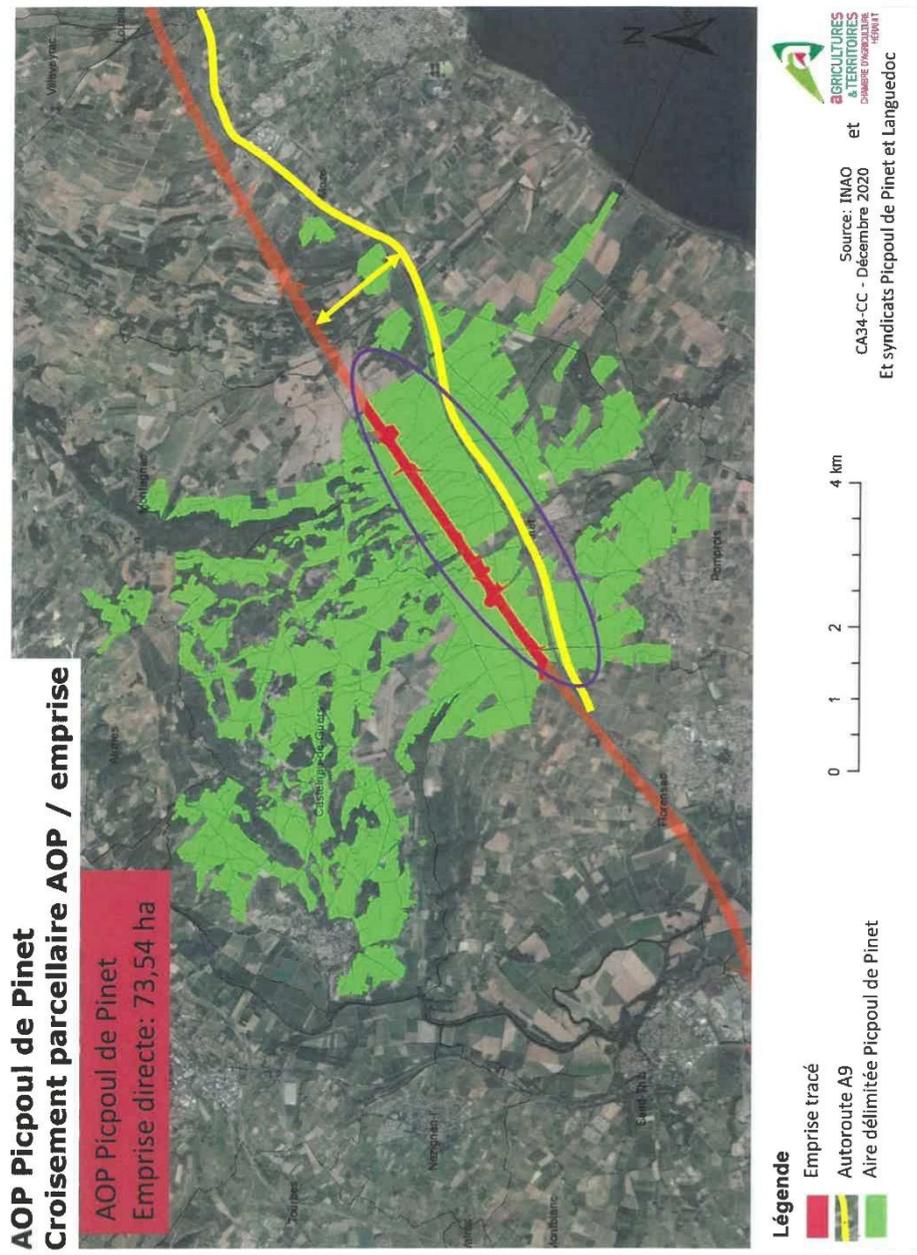
Le tracé envisagé empiète sur plusieurs aires classées en appellation d'origine protégée « Languedoc » et en particulier sur **celle de l'appellation d'origine protégée « Picpoul de Pinet » qui se voit traversée de part en part, en plein cœur.**

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

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

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

LM08



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

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

Des atteintes qui mettent en péril les exploitations et caves

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

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

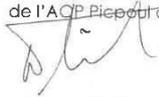
En conclusion,

Lors des consultations précédentes les Syndicats ont à plusieurs reprises, exprimé leur désaccord sur ce projet de tracé.
Aucune alternative sérieuse de tracé ni d'évitement n'a été proposée.

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

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

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



Laurent THIEULE

Le Président du Syndicat ODG
de l'AOP Languedoc



Jean-Benoît CAVALIER

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

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

Atteinte à l'image et au paysage

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

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

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

Impacts catastrophiques de la phase de travaux

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

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

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

Impact sur les conditions naturelles, modification substantielle du terroir

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Préjudices économiques désastreux

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La production « Picpoul de Pinet » représente 1 450 ha de vignes en production .

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

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

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

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

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

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



Lattes le 20 janvier 2022

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

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

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

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

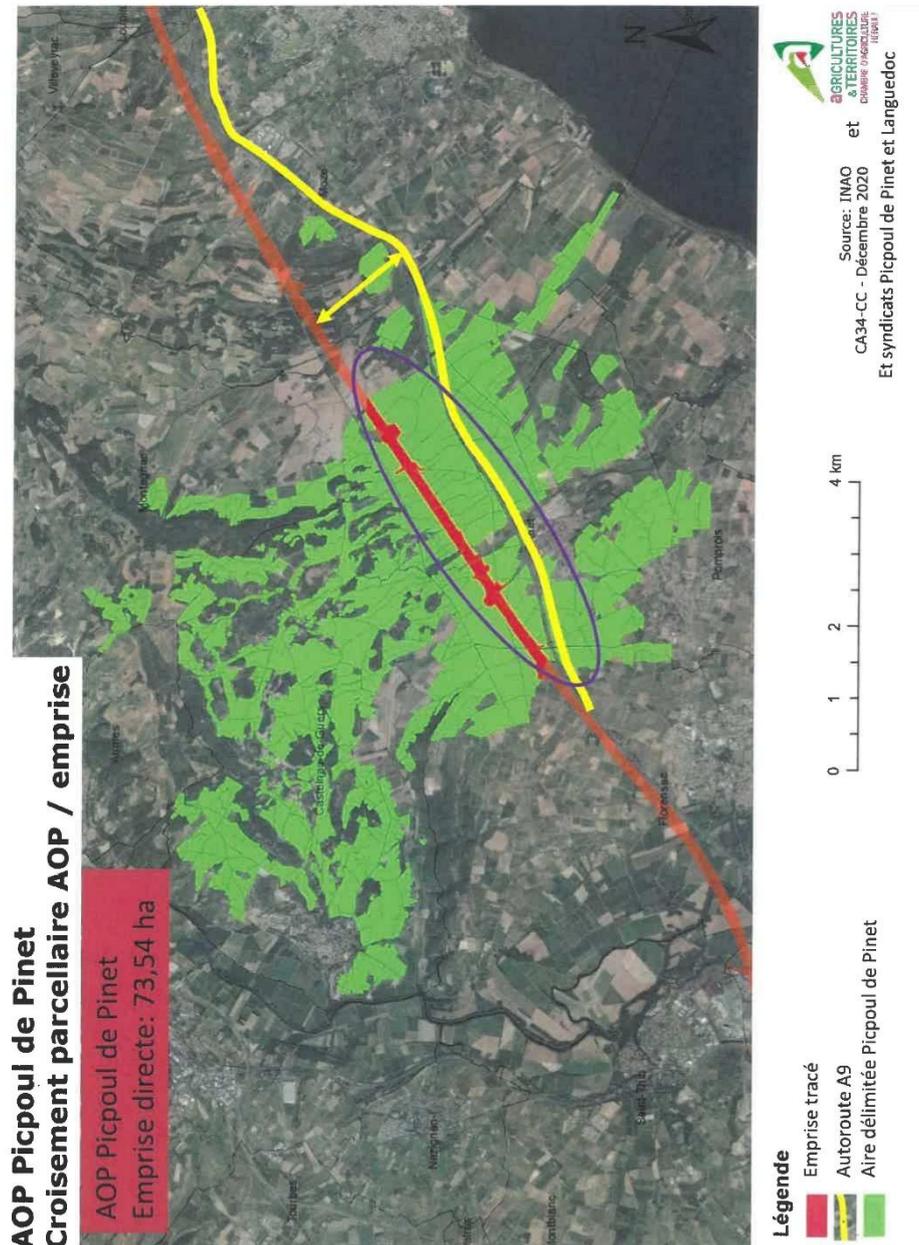
Nous déplorons que le tracé proposé, comme nous l'avons déjà signalé lors de toutes les concertations, impacte de façon majeure les aires délimitées et vignobles d'appellation d'origine protégée régionale « Languedoc » et en particulier ceux de l'appellation d'origine protégée « **Picpoul de Pinet**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

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

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

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

LM08



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

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

Des atteintes qui mettent en péril les exploitations et caves

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

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

En conclusion,

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

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

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

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

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



Laurent THIEULE

Le Président du Syndicat ODG
de l'AOP Languedoc



Jean-Benoit CAVALIER

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

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

Atteinte à l'image et au paysage

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

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

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

Impacts catastrophiques de la phase de travaux

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

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

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

Impact sur les conditions naturelles, modification substantielle du terroir

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Préjudices économiques désastreux

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

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

SYNDICAT DE L'AOP PICPOUL DE PINET
13 avenue du Picpoul de Pinet – 34950 PINET

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



Lattes le 20 janvier 2022

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

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

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

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

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

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

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

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

@855 - DEVANTOY Isabelle

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 19:35:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Page 612 / 1332.

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

Objet :opposition totale au projet

Contribution :

Le projet avait été abandonné pour d'excellentes raisons et soudain il réapparaît... ! De plus nous sommes informés des concertations enquête publique la veille, le jour même voir le lendemain.

Nous aurions pu espérer que, à l'époque actuelle, une prise de conscience visant à protéger nos territoires soit à l'ordre du jour. Mais c'est à désespérer.

L'étang de Thau est un site magnifique à protéger, tout comme le massif de la Gardiole, les diverses espèces animales et végétales, la qualité de l'eau source de vie précieuse et rare... Une partie des vignobles, de la garrigue, des sites archéologiques seront également largement impactés. Un immense viaduc va défigurer ce beau paysage et engendrer des nuisances sonores et bien sûr visuelles.

Le projet consiste à investir plusieurs milliards d'euros que, contribuables que nous sommes, nous paierions pour ce massacre, ce pour gagner quelques minutes sur le trajet Montpellier Béziers.

Je considère que c'est totalement irresponsable. De plus économiquement cela portera forcément préjudice au tourisme dans notre secteur. En massacrant le paysage, la beauté des lieux et la tranquillité. Donc pour la région c'est économiquement une erreur. Ce n'est pas la région qui en tirera profit, bien au contraire.

Bref c'est à pleurer de n'avoir pas conscience de la beauté des lieux et de continuer le massacre de nos territoires pour quelques profits stériles à terme.

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

@856 - Soulé Vincent - Lignan-sur-Orb

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 19:41:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet indispensable et urgent pour la région

Contribution :

un très grand nombre de personnes utilisent le train pour se rendre à Montpellier et la ligne actuelle est saturée.

Cette ligne va permettre de rapprocher les foyers de logement et de travail. Le temps gagné va encourager les citoyens à utiliser le train plutôt que les voitures réduisant de manière très significative l'impact carbone des déplacements.

Tourismes, augmentation de l'attrait de la région de Béziers depuis Lyon et Paris et plus généralement la France, avec la plus grande offre de transport. Plus de personnes vont privilégier le TGV à l'offre aérienne et voiture plus gourmande en carburant. Parfait pour le projet de parc à thème au domaine de Baysan.

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

@857 - Derdaele Dominique

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 19:44:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 613 / 1332.

Objet :LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Par principe,je suis contre destruction de terrain agricole,destruction de la nature,nuissance sonore,nouvel infrastructure.....Ou se trouvera la nouvelle gare.....accessible que par route...? pollution.....Les petites lignes Béziers Neussargues.....? Carcassonne Quillan

Cette LGV fera gagner combien de temps....? 30 mns autant de destructions pour 30 mns.....

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

@858 - Claire - Poussan

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 19:51:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV, TERRITOIRE EN DANGER

Contribution :

A l'heure où l'on prend (enfin !) conscience du danger climatique, la région ne trouve rien de mieux que d'opter pour un projet maudit, par intérêts pour les copains et élu.e.s locaux, mais SANS l'avis des citoyens locaux (que l'on va en plus imposer de nouveau !).

Ce projet destructeur d'espaces naturels (une partie de la Via Domitia, des vignes de Picpoul, domaine de Creyssels coupé en deux, le massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés, etc... sans oublier les risques écologiques pour l'étang et son territoire) va également nous imposer des nuisances sonores invivables accompagnées d'un panorama immonde rendant notre qualité de vie infecte. Nous avons fait le choix de venir habiter à Poussan pour sa qualité de vie, nous allons vivre un cauchemar à cause de ce projet.

Ce choix de lieu d'habitation a également été choisi grâce à la fréquence intéressante des TGV vers Paris ; mais ça c'était avant...car depuis 2 ans, nous en avons déjà perdu beaucoup, nous obligeant à aller à Montpellier Sud de France (trajet supplémentaire en voiture + frais supplémentaires de stationnement ; quel est l'intérêt ???). Ce projet va donc aggraver encore et encore la suppression de

Ce projet de 2,2 milliards d'euros va détruire notre belle région, faire mourir des communes, des commerces, faire fuir des touristes et des habitants locaux pour qui la vie sera devenue infernale ! Toute cette destruction de vie exceptionnelle locale, climatique, environnementale, touristique, etc...pour gagner 18 mn de trajet entre Montpellier et Perpignan ???

Mais qui sommes-nous pour "disposer" de la sorte d'une terre qui ne nous appartient pas ? et comment allons-nous justifier toute cette destruction à nos enfants et petits-enfants ?

Il serait plus judicieux d'investir ces 2,2 milliards d'euros dans l'amélioration de l'existant, à savoir : plus de Ter qui fonctionnent tous les jours sans problèmes afin de nous permettre d'aller travailler à Montpellier, entretenir, améliorer et développer d'autres transports en commun afin que les voitures puissent circuler le moins possible, créer des pistes cyclables dignes de ce nom, sécurisées, etc...

Messieurs et Mesdames les élu.e.s, merci de nous lire et nous écouter, merci de penser à nos enfants, à nos petits-enfants, merci de penser à cette si belle nature héraultaise dans laquelle nous avons la chance de vivre. Merci de ne pas détruire tout ce bien précieux !

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

@859 - Thomassin Pierre - Arles-sur-Tech

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 20:22:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Oui à la LGV

Contribution :

Bonjour,

Je suis totalement favorable à cette ligne nouvelle vu le trafic actuel sur l'autoroute A9 dont on va finir par faire la quatrième voie si ça continue. Le trafic augmente c'est inéluctable et il faut arrêter de se cacher derrière l'écologie pour ne rien faire comme depuis si longtemps.

Alors oui à la LNMP avec une seule gare sur le parcours pour minimiser l'énergie dépensée en arrêt redémarrage et bien sûr une belle desserte de cette gare par les TER.

Cordialement

Pierre.

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

@860 - Reynès Pénélope - Sète

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 20:33:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la LGV Montpellier Béziers

Contribution :

- pas écologique
- excessivement cher
- projet désuet
- incohérence avec les nouvelles réglementations écologiques
- incohérence avec les besoins actuels
- budgets utilisables pour d'autres projets sociaux, écologiques, utiles
- fait partie de la liste des grands projets inutiles
- disparition des petites lignes
- augmentation des prix des billets
- isolation des petites communes

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

@861 - COLIN PIERRE - Pinet

Page 615 / 1332.

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 20:47:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : mon avis pour l'enquête publique

Contribution :

Je suis passé voir le commissaire enquêteur à Florensac et je vous signifie par écrit quelques points de notre échange .

Je reprends pour mon compte les avis de la chambre d'agriculture adressé au préfet , et celui de l'ODG Picpoul de Pinet ,c'est à dire un avis pas favorable au passage de cette ligne sur l'aire d'appellation Picpoul de Pinet .

mais je voudrais rappeler une chose , après avoir rencontré , dans le cadre de mes mandats , l'ancien préfet de l'Hérault Mr Witkowski, pour envisager les conséquences sur notre appellation de cette LGV , j'ai proposé que si le passage devait malgré tout se faire , il serait souhaitable d'envisager une baisse de vitesse , même légère afin d'infléchir une légère courbe de trajectoire afin d'épargner un maximum d'hectare de vignes plantées de Picpoul de Pinet ,sachant que les vignes ne sont pas délocalisables hors de l'appellation .

Cette concession n'a pas reçu un avis favorable de la part de SNCF réseau, lors de notre rencontre avec eux à la chambre d'agriculture de l'Hérault quelques temps plus tard.

Ainsi cette attitude sans compromis de la part de SNCF pose un réel problème .

Les préjudices économiques , patrimoniaux , paysagers portés sur cette singulière AOP et sans solutions de contournement , font que je compte sur l'attention du commissaire enquêteur pour mesurer la gravité de l'impact portée sur cet AOP pleine d'unicités en tenant compte de cette proposition.

Quelques minutes de plus sur un trajet peuvent sauver quelques dizaine d'hectare , et ce n'est pas parce que les études ont été orientées comme tel que pour autant les choses peuvent être définitivement actées sinon à quoi servirait une enquête publique..

Si ce grand ouvrage se faisait ,et devait apporter des débouchés économique ,ailleurs alors il faudra envisager une contre partie durable pour reverser "ici"sur l'économie des structures de l'appellation caves coopérative et caves particulière (perte de clientèle) en plus des protocoles d'indemnisation liés au hectares perdus par les producteurs .

Quelques kilomètres /heure de moins seraient une économie durable pour tout le monde , mais le mieux c'est que le TGV ne passe pas par sur notre terroir. tellement le préjudice est fort.

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

@862 - VINCENT David - Gigean

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 21:33:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tracé

Contribution :

Bonjour, quel est le tracé prévu ?

J'habite a Gigean au pied de la Gardiole et je crains nuisance sonore, visuelle, ainsi qu' une perte de valeur de ma propriété.

Page 616 / 1332.

Je crains aussi pour le massif de la Gardiole.

Je trouve aussi l'investissement pharaonique pour un gain ridicule et je ne suis pas d'accord pour que mon argent de contribuable soit utilisé à ces fins.

J'aimerais donc savoir quel est le tracé prévu afin de me positionner sur ce dossier et rejoindre un collectif pour lutter contre ce projet si nécessaire

Merci

Slts

M. VINCENT

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

@863 - Solène saelens - Loupian

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 21:54:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Il s agit d'un investissement colossal pour 18 min de gagner. C est incompréhensible et au détriment de la faune et de la flore locale, du bassin de thau et de ses cultures, du vin bref de toute l économie locale.

Les pollutions liées à la construction vont être importante et les pollutions sonores également. Ici vivent buses faucons, hippocampes, hérissons et bien d autres espèces protégées ou non.

investir dans les transports oui mais de manière mesurée et raisonnée afin de servir la region.

Ce projet n est pas du tout raisonné.

J espère que ma contribution sera entendue.

Bien cordialement,

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

@864 - Ladislav Patrick - Montpellier

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 22:23:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à la LGV : 5,5 milliards d'euros pour + de CO2 et - de services utiles.

Contribution :

1/ Le plus effrayant c'est de voir ces milliers d'euro émettre des milliards de tonnes de CO2 dans l'atmosphère avec un bilan carbone compensé sur plus de 200 ans.

2/ De plus cet investissement colossal pour pas grand chose se retrouvera dans le prix du billet de train... il est déjà plus cher que l'avion souvent, que la voiture des qu'on voyage en famille : c'est anti-écologique

Page 617 / 1332.

3/ la transition écologique commence par un rapport différent à la vitesse, elle ne se fera pas sans accepter des déplacements plus lents. Aller vite est énergivore, il va bien falloir réapprendre à prendre le temps.

4/ améliorons les réseaux ferrés existants, plus de transport de marchandise, moins de massacre écologique.

Comme en Ecosse il faut mettre un moratoire sur tous les projets pharaoniques.

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

@865 - Rihouet Mara - Montpellier

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 22:30:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Désaccord - projet d'inutilité publique - propositions alternatives à envisager

Contribution :

Plusieurs alertes permettent de questionner l'intérêt ou non du projet sous la forme proposée de manière objective.

En regardant les différentes politiques publiques de préservation de l'eau (zone soumise aux sécheresses et à la qualité de l'eau), et de préservation de la biodiversité (directives européennes Natura 2000 imposant une évaluation d'incidences dans et hors des sites Natura 2000 mais aussi la Trame verte et bleue, transposée en schéma régional de cohérence écologique <http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/plan-d-action-strategique-r2021.html>

il est facilement identifiable que factuellement, cela a un impact sur la pression humaine favorisant encore l'artificialisation des sols (déjà galopante dans ces secteurs)(voir carte du diagnostic), que l'on connaît néfaste (imperméabilisation des sols, inondations, perte des terres arables, des espaces naturels et protégés (Natura 2000) .

Doit-on rappeler le respect des lois zéro artificialisation nette, trame verte et bleue et Natura 2000, et Directive cadre sur l'eau (et celle sur les milieux marins) ? Est-on vraiment dans un projet d'utilité publique, sachant que la LGV n'est pas justifiée sur ce tronçon, et qu'une ligne régionale serait plus adaptée et tout à fait suffisante. L'impact énergétique (construction), écologique (15 sites Natura 2000 (!) 800 espèces faune/flore (!), et social de la LGV ne justifient pas le quasi rien de temps gagné...

Ayons un peu de bon sens, réfléchissons intelligemment sur le bien commun, les intérêts et inconvénients des différents projets et trouver des alternatives moins intrusives pour les paysages, pour la nature, pour les financements, pour le bien-être social etc.

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

@866 - Julier Michel - Montpellier

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 22:46:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le projet en l'état, plusieurs propositions pour rendre faire de la LNMP un projet d'utilité publique (mixité fret et desserte des villes)

Contribution :

Page 618 / 1332.

Je suis fermement opposé au projet dans son état actuel, car son coût très important et ses impacts écologiques considérables ne sont pas compensés par une utilité publique suffisante, principalement à cause de l'absence de continuité de la mixité fret-TGV et de la desserte de gares TGV excentrées.

Je serais favorable au projet s'il bénéficiait des améliorations que je décris dans la pièce jointe. Le coût et les impacts ne seraient pas diminués, mais l'utilité publique serait considérablement améliorée, et le projet apporterait alors une sécurité stratégique sur le long terme pour les liaisons entre la France et l'Espagne.

Résumé:

* à Montpellier, suite à l'échec de la gare de la Mogère, et au risque de dégradation des dessertes du secteur de Thau (Frontignan, Sète, Agde)

- embranchement de Saint-Brès entre le CNM (Nîmes) et la gare Montpellier-centre

- réserves pour une vraie gare, à long terme, à l'ouest de Montpellier

* liaison fret sur l'axe «Grand Sud» (Montpellier-Toulouse):

- prolonger la mixité fret de la LNMP jusqu'à l'embranchement avec la ligne Narbonne-Toulouse (pas de difficulté particulière)

* gare excentrée de Béziers-A75: renoncer à ce projet dont l'absurdité est attestée par les autres gares TGV excentrées

* gare excentrée de Narbonne-Ouest:

- renoncer à cette gare qui ne permet même pas l'arrêt des TGV Toulouse-Montpellier (liaison centrale de la Région Occitanie)

- cette gare est inutile si on aménage l'embranchement de Narbonne comme indiqué plus bas

* mixité indispensable du tronçon de Narbonne à Rivesaltes, le point clé de l'embranchement à l'ouest de Narbonne

- la mixité est indispensable de Béziers à Narbonne (goulet d'étranglement du réseau français) et entre Narbonne et Rivesaltes (axe stratégique du fret européen, et très exposé au risque de submersion marine)

- le raccordement entre la LNMP (Espagne) et Narbonne-centre ne pose pas les difficultés techniques invoquées par SNCF Réseau

- une solution simple est proposée, via un embranchement, entre la bretelle déjà prévue depuis la LNMP (Espagne) vers la ligne Narbonne-Toulouse, et la ligne Toulouse-Narbonne

Explications détaillées et nombreux schémas explicatifs dans la pièce jointe.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022-01-24_Avis_MJ_DUP_LNMP.pdf, page 1 sur 6

Avis à l'enquête publique DUP de la LNMP Phase 1
Michel JULIER – anciennement porte-parole du Collectif contre la gare de la Mogère
<http://garegv.free.fr>
le 24 janvier 2022

Résumé

Je suis fermement opposé au projet dans son état actuel, car son coût très important et ses impacts écologiques considérables ne sont pas compensés par une utilité publique suffisante, principalement à cause de l'absence de continuité de la mixité fret-TGV et de la desserte de gares TGV excentrées.

Je serais favorable au projet s'il bénéficiait des améliorations que je décris dans ce document. Le coût et les impacts ne seraient pas diminués, mais l'utilité publique serait considérablement améliorée, et le projet apporterait une sécurité stratégique sur le long terme pour les liaisons entre la France et l'Espagne..

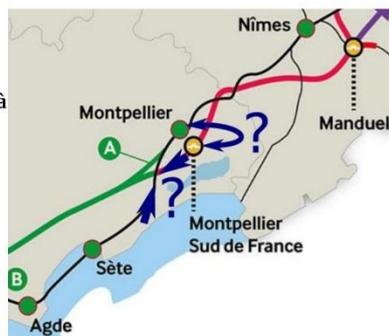
1 L'échec de la gare de la Mogère, et la desserte du bassin de Thau

La construction à Montpellier de la gare de la Mogère, également baptisée « Odysseum » puis « Sud de France », crée de nombreux problèmes pour les usagers et pour la collectivité :

- diminution des correspondances TER-TGV depuis les gares de Sète ou Frontignan, et du nombre de TGV directs depuis Sète et Agde (une fois la LNMP Phase 1 en service), l'ensemble dégradant fortement la desserte du secteur du bassin de Thau ;
- augmentation du temps de trajet entre la gare et la destination finale (ou l'origine), car la gare de la Mogère est excentrée par rapport à la ville et au réseau de transports urbains ;
- complications pour les usagers laissant un véhicule (voiture, vélo, etc.) dans une gare, si le train du retour arrive dans l'autre gare ;
- accès automobile privilégié dans la gare excentrée, ce qui aboutit à un bilan environnemental négatif attesté pour la collectivité, et un coût important pour l'utilisateur (parking payant) ;
- erreurs fréquentes de la part de voyageurs non habitués à ces deux gares, ou de leurs accompagnants.

Illustration des problèmes liés à la gare de la Mogère :

- distance entre les gares de Montpellier
- perte de dessertes depuis Agde et Sète



Améliorations proposées pour Montpellier et le secteur de Thau

1. Construction de l'embranchement de Saint-Brès « classique »

Le très modeste raccordement de Saint-Brès (essentiellement, 4 aiguillages), tel que défini et autorisé dans la DUP du CNM, permet à un nombre plus importants de TGV arrivant par le CNM et passant par Manduel,

de desservir Montpellier-centre avec un impact dérisoire sur le temps de parcours, et une amélioration importante du service pour Montpellier, mais également pour Frontignan, Sète et Agde qui bénéficieront d'un nombre plus important de correspondances grâce aux TER.

Attention, à l'inverse, l'embranchement dit « Saint-Brès inversé » (non autorisé par la DUP), permettant aux TER de desservir Montpellier SdF au lieu de Montpellier-centre, n'est ni souhaitable ni réaliste. En effet, il ferait arriver dans la gare excentrée des TER dont la grande majorité des passagers se rendent à Montpellier et ont donc besoin d'être en ville et au centre du réseau des transports publics. Par ailleurs, il imposerait la destruction d'une zone d'activités récemment construite à Valergues.

Illustration de l'embranchement de Saint-Brès « normal », permettant la desserte de Montpellier-centre

DUP du CNM, surlignement jaune : raccordement de Saint-Brès

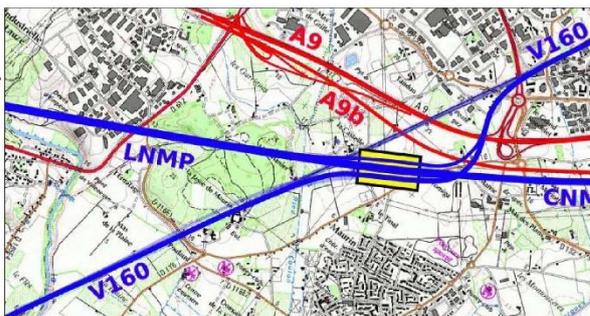


2. Réserver la possibilité d'une vraie gare à l'ouest de Montpellier

Puisque la gare de la Mogère sera éternellement incapable de desservir le doublet de lignes, le bon sens impose de prévoir l'hypothèse où Montpellier aurait besoin d'une nouvelle gare, desservant les deux lignes. L'emplacement optimal, à l'ouest de Montpellier, à proximité du hameau de Maurin (communes de Lattes), n'est pas « l'emplacement ouest » envisagé en 2009 pour une gare dénivelée sur le site de la Jasse de Maurin (un secteur difficile à desservir, inondable, et d'une grande richesse écologique). Il s'agit d'un emplacement plus proche de Montpellier, non inondable, beaucoup moins impactant, et proche de grands axes routiers et d'un dépôt de tramways.

Cette gare, qui nécessite de déplacer un tronçon de la ligne classique, n'est clairement pas nécessaire aujourd'hui. Cependant, il est nécessaire, dès la construction de la LNMP, de prévoir le jour où, peut-être, elle deviendra nécessaire. Une telle gare pourrait être desservie par tous types de trains, dont des TGV ultra-directs, des TGV à destination de Sète, des TER desservant Sète et Montpellier-centre, etc...

Illustration de la vraie gare, pouvant être construite dans le futur à l'ouest de Montpellier, et qui doit être prise en compte dès aujourd'hui



2 Absence de liaison fret Béziers–Narbonne–Toulouse

Si l'État veut respecter ses objectifs de report modal du fret vers le rail, il est essentiel que l'axe « Grand Sud » soit efficace et fiable pour le fret ferroviaire.

Or dans le projet présenté, le tronçon de Béziers-Est à l'embranchement avec la ligne Narbonne-Toulouse n'est pas accessible au fret. Le fret circulant sur l'axe « Grand sud » devrait donc passer par les centre-villes de Béziers et de Narbonne, et par un secteur fragile qui a été inondé le 23 octobre 2019 et rendu totalement inutilisable pendant plus d'un mois. Il n'est pas imaginable que l'axe fret « Grand sud » puisse être coupé, alors que la LNMP serait construite sans être accessible au fret.

En outre, le tronçon Nîmes–Narbonne est un goulet d'étranglement du réseau ferroviaire, entièrement doté d'un doublet de lignes accessibles au fret, à l'exception du segment Béziers–Narbonne. L'utilité publique de la LNMP Phase 1 serait donc fortement compromise si la Phase 2 était construite telle que décrite.

Illustration de l'itinéraire suivi par le fret « Grand Sud » si la LNMP était construite selon le projet présenté. Surlignement de l'itinéraire en jaune, et en rouge pour le segment posant problème



État de la voie ferrée actuelle, à l'ouest de Béziers, lors des inondations du 23 octobre 2019 (ligne totalement interrompue pendant plus d'un mois)



L'amélioration proposée est simple et ne pose pas de difficulté particulière, de l'aveu même de SNCF Réseau : il s'agit de prolonger la mixité fret-TGV de la LNMP au moins jusqu'à l'embranchement avec la ligne Narbonne–Toulouse.

Illustration de la solution : les trains de marchandises restent sur la LNMP jusqu'à l'embranchement avec la ligne Narbonne-Toulouse (tronçon surligné en vert)



3 À Béziers, une gare TGV excentrée catastrophique

SNCF Réseau continue à ignorer l'expérience désastreuse de la plupart des gares TGV excentrées, et propose à Béziers le pire exemple de ce type de gares :

- La gare « Béziers A75 » ne bénéficierait d'aucune correspondance ferroviaire, ce qui réduit fortement son attractivité. Comme s'il n'y avait pas assez de gares fantômes avec Mâcon-Loché-TGV, Haute-Picardie-TGV, Lorraine-TGV, ou encore Vendôme-TGV.
- La gare « Béziers A75 » serait principalement accessible en voiture, ce qui augmente fortement ses impacts (circulation routière, espace de parkings). Comme si l'exemple désastreux d'Aix-en-Provence-TGV, qui ne dessert qu'un océan de voitures, ne suffisait pas.

L'amélioration proposée consiste à renoncer à la gare Béziers-A75. Les TGV desservant Béziers et Narbonne quitteraient la LNMP et desserviraient ces deux villes via la voie classique, avec un faible impact sur le temps de parcours car les TGV doivent de toute façon ralentir s'ils s'arrêtent en gare, et la distance entre Béziers et Narbonne est faible. Les TGV plus directs, ne desservant pas ces deux villes, resteraient sur la LNMP. Le fait que les TGV desservent à la fois Béziers et Narbonne, ou aucune de ces deux villes, ne pose pas de problème particulier.

4 À Narbonne, une gare TGV excentrée inadaptée à l'Occitanie

Le projet propose, dans la Phase 2, une gare TGV excentrée « Narbonne Ouest », censée offrir de bonnes dessertes TGV depuis Montpellier, Barcelone et Toulouse.

Force est de constater que le projet ne répond pas aux besoins, notamment depuis la création de la Région Occitanie, qui multiplie les échanges entre Toulouse et Montpellier. De façon stupéfiante, l'hypothèse de TGV entre Toulouse et Montpellier n'a pas été prise en compte lors du choix d'implantation de cette gare : en cas d'arrêt dans cette gare, les TGV Toulouse-Montpellier devraient effectuer un rebroussement, ce qui compliquerait l'exploitation.

Illustration de l'absence de pertinence de la gare TGV excentrée de Narbonne-Ouest : rebroussement obligatoire pour les TGV Toulouse-Montpellier (ou Bordeaux-Lyon)



L'amélioration proposée consiste à renoncer à la gare Narbonne-Ouest. Les TGV Toulouse-Montpellier desservant Narbonne passeraient également par Béziers-centre, via la voie classique (voir point précédent) ; ceux, plus directs, ne desservant pas Narbonne, passeraient par la LNMP et n'ont pas besoin d'une gare à Narbonne. La question des dessertes Narbonne-Barcelone sera traitée au point suivant.

Pour résumer sur ces deux derniers points : il faut cesser la construction de ces gares TGV excentrées, dont le bilan environnemental est négatif, et dont l'utilité socio-économique est également négative, comme on le constate à chaque fois. Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, est le seul à y trouver un intérêt, car il obtient des financements pour les construire (via les collectivités territoriales), leur coût est finalement modéré par rapport à certains embranchements ferroviaires, et il en tire un bénéfice direct via le tarif élevé des parkings payants. **Ceci n'est pas l'utilité publique !**

5 Rupture de la ligne fret Nîmes–Barcelone : le point clé de l'embranchement à l'ouest de Narbonne

Le point le plus choquant du projet, qui met en cause toute l'utilité publique de la LNMP Phase 1 même s'il se situe dans la Phase 2, est évidemment l'interdiction du fret sur la LNMP entre Béziers-Est et Rivesaltes (nord de Perpignan). Ce point est choquant pour une multitude de raisons :

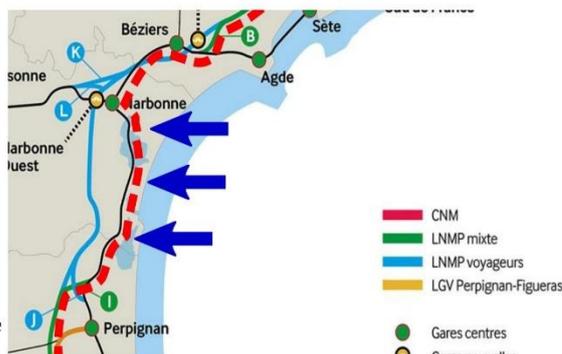
- Comme déjà indiqué, le tronçon Béziers–Narbonne fait partie du goulet d'étranglement de Nîmes à Narbonne, ce qui justifie que chaque ligne soit capable de suppléer l'autre en cas d'indisponibilité.
- Une bonne partie du tronçon Narbonne–Rivesaltes est très exposée au risque de submersion marine, le fret ferroviaire entre l'Espagne et le reste de l'Europe est donc voué à être occasionnellement interrompu et reporté sur la route (il est à noter que, si la France démantèle méthodiquement son fret ferroviaire malgré les promesses répétées, il se développe par contre dans d'autres pays comme l'Espagne et l'Allemagne, et la France est donc un pays de transit).
- Le changement climatique (montée du niveau des océans, augmentation des phénomènes météorologiques extrêmes) et les facteurs régionaux (suppression de l'apport de limons à cause des barrages sur le Rhône) impliquent un risque de plus en plus important sur cette ligne. Il est donc essentiel que la LNMP puisse servir d'itinéraire bis à chaque fois que la voie actuelle sera indisponible, ou si elle devait véritablement être abandonnée sur certains tronçons. La rendre incompatible avec le fret empêche cette précaution stratégique cruciale pour la pérennité du fret ferroviaire entre l'Espagne et le reste de l'Europe.
- Il est inconcevable que sur une ligne ouverte au fret entre Nîmes et Barcelone, il y ait un unique tronçon qui ne le soit pas, entre Béziers-Est et Rivesaltes.
- Il est probable que ce point remette en question les subventions européennes, ou du moins leur montant, au titre du Réseau trans-européen de transport (RTE-T, ou TEN-T selon le sigle anglais).
- Ce choix impose un raccordement fret (de Rivesaltes vers la LNMP en direction de l'Espagne), dont la mixité permettrait d'envisager la suppression ou le report à une date ultérieure.

Ce point n'a évidemment échappé à personne, et si SNCF Réseau persiste dans l'erreur, cela tient bien évidemment à son désintérêt pour le fret (*a fortiori* vers l'étranger), mais également à une difficulté technique susceptible d'augmenter le coût de la construction.

Pour autant, les allégations techniques de SNCF Réseau, basées sur la nécessité de construire un embranchement et/ou une gare à l'intérieur d'un tunnel sous les Corbières à l'ouest de Narbonne sont entièrement infondées, car ces hypothèses ne sont pas judicieuses, et SNCF Réseau a ignoré des solutions techniquement plus réalistes.

Illustration du risque de submersion marine et donc de coupure de la liaison fret entre l'Espagne et le reste de l'Europe, dans le projet actuel.

**Pointillés rouges : itinéraire des trains de marchandises dans le projet.
Flèches bleues : risque de submersion marine**



Améliorations proposées pour l'embranchement de Narbonne

Le relief des Corbières fait qu'il serait techniquement difficile d'aménager un embranchement LGV de type classique dans le sens LNMP (Espagne) vers Narbonne-centre. En revanche, il suffit d'une boucle ferroviaire de faible longueur, entre la bretelle de raccordement déjà prévue dans la Phase 2 depuis la LNMP (Espagne) vers Toulouse, et la ligne existante Toulouse-Narbonne (vers Narbonne), pour effectuer ce raccordement en évitant les principaux reliefs, et sans que l'allongement du parcours ne soit significatif.

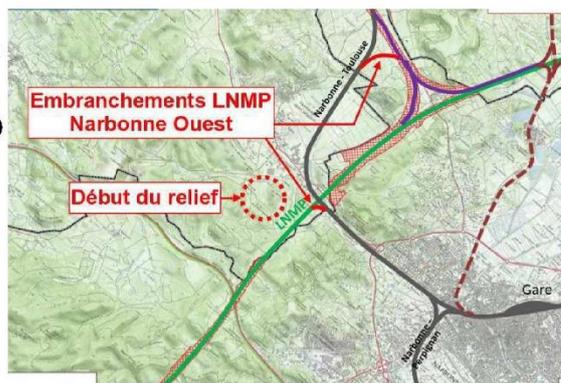
SNCF Réseau affirme que la mixité fret-TGV impose la construction d'un tunnel sous les Corbières. Je n'ai pas de raison de mettre en doute cette analyse, et ceci ne peut être considéré comme un obstacle technique. La géologie des Corbières impose dans tous les cas des études préalables, que la construction de la LNMP Phase 2 se fasse au moyen de tunnels, de tranchées couvertes ou non, de viaducs, ou autre.

Le raccordement vers Narbonne au moyen d'une boucle permet de déplacer les ouvrages de raccordement vers l'Est, et donc plus loin des reliefs les plus importants : le raccordement n'a ainsi pas besoin de se situer dans un tunnel.

Quant à la difficulté invoquée par SNCF Réseau, liée à la construction d'une gare TGV en plein tunnel, elle disparaît avec la suppression de la gare TGV excentrée, devenue inutile du fait de la construction du raccordement entre Narbonne-centre et la LNMP vers l'Espagne.

Illustration (en rouge) du raccordement possible à l'ouest de Narbonne, entre la LNMP (Espagne) et Narbonne-centre, en évitant les reliefs principaux.

Vert : LNMP
Noir : voies actuelles
Violet : raccordements prévus dans la Phase 2
Rouge : améliorations



Fin de l'avis

@867 - Baume Benoît - Pinet

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 23:34:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à la LGV!

Page 625 / 1332.

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

Contribution :

Bonjour,

Nous sommes un couple de viticulteurs de 40 et 44 ans. Nous habitons et exploitons nos vignes sur la commune de Pinet qui sera lourdement impactée par le tracé de la LGV.

Voici pourquoi nous sommes contre le tracé de la LGV :

- Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles. Nous avons mis 20 ans à créer cette exploitation avec un projet viable sur 20 hectares. Si l'on nous prend ces 2,5 hectares, cela mettra l'exploitation en difficulté.
- Le tracé actuel impactera très fortement l'appellation Picpoul de Pinet.
- Cela va poser des problèmes d'accès à nos parcelles (dans le projet actuel, où se trouve les tunnels ou passages pour passer d'un côté à l'autre?)
- Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)
- La LGV ensevelira en partie la Via Domitia, arrachera des centaines d'hectares de garrigue et mettra en danger un écosystème déjà fragile alors que nous viticulteurs faisons beaucoup d'efforts pour réduire les pollutions. La construction de la LGV génèrera un bilan carbone qui sera compensé en 240 ans !
- Le village de Pinet a déjà subi les nuisances des travaux de l'autoroute A9 et subi encore aujourd'hui des nuisances sonores importantes ainsi qu'une forte pollution, cela ne suffit-il pas ?
- Le financement de la LGV entrainera une hausse importante des impôts pour les locaux alors que la LGV ne profitera en rien aux riverains. La LGV est destinée aux « parisiens » qui veulent se rendre à Barcelone pour des vacances moins chères donc aucun bénéfice pour la région qui perdra des touristes.
- Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers, n'y a-t-il pas d'autres priorités en France ???

TOUT CELA POUR GAGNER 18 MINUTES SUR UN TRAJET QUI EXISTE DÉJÀ !!!

Et pourquoi ne pas avoir prévu un tunnel qui, du coup, n'impacterait personne ???

Si malgré tous les efforts des riverains, nous ne sommes pas entendus, il est important que pour les personnes qui seront indemnisées, les dossiers soient étudiés au cas par cas et que l'indemnisation soit proportionnelle. Pour notre exemple, il nous reste environ 25 ans à travailler avant la retraite, il est évident que nous voulons être indemnisé à hauteur du préjudice subi, c'est à dire le prix de la parcelle + toutes les années de perte de récolte jusqu'à la retraite.

En espérant que nos contributions comptent et soient entendues...

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

@868 - Damien - Montpellier

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 23:35:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Trajet passant sur la commune de Pinet

Contribution :

Page 626 / 1332.

- Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne. Le milieu naturel subit également la consommation de terres, la coupure que nécessite la construction d'une LGV. Les travaux de défrichement (débroussaillage, déboisement et dessouchage, préalables aux activités de terrassement, peuvent avoir des effets néfastes: diminution locale des populations végétales et animales par la perte d'une partie de leur habitat, risque de disparition d'espèces végétales et animales localement peu abondantes et qui participent à la diversité biologique de notre territoire.

- Le tracer de cette ligne ne va en aucune façon raccourcir le temps de trajet des personnes en milieu rural (notamment les personnes de Pinet qui devront faire plus de km pour rejoindre une gare TGV et perdront du temps au final et le coût carbone augmentera inéluctablement, ce qui est contraire au développement durable.

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

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

@869 - GENEST Yaël - Castelnau-de-Guers

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 01:06:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet LGV Hérault

Contribution :

Encore 1 fois calcul des benefices/risques mis de côté... On ne sait que bétonner et dégrader les écosystèmes qui nous hébergent, toujours dans ce même et unique but de rentabilité, en usant de faux prétextes écologiques sur le long terme. A cette allure le terme est visible à l'œil nu, je dirais même qu'on y est presque ! Notre Languedoc souffre déjà des constructions hystériques, par exemple la réduction des surfaces constructibles pour morceler et élever d'innombrables maisonnettes identiques, ou encore l'extension de lotissements aux abords des villages (Tu t'es reconnu, Castelnau de Guers ?), enlevant tout caractère et tout attrait, dès l'entrée (sortie de l'A75), en arborant ses maisons d'architectes en forme de légo au côté de maisons sans finitions... Et il faut croire que ces habitants supplémentaires ne jouent aucun rôle dans le maintien des commerces, les boulangers sont repartis et l'épicerie est en balançoire ! STOP au massacre ! En plus de la surface couverte par cette ligne, on va détruire ce qui fait le charme de région, cette alternance de paysage, garrigues et coteaux, clochers et douces plages... Le déplacements des animaux ne sera plus possible, une énorme pollution sonore, visuelle, chimique sera inévitable... Le climat de la bordure littorale risque de perdre de sa qualité, la sécheresse alterne avec les pluies diluviennes, les sols se lessivent... Et que dire à propos de la qualité de nos vins ? Quelles terres agricoles seront sacrifiées ? Non, vraiment, aucun avantage à rajouter encore et encore. Misons sur l'existant, sa maintenance et sa réhabilitation !!

Le Languedoc n'est pas une marchandise qui se monnaie, c'est un trésor inestimable, que nous nous devons de préserver.

Pour le bien-être de ses habitants, de ses visiteurs, et pour avoir autre chose à transmettre à nos enfants que des souvenirs et une planète pourrie, CONTRE et mille fois CONTRE ce projet dénué de sens !

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

@870 - Aurore - Florensac

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 07:56:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne grande vitesse

Contribution :

Je m'oppose à la création de la ligne grande vitesse pour des raisons de nuisances sonores ainsi que des raisons écologiques.

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

@871 - Cabrol Nathalie - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 08:03:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan - Phase 1

Contribution :

A l'attention du Commissaire enquêteur,

Habitante du Bassin de Thau, je suis défavorable à ce tracé proposé par les acteurs majeurs de ce projet. Consciente que c'est un projet de LGV dit "d'utilité publique" qui se respecte, je m'interroge aujourd'hui sur le bien fondé de ce tracé vieux de 30 ans. Tracé qui n'avait pas pris en compte les enjeux environnementaux et l'évolution sociétale au moment où il a été pensé; et dont nous devons nous préoccuper aujourd'hui, plus que jamais.

A mes yeux, plusieurs points questionnent ou méritent que l'on s'y attarde de plus près quand on est habitant de la zone impactée par ce tracé et directement concerné :

- quelles seront les incidences sur ISSANKA, lieu de captage d'eau potable de l'agglomération de Sète ?
- la destruction de la biodiversité enclavée entre l'autoroute et le rail . Quelles incidences pour le massif de la Gardiole ?
- le dérèglement des microclimats propre au Bassin de Thau. Quelles incidences sur les métiers de la pêche et l'ostréiculture ?
- la perte des terres agricoles (10 % du vignoble AOP Picpoul de Pinet) et le morcellement des terres et propriétés foncières
- l'ensevelissement d'une partie de la Via Domitia, vestige de notre histoire et civilisation classée aux Monuments historiques.

- les nuisances visuelles et sonores pour les habitants de Poussan directement concernés par le Viaduc aux pieds de leur domicile.

- la perte de lignes TGV en gare de Sète. TGV réduits au nombre de 2 journaliers, pour lesquels les habitants de notre territoire devront se rendre dans les gares excentrées de Montpellier ou Béziers pour un meilleur service public. Quelle sera l'attractivité touristique et du coup économique du bassin de Thau et de son agglomération avec la défiguration du paysage et les nuisances sonores ?

On peut se demander légitimement si notre territoire mérite de tels sacrifices afin de gagner 18 minutes sur le trajet Montpellier- Béziers? Sans réellement en tirer quelques avantages pour son bassin de population et de vie.

Pour ma part, bien qu'étant consciente d'enjeux sociétaux ou économiques nationaux qui poussent à la finalité d'un tel projet ; ce sont 18 minutes ou même 38 minutes de gain de temps sur le projet final, qui pèsent très lourd et je ne pense pas que notre territoire doit être sacrifié pour cela.

Il me semble aujourd'hui, opportun d'abandonner ce tracé et nécessaire de repenser un autre tracé, qui aurait moins d'incidences sur un bassin de vie et qui correspondrait d'avantage à l'évolution de notre société et des enjeux environnementaux auxquels nous devons faire face.

Recevez mes salutations.

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

E872 - Nathalie Cabrol

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 08:14:30

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Contribution à l'enquête publique sur le tracé LVG Montpellier Perpignan

Contribution :

A l'attention du Commissaire enquêteur, Habitante du Bassin de Thau, je suis défavorable à ce tracé proposé par les acteurs majeurs de ce projet. Consciente que c'est un projet de LGV dit "d'utilité publique" qui se respecte, je m'interroge aujourd'hui sur le bien fondé de ce tracé vieux de 30 ans. Tracé qui n'avait pas pris en compte les enjeux environnementaux et l'évolution sociétale au moment où il a été pensé; et dont nous devons nous préoccuper aujourd'hui, plus que jamais. A mes yeux, plusieurs points questionnent ou méritent que l'on s'y attarde de plus près quand on est habitant de la zone impactée par ce tracé et directement concerné : - quelles seront les incidences sur ISSANKA, lieu de captage d'eau potable de l'agglomération de Sète ? - la destruction de la biodiversité enclavée entre l'autoroute et le rail . Quelles incidences pour le massif de la Gardiole ?

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

@873 - Florence - Nézignan-l'Évêque

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 08:17:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Montpellier - Perpignan

Contribution :

Bonjour,

Page 629 / 1332.

Je me questionne sur les avantages comparatifs à long terme de cette ligne LGV.

Même au niveau économique les répercussions coûts environnementaux et pertes touristiques (endroit protégé du littoral) sont importantes.

En dehors de dégrader un lieux encore un peu protégé, vous allez détruire un territoire, une appellation et de nombreux agents économiques agricoles et touristiques sur place.

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

@874 - régis

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 08:54:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV

Contribution :

L'état a déjà été condamné pour inaction par rapport a changement climatique, cette ligne LGV va contribué grandement a détériorer encore plus les écosystèmes sur son tracé, sans parlé de la source sur lequel elle va passer, dénaturer le paysage qui soit dit en passant est censé être protégé (massif de la Gardiole) ne servira pas à grand chose et la disparition certaine des gares de Sète, Agde sera une catastrophe pour les riverains, le résultat sera comme à Montpellier pour la gare TGV, une fréquentation en chute libre, et des dépenses pharaoniques pour faire plaisir à certains mais pas pour le bien de tous!

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

@875 - Emmanuelle - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 09:33:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne LGV Montpellier Beziers

Contribution :

Habitante de Mèze, je m'oppose au tracé de la ligne LGV montpellier Beziers, car j'estime qu'il viendra gravement impacter mon cadre de de vie :

- perte de 10 % du vignoble de Pinet , donc impact économique local
- impact environnemental important : nuisances ecologique dues au travaux, écosystème perturbé, 240 ans pour compenser l'impact carbone des travaux
- impact sonore avec des nuisances pour les riverains lors du passage des trains
- impact visuel notamment avec la constrcution d'un viaduc sur un site splendide
- impact economique : qui va payer les travaux : nos impots

Destruction de paysage magnifiques, perte d'attrait touristique, pour un gain dérisoire (18 min de trjet)

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

@876 - Isabelle - Bessan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 09:38:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Déplacer le tracé pour limiter les nuisances

Contribution :

Merci d'étudier à nouveau le tracé

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

@877 - BERGE Jacques - Gigean

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 09:43:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique ligne LGV Montpellier-Perpignan

Contribution :

Le projet de tracé de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan (première phase entre Montpellier et Béziers) porte atteinte à l'environnement d'un milieu préservé (Massif de la Gardiole, étang de Thau et ses lagunes, ...). Ces sites sont classés au titre du code de l'environnement. Il paraît inconcevable de s'affranchir de ce classement.

La construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28m de haut est une atteinte visuelle et va gravement défigurer le paysage.

Les nuisances sonores vont être importantes pour les riverains déjà impactés par la présence de l'autoroute A9.

Actuellement les habitants du pourtour de l'étang de Thau qui souhaitent prendre un TGV peuvent le faire depuis la gare de Sète. Dans l'avenir ils seront obligés de se rendre à Montpellier avec des transferts de gare (Saint Roch - Montpellier Sud de France). Perte de temps, bilan carbone négatif. Enclavement de toute une partie du territoire.

Je ne suis donc pas favorable à la création de cette ligne dans sa configuration actuelle. Il est important de repenser le projet pour prendre en compte les contraintes environnementales, de mobilité, de nuisance visuelle et sonore.

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

@878 - Norbert - Montpellier

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 10:07:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TGV phase 1 Montpellier-Béziers

Contribution :

Bonjour,

Page 631 / 1332.

Ce tracé à proximité de la Gardiole me semble être un non-sens humain et écologique

Cordialement, Norbert.

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

@879 - Pierre - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 10:16:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à la réalisation du projet

Contribution :

Je m'étonne de la possibilité de cet aménagement à plus d'un titre :

- Le gain de temps entre Montpellier et Perpignan sera dérisoire au regard de ce qu'engendrerait la mise en place de ce chantier en termes financier et environnemental .

- Le tracé aux abords du bassin de Thau va détruire à la fois un site classé monument historique la Via Domitia !, une partie d'un vignoble classé du Picpoul de Pinet et surtout bouleverser et perturber une biodiversité encore heureusement présente sur ces zones .

- La valeur ajoutée d'une telle réalisation par rapport à la situation existante n'est vraiment pas évidente et on ne peut que s'interroger sur sa pertinence.

Les politiques parlent souvent du rapport bénéfices - risques il me semble que celui ci est clairement en déséquilibre du coté risques pour ce projet , tant sur le plan économique qu'écologique.

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

@880 - Fouré Laurent - Bouzigues

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 10:26:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le nouveau tracé de Ligne à Grande Vitesse Montpellier-Perpignan

Contribution :

Il est indéniable que le développement économique et culturel est indissociable à la modernisation des moyens de transport , et c'est pourquoi une ligne grande vitesse reliant Perpignan à Montpellier s'inscrit dans le développement de la région Languedoc-Roussillon.

Le tracé actuel qui nous est présenté m'interpelle toutefois sur plusieurs points, plus particulièrement sur le parcours Béziers Montpellier , secteur que je connais bien pour y habiter et travailler.

- La non desservance des gares existante en LGV de cette bande côtière est contraire à l'objectif de départ et s'avère être un point négatif au maintient et à la bonne santé de l'activité touristique estivale et thermale de ce secteur , je n'ai pas eu connaissance de l'étude économique et de celle de l'impact écologique indirect de ce point et vous interroge à ce sujet.

-Pour le secteur de Poussan-Balaruc le Vieux . je m'interroge fortement sur la qualité d'une étude qui semble ne pas tenir compte des perturbations constantes sur la population et le milieu naturel ainsi

que la destruction d'une partie de ce dernier, je vous serais gré de me guider vers la consultation de cette étude..

-Il ne me semble pas pertinent tant au niveau financier du cout de ce tracé, de l'économie locale, du développement culturel , de l'accès aux transports de la population, et des enjeux écologiques que 18 mn de temps gagné sur le parcours justifie autant de sacrifices pour la population et le milieu naturel.Je n'ai pas eu connaissance d'une étude détaillée à ce propos et de celle comparative à la modernisation de la ligne existante et me tourne vers vous afin de pouvoir en prendre connaissance.

je vous remercie de l'attention que vous porterez à mon message et à sa réponse.

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

@881 - WATTEYNE Martine - Caumont

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 10:26:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, phase 1. - SNCF

Contribution :

A l'attention de monsieur le commissaire-enquêteur,

Depuis plus de 20 ans je séjourne régulièrement dans le bassin de Thau, magnifique endroit encore bien protégé, il faut le préserver.

Ce projet LGV est trop proche de l'étang de Thau !

Puisqu'il n'est pas possible de passer cette future LGV sur le lido à cause de « la montée des eaux", il faut l'implanter le long de l'Autoroute A9 et ce afin

de ne faire qu'un seul couloir des nuisances.

Cette solution :

-Éviterait la construction de l'IMPENSABLE viaduc à Poussan, dans un tel environnement.

Viaduc qui défigurerait le paysage, propagerait d'énormes nuisances sonores etc ...

-Préserverait la biodiversité de l'étang de Thau

-Préserverait le captage d'eau d'Issanka

-Préserverait le massif de la Gardiole

-Permettrait de conserver la Via Domitia (voie romaine inscrite aux monuments historiques)

-Éviterait le destructuration de plusieurs domaines viticoles

Pour toutes les raisons ci-dessus énumérées, j'émet un avis DÉFAVORABLE au projet tel qu'il est présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, phase 1.

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

@882 - Corinne - Les Matelles

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 10:47:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique sur la Déclaration d'Utilité Publique de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan ensemble du projet (phase 1 et 2)

Contribution :

Si le transport ferroviaire doit être favorisé à l'heure où la lutte contre le dérèglement climatique est une priorité absolue, ce projet soulève plusieurs réserves, dont les quatre principales sont :

- le fret n'y est pas intégré alors que cela devrait être une priorité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provoquées par le transport routier de marchandises
- la ligne actuelle, fragilisée par le manque d'investissements et par les risques dus aux dérèglements climatiques, n'y est pas intégrée non plus ;
- la construction de gares excentrées à Narbonne et Nîmes, sans qu'aient été réalisées (et prises en compte) des études d'impact des expériences de Montpellier, Nîmes, Avignon...
- la non-prise en compte du temps perdu pour se rendre dans les gares excentrées au regard des quelques minutes gagnées sur le trajet entre deux gares.

Ce projet mériterait une approche globale intégrant la ligne actuelle et la ligne grande vitesse.

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

@883 - BOCABARTEILLE ALAIN - Lattes

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 10:49:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur Enquête DUP Ligne ferroviaire LNMP

Contribution :

Le projet de ligne nouvelle ferroviaire LNMP a été initié en 1989 (depuis 33 ans déjà !). Ce Projet structurant, défini comme prioritaire à l'échelon Européen a fait l'objet de nombreuses études au plan technique et environnemental, été déclaré d'intérêt Général au début du siècle, confirmé par un vaste débat public, mais jamais abouti par manque de financement malgré son approbation au plan local et régional.

Sa réalisation devient préoccupante et maintenant très urgente . Elle permettra de disposer d'un doublet de ligne ferroviaires Mixte sur l'arc Méditerranéen pour satisfaire :

- La concrétisation d'une liaison Voyageurs à grande vitesse en prolongement du CNM
- La croissance attendue à court terme du trafic Fret depuis la péninsule ibérique et vers le Nord de l'Europe et le report modal facilité à l'échelon national
- La Libération de la ligne classique au profit de liaisons TER en augmentation sur le littoral Languedocien
- La Vulnérabilité de la ligne classique aux aléas climatiques, aux incidents, et au risque d'interruption pour travaux à son point obligé du Pont Maréchal Foch à Sète

- La facilitation d'entretien courante de l'axe ferroviaire du littoral par un basculement possible des trafics entre les 2 voies

Bref pour Toutes ces raisons, JE SUIS FAVORABLE AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE FERROVIAIRE LNMP entre Montpellier et Béziers.

Toutefois, je considère qu'il demeure problématique dans sa partie Ouest.

En effet, si le raccordement vers la Gare de Béziers Centre est tout a fait louable, il faudra rapidement considérer que l'augmentation de l'ensemble des trafics sur le tronçon de ligne classique entre Béziers et Narbonne posera problème d'autant que ce tronçon comporte le point contraignant du Tunnel du Malpas sous l'oppidum d'Ensérune, entre Béziers et Nissan.

Aussi, il me serait opportun de COMPLETER la phase 1 de ce projet LNMP, par le barreau de ligne nouvelle entre Villeneuve les Beziers et Nissan (12Km environ), qui fait actuellement l'objet de son intégration en phase 2 du projet.

Cette initiative sans fausse manœuvre pour la suite du projet, permettrait de "décongestionner" a court terme 15 Km de ligne classique, tant pour le Fret que pour la Grande Vitesse qui "ignorerait" alors Béziers selon les schémas de circulation.

Ce barreau nouveau de 12 Km qui nécessiterait bien évidemment un complément au dossier d'enquête DUP Phase 1, pourrait être le cas échéant construit pour une plateforme Double Voie, mais recevoir seulement dans un premier temps, la pose d'une seule Voie unique, pour des raisons d'économies d'ensemble.

Je souhaite vivement que ma proposition soit considérée

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

@884 - pierre - Poussan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 10:54:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne LVMP Phase 1

Contribution :

Ce projet ne pourrait s'expliquer que dans le cadre d'un vaste programme de ferroutage. Il n'a pas de sens si une politique visant à réduire considérablement la circulation des PL sur l'autoroute A9 n'est pas mis en place. RFE n'annonce que la diminution dans le meilleur des cas de 10% des PL.

De plus son coût financier est exorbitant et son impact environnemental énorme: dégradation de milieux à la riche biodiversité, proximité d'un espace lagunaire (étang de Thau) à l'équilibre déjà fragile, impact sur les ressources en eau (captage d'Issanka, nappes karstiques), dégradation visuelle et sonore du cadre de vie . Dans le cadre de la nécessaire séquence ERC a-t-il été travaillé la séquence éviter et réduire? Le réaménagement de l'ancienne voie n'aurait-il pas répondu à cette séquence? La loi d'aout 2021 sur le "zéro artificialisation" n'obligerait-elle pas à repenser cet aménagement? Des études vieille de 25 ans ont-elles été actualisés et sont-elles toujours d'actualité?

Améliorer le trafic ferroviaire passager et transport de marchandises est une nécessité mais ce projet est trop déséquilibré dans la balance bénéfices/risques.

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

E885 - Marina BENS Ville de Balaruc le Vieux

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 11:01:32

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution du Maire de Balaruc-le-Vieux

Contribution :

Bonjour, Veuillez trouver ci-joint la contribution du Maire de Balaruc-le-Vieux à l'enquête publique sur la LNMP - phase 1. Bonne réception. Cordialement, Marina BENS, Directrice Générale des Services
Tél: 04 67 18 40 01 - Fax : 04 67 18 40 09

Mairie - 17, place de la Mairie

34540 BALARUC-LE-VIEUX

Pièce(s) jointes(s) :



Document : 20220125_Courrier enquête publique LGV.pdf, page 1 sur 1



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
DÉPARTEMENT DE L'HÉRAULT
MAIRIE DE BALARUC-LE-VIEUX

Monsieur le
président de la commission d'enquête,
Monsieur Bernard COMAS
« LNMP phase 1, Montpellier-Béziers »
1 Place Georges Frêche
34267 Montpellier cedex 2

Balaruc-le-Vieux, le 24 janvier 2022

*Dossier suivi par Marina BENS, Directrice Générale des Services
Tél. 04 67 18 40 00
Courriel : dgs@ville-balaruclevieux.fr*

N/Réf : 20220124_courrier enquête publique LGV

Objet : Contribution enquête publique ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Monsieur,

L'objectif d'intérêt général de la ligne LGV Montpellier-Perpignan, comme de son premier tronçon reliant Montpellier à Béziers, est indéniable.

Toutefois, une partie du tracé de cette ligne est contestable ; il s'agit en effet de la traversée de notre secteur, notamment par le viaduc projeté sur la commune de Poussan. Celui-ci, d'une longueur de 2 km à une hauteur de 25 mètres, va défigurer à jamais l'environnement immédiat de notre bassin de vie, créer des nuisances sonores tout autour et en particulier sur Balaruc le Vieux, situé en face du futur viaduc. Il va traverser le secteur d'Issanka, lieu de captage d'eau potable alimentant une partie de l'agglomération de Sète. Aujourd'hui, les ressources en eau ne sont pas extensibles à l'infini et la pollution de ces sources serait catastrophique pour l'avenir.

En conséquence, je demande une prolongation de l'enquête publique afin de trouver des solutions pour dévier le tracé de cette ligne et en trouver un moins pénalisant pour le paysage et l'environnement du Bassin de Thau.

Je reste à votre disposition pour toute information complémentaire.

Veillez recevoir, Monsieur, l'assurance de ma considération la meilleure.

Norbert CHAPLIN
Maire



@886 - Pupier damien - Poussan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 11:18:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OUI au train NON au viaduc /tracé

Page 637 / 1332.

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

Contribution :

Habitant Poussan, je pense que ce projet de ligne ferroviaire en l'état actuel (tracé et viaduc) est une catastrophe pour Sète agglomération méditerranéenne et pour ma commune. Un territoire sacrifié pour le bien de qui ? Je suis pour le ferroviaire, les transports en commun et les transports en mode doux mais ici rien n'a été réfléchi :

-catastrophe visuelle avec la création d'un viaduc défigurant l'étang de Thau à l'instar du viaduc ferroviaire de la cotière (commune de Beynost) et coupant les communes de Poussan et Gigan de la nature avec une barre de béton.

-catastrophe pour l'ouïe : car le passage des TGV, des trains et des trains fret provoquent des nuisances sonores importantes qui seront amplifiées par les vents importants omniprésents sur ce secteur.

-catastrophe écologique : l'étang de Thau, la source d'Issanka et la Vène sont des écosystèmes fragiles (eau, poissons et oiseaux) qui seront forcément impactés lors des travaux et lors de l'exploitation. Une telle quantité de béton pour la création d'un ouvrage est de nos jours indécent.

-catastrophe touristique avec un ouvrage qui défigure une zone touristique de premier ordre (Balaruc, Poussan, Bouzygues) qui voudra venir pour de telles nuisances ?

-catastrophe économique pour la commune de Poussan en terme d'attractivité pour l'installation de nouveaux habitants.

-catastrophe de nuisances lors des travaux titanesques durant plusieurs années : battage de palplanche jour et nuit, rotation de camions, centrale à béton...

-catastrophe pour la future déserte locale des TGV/Trains régionaux en gare de Sète : il faudra aller à Montpellier ou Béziers pour chercher un TGV obligeant les usagers à prendre leurs voitures et utiliser l'autoroute.

En clair ce tracé nécessitant un tel viaduc passant aussi proche de zones urbaines et défigurant l'étang de Thau est une hérésie en 2020. Je me pose la question de l'existence d'un lobbying des BTP (Bouygues, Vinci et Eiffage pour ne citer qu'eux) à la recherche de nouveaux grands chantiers en France au détriment des habitants et du territoire.

Oui au passage d'un Train mais dans l'arrière pays et en privilégiant le passage en tunnel /tranchée.

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

@887 - CARON Brigitte

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 11:38:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contribution au projet LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Je me permets d'apporter ma contribution, ayant habité 30 ans dans le bassin de Thau et empruntant régulièrement la ligne ferroviaire Paris-Sète.

Depuis l'émergence du projet, les besoins des usagers ont évolué. La population du bassin de Thau est croissante et a besoin de transports locaux pratiques et moins polluants que la voiture.

Le projet en l'état actuel va raréfier les lignes TGV passant par Sète/Agde, la population du bassin de Thau devra emprunter la voiture pour rejoindre les gares nouvelles de Béziers ou La Mogère. Sans voiture, le temps de trajet est considérablement allongé.

L'heure est au développement du fret ferroviaire, enjeu majeur de décarbonation. La ligne LGV sera-t-elle ouverte au fret sur tout son tracé? Si c'est non, cela freine considérablement le recours à ce mode de transport.

Avec la construction de trois viaducs, qu'en est-il du maintien de la biodiversité sur le massif de la Gardiole, des impacts sur l'écosystème si fragile de l'étang de Thau ?

Le tracé actuel passe dans la zone de captage d'eau d'Issanka, captage pour la ville de Sète. Les impacts ont-ils été évalués?

Est-il vraiment nécessaire de construire une LGV entre Montpellier et Béziers? Le gain de temps paraît minime au regard des coûts de construction (coûts en euros et coûts en carbone rejetés dans l'atmosphère).

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

@888 - CAZENOVE Pierre

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 11:39:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Préservation du patrimoine vernaculaire de la commune de POUSSAN.34560. (Hérault)

Contribution :

La commune de Poussan possède un patrimoine vernaculaire important (Capitelles, murs, murets, carrières de meules, fours à chaux, etc...).

Depuis 2010, mon association participe très activement à la sauvegarde de ce patrimoine que nous souhaitons préserver et transmettre aux générations futures.

Après le passage de l'autoroute A9, celui de la LGV va à nouveau considérablement impacter le territoire de notre commune. Tout comme cela a été fait en 2018/2019 avec BRL pour la mise en œuvre du projet "Aqua Domitia", nous souhaitons être informés et participer aux réunions préparatoires des travaux pour étudier en détail les éléments du patrimoine vernaculaire communal à préserver. (notamment dans le secteur "Valaury" où se trouve une carrière de meules). Nous souhaitons que des mesures compensatoires soient prises en partenariat avec notre association.

En espérant que la commission prendra en compte nos demandes légitimes.

Pierre CAZENOVE

Vice-président

Association "PIERRES & CHEMINS DE LA MOURE"

Aresse du siège: 1 place de Cabroulous. 34560 - POUSSAN

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

@889 - Danielle - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 11:55:31

Page 639 / 1332.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : le LGV?pas a Meze!!

Contribution :

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

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

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

@890 - valat cathy - Saint-Vincent-de-Barbeyrargues

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 12:12:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution :

En ces temps d'urgence climatique, il est absolument nécessaire de réduire le trafic routier, premier émetteur de gaz à effet de serre. Et en particulier le trafic de camions sillonnant la France. Il faut que les élus prennent à bras le corps le problème du transport de marchandises entre l'Espagne et l'Europe en créant un véritable couloir de fret ferroviaire. A mon avis, le projet actuel ne répond pas du tout à cette question et doit être revu.

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

@891 - villégas jean marie - Gigean

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 12:16:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Je suis contre ce projet qui va dénaturer notre environnement . A l'heure du réchauffement climatique et du sauvetage de la planète , je ne comprends pas ce projet destructeur de la nature

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

@892 - carabasse philippe - Sète

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 12:20:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 640 / 1332.

Objet : Contre la LNGV

Contribution :

Par principe, nous encourageons fortement le développement ou l'amélioration du transport ferroviaire mixte, voyageurs et frets. Nous devons aujourd'hui donner la priorité aux transports ferroviaires voyageurs et faire transiter un maximum de fret par train, c'est la garantie d'une transition réelle vers la mobilité douce.

La création d'une ligne ferroviaire est nécessaire au nord de notre bassin.

Le changement climatique, la montée des eaux prévisible d'ici 20/30 ans avec pour conséquence le recul du trait de côte, menacent à terme la ligne actuelle longeant notre littoral.

La création d'une seconde ligne et de fait la libération de l'occupation notamment par le fret de l'ancienne voie, pourrait offrir un service efficace de liaisons locales par l'augmentation de l'amplitude et des fréquences des rames TER. L'optimisation et la facilité de l'accès au TER seront une réponse pertinente aux besoins et exigences des déplacements locaux, favoriseront la mobilité douce par l'augmentation des voyageurs et l'abandon des déplacements voitures.

La création d'une nouvelle ligne est une nécessité mais nous devons nous opposer à la logique de la grande vitesse en tant que priorité sur la totalité du parcours et de fait prohiber le tracé rectiligne très impactant pour l'environnement, la biodiversité et les populations riveraines.

Une vitesse de 224 km/h oblige un rayon de 1.851 mètres, une vitesse de 344km/h oblige un rayon de 5.555 mètres. Quand on exige de passer de 220 km/h à 320 km/h, on augmente de près de 4000 mètres le rayon qui tend à devenir une droite, on accroît forcément et fortement la contrainte d'insertion dans l'environnement.

Les désastres attendus par un tracé induit par la grande vitesse au nord du bassin de Thau imposent une révision du tracé notamment aux abords de l'étang.

En abandonnant le principe de la vitesse maximale potentielle sur ce secteur, la souplesse du tracé sera compatible avec la protection de notre territoire, la protection de son économie, viticole tout particulièrement, et le respect de ses habitants.

Le choix de la Grande Vitesse sur l'intégralité de la ligne est une erreur, éloigner le train des centres villes, avec obligation de rejoindre les gares en voiture, une autre ! Nous devons donc également nous opposer aux gares excentrées de Béziers et Narbonne, car toutes les gares TGV excentrées ont montré leur inutilité jusqu'à présent, malgré un coût d'investissement élevé. Nous regrettons que l'actuelle version de ce projet LNMP ait été conçu postérieurement au débat public de 2009 par un établissement public (RFF) qui se moquait bien des fonctionnalités de l'ouvrage et des desiderata des citoyens et usagers, du moment que l'ouvrage était financé. Il était ensuite facile de répondre positivement aux exigences des micro-féodalités politiques réparties le long de la ligne pour la construction de gare excentrée vecteur de l'étalement urbain.

Les gares excentrées c'est aussi supprimer la desserte de certaines villes, en premier lieu, Sète, 3 TGV par jour dans le meilleur des cas annoncés et garanti pour la première année, (à terme nous pouvons nous interroger) au lieu de 8 à 10 aujourd'hui.

Le paradoxe, à terme pour un investissement de 6 Milliard et pour un gain 18 mm entre Montpellier et Perpignan, près de 110 000 habitants subiront un temps additionnel de une heure à une heure trente pour un trajet vers Paris, temps supplémentaire nécessaire pour rallier la gare extra urbaine de Montpellier.

Il se joue dans ce dossier de la LGV uniquement une logique économique entre l'Europe du Sud et du Nord, nous verrons donc bien les trains passer sans pouvoir les prendre. Derrière cette politique de la grande vitesse à tout prix, nous retrouvons toute l'absurdité d'autres politiques publiques, généralement conçues en fonction d'objectifs politiques, mais pas du bien commun et des intérêts des citoyennes et citoyens.

Page 641 / 1332.

Alors que l'enquête publique est en cours, une convention d'intention de financement de la LGV vient d'être signée entre les partenaires sous l'égide de l'Etat et de la Région. Cette rencontre est pour le moins étonnante et méprise totalement le principe démocratique de l'enquête publique sur le sujet, en ne s'inquiétant ni de son déroulement ni de son résultat. C'est un camouflet lancé aux citoyens, associations, collectifs, qui travaillent autour de ce projet.

Les arguments présentés soulèvent de nombreuses interrogations. Annoncer un désenclavement de l'Occitanie en gagnant une demi-heure entre Perpignan et Paris après 6 milliards d'euros dépensés alors que les lignes locales ont pratiquement disparu dans les arrières pays des grandes métropoles régionales d'Occitanie nous laisse perplexe pour le moins. On nous annonce un dispositif concernant 11 lignes sans chiffrage ni calendrier. On soulève les éternels arguments passe partout : attractivité du territoire, développement des activités, montée en gamme, développement des 2 ports d'Occitanie, expansion de l'offre d'emploi. Dans le même temps la région est passée de la 5 à la 4 place en terme de population, et sans ligne à haute vitesse, un peu paradoxal !

La raison de prioriser la Grande Vitesse sur cette ligne se limite uniquement à rallier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud en passant par-dessus nos territoires avec un profit proche de zéro pour ses habitants et un maximum de contraintes impactantes sur notre qualité de vie.

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

@893 - Hervé - Perpignan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 12:21:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au TGV

Contribution :

Bonjour,

Nous savons tous que cette voie du toujours plus ne peut plus être suivie. Beaucoup d'argent gaspillé pour très peu de bénéfice. Pollution énorme, destruction des sites.

Il est évident que ce projet ne sert que les intérêts privés ou la mégalomanie ou encore l'électorat de quelque uns au détriment de tous et de notre environnement.

Quand allons-nous cesser cette fuite en avant, lâche et servile ?

Que d'incohérence !! Un peu de bon sens suffit à se positionner contre ce projet aberrant sur tous les fronts.

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

@894 - Christian - Pinet

Organisme : Viticulteur

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 12:23:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Passage de la LGV

Contribution :

Page 642 / 1332.

Je suis contre le passage de la LGV, car cette ligne impacte mon travail de viticulteur et mon environnement. Depuis 30ans, ayant participé à l'évolution de l'AOP picpoul de Pinet, ce passage de train va détériorer l'image de marque de mon appellation d'origine protégée. De plus, à cause de cette ligne, le déplacement d'une parcelle à une autre va entraîner un plus grand détour, donc perte de temps.

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

@895 - BELLE ALBARET Witney - Castelnau-de-Guers

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 12:23:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur projet de LGV Montpellier- Béziers

Contribution :

Madame, Monsieur,

Résidente sur la commune de Castelnau de Guers, je souhaiterais vous faire part de mon avis très défavorable quant à la réalisation de cette nouvelle ligne ferroviaire.

En effet cette nouvelle ligne va venir couper en deux l'appellation viticole du PICPOUL DE PINET, appellation de vin très valorisé en France et à l'export et rare appellation qui est en en seul tenant. De plus la région est réputée et attire les touristes pour ses garrigues en plus de ses vignes, une fois encore, cette nouvelle ligne ferroviaire va venir détruire cette végétation, ainsi que sa faune.

Qu'elle sera l'impact des années de travaux, puis des nuisances sonore aux passages des trains sur les habitants ainsi que pour la faune? A l'heure où nous tentons tous de protéger les écosystèmes déjà bien abîmés et dégradés à cause de l'empreinte de l'homme, venir faire une nouvelle ligne de train à très grande vitesse n'est en rien un acte écologique, ni de bon sens.

En espérant que ce projet soit abandonné je vous adresse mes sincères salutations,

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

@896 - PARISOT-BERGE Martine - Gigean

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 13:06:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique ligne LGV Montpellier-Perpignan

Contribution :

Maintien de la biodiversité, respect de l'environnement et du patrimoine culturel, préservation des écosystèmes et des zones protégées sont des notions simples en vigueur sur notre territoire après de longs efforts consentis par plusieurs générations de notre communauté.

Il me semble, d'ailleurs, que les pouvoirs publics ainsi que nos politiques tentent de maintenir ce cap et ces orientations au niveau national, surtout en période pré-électorale.

Tout le monde semble d'accord avec ces principes ! Dès lors, que vient faire un viaduc de 28 mètres de haut et long de plus d'un kilomètre quatre, pour faire passer une ligne TGV dont la nécessité économique n'est toujours pas démontrée ?

Et qui a pensé aux habitants de ce territoire ? Personne ! Si ce projet voit le jour, nous allons avoir à faire face à de nombreuses nuisances :

- en premier lieu à une pollution phonique . Que peut-on faire de réellement efficace contre le bruit généré par un train en pleine vitesse ? A ce jour , rien ne fonctionne véritablement !

- par ailleurs, à une gigantesque pollution visuelle. Notre territoire est apprécié par de très nombreux touristes qui font partie intégrante de notre système économique local . Qui viendra voir un viaduc, véritable cicatrice balafrant les vignobles et les garrigues ? Car n'oublions pas que les architectes mandatés par la SNCF ne sont pas à la pointe de l'innovation technologique et de l'esthétisme ! Ce viaduc n'aura pas l'élégance du pont de Millau !!! Les touristes fuiront ce paysage dénaturé privant la région d'une manne économique substantielle !

- enfin, enclavement des habitants de notre territoire et obligation d'utiliser nos automobiles bien polluantes pour pouvoir nous déplacer !! (un comble!!!!)

En effet, nous venons d'apprendre que la nouvelle ligne TGV ne desservira pas la gare de Sète ! Actuellement de nombreux TGV quotidiens desservent cette gare ; Pour nous rendre à Paris ou autres villes, nous devons nous rendre à Montpellier, gare TGV ! Quelle régression pour notre collectivité ! inutile donc de rêver à des correspondances TER - TVG ! Cette politique a clairement été affricher par la SNCF. Tous les habitants de notre territoire prendrons leur voiture pour aller à Montpellier et ainsi contribueront à l'intensification du trafic routier et à l'augmentation de la pollution au CO2 ! Bel avenir pour nos enfants de ce territoire pour satisfaire un projet mal muri et poussé à la va-vite!

Vous comprendrez aisément ma ferme détermination à être CONTRE ce projet!

Il me semble que ce dossier a été bâti à la hâte pour satisfaire un calendrier politique !

Pourquoi ne pas différer ce dossier et proposer plusieurs scénarii de tracés plus éloignés de la côte et plus respectueux des territoires ?

Je tiens à être informée du suivi de ce dossier; Bien citoyennement .

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

@897 - Laure

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 13:08:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la nouvelle ligne Montpellier Beziers

Contribution :

En tant que citoyenne et habitante du bassin de thau, je suis contre la nouvelle ligne de tgv qui va détruire et fragiliser l'écosystème de notre arrière pays. Nous n'avons pas besoin d'aller plus vite, de gagner du temps. Mais nous avons besoin de la nature et de ses richesses. Cette ligne va défigurer notre environnement et nuire à notre bien être.

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

@898 - Ribziro Noel - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 13:31:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le passage

Contribution :

Bonjour, je suis totalement contre cette ligne à grande vitesse pour des questions de bruits de coût on entend déjà bien sûr la commune de meze l autoroute alors rajouter une ligne tgv n'est pas raisonnable.

Je préférerais avoir tout simplement une entrée d autoroute qui serait bénéfique pour l économie locale pour l immobilier local ce qui est l inverse pour la lgv merci

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

@899 - liberto jean luc - Poussan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 13:38:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TRACE LIGNE LGV MONTPELLIER / PERPIGNAN

Contribution :

Beaucoup de remarques apparaissent devant ce projet

- je suis propriétaire depuis 30 ans de ma propriété qui surplombe la ZA des Clachs fortement impactée par ce tracé et également propriétaire d'un immeuble commercial dans cette ZA des Clachs . Or , à ce jour , je n'ai été destinataire d'aucune lettre - information sur ce tracé , malgré les milliers de documents qui auraient été expédiés en 2021 selon les dire .

Je pense que ma double exposition (personnelle et professionnelle) faisait de moi un destinataire légitime d'informations sur ce sujet

- Comment ne pas être ébranlé devant le projet d'un viaduc d'1km4 et d'une hauteur de 28 m porté par plusieurs dizaines de pilier en béton !

c'est tout un paysage qui disparaît , une économie locale mise à mal , un environnement très détérioré (la garrigue , les zones humides , la Via Domitia , le vignoble du Picpoul de Pinet , etc ...)

- Au plan écologique , sur lequel nos élus sont soi disant si sensibles ... , l'impact sur la faune et la flore va être dramatique , les nuisances sonores malgré les murs anti bruit vont être cruellement ressenties par les riverains , l'architecture de ce viaduc totalement inesthétique va changer radicalement le cadre de vie de nous tous . Il faut ajouter les risques de pollution en cas d'accident pour la source d'Issanka et pour l'étang de thau , au niveau de la crique de l'angle .

- Au plan économique , c'est plus de 10 % du Vignoble du Picpoul de Pinet qui va être sacrifié , décision terrible pour nos vigneron ... Certains domaines vont être séparés en deux ou rayés de la carte . Que dire des Sociétés et Commerces qui exercent leur activité de part et d'autre et au pied de cette verrue architecturale que représentera le viaduc ??

Le préjudice qu'elles vont subir par les travaux de construction des piliers , par la durée des travaux , le détournement de toute une clientèle qui évitera cette zone

- Au niveau des services public , l'ensemble des villes et villages du pourtour du bassin de thau devront se rendre à Montpellier ou à Béziers ou Narbonne pour prendre le TGV , soit dans le meilleur des cas , 1 h 30 mn de déplacements annexes (bus , taxi , voitures , train Sete / Montpellier St ROCH , bus St Roch pour atteindre la gare de la Mougère ...)

Page 645 / 1332.

aujourd'hui , ces mêmes usagers vont à Sete prendre le TGV .

TOUT CELA POURQUOI ??

-pour un gain de temps de 18 min , pour un cout de 8.5 milliards d'euros

il faut rappeler , qu'à ce jour toutes les lignes LGV sont déficitaires en France , sauf la ligne Paris /Strasbourg .

De plus , la population du pourtour du bassin de Thau va devoir partiellement financer à travers de nouveaux impôts un projet qui la pénalise de plein fouet en termes de temps et d'argent .

QUELLE EST LA LOGIQUE DE CE PROJET ?

L'intérêt de ce projet est plus National que Régional.

Localement et Régionalement , les désavantages d'un tel projet sont largement majoritaires .

A t'on réfléchi à d'autres possibilités de trajet , moins impactant et dégradant pour l'environnement ?

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

@900 - Lescure Nicole - Béziers

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 13:39:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Aménagement du territoire

Contribution :

Ce projet date des années 90. Entre temps le monde a changé. Et même si après les gilets jaunes cette manière de se déplacer à grande vitesse à été entérinée en 2019, nous n'avons pas encore assez de recul sur ce qui allait devenir prioritaire dans l'aménagement du territoire : les petites lignes ferroviaires.

De l'eau va encore passer sous les ponts, et de multiples prises de conscience. Avec d'autres technologies et d'autres manières de repenser le territoire.

Alors à une époque où prédominent les enjeux de biodiversité et de revitalisation fine des territoires de nos régions, ce projet à grande vitesse est, si J'ose dire dépassé !

Mais s'il le fallait un jour, l'autoroute sera requalifiée de ligne de chemin de fer de tous les transportés à grande vitesse (passager, voiture, camion...)

Ne laissons pas passer cette chance. Travaillons pour un vrai aménagement du territoire intelligent et efficace.

Oublions la LGV

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

@901 - serge - Fabrègues

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 13:50:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : RIVERAIN COMMUNE DE FABREGUES

Contribution :

Bonjour,

Merci de prendre en compte les points suivants :

- la mixité de bout en bout de la LNMP
- 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,...
- Signifier que le projet de deux gares (Béziers et Narbonne) n'est pas adapté
- Il faut que le tunnel sous le Bois Royal dans la Gardiole soit plus long
- il est dommage que l'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'est pas été étudié. Il faut le demander.
- il faut rappeler 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
- 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 faut plus de garantie sur la sécurisation des milieux naturels en cas d'accident, notamment accident de fret
- il faut 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 connaît 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.

@902 - REVEL FOURCADE Armelle - Le Soler

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 14:27:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : AVIS DE LA COMMUNE DU SOLER (66270) SUR L'ENQUETE PUBLIQUE POUR LA LNMP 1ERE PHASE

Contribution :

Madame Armelle REVEL-FOURCADE, Maire, indique que conformément aux articles L.122-1 V et R.122-7 du code de l'environnement, la commune doit se prononcer sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne-Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Madame Armelle REVEL-FOURCADE expose ce qui suit :

La commune de Le Soler rappelle sa position à l'égard du projet de LGV Montpellier/ Perpignan : elle soutient la réalisation de la ligne à grande vitesse mais s'oppose à la réalisation du contournement Ouest de Perpignan comme elle l'a rappelé à chaque étape de ce dossier dans les délibérations de son conseil municipal.

L'analyse des documents constitutifs du dossier de DUP appelle plusieurs remarques ou demandes de complément d'information de la part du conseil municipal de la ville de Le Soler. La commune de Le Soler entend que SNCF Réseau apporte une réponse écrite à chacune de ces observations et les intègre dans le dossier de concertation qui sont stipulés dans la DCM jointe à la présente observation.

Madame Armelle REVEL-FOURCADE SOUHAITE SE prononcer sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, au vu des éléments précédemment énoncés.

SE PRONONCE sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, au vu des éléments indiqués dans le document joint.

DEMANDE à ce que les observations et réserves présentées ci-dessus soient prises en compte et insérées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

DEMANDE la communication des pièces et études énoncées ci-dessus.

DEMANDE la réalisation immédiate d'une étude d'impact spécifique, complète et détaillée sur la section du Soler.

RAPPELE que la commune de Le Soler soutient la réalisation de la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan, mais s'oppose à la réalisation du contournement ouest de Perpignan.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : DCM LE SOLER DU 22.09.2022 AVIS ENQUETE PUBLIQUE A LA DUP 1ERE PHASE LNMP.pdf, page 1 sur 6

DEPARTEMENT DES
PYRENEES-ORIENTALES

CANTON DE
LA VALLEE DE LA TET

Envoyé en préfecture le 24/09/2021
Reçu en préfecture le 24/09/2021
Affiché le 
ID : 066-216601955-20210922-DCM05_2021_02-DE

COMMUNE DE LE SOLER
DELIBERATION DU CONSEIL MUNICIPAL
05/2021/02

NOMBRE DE CONSEILLERS :

en exercice : 29
Présents : 26

NOMBRE DES SUFFRAGES :

exprimés : 27
votes : 27
pour : 27

contre :
abstentions :
Refus de vote :

Le quorum est atteint



L'an deux mille vingt et un, le mercredi 22 septembre, le Conseil Municipal de la commune de **LE SOLER**, dûment convoqué, s'est réuni en session ordinaire, à la salle des fêtes, sous la présidence de Madame **Armelle REVEL-FOURCADE**, Maire.

Date de convocation du Conseil Municipal : le jeudi 16 septembre 2021.

PRESENTS : Madame **Armelle REVEL-FOURCADE** - Monsieur **Olivier COLPAERT** - Madame **Sandrine ROCA** - Monsieur **Robert RAYNAUD** - Madame **Dominique SOUCAS** - Monsieur **Robert ROIG** - Madame **Catherine GADAVE** - Monsieur **Stéphane MAROSELLI** - Madame **Marie DOMINGO** - Madame **Francine DIAZ** - Madame **Sandrine CHAMPAGNAT** - Monsieur **Mamadou DIOP** - Madame **Jacqueline DURAND** - Monsieur **Stéphane BARROS** - Madame **Marion RESPAUT-MARTIN** - Monsieur **Nicolas MARIANY** - Madame **Marie AUSSEIL** - Monsieur **Jérôme PEREZ** - Madame **Coralie CORDERO-VIGO** - Monsieur **Mickaël SIMON** - Madame **Christelle RODRIGUEZ** - Monsieur **André L'HOMME** - Monsieur **Michel TIXADOR** - Madame **Stéphanie JALABERT** - Monsieur **François BANUS** - Monsieur **Patrick ALBERNY**.

ABSENT AYANT DONNE PROCURATION

Monsieur **Alain CABBILLAU** donne procuration à Madame **Christelle RODRIGUEZ**.

ABSENTS EXCUSES

Monsieur **Jean-Marie SERRES** - Madame **Sandrine PEJOUAN**.

Monsieur Olivier COLPAERT a été élu secrétaire



AVIS DE LA COMMUNE SUR LE DOSSIER D'ENQUETE PREALABLE A LA DECLARATION D'UTILITE PUBLIQUE DE LA PREMIERE PHASE DU PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER-PERPIGNAN (LNMP)

VU le Code Général des Collectivités Territoriales,

VU le code de l'environnement,

Madame **Armelle REVEL-FOURCADE**, Maire, indique que conformément aux articles L.122-1 V et R.122-7 du code de l'environnement, la commune doit se prononcer sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne-Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Madame **Armelle REVEL-FOURCADE** expose ce qui suit :

1

Document : DCM LE SOLER DU 22.09.2022 AVIS ENQUETE PUBLIQUE A LA DUP 1ERE PHASE LNMP.pdf, page 2 sur 6

Envoyé en préfecture le 24/09/2021
Reçu en préfecture le 24/09/2021
Affiché le 
ID : 066-216601955-20210922-DCM05_2021_02-DE

La commune de Le Soler rappelle sa position à l'égard du projet de **LGV Montpellier/ Perpignan** : elle soutient la réalisation de la ligne à grande vitesse mais s'oppose à la réalisation du contournement Ouest de Perpignan comme elle l'a rappelé à chaque étape de ce dossier dans les délibérations de son conseil municipal.

L'analyse des documents constitutifs du dossier de DUP appelle plusieurs remarques ou demandes de complément d'information de la part du conseil municipal de la ville de Le Soler. La commune de Le Soler entend que SNCF Réseau apporte une réponse écrite à chacune de ces observations et les intègre dans le dossier de concertation.

De plus, la commune de Le Soler demande à ce que la présente délibération soit jointe dans son intégralité au dossier de DUP.

Pour des raisons de compréhension, elles sont classées par pièce du dossier de DUP.

Les remarques et questions en gras sont des points essentiels de cette consultation.

Pièce F-5 : Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Volume 1 / 2

Page 104 : la cartographie de localisation des ouvrages et aménagements du projet en lien avec les eaux superficielles fait mention de 2 bassins de rétention sur le territoire de la commune de Le Soler ainsi que du déplacement d'un cours d'eau. La commune souhaite des précisions techniques sur ces ouvrages.

Page 208 : la cartographie des secteurs pressentis pour les mesures compensatoires présente une large zone de compensation sur la commune de Baixas. Est-ce que ce secteur sera celui retenu pour toutes les compensations environnementales de façon mutualisée du secteur 1 de la Plaine du Roussillon ou y aura-t-il des secteurs de proximité répartis sur d'autres communes ?

Pièce F-5 : Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation. Volume 2 / 2

Pages 23 et 24 : la commune de Le Soler souhaite avoir connaissance de la liste des propriétés agricoles considérées comme impactées par le projet sur son territoire communal et l'assurance que soient pris en compte tous les types d'exploitation (fermage, propriétaire ou locataire) et ce quel que soit le zonage du PLU. En effet, la commune possède des exploitations agricoles en activités en zone urbaines ou à urbaniser.

Page 36 : en complément de la question précédente, la commune souhaite avoir la cartographie détaillée des activités et des exploitations agricoles et viticoles considérées comme impactées par le projet.

Page 90 : la commune de Le Soler s'oppose aux principes d'acquisition présentés sur ce schéma dans la mesure où il ne fait apparaître aucune distance minimale par rapport à l'emprise des travaux. Selon ce schéma, seul le bâti qui se trouve dans l'emprise des travaux sera acquis par SNCF Réseau. Les parcelles dont le bâti n'est pas dans l'emprise travaux ne seront acquises qu'en partie et seulement protégées d'un mur anti-bruit. La commune souhaite avoir connaissance de la liste complète des parcelles concernées sur son territoire, en totalité ou en partie. Elles ont été recensées dans la mesure où le rapport fait état de 300 bâtis concernés par le projet.

Page 127 : la commune du Soler souhaite avoir communication d'un état détaillé sur son territoire des mesures de protection anti-bruit envisagées et d'isolement de façades (avec un état à la parcelle).

Envoyé en préfecture le 24/09/2021
Reçu en préfecture le 24/09/2021
Affiché le 
ID : 066-216601955-20210922-DCM05_2021_02-DE

Pages 210, 211 et 212 : consacrées au focus sur la commune de Le Soler. La figure 04 qui présente l'insertion du projet est absente du dossier. La commune souhaite en avoir communication. Il est évoqué dans le dossier que la traversée de la ville n'intervient que dans la phase 2 du projet et que les projets d'urbanisation de la commune auront évolué à l'horizon 2040. Pour autant, c'est la première fois dans tout le dossier de DUP que Le Soler est signalé comme site sensible. Alors même que c'est la SEULE commune de tout le tracé, traversée de part en part, du Sud au Nord, dans sa partie urbanisée, l'étude renvoie à la partie F-7 du dossier qui n'est guère plus détaillée. A ce titre, et compte tenu de l'impact considérable du projet sur la commune, le conseil municipal de Le Soler demande la réalisation d'un avant-projet détaillé et d'une étude d'impact spécifique sur l'ensemble de son territoire. En effet, le dossier étudie de façon détaillée l'impact sur des projets futurs d'urbanisation sur les communes voisines (Toulouges page 237 et suivantes) alors qu'ils sont situés à plus de 2 km du projet de ligne et NE REALISE PAS LA MEME ETUDE SUR LE SOLER QUI COMPORTE DES HABITATIONS ET EQUIPEMENTS EXISTANTS A MOINS DE 100 METRES.

Page 357 : il convient de compléter le tableau en mentionnant la distance du projet avec tous les équipements publics listés dans le tableau.

[Pièce F-7B : Evaluation environnementale de la deuxième phase Béziers/Perpignan. Chapitre F-7B.2 Appréciation des effets et mesures envisagées. Volume 1 / 2](#)

Page 15 : La commune de Le Soler souhaite que soit rajouté dans la présentation du secteur géographique 1 : Plaine du Roussillon, une photo de la ville du Soler et le fait que ce soit la seule commune traversée du Nord au Sud dans sa partie urbanisée. C'est une particularité qui mérite d'être mentionnée dans une étude d'impact.

Page 56 : la commune communiquera à SNCF Réseau les coordonnées des propriétaires des deux parcelles dotées de forage à enjeu. Elles sont mentionnées comme « non trouvées » dans le tableau. Ces coordonnées sont disponibles au service urbanisme en libre consultation.

Page 83 : Le territoire de Le Soler est identifié comme à enjeu fort en matière hydraulique pour les franchissements de l'agouille d'en Biagnes et du ruisseau de Sainte Eugénie mais faible en terme de conservation pour le ruisseau de Sainte-Eugénie. La commune tient à rappeler que des droits d'arrosage agricoles existent sur ce ruisseau qui est le principal exutoire du Soler.

Page 208 : il est mentionné que la Têt est largement polluée par des décharges et des rejets de stations d'épuration. Cette analyse semble étonnante dans la mesure où la communauté urbaine a procédé dans le cadre du projet Es Têt à la réhabilitation de 9 décharges le long du fleuve et où les études menées sur les eaux du fleuve en amont et en aval de la STEP de Perpignan révèlent une excellente qualité de l'eau. La commune du Soler s'interroge sur la fiabilité de l'étude menée par SNCF Réseau pour déterminer les enjeux du fleuve de la Têt.

Page 253 : il y a une erreur sur la cartographie et l'utilisation des sols sur la commune de Le Soler. Les parcelles identifiées en friches (carré fond gris et rayures jaunes) sont en réalité des exploitations agricoles en zone urbaine et des bassins de rétention paysagers aménagés en parcs de loisirs.

Page 499 : le tableau mentionne l'agouille d'en Biagnes sur la commune de Toulouges alors qu'elle est sur la commune de Le Soler

[Pièce F-7B : Evaluation environnementale de la deuxième phase Béziers/Perpignan. Chapitre F-7B.2 Appréciation des effets et mesures envisagées. Volume 2 / 2](#)

Page 22 : il convient de faire figurer les exploitations agricoles présentes en zone urbaine sur la commune de Le Soler et qui ont leur siège et leur exploitation sur la zone concernée par l'ER.

Envoyé en préfecture le 24/09/2021
Reçu en préfecture le 24/09/2021
Affiché le 
ID : 066-216601955-20210922-DCM05_2021_02-DE

Page 61 : § 5.4.2.2 sur la commune de Le Soler il n'est fait mention que de la zone d'activités Sainte Eugénie alors que le projet est situé au droit des quartiers d'habitat : les nouvelles écoles, sainte Eugénie et les Méravelles.

Page 63 : même opposition (cf supra) de la commune de Le Soler sur les principes d'acquisition du bâti uniquement sur l'emprise des travaux.

Page 66 : il est fait mention de deux scénarii étudiés sur la commune de Le Soler « l'un favorisant la poursuite du développement économique et l'autre l'ouverture du territoire avec la création d'espaces dédiés aux riverains ». LA COMMUNE DE LE SOLER N'A JAMAIS EU CONNAISSANCE DE CES DEUX SCENARII ET EN DEMANDE LA COMMUNICATION DANS LES PLUS BREFS DELAIS. Il est inadmissible que des hypothèses de développement urbain soient étudiées par SNCF Réseau sans en faire part à la commune concernée. Le dossier renvoie au § 4 du présent dossier qui présente 2 vues très imprécises et très lointaines de l'insertion du projet dans le paysage.

Page 76 : le tableau de synthèse des rétablissements routiers ne fait apparaître que la RN 116 et la RD 916. Il faut rajouter la route de Toulouges et la rue de la Méditerranée. La commune de Le Soler rappelle qu'elle a une forme urbaine longitudinale d'Est en Ouest de 4,5 km et que toutes les liaisons routières sont indispensables à son fonctionnement.

Page 83 : il est fait mention d'une étude des niveaux de bruit perçus en façade des bâtiments proches du projet. La commune de Le Soler souhaite en être destinataire pour l'ensemble des bâtiments situés au droit du projet.

Pages 112 et 113 : des études et plans réalisés par Ingerop ou Traverse sont présentés dans ce dossier sur la traversée de Le Soler. La commune demande à être destinataire de l'intégralité de ces études, plans et notices explicatives qu'elle découvre pour la première fois dans ce dossier.

Page 165 : une cartographie de synthèse des mesures proposées est présentée. La commune de Le Soler exige que soient menés un avant-projet détaillé et une étude d'impact spécifique sur l'ensemble de son territoire et ce, dès à présent, sans attendre la phase 2 du projet.

Pièce G : Evaluation économique et sociale

Page 103 : la commune demande des précisions sur le 3^{ème} rail mentionné au droit des zones sensibles accueillant des circulations de fret. Ce rail serait destiné à prévenir les renversements de convois. Dans la mesure où le contournement ouest de Perpignan est essentiellement destiné au fret, la section du Soler sera-t-elle équipée d'un 3^{ème} rail ?

Page 123 : § 4.2 synthèse. Il est explicitement mentionné que le contournement Ouest de Perpignan représente un gain de 15 mn sur le trajet Nîmes / Perpignan. Ce gain de temps est à ramener au coût du contournement. A noter également que page 118, le projet est largement rentable avec un taux de rentabilité à 5,7%.

Pièce J : Annexes

Le bilan de la concertation 2020-2021 en page 32 à 35 ne mentionne pas les délibérations d'opposition de la commune de Le Soler et de la majorité des communes de la Plaine du Roussillon concernées par le contournement ouest de Perpignan. Ces communes ont fait part, par délibération de leurs conseils municipaux et à toutes les phases de la concertation de leur opposition et de leurs arguments. Il est inadmissible que ces actes ne soient pas retranscrits. La commune de Le Soler demande que ses délibérations soient rajoutées au dossier.

Envoyé en préfecture le 24/09/2021
Reçu en préfecture le 24/09/2021
Affiché le 
ID : 066-216601955-20210922-DCM05_2021_02-DE

Madame **Armelle REVEL-FOURCADE** demande donc à l'assemblée de bien vouloir se prononcer sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, au vu des éléments précédemment énoncés.

OUI l'exposé complémentaire de son rapporteur, le Conseil Municipal après délibération à l'unanimité :

SE PRONONCE sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, au vu des éléments précédemment énoncés.

DEMANDE à ce que les observations et réserves présentées ci-dessus soient prises en compte et insérées dans le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

DEMANDE la communication des pièces et études énoncées ci-dessus.

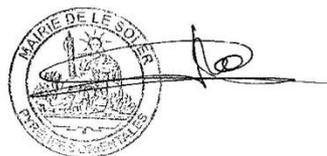
DEMANDE la réalisation immédiate d'une étude d'impact spécifique, complète et détaillée sur la section du Soler.

RAPPELE que la commune de Le Soler soutient la réalisation de la ligne à grande vitesse Montpellier -Perpignan, mais s'oppose à la réalisation du contournement ouest de Perpignan.

DEMANDE à Monsieur le Préfet de bien vouloir accuser réception de la présente délibération.

FAIT ET DELIBERE A LE SOLER, les jour, mois et an que dessus.

P/ Le Maire
L'Adjoint Délégué
Olivier COLPAERT



Le Maire certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe qu'il peut faire l'objet d'un recours gracieux devant son auteur dans les deux mois à compter de sa publication. La réponse interviendra alors dans un délai de deux mois, le silence de l'administration faisant naître une décision de rejet tacite. Elle peut également faire l'objet d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans les deux mois à compter de sa publication ou de la réponse au recours gracieux. Le tribunal administratif peut être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyens » accessible par le site Internet www.telerecours.fr

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

Envoyé en préfecture le 24/09/2021
Reçu en préfecture le 24/09/2021
Affiché le 
ID : 066-216601955-20210922-DCM05_2021_02-DE

@903 - Benau Henri - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 14:43:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A LA LIGNE LGV

Page 654 / 1332.

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

Contribution :

Refus de la ligne TGV Montpellier- Béziers, les informations sur ce projet sont erronées et ne correspondent pas à une étude sérieuse et ceux depuis 1989.

En effet, les personnes implantées sur le tracé reconnu comme sensible dont je fais partie ont été consulté de façons superficielles par les préposés rattachés à cette étude pour des raisons que j'ignore mais peut-être justifié mais à déterminer.

Actuellement tout est à revoir sur l'étude de ce parcours et la situation économique de la France ne permet pas de cautionner de tels travaux pharaoniques (viaducs, remblais etc...)

La ligne actuelle renforcée et rénovée permettrait de satisfaire à la ligne "voyageurs", quant au fret, les indications présentées n'ont pas convaincu pour l'obtention de subventions de l'Europe car propectives erronées.

De plus en France, le fret ferroviaire n'a jamais su répondre aux attentes des clients depuis 1970 (retard, grève, disparition de colis,)

Attaché à soumettre ces problèmes pour une meilleure communication et information avec les nouveaux intervenants et la région en particulier.

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

@904 - Ricard Jean - François - Plénée-Jugon

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 15:28:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Circulation trains de marchandises sur ligne à grande vitesse

Contribution :

La circulation de train de fret et des trains à grande vitesse sur une même voie a posé un problème sur la première ligne mixte, le contournement de Tours.

Sur ce tronçon de ligne, circulaient les TGV Paris – Bordeaux sans arrêt à Tours et les trains de marchandises en provenance de Blois vers Bordeaux (et en sens inverse).

Quelques années après la mise en service, en 1990, les services de la maintenance de la voie ont constaté que les trains de Fret détérioraient rapidement la géométrie de la voie. La maintenance était importante car il fallait rectifier les caractéristiques géométriques de la voie pour obtenir des valeurs compatibles avec la circulation des trains à grande vitesse (270km / h sur ce tronçon).

En conséquence, la circulation des trains de fret a été supprimée sur ce tronçon de ligne et lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Aquitaine (SEA), le raccordement du contournement sur la ligne Tours – Bordeaux a été supprimé.

La technologie de la voie et sa maintenance ont-elles suffisamment évolué depuis les années 1990 pour que le passage de trains de fret ne détériore plus la géométrie de la voie et pour que cette géométrie reste compatible avec le passage des trains à grande vitesse ?

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

@905 - Ricard Jean - François - Plénée-Jugon

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 15:31:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Vitesse de circulation trains de fret sur la ligne à grande vitesse Montpellier - Perpignan

Contribution :

A la page 11 de la pièce D "Notice", il est écrit :

Caractéristiques :

LGV mixte (vitesse 300 km/h - Fret 100-120 km/h) entre Montpellier et Béziers,

Pourquoi limiter (arbitrairement ?) la vitesse des trains de Fret sur la ligne à 100 ou 120 km / h ?

Il a déjà existé des trains de Fret circulant sur une ligne à grande vitesse à une vitesse supérieure :

- en 1981, la Poste a acheté à Alstom deux trains pour acheminer le courrier en remplacement des wagons poste qui entraient dans la composition des trains rapides. Ces trains rapides ayant été supprimés et remplacés par des TGV sans wagons poste. Les trains "La Poste" ont été aptes à rouler à 260 km / h et étaient reconnaissables car peints en jaune avec le logo de l'oiseau bleu,

- depuis le début des années 2000 et malgré une interruption, un train acheminant les fruits et légumes depuis Perpignan jusqu'à Rungis circule chaque jour à 200 km / h sur la ligne à grande vitesse Paris sud-est.

L'entreprise ferroviaire faisant circuler ce train préférera qu'il emprunte la ligne Béziers- Agde – Sète – Montpellier à 140 km / h plutôt que la LGV à 100 km /h.

La vitesse d'un train est déterminée par ses caractéristiques propres (MA90 pour 90 km / h, ME140 pour 140 km / h, MV200 pour 200 km/ h, etc...).

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

@906 - Ricard Jean - François - Plénée-Jugon

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 15:33:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Passage d'un train de marchandises sur une communication munie d'un dispositif antiraté de shunt

Contribution :

Les communications voie 1 - voie 2 des lignes à grande vitesse sont équipés de dispositifs anti raté de shunt. Ces dispositifs assurent la sécurité des circulations sur une partie de voie (la voie déviée) insuffisamment parcourue par les trains contrairement aux voies directes dont le nombre de passages assure le bon fonctionnement de la détection de l'absence de trains (circuits de voie).

L'action du dispositif anti raté de shunt est supprimé après franchissement de la communication par action du premier essieu. L'inconvénient de ce système est qu'il n'assure pas la détection du train complet, élément indispensable à la sécurité des circulations.

Cet inconvénient a été accepté pour les rames indéformables que sont les TGV.

Cet inconvénient est-il acceptable pour un train composé d'une locomotive et de wagons tels qu'ils figurent sur les photos de la pièce D "Notice" ?

Cette remarque figure au paragraphe sur les communications voie 1 - voie 2 du document "Signalisation" de l'étude réalisée par Ingérop pour le compte de RFF en 2013 - 2014.

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

@907 - DROULOUT JACK - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 15:52:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : PROJET LGV

Contribution :

Si le transport ferroviaire doit être favorisé à l'heure où la lutte contre le dérèglement climatique est une priorité absolue, ce projet soulève plusieurs réserves, dont les quatre principales sont :

- le fret n'y est pas intégré alors que cela devrait être une priorité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provoquées par le transport routier de marchandises
- la ligne actuelle, fragilisée par le manque d'investissements et par les risques dus aux dérèglements climatiques, n'y est pas intégrée non plus ;
- la construction de gares excentrées à Narbonne et Nîmes, sans qu'aient été réalisées (et prises en compte) des études d'impact des expériences de Montpellier, Nîmes, Avignon...
- la non-prise en compte du temps perdu pour se rendre dans les gares excentrées au regard des quelques minutes gagnées sur le trajet entre deux gares.

Ce projet mériterait une approche globale intégrant la ligne actuelle et la ligne grande vitesse.

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

@908 - Georges - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 16:38:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Double peine - demande de dérogation à la taxation TGV des communes fortement impactées par la LNMP

Contribution :

Demande de dérogation à la taxation TGV des communes fortement impactées par la LNMP: C'EST LA DOUBLE PEINE POUR LES HABITANTS DES COMMUNES QUI VONT DEVOIR PAYER UNE CONTRIBUTION AUX 6 MILLIARD DE LA LGV EN PLUS DE SUBIR LES NUISANCES ACOUSTIQUES (santé) ET VISUELLES (cadre de vie).

Résident permanent de BALARUC, je considère être doublement ou triplement pénalisé car :

- Nous allons subir les nuisances des travaux puis du trafic à grande vitesse (110 décibels) même à moitié protégé par des murs "acoustics" à mi hauteur (cf documentaires sur les LGV existantes) et du trafic généré pour accéder à la gare TGV de Montpellier
- Nous devons prendre la plupart du temps le TGV à Montpellier avec surcote (parking et A9 payante) avec perte de temps et stress supplémentaires,

Page 657 / 1332.

- Nos impôts locaux vont augmenter car les communes de balaruc vont devoir cotiser une participation à la LGV;

C'est inadmissible toutes les communes situées dans le rayon impactées par les bruit TGV (2km) et éloignées des gares TGV (à plus de 15km) devraient être exonérées de cette "taxe".

Pourquoi le Dossier EUP ne parle pas ce point très particulier du financement ?

Je demande aux commissaires enquêteurs de faire la lumière sur ce point, d'en faire part dans leur rapport et s'il leur plaît de transmettre cette demande d'exonération pour les 2 communes de Balaruc, Poussan, Gigan Loupian etc

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

@909 - Pujol corinne

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 16:40:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Participation à l'enquête publique sur la ligne LGV Montpellier- Béziers

Contribution :

Je suis favorable à la ligne LGV, car je suis pour l'essor du ferroutage et au déclin du transport par camion, pour des questions qui tiennent à la fois à l'écologie et à la sécurité. Cela me paraît aller dans le bon sens.

Je souhaite aussi plus d'arrêts de trains dans la gare de ma commune qui est proche de Montpellier et non desservie par le tram, cela pour limiter le trafic en voiture.

Et je ne suis pas opposée à une baisse de la vitesse prévue pour les trains de la ligne, si cela permet de modifier le tracé de la ligne à des fins de préservation de l'environnement.

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

@910 - Jean Pierre - Lyon

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 16:40:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution :

Devant l'urgence climatique il est absolument nécessaire de réduire le trafic routier. Premier émetteur de gaz à effet de serre. Et en particulier le trafic de fret routier de transit

en créant un véritable couloir de fret ferroviaire capable de transporter des semis remorques routières

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

@911 - Artières Jacques - Béziers

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:04:32

Page 658 / 1332.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contribution de l'ASSECO-CFDT-OC-PYREMED

Contribution :

Madame Monsieur, bonjour

En ma qualité de secrétaire de l'ASSECO-CFDT -OC-PYREMED association de consommateur agréé et agissant sur le territoire de l'occitane, je me permet de déposer la contribution de notre association à l'enquête publique dématérialisée.

nous vous souhaitons bonne réception du document joint, et restons à votre disposition pour tout échanges qui vous sembleraient utiles ou nécessaires.

pour l'ASSECO-CFDT-OC-PYREMED

le Secrétaire

Jacques ARTIERES

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contribution régionale ASSECO 25:01:2022 PDF.pdf, page 1 sur 5



Union Régionale des Associations Etudes et Consommation

CFDT d'Occitanie Pyrénées-Méditerranée

Siège social : Infothèque Consommateurs ASSECO CFDT
2, impasse de la Sarriette 34500 BEZIERS

TÉL : 06 95 96 40 04

Association de Consommateurs agréée au plan régional
Renouvellement Arrêté préfectoral du 09/04/2021
N° DDPP34-21-XIX-035 **Courriel** : region@oc.asseco-cfdt.fr

Site web : ASSECO-CFDT OC PYREMÉD – Devenez consom acteurs !

Enquête publique sur la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution de l'ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD

Janvier 2022

Association de consommateurs agréée (plus de 10 000 personnes en sont membres) représentative notamment des usagers du service public ferroviaire, notre Union Régionale des Associations Etudes et Consommation CFDT d'OCCITANIE Pyrénées-Méditerranée (en abrégé : ASSECO-CFDT OC PYRÉMÉD) (Avant le 8 novembre 2017 : ASSECO-CFDT Languedoc-Roussillon) était déjà partie prenante du grand débat sur la LNMP organisé en 2009 par la CNDP, s'exprimant en particulier par le cahier d'acteurs de l'URI CFDT Languedoc-Roussillon en juin, dont les premières lignes affichent que nous sommes « **pour une ligne à grande vitesse mixte, qui améliore la desserte ferroviaire voyageurs et fret intra et interrégionale dans une logique de développement socialement équitable** ».

Pour une forte accélération du calendrier de réalisation

Dès cette date, nous soulignons les inquiétudes sur la lenteur d'engagement du projet exprimées le 6 mars 2009 par les organisations syndicales membres du Conseil Syndical Interrégional Pyrénées-Méditerranée (UGT, CCOO, CGT, UNSA, FO et CFDT) déjà préoccupées par le ralentissement des chantiers de la ligne TGV entre Perpignan et Barcelone mais aussi en ce qui concerne les tronçons Montpellier/Perpignan et Nîmes/ Montpellier ; près de 12 ans après, le tronçon Montpellier/Perpignan n'est proposé qu'étalé sur 2 phases reportant le calendrier de réalisation effective à 2029 puis à partir de 2040.

Pour une mixité de la ligne nouvelle de bout en bout

C'est pourquoi au regard du calendrier des engagements des Etats et de l'Union Européenne contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air qui nécessitent un report massif et accéléré des (auto)routés au rail des transports voyageurs et fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, nous demandons **une forte accélération de ce calendrier par suppression du phasage et de l'obstacle à l'optimisation du report du fret de la route au rail que constitue l'exclusion du fret quant à l'utilisation de la LNMP entre Villeneuve-lès-Béziers et Rivesaltes** en le maintenant en totalité sur la ligne actuelle entre Béziers et Rivesaltes.

Pour des raccordements ligne nouvelle / ligne classique plutôt que des gares nouvelles excentrées

En attendant à plus long terme un pôle d'échanges intermodal au Cœur du Languedoc à l'intersection LNMP Ligne Classique, maintenir la desserte des gares centres transformées en PEM de Béziers et Narbonne par des TGV circulant sur la LNMP en ajoutant un raccordement au sud-ouest de Narbonne au lieu de 2 gares TGV excentrées supplémentaires

Document : contribution régionale ASSECO 25:01:2022 PDF.pdf, page 2 sur 5

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

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

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

Pour un raccordement CNM / ligne classique à Saint Brès

Le Contournement Nîmes Montpellier entre Manduel et Saint-Jean-de-Védas répond à l'essentiel de la demande actuelle de circulation du fret depuis décembre 2017, alors que le positionnement à la Mogère de Montpellier Sud de France combiné à l'abandon du raccordement de Saint-Brès empêche la desserte de Montpellier-Saint-Roch par les TGV utilisant la LNMP, autrement que par un allongement de trajet par rebroussement à Sète. Comme l'annonçait l'énorme majorité des avis négatifs sur l'enquête publique négligée par le commissaire enquêteur, le fonctionnement de la gare Montpellier Sud de France à la Mogère confirme le problème des gares TGV excentrées sans raccordement ferroviaire aux lignes normales en rallongeant pour la plupart des voyageurs les temps réels de trajet d'au moins 3/4 d'heure avec utilisation d'un bus navette et d'un tram pour les liaisons avec le cœur d'agglomération et les correspondances TER et Intercités desservant St Roch.

Pour un raccordement LNMP / ligne classique à l'ouest de Béziers

Ce problème se retrouverait pour la gare TGV restant « programmée » à Béziers Est A75 pour la phase 2 du projet actuel de la LNMP malgré la demande de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée et de la Collectivité Publique Régionale d'y renoncer au profit d'un important PEM Béziers Centre à la gare historique du Midi bénéficiant du raccordement Béziers-Est mais qui appelle un raccordement à l'ouest pour que les TGV desservant Béziers et Narbonne puissent continuer vers Perpignan ou arriver de l'ouest, ce PEM gare du Midi sera redynamisé dans son rôle d'étoile pour l'axe Aubrac du maillage ferroviaire du Massif Central, marchandises et voyageurs, avec réouverture de l'articulation Rodez-Séverac-d'Aveyron.

Pour la desserte voyageurs, les exploitants ferroviaires TGV disposeront d'une offre plus attractive en assurant par un même raccordement sécurisé l'accès aux PEM de centre ville de Béziers et Narbonne (13 mn TER entre les 2 dans l'état actuel de la ligne classique), pour le futur il faut garder la possibilité d'un PEM Cœur du Languedoc commun aux 2 agglomérations dont les gares centres mais aussi par exemple Agde et Lézignan-Corbières seront accessibles par autorails aux horaires bien articulés ainsi que les autocars vers la mer ou l'arrière-pays à proximité directe.

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

Même en supprimant la gare de Béziers-est-A75, il faut trouver un ajustement pour réduire le lourd impact sur Villeneuve-lès-Béziers du raccordement ligne nouvelle / ligne existante (destructions d'immeubles difficilement compensables sur la partie nord de la commune). Des solutions plus « légères » ont été sollicitées auxquelles SNCF oppose des contraintes techniques mais sans présenter aux élus locaux les variantes possibles qui à ses yeux changeraient peu de chose et sans accepter une modulation concertée avec les élus locaux pour infléchir l'impératif édicté du 160 km/h sur toute la « virgule » qui n'affecterait pas les rayons de courbe qu'à proximité immédiate de la LNMP. Nous sommes là dans des ajustements pour lesquels, comme pour les secteurs de Poussan et du vignoble de Picpoul, l'ASSECO-CFDT demande au maître d'ouvrage de mieux répondre aux demandes constructives des riverains.

Urgente nécessité d'un report de trafic marchandises de la route au rail

A l'impérieuse condition qu'elle soit mixte Grande Vitesse et fret de bout en bout (Montpellier Perpignan et le Soler pour la jonction de l'évitement Nord avec la LGV Perpignan Figueras) et

sans gare TGV supplémentaire tant que l'évolution du trafic ne justifie pas un PEM commun à Béziers et Narbonne à l'intersection Coeur du Languedoc), l'ASSECO-CFDT réaffirme que la LNMP doit être réalisée dans les plus brefs délais pour maximiser le report de la route au rail, dans le respect des divers enjeux écologiques intégrant en particulier lutte contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air ainsi que sauvegarde de la biodiversité : selon le chiffrage FERRMED de mai 2013, atteindre 143 trains de fret de 750 tonnes nettes réduirait au total de 6 000 poids lourds par jour en moyenne le trafic (auto)routier marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, avec leurs impacts très négatifs environnementaux et sanitaires, impacts qui engageraient à terme la responsabilité des décideurs. Selon les chiffres indiqués par le chef de projet durant la concertation préalable à l'EP et qui nous paraissent très optimistes en visant 80 trains de fret dès la mise en service de Montpellier Béziers, la deuxième phase maintenant le fret sur la ligne actuelle entre Béziers et Rivesaltes (dont « ligne des étangs » à n'augmenterait que de 12 trains par jour le trafic fret que la première phase aurait permis de porter à 80 (au lieu de 32 aujourd'hui sur Perpignan-Narbonne), soit un total de 92 trains qui équivaldrait à 3 860 poids lourds, soit 35,7 % de moins que l'objectif report qui peut être assignée à cet investissement d'intérêt européen contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, action bénéficiant aux superficies traversées par des trajets (auto)routiers moyens d'environ 1 000 km et pas seulement des 150 km de la LNMP.

En outre, ce report complémentaire non effectué amputerait considérablement (la charge de 2160 PL non reportée au rail équivalent en moyenne au passage quotidien d'environ 107 millions de VL !!!) la réduction possible du coût économique et écologique de dégradation des revêtements (auto)routiers et de leurs soubassements, le passage d'un seul poids lourd était équivalente à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères, équivalence pouvant être multipliée par 10 en cas de forte surcharge par essieu.

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

Il manque une analyse actualisée plus fine par origine et destination du trafic (auto)routier marchandise qui pourrait être reportée au rail avec une LNMP totalement « mixte » alors que le chiffrage FERRMED repose sur une expertise internationale chiffrant le trafic marchandises terrestre 2025 façade méditerranéenne Espagne/reste de l'Europe tel qu'il était prévisible avant les effets de la crise 2008 mais aussi avant les impératifs du combat contre le réchauffement climatique et la pollution de l'air, sachant que c'est seulement en février 2021 qu'ont été publiés les chiffres (97 000 pour la France en 2018) des décès prématurés par maladies respiratoires imputables à la combustion des fossiles notamment pour la circulation routière.

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

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

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

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

Priver le fret de l'usage de la future ligne LNMP alors qu'il n'était prévu que 34 TGV par jour à Perpignan à la mise en service lointaine de la 2ème phase de la LNMP, c'est un contre sens qui tourne le dos aux engagements que nous devons prendre pour les générations futures.

Pour l'organisation d'un vrai débat concernant l'alternative tunnel-s des Corbières

Pour la mixité de la LNMP au franchissement des Corbières maritimes, l'alternative tunnel revendiquée depuis 2012 n'a pas été étudiée pour au moins être soumise au débat alors qu'elle réduit notamment les coûts fonciers d'acquisition et de compensation et évite une forte dégradation d'un site déjà fortement altéré par un passage d'autoroute alternant tranchées et remblais géants. La réalisation techniquement et financièrement réussie du tunnel du Perthus (coût d'environ 350 Millions d'euros pour sa construction à ne pas confondre avec celui de la totalité de la ligne concédée entre Perpignan et Figueras) semble occultée comme l'évolution des outils qui ont permis entre autres récemment le percement du plus long tunnel du monde, mixte grande vitesse et fret, sous le Saint-Gothard pour permettre un report international de la route au rail.

Alors que la non continuité de la mixité de Manduel (CNM) à Barcelone est inacceptable, **nous refusons que l'option tunnel qui la permet dans les meilleures conditions ne soit pas présentée, débattue et tranchée publiquement avant l'engagement des travaux Montpellier-Béziers** car ce choix détermine la pertinence socio-économique de la réalisation de la phase 1, Montpellier-Béziers, qui n'est pas acceptable si elle aboutit à maintenir tous les trains de fret dans la traversée des gares centres de Béziers et Narbonne transformées en PEM mais privées de trains grandes lignes arrivant en cœur de ville au profit de gares excentrées et à amplifier les impacts négatifs de la première phase pour la biodiversité, les paysages et la desserte ferroviaire longue distance d'Agde, de Sète et de Frontignan dont les bassins de vie autour du bassin de Thau ne doivent pas être privés d'un proche accès direct à des TGV (éventuel terminal à Agde comme Hyères) quand la mise en service de la première phase fera de Béziers, même toujours desservie au centre, un terminal moins pertinent que Narbonne un peu plus à l'ouest. Il est inacceptable de reporter vers des TER les parcours terminaux de grands trajets vers des bassins de vie importants : ce n'est pas la mission de la Région et les TER ne sont pas équipés pour recevoir de grandes quantités de bagages.

Avec tous les signataires de la pétition inter-associative lancée en septembre 2019, nous répétons enfin que parce que **nous voulons une ligne nouvelle d'intérêt régional et européen s'inscrivant dans la transition écologique en luttant efficacement par le report de la route au rail contre le réchauffement climatique et contre la pollution de l'air et dans la justice sociale** (nous attachons un intérêt particulier à la création de milliers d'emplois pour la réalisation de cette infrastructure sur des zones d'emploi aux taux de chômage nettement supérieurs aux moyennes hexagonale et régionales) :

- **Nous sommes pour le doublet de lignes**
- **La LNMP est une occasion historique de créer un véritable corridor ferroviaire pour le transport de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe.**
- **avec un tunnel permettant le développement du FRET ferroviaire • sans nouvelles gares inutiles et coûteuses.**

En conclusion

Notre avis ne pourrait être favorable que si ces exigences étaient enfin entendues même si c'est sur la phase 2 qu'elles portent pour une large part mais elles nécessitent dès à présent des engagements concrets des pouvoirs publics pour que les habitants du pourtour du bassin de Thau ne se ressentent pas comme les oubliés, voire les victimes de la LNMP, et pour que soit prévenue et éventuellement sanctionnée toute atteinte à la sauvegarde de la biodiversité et des espaces naturels comme au respect des droits individuels et collectifs des travailleurs sur ce vaste et long chantier et des populations à son contact.

Dans ce sens, nous proposons que, en sus des instances publiques existantes et en concertation avec le CESER Occitanie Pyrénées-Méditerranée, SNCF-Réseau, maître d'ouvrage, mette en place, pour la tenir informée et entendre ses avis, **une instance consultative d'une cinquantaine de membres** regroupant notamment représentants des organisations syndicales de salariés, des associations de consommateurs, des associations de protection de la nature des organisations professionnelles et des structures de l'économie sociale et solidaire des bassins de vie traversée par la LNMP, dans sa phase 1, cette instance devrait être réunie au moins une fois par trimestre pour que la réalisation de la LNMP se fasse dans un dialogue territorial ouvert aux organisations représentatives de la société civile au-delà des élus du suffrage universel et des administrations publiques.

@912 - CLE du SAGE Thau-Ingril - Sète

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:14:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

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

Objet :Recommandations de la CLE du SAGE Thau-Ingril dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP de la LNMP

Contribution :

Madame, Monsieur,

Veillez trouver ci-joint les recommandations émises par le bureau de la Commission Locale de l'Eau du SAGE Thau-Ingril, dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP de la LNMP.

Bien cordialement,

Pièce(s) jointes(s) :

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 1 sur 13

Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan | Observations et préconisations de la CLE dans le cadre de l'enquête publique préalable à la DUP

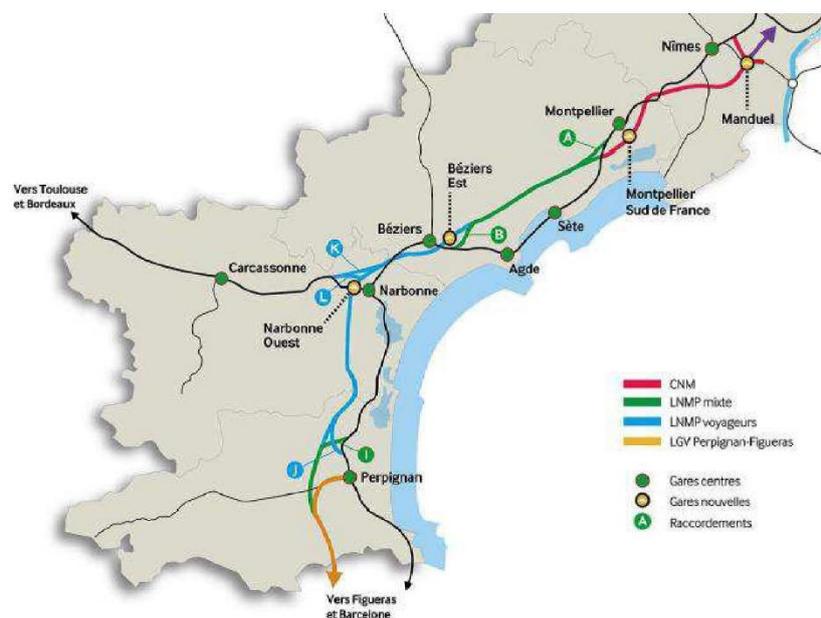
Eléments de contexte :

Le projet de LNMP vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen et long terme de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne de la région Occitanie.

Il s'inscrit dans un processus d'études et de concertations depuis une quinzaine d'années, et le tracé retenu a été validé en 2016 par décision ministérielle. Le coût global du projet arrêté est de 6 120 millions d'euros HT, dont 2 040 millions d'euros HT pour la phase 1 qui concerne le tronçon entre Montpellier et l'Est de Béziers.

La phase 1 doit démarrer en 2029 pour une mise en service estimée à 2034 ou 2035.

Plan général du projet, Pièce F1 page 9 :



Le bassin de Thau continuera d'être desservi par la ligne classique vers Sète et Agde. Les trains de fret emprunteront la LNMP, ce qui permettra aux entreprises ferroviaires d'adapter leur offre en haute saison touristique.

Les secteurs 5 et 6 du projet concernent le périmètre du SAGE Thau-Ingril.

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 2 sur 13

Le secteur 5 « bassin de Thau » (en marron) et le secteur 6 « Gardiole et Mosson » (en violet), pièce F1 page 18 :



Synthèse de lecture, observations et recommandations

Les références aux orientations et dispositions du PAGD seront indiqués de cette façon :

→ Disposition 1

Les observations et recommandations sont indiquées de cette façon :

→ Observation 1

Introduction

→ Sur un territoire accueillant un écosystème si riche et fragile, la CLE redoute dans un premier temps les impacts futurs prévisibles d'un tel projet traversant des milieux protégés et de nombreuses zones sensibles et s'interroge sur le choix de ce tracé : au regard de la séquence ERC, quels ont été les critères ayant permis d'estimer qu'il s'agissait de la solution de moindre impact ? Les impacts potentiels seront tels sur le périmètre du SAGE Thau-Ingril que la CLE sera d'autant plus vigilante pour la suite du projet.

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 3 sur 13

1. Cours d'eau

→ Cette partie est liée à l'orientation OB.1. laisser de l'espace aux cours d'eau, zones humides et autres milieux.

Sur le périmètre du SAGE, 11 cours d'eau sont concernés par le projet :

- Le ruisseau du Soupié
- Le ruisseau de Nègue-Vaques
- Le ruisseau de la Font des Putes
- Le ruisseau de Font Frats
- Le ruisseau de Pallas
- Le ruisseau des Aiguilles
- Le ruisseau de Valaury
- Le ruisseau de la Lauze
- La Vène
- Le ruisseau de Barbière
- Le ruisseau des Combes

Au total 32 écoulements (cours d'eau, affluents de cours d'eau, talweg) seront interceptés et font l'objet d'un ouvrage de franchissement hydraulique : pont cadre, pont rails ou buse. Ces ouvrages assurent la transparence hydraulique.

Quatre d'entre eux sont enjambés par des viaducs de type bipoutre mixte :

- le ruisseau de Nègue-Vaques
- le ruisseau d'Aygues Nay (Aygue-Vaques)
- le ruisseau de Pallas
- la Vène

Les ruisseaux de la Lauze et du Valaury seront traversés par un viaduc caisson BP inertie constante.

Illustration d'un viaduc de type bipoutre mixte dans la pièce F2 page 91 :



→ La CLE demande que l'EPTB soit associé pour discuter de l'emplacement et de l'espacement des piles des ouvrages

→ La partie ci-dessous est liée à l'orientation OB.2. Contribuer au bon état écologique des cours d'eau en organisant leur restauration

Deux cours d'eau feront l'objet d'une opération de rescindement (modification du tracé) :

- Le ruisseau des Aiguilles et l'un de ses affluents : Dérivation du lit afin de déplacer le point de confluence entre les deux écoulements en amont du projet et ainsi un seul ouvrage de franchissement est réalisé.
- Le ruisseau des Barbières : Déplacement du lit sur 100 m et approfondissement du lit d'1m sur 200 m linéaire.

Les effets de ces opérations feront l'objet de mesures de réduction dans le cadre de la séquence ERC : renaturation des berges et du lit sur un linéaire compris entre 150 et 200 mètres linéaires.

→ La partie ci-dessous est liée à la disposition 12 Intégrer les espaces de la trame bleue dans les documents d'urbanisme et les projets d'aménagement

L'infrastructure va interrompre les corridors écologiques de la trame bleue au droit de 7 ouvrages hydrauliques. Cette continuité sera rétablie par l'aménagement d'ouvrages assurant une transparence écologique optimale.

- Vène (Viaduc)
- Nègue-Vaques (Viaduc)
- Font-Frats (Aygue-Vaques) (Viaduc)
- Pallas (Viaduc)
- Lauze (Viaduc)
- Soupié (pont type portique)
- Combes (pont type portique)

Exemple d'ouvrage d'art courant de type portique (pièce F7A2 page 63)



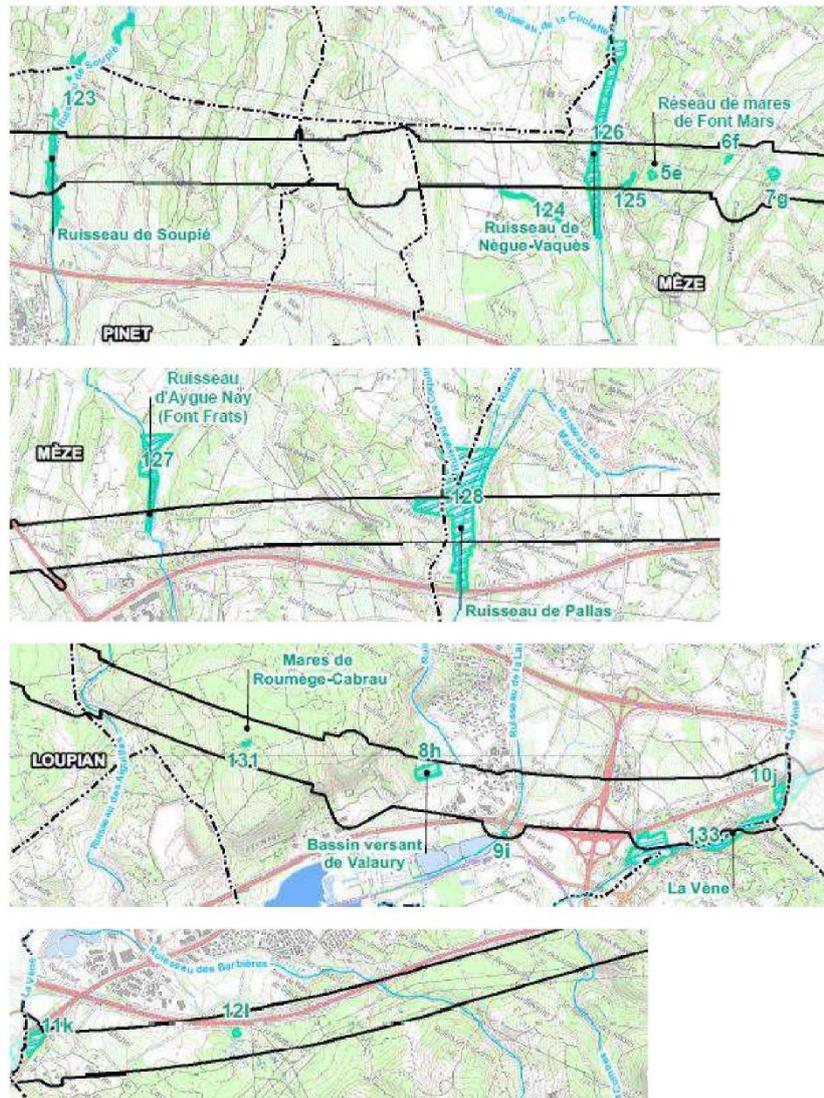
→ La CLE sera particulièrement attentive au maintien de la continuité hydraulique et écologique sur l'ensemble des fossés et talwegs impactés par le projet : le SMBT devra être associé avant la phase chantier pour pouvoir être consulté sur les éléments de conception du projet, tels que les plans

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 5 sur 13

2. Zones humides

→ Cette partie est liée à l'orientation OB.3. gérer et préserver les zones humides en tenant compte des problématiques du bassin versant

Dans la pièce F7A1 volume 1 pages 371 à 377, plusieurs zones humides sont décrites et identifiées sur le périmètre du SAGE :



Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 6 sur 13

→ La CLE demande qu'une attention particulière soit portée à l'ensemble des zones humides en phase travaux. Les travaux au niveau des entités 128 et 133 seront également particulièrement suivis par le SMBT

→ La partie ci-dessous est liée à l'orientation OB.2. Contribuer au bon état écologique des cours d'eau en organisant leur restauration

Sept zones humides sont impactées par le projet (2 ha de ripisylve et 0.1 ha correspondant à des mares) :

- Ripisylves recoupées perpendiculairement: Soupié, Nègue-Vaques, Aygue-Vaques, Pallas, Vène => ouvrage de type viaduc permettant de préserver les habitats
- Mares : Font-Mars, Roumèges-Cabrau (2 mares).

Les deux mares de Roumègue-Cabrau seront directement impactées

Dans la pièce F7A2 pages 98 il est indiqué que « les secteurs des mares de Roumègue-Cabrau fait l'objet d'une étude technique qui vise à modifier le rayon de courbure de la ligne LGV vers le Nord, afin de préserver l'une des deux mares temporaire. Ces mesures techniques à l'étude seront affinées dans les phases ultérieures de la phase 1 ».

Les mesures de compensation visent à recréer des milieux de substitution tels que des zones humides propices aux amphibiens (pièce F7A2 pages 108) (avec un ratio de compensation *5) et les mesures de compensation visant à réhabiliter et à pérenniser les ripisylves

La CLE demande que le SMBT soit systématiquement consulté concernant les propositions de la séquence ERC sur les milieux aquatiques (cours d'eau et zones humides), en lien avec les collectivités territoriales également concernées

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 7 sur 13

1. Eaux souterraines et préservation des ressources locales en eau douce

→ Cette partie est liée à l'orientation C : Préserver les ressources locales en eau douce et sécuriser l'alimentation en eau du territoire

Sur le périmètre du SAGE, trois masses d'eaux souterraines sont concernées par le projet :

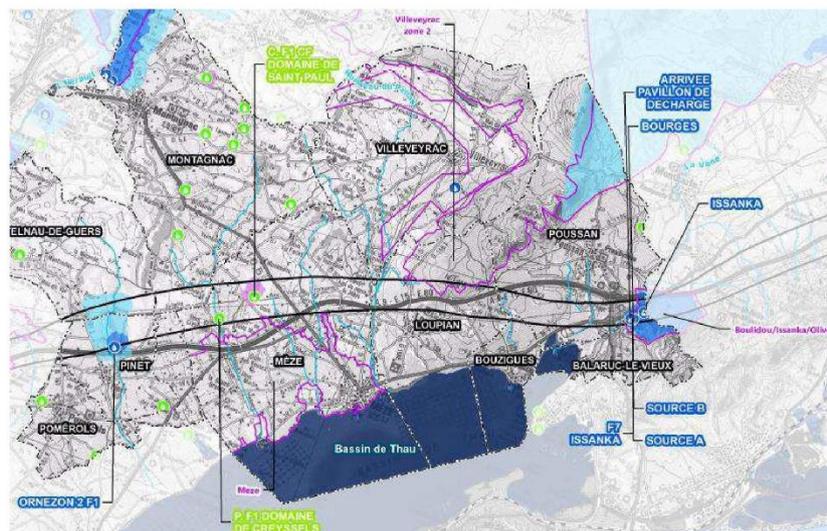
- Les sables astiens de Valras-Agde (FRDG224), dont la zone de vulnérabilité se situe au Sud du tracé de la LNMP (eaux souterraines gérées par le SAGE Astien)
- Les calcaires jurassiques du pli Ouest de Montpellier, unités Plaisan-Villeveyrac (FRDG159) et Thau Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160)
- Les formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers Pézenas (FRDG510)

Les effets quantitatifs liés aux pompages temporaires, à la réalisation d'un déblai important pouvant induire un drainage ou un rabattement de nappe seront traités dans la future procédure d'autorisation environnementale, tout comme la modification des caractéristiques découlements, l'augmentation des débits de ruissellement, la diminution du volume d'expansion de crue due à des remblais en zone inondable et la diminution des débits des cours d'eau en cas de prélèvements pour le chantier pour les eaux superficielles.

Concernant l'alimentation en eau potable, la pièce F7A1 volume 1 page 47 liste les captages d'AEP et périmètres de protection associés, ainsi que les zones de sauvegarde :

- Captages d'Issanka, Poussan
- Forage d'Omezon, Pinet + son périmètre de protection éloigné
- zones de sauvegarde de Villeveyrac zone 2
- zones de sauvegarde de Boulidou-Issanka-Olivet

Page 49 de la pièce F5 volume 1, voici une illustration :



Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 8 sur 13



→ La CLE apporte un point de vigilance concernant les passages en tranchée : la profondeur de fouille ne devra pas intercepter les eaux souterraines, au risque d'impacter durablement les écoulements des nappes perchées et la recharge en eau douce des karsts et des milieux aquatiques en général.

→ La CLE précise que le territoire du SMBT est équipé pour suivre les aquifères et pourra contribuer à la surveillance des aspects quantitatifs et qualitatifs en phase travaux, notamment sur les risques de rabattement de nappes. Le SMBT devra donc être étroitement associé à la surveillance des aquifères. Une demande en équipements complémentaires de suivi des aquifères concernés pourra être faite pour un suivi précis en phase travaux

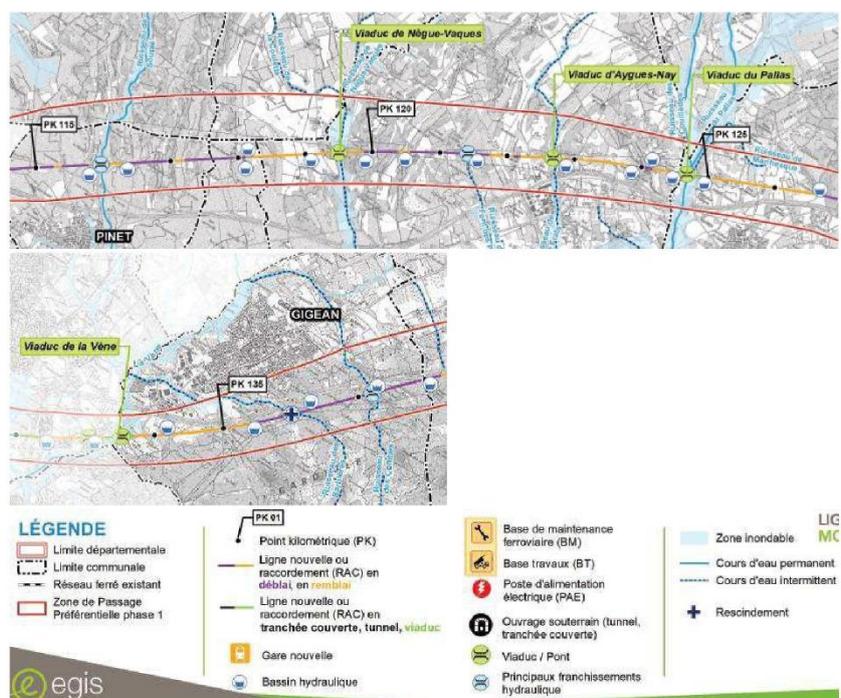
2. Bon état des eaux

Pour les eaux superficielles, les effets qualitatifs comme altération de la qualité suite à l'utilisation produits phytosanitaires, la pollution accidentelle en phases travaux et exploitation, l'altération de la continuité écologique du milieu en phase travaux, seront étudiés précisément dans le cadre du dossier de demande d'autorisation environnementale.

Pour les eaux souterraines, les effets qualitatifs comme une pollution accidentelle de la ressource en eau seront également étudiés dans le cadre de l'autorisation environnementale. Pièce F5 vol 1 page 69 : La zone de sauvegarde Bouldidou/Issanka/Olivet et le PPR du captage d'Issanka sont situés sur la partie mixte de la ligne = analyses des conséquences d'une éventuelle pollution accidentelle à faire.

→ Cette partie est liée à l'orientation OA.4. atteindre et consolider le bon état chimique des masses d'eau

Localisation ouvrages et aménagements du projet en lien avec les eaux superficielles pièce F5 volume 1 pages 112 à 114 :



→ La CLE demande que le SMBT soit associé aux réflexions quant à l'emplacement et au dimensionnement des bassins de compensation à l'imperméabilisation

→ La CLE note également un point de vigilance concernant le ruissellement des eaux pluviales et l'impact des remblais et déblais sur les ruissellements

Pièce F7A2 page 45, il est indiqué que des mesures de réduction des risques seront appliqués concernant la qualité des eaux souterraines, spécifiques au périmètres de protection rapprochés des captages d'eau potable : produits phytosanitaires interdits et mise en place d'un rail de sécurité évitant le déraillement d'un train. Page 69, il est précisé qu'un système d'assainissement étanche sera également mis en place en zone de section mixte.

→ La CLE demande l'interdiction de l'utilisation de produits phytosanitaires sur l'ensemble du linéaire de la LNMP traversant le périmètre du SAGE Thou-Ingril

Les captages d'Issanka représentent un enjeu très fort. Des mesures sont prévues pièce F5 vol.1 p. 66 :

Le champ captant d'Issanka fait l'objet d'un arrêté de Déclaration d'Utilité Publique en date du 9 décembre 1988 modifié en 1990. D'après les prescriptions de cet arrêté de DUP, toute construction nouvelle est interdite dans le PPR.

Le champ captant d'ISSANKA fait cependant l'objet d'un nouvel avis par un hydrogéologue agréé en date du 26 juin 2017.

Une procédure de révision, sous maîtrise d'ouvrage Aggloplôle Sète Méditerranée, de la DUP est actuellement en cours d'étude sur la base de ce nouvel avis.

A ce stade des études, les mesures suivantes sont prévues en vue de maîtriser les risques de pollution de la ressource en eau :

Phase travaux

Dans le périmètre de protection rapproché, le stockage de matériels et de produits polluants (hydrocarbures, huiles usagées ou autres) sera effectuée hors du zonage ou sur une installation de chantier adaptée et imperméabilisée. Pour les besoins du chantier le stockage de matériaux sera acheminé à flux tendu et limité au strict nécessaire à la phase de travaux en cours.

Les engins de chantier seront garés en dehors de la limite du PPR à chaque fin de journée ou sur une installation de chantier adaptée (piste et aire de stationnement imperméabilisée).

Collecte des eaux de ruissellement et rejet dans le réseau superficiel après décantation
Mise en place d'un réseau de suivi de la ressource

Phase exploitation

Dans le PPR, assainissement pluvial géré par le biais d'ouvrages étanches (cunette de collecte et bassin de confinement ou multifonction)

Pas de traitement chimique des voies

Mise en place d'un troisième rail anti-déraillement

Le suivi des nappes initié en phase travaux est poursuivi en phase exploitation durant 5 ans

Des études spécifiques sont en cours en concertation avec les partenaires associés (Sète Agglo, ARS, le syndicat mixte du Bassin de Thau SNCF Réseau) afin de déterminer les compatibilités de la LNMP sur le champ captant avec la DUP en cours.

En phase d'autorisation environnementale, l'avis d'un hydrogéologue agréé sera sollicité afin de confirmer les mesures prévues dans le cadre de la ligne nouvelle et leur conformité aux dispositions de la future DUP.

→ Le champ captant d'Issanka est une ressource stratégique pour l'alimentation en eau de la ville de Sète. La CLE demande que le SMBT soit associé à l'ensemble des mesures proposées relatives au champ captant d'Issanka dans l'autorisation environnementale, et sera très attentive aux modalités de leur mise en oeuvre lors des phases de travaux et de mise en circulation.

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 11 sur 13

- La CLE souhaite porter à connaissance le risque de fracturation des roches à l'emplacement futur des piles du viaduc qui surplombera le champ captant, et les risques de pollution accidentelle qui y seront liés
- La CLE propose que la traversée du champ captant d'Issanka se fasse sur rétention afin de s'assurer de la réduction maximale des risques
- La CLE demande que l'EPTB soit associé aux réunions de chantier et soit prévenu, si un problème devait survenir, dès l'instant où il est connu

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 12 sur 13

3. Gestion piscicole

→ Cette partie est liée à la disposition 14 Identifier, supprimer ou aménager les obstacles aux migrations d'anguilles

Les enjeux liés aux poissons ont bien été identifiés, pièce F3 volume 1 page 92 :

Plan d'eau vers Nègues Vaques	<p>Le plan d'eau (< 1,5 ha) se situe sur la commune de Mèze (34) à proximité du ruisseau de Nègues Vaques (qui présente un enjeu modéré, cf. §.3.1 de la pièce F-7A.1 « Evaluation environnementale de la première phase (Montbellie-Bôlers) »).</p> <p>Ce plan d'eau abrite potentiellement des espèces de poissons protégées ou patrimoniales (B-rochet), et correspond à une zone humide. Le plan d'eau appartient au réseau de continuité écologique aquatique identifié par le SRCE (trame bleue).</p> <p>Le plan d'eau vers Nègues Vaques constitue un enjeu fort sur le plan qualitatif de la ressource en eau.</p>
Ruisseau de la Vène	<p>La zone d'étude franchit la Vène à hauteur des limites communales de Poussan (34) et de Cigean (34). La Vène a pour milieu récepteur l'étang de Thou.</p> <p>La Vène est classée en liste 1 (cour / Anguille) au titre de l'article L.214-17-1 du Code de l'Environnement. Elle abrite des espèces de poissons protégées ou patrimoniales (Anguille). Les milieux rivulaires de la Vène (ripisylve) sont classés en zone humide. Le cours d'eau appartient au réseau de continuité écologique aquatique identifié par le SRCE (trame bleue).</p> <p>La Vène et ses milieux rivulaires constituent un enjeu MAJEUR sur le plan qualitatif de la ressource en eau.</p>

Il est ensuite indiqué pièce F7A1 volume 1 page 341 que les enjeux poissons sont faible sur les ruisseaux de Nègue-Vaques et du Pallas, et fort sur la Vène.

Document : recommandations enquete publique DUP LNMP.pdf, page 13 sur 13

4. Autres points

Pièce F5 volume 2 page 161, d'autres projets existants sont considérés pour l'analyse des effets cumulés :

- ZAC Ste Catherine à Poussan (environ 900m au Nord de la LGV)
- Mise à 2x2 voies de la RD600 (interception du projet aux environs du PK 32 de la LGV)

Trame verte

Le projet représente un linéaire de transport supplémentaire sur le territoire qui morcellera de nouveau le nord du territoire de Thau (en cumul des infrastructures routières déjà présentes (A9, D613 et D51). Ce morcellement impactera fortement les continuités écologiques – notamment celles considérées par la trame bleue car le projet impacte l'ensemble du réseau hydrographique du bassin versant de Thau – mais également les continuités écologiques considérées par la trame verte, référencées par le SLCE de Thau. Parmi celles-ci : les corridors forestiers formés par l'ensemble des ripisylves des cours d'eau impactées par le projet. Notons que le corridor formé par la ripisylve de la Vène a été identifié par la TVB du SCoT de Thau comme une « connectivité fragilisée à restaurer », ce qui présente une vigilance à considérer lors de la mise en œuvre des mesures de réduction ou de compensation liées au projet.

De plus le passage à faune proposé par l'étude environnementale au nord de la commune de Bouzigues est à confirmer car certains documents ne le référence pas.

En complément des recommandations formulées dans les chapitres précédents et sur un plan général, la CLE souhaite être associée, ainsi que l'EPTB, aux propositions en amont du dépôt du dossier de demande d'autorisation environnementale afin d'établir une concertation constructive pour l'ensemble des acteurs concernés par le projet, et rappelle une liste non-exhaustive des points sur lesquels elle sera particulièrement attentive :

> intégrer les enjeux qualitatifs dans la gestion des eaux pluviales et proposer des mesures d'ingénierie écologique (disposition 3) : attention à la bonne intégration de l'article 1 du règlement en la matière

> réduire l'utilisation des pesticides sur les axes de transport (disposition 9)

> prévenir les pollutions accidentelles et chroniques par les substances dangereuses (disposition 10)

> intégrer les espaces constitutifs de la trame bleue dans le projet (disposition 12)

> prendre des mesures pour limiter les phénomènes d'inversac liés au Pli Ouest de Montpellier (disposition 24)

> encadrer les activités et le développement du territoire sur les zones de sauvegarde et a fortiori dans les périmètres de captage (disposition 25)

@913 - Anaïs - Canet-en-Roussillon

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:20:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Beau projet

Page 678 / 1332.

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

Contribution :

Le projet LNMP est un très beau projet pour le territoire et au-delà car il va permettre de diminuer le temps de parcours depuis Paris et surtout de créer un itinéraire bis à la ligne historique du littoral. En 2019, celle-ci avait été fortement dégradée suite à des inondations dans le secteur de Béziers ce qui a engendré une coupure du trafic ferroviaire pendant plusieurs semaines. Une vraie problématique pour les déplacements si on a que cet axe historique. S'il y a le moindre pépin, tout est coupé et aucun train ne circule. L'Occitanie attire chaque année de nouveaux arrivants. Les besoins de déplacements sont forts. Cette ligne sera une réponse à cet enjeu.

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

@914 - chantal - Les Matelles

Organisme : citoyenne

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:23:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre la ligne TGV Montpellier-Perpignan

Contribution :

prenons le temps, respectons, les hommes, la nature, l'environnement , allons lentement !

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

@915 - Michele - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:24:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : impact bruit au passage viaduc Poussan

Contribution :

Difficile d'endiguer et de contrôler le bruit au passage TGV au vu de la constatation sonore importante jusqu'aux plages de Frontignan de la dernière rave partie sur Villeveyrac.

Je doute fort qu'il n'y aura aucun impact sonore sur cet espace important au niveau de la biodiversité dont nous, humbles humains faisons encore partie.

Il ne faut pas oublié que ce bassin de Thau est aussi un HAUT lieu touristique.

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

@916 - Nathalie - Bouzigues

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:31:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV

Contribution :

Bonjour,

Une liaison rapide sud nord ... pourquoi pas mais :

Pourquoi si peu d'information sur ce projet ?

Pourquoi ces choix de tracé au dépend des riverains qui d'ailleurs n'aurons pas accès à cette ligne ?

L'impact sur les populations, leur mode de vie, l'économie des territoire traversés, l'environnement écologique, historique, ... a t il était réellement étudié et à quelle date ? Récemment ?

Quid des zones protégées des garrigues dans ce projet ?

Pourquoi ne pas penser à un véritable développement économique et sociale pour l'ensemble des zones traversée, parce qu'elles vont réellement pâtir de ce bouleversement ?

Quel sens donner à ces infrastructures dans 50 ou 70 ans ?

Ce projet sera t il vraiment rentable par rapport à ce qui existe déjà ?

Avez vous fait une étude sur tout ce que les habitants des communes traversées et non desservies perdront pour se rendre dans les nouvelles gares ? Parce qu'on nous parle de gagner 18 minutes

Des liaisons intelligentes vers les centres villes ne seraient elle pas plus d'actualité, plutôt que de construire des gares en pleine campagne à l'heure ou la protection des sols et de l'environnement vont être de plus en plus d'actualité ?

Merci de votre temps de lecture et de bien vouloir m'éclairer sur ces questions.

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

@917 - SEGUIN Laura

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:34:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis favorable à une nouvelle ligne ferroviaire mais défavorable à une ligne grande vitesse telle qu'elle est proposée dans le projet actuel.

Contribution :

En tant que conseillère municipale de la ville de Sète et conseillère communautaire de Sète Agglopôle Méditerranée, je suis favorable à une nouvelle ligne ferroviaire mais défavorable à une ligne grande vitesse telle qu'elle est proposée dans le projet actuel. Les caractéristiques de ce dernier n'en font pas un projet d'utilité publique

Le transport ferroviaire doit effectivement être favorisé à l'heure où la lutte contre le dérèglement climatique est une priorité. Les voyageurs et marchandises doivent transiter au maximum par le train afin de réduire le transport routier. De plus sur notre territoire, la montée des eaux menace à terme la ligne actuelle longeant notre littoral, il est donc nécessaire d'anticiper le déplacement de la ligne actuelle. L'Autorité environnementale précise bien dans son avis que « la ligne nouvelle doit s'inscrire en complémentarité de la ligne classique », or ce projet de ligne grande vitesse ne répond pas à cet enjeu car il n'envisage pas la mixité TGV, fret, TER. La ligne proposée n'accueillera pas le passage des TER, comment donc imaginer l'avenir des trains du quotidien lorsque l'ancienne ligne sera inutilisable ? Quant au fret, la ligne serait mixte de Montpellier à Béziers, mais « LNMP ne sera à l'origine d'aucune augmentation significative des circulations de fret » (SNCF-réseau pièce i-11 annexe 1 4.2.3), ce qui signifie donc que l'objectif visé à travers ce projet n'est pas une augmentation Page 680 / 1332.

du fret ferroviaire qui permettrait de réduire la congestion routière et les émissions de gaz à effet de serre. L'Autorité environnementale le souligne : « la contribution du projet à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone en 2050 est donc non seulement limitée mais même négative ». En effet, 240 ans seront nécessaires afin de compenser les gaz à effet de serre émis pendant la période de construction de la ligne (sans compter les émissions générées par les déplacements en voiture vers les gares nouvelles).

Les projets de nouvelles gares éloignées des centres villes, comme à Narbonne et Béziers, distantes de quelques dizaines de kilomètres, ne permettront pas aux voyageurs de se passer de la voiture, nécessaire pour rejoindre ces gares (toutes les gares TGV excentrées le montrent). Ces gares excentrées entraineraient la desserte de certaines villes : à Sète ce sont 3 TGV par jour annoncés dans le meilleur des cas, et garantis pour la première année (mais à plus long terme ?), au lieu de 8 à 10 actuellement. Pour un gain de 18min entre Montpellier et Perpignan, ce sont près de 110 000 habitants qui subiront un temps additionnel d'1h30 en transport en commun pour un trajet vers Paris (via la gare de Montpellier Sud de France). Malgré ces désagréments et aucun bénéfice, les contribuables du bassin de Thau devront pourtant participer au financement du projet.

Je rejoins la plupart des analyses conduisant à demander la réduction de la vitesse : en passant de 320km/h à 200km/h pour les TGV, et 120km/h pour les trains de fret, cela permettrait d'envisager un tracé moins impactant pour la zone du nord du bassin de Thau, son patrimoine naturel et viticole, tout en maintenant un temps global de trajet réduit ainsi que la mixité TGV, fret, TER. Le projet proposé ne peut effectivement pas être caractérisé « d'utilité publique » alors qu'il comporte de nombreux risques environnementaux et sur la santé publique :

-Les risques concernant l'eau potable sur le secteur d'Issanka : les études sont encore en cours, rien ne garantit à l'heure actuelle la préservation de cette ressource souterraine stratégique contre les risques de pollution.

-Les risques de pollution sonore qui ont des impacts sur la santé physique et psychique, alors que cette zone est déjà exposée avec le passage de l'autoroute A9. La réduction de la vitesse permettrait-elle de réduire cette exposition ?

-Les impacts sur la biodiversité : 15 sites Natura 2000, 25 zones d'intérêt, 77 zones humides, 15 habitats remarquables sont impactés. Comment garantir que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur la biodiversité seront véritablement réalisables sur notre territoire, et réellement efficaces ?

Par conséquent, ce projet nécessite un réexamen profond afin de tenir compte de l'ensemble de ces enjeux. Accepter de réduire la vitesse et de revoir le tracé permettrait de répondre aux principales demandes des citoyens, associations et élus locaux mobilisés sur ce projet. Abandonner la grande vitesse permettrait d'épouser le tracé de l'autoroute actuelle et donc de limiter l'effet de fragmentation de cette nouvelle ligne et ses effets négatifs sur les continuités écologiques, paysagères, et sur la biodiversité.

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

@918 - xavier - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:43:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Prise de position contre le tracé de la LGV

Contribution :

L'actuel tracé de cette ligne, dont le gain en termes de vitesse reste modeste, impacte fortement l'équilibre global du bassin et de son économie. Les avantages semblent aujourd'hui très inférieurs aux inconvénients: trace carbone et nuisance de la construction du viaduc, coût considérable, équilibres humains, touristiques et écologique menacés... Prenons soin de ne pas tout sacrifier à l'impératif d'hypothétiques locations de rails, l'hypothétique développement de la ligne franco espagnole, l'hypothétique et incertain gain de voyageurs qui gagnent peu de temps....

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

@919 - michèle - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:45:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Méthode et gouvernance

Contribution :

Si nous devons contribuer financièrement au passage du TGV, c'est pour un meilleur service et une meilleure qualité de vie ici sur notre territoire, puisque maintenant c'est la mise en concurrence !! Hors nous avons besoin de plus de train TER et plus de Bus et de pistes cyclables travail pour nous affranchir du tout voiture et aussi d'investissement dans le covoiturage avec voitures partagés si possible électriques, nous avons besoin de petites choses qui bougent, qui sont polyvalentes et qui s'adaptent.

Le temps de la numérisation, de la vitesse de communication via les échanges et les achats numériques nous affranchissent déjà de la mobilité à très grande vitesse qui datent d'avant les années 2000. Ce TGV, qui n'ira en plus pas vite du fait des nombreux arrêts est un non sens stratégique, économique et ne répondra pas à nos besoins de petits humains de demain.

Sauf évidemment pour quelques nantis qui voudront aller vite vite dans leur maison secondaire.

Les besoins des petits humains du bassin de Thau ne sont pas là.

Mais peut-être que des grues de chantier immobilier ont déjà pris leur ticket de stationnement autour des gares à construire et le long de la côte languedocienne, est-ce là le vrai enjeu de cette ligne à grande vitesse qui n'en sera pas une.

De plus, début de mandat de M Macron, on abandonne les grandes lignes TGV, ce n'est plus d'actualité, on travaille sur l'existant, on l'améliore.. est-ce que cela a d'ailleurs été fait ?

et à trois mois du fin de mandat, le en même temps, il faut à tout pris et dares-dares la ligne TGV qui semble t-il a été financé cette semaine à Narbonne par M Le Premier Ministre ; en tout cas c'est ce qui a été relayé par les médiats nationaux, vantant tous le bienfait de la ligne , avant la fin de l'enquête publique qui n'a d'ailleurs pas fait l'objet de concertation antérieure dans l'année avec la population,.

Bref, on peut être pour le progrès, mais avec d'autres méthodes et surtout avec des projets qui sont adaptés au monde actuel et aux besoins actuels et futurs.

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

@920 - Françoise - Leymen

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:46:27

Page 682 / 1332.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tracé TGV Montpellier Béziers

Contribution :

Je ne suis pas d'accord avec ce projet.

Détruire tant de nature pour une poignée d'usagers est absolument irresponsable.

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

@921 - Bacon Clare et John - Treilles

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 17:46:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Rappeler l'importance du tunnel pour une ligne mixte : le fret et les voyageurs, dans Les Corbières

Contribution :

Celle ci réduira les niveaux de pollution, les gaz à effet de serre et du bruit qu'il y a et il y aura en conséquence du fret sur le A9

Le A9 est déjà surutilisé et il y a souvent les ralentissements de circulation, les accidents et les difficultés d'utilisation

Cette solution reconnaît la vulnérabilité de la ligne littorale et les dépenses associés

Elle protège le paysage, l'agriculture très important et traditionnel (les vignes, les olives, les fruits), la faune et la flore et de plus la mode de vie attirant qui bénéficie les touristes et les habitants.

Cette région est belle est importante pour le pays. De ne pas le protéger constituerait un crime contre tous.

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

@922 - Martinez christian - Cers

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 18:04:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :demande d'information

Contribution :

Msr bjr, je suis Msr martinez christian viticulteur sur les communes de cers et de villeneuve les bzs .J'exploite 20ha de vignes parcelles No : AL 8;9;26;et 27 sur cers et AV124 sur villeneuve les bzs .

Je suis fortement impacté par le tracé de la ligne nouvelle qui dans sa nouvelle version fait disparaître aussi mon bâtiment d'exploitation ainsi que ma maison d'habitation alors que ce n'étais pas le cas auparavant.

Dois je me préoccuper dès à présent , de prospecter pour me relocaliser ailleurs.

Avez vous prévu de réactualiser le protocole d'indemnisation des exploitant agricoles qui date déjà de 1995 .

Cdt.

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

@923 - SEGUI Sébastien - Mèze

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 18:08:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : demande de limiter la destruction des chemins de randonnée et soutien de l'économie locale

Contribution :

Mon entreprise qui organise des balades et des randonnées équestre sur Mèze, sera fortement impacter par le tronçon de la LGV Montpellier-Béziers.

D'une part l'emprise du tracé sur de la voie romaine (via domitia) qui ne me permettra plus de réaliser mon parcours le plus demandé par son coté historique et panoramique des lieux.

Puis sur celle de la Gardiole massif très fréquenter par les randonneurs qui risque de délocaliser leur loisir et donc venir sur mon secteur.

Ensuite, cette structure monumentale de 1.4km sur 28m de haut va modifier et défigurer énormément la vision du littoral.

Enfin la plus grosse crainte est sur le long terme avec la diminution des trains à la gare de Sète qui entrainera une diminution des touristes dans notre secteur, les effets sur l'écologie et l'agriculture locale vont toucher énormément l'économie du secteur et donc toucher ma clientèle.

Pour que ce projet me permette de ne pas mettre la clé sous la porte, je pense que le tracé et la zone des travaux doivent épargner cette voie romaine, donc se rapprocher de l'autoroute A9 (puisque vu les distances entre les gares la vitesse sur ce tronçon ne seras pas maximale).

Je veux aussi pouvoir conserver un maximum de chemin de randonnée pour limiter un trop fort regroupement sur les autres chemins. Je vois déjà la foule qui a sur la Gardiole il faudrait pas que les autres chemins en soit impacté.

Enfin sur l'économie, il faudrait que notre secteur puisse bénéficier d'une gare attractive pour compenser le coût des travaux. Notre secteur est impacté à trois fois (état, région et commune) sans pouvoir avoir de retomber économique.

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

@924 - BELLOCHE CHRISTINE

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 18:13:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet LNMP

Contribution :

Le tracé de la ligne nouvelle est un affront à l'environnement du bassin de Thau. Un viaduc de 1,5 km viendrait balafre la magnifique crique de l'Angle. Puis la ligne entaillerait l'espace pourtant classé protégé de la garrigue. Sans parler des nuisances sonores et de leur impact sur la faune, notamment les flamands roses installés sur les étangs, et les habitants.

Les motivations avancées pour ce projet montrent de très faibles bénéfices en regard des impacts désastreux qui ne semblent pas avoir été bien identifiés.

L'enquête d'utilité publique semble menée de manière expéditive. Un tel projet doit être examiné avec les parties concernées, et faire l'objet d'un véritable consensus.

Je m'oppose à ce projet tel qu'il est mené.

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

@925 - Michele - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 18:18:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Les humains et les objets

Contribution :

Nous humains, aujourd'hui nous télé travaillons, nous lisons, nous regardons des films, nous jouons, nous payons, nous gérons nous achetons tout ce que le monde nous permet de nous offrir depuis notre ordinateur ; nous pouvons même être ensemble....Nous n'avons presque plus besoin de nous déplacer rapidement pour le travail, mais nous devons nous déplacer le plus écologiquement possible pour d'autres motifs, la famille, les enfants, les vacances.....Hors le TGV grande vitesse répond plus à des besoins travail, à mon sens

Pour partir en vacances, en WE, le temps n'est pas le même et 38mn voire une heure sur 1000km ce n'est rien, si cela permet de ne pas détruire plus la biodiversité, les paysages (c'est du bien commun aussi important que la biodiversité) et toutes les nuisances sonores et autres.

Pour partir en vacances ou en WE, on a le temps, si les trains et les transports en commun sont à l'heure, confortable, pratique, si on peut faire par exemple Marseille Hendaye ou port bout ou Vintimille Hendaye ou nombre de lignes qui ont été abandonné au profit de quelques lignes TGV.

Pour partir en vacances en train, et en famille on a besoin de tarifs concurrentiels à la voiture.. et de la souplesse dans les parcours

On a besoin de train de nuit pour les longues distances

On a besoin de multiplicité de projets adaptés aux future besoin...et plus forcement la pensée unique du TGV Paris/Bruxelles Barcelone en pourquoi pas 30mn ?

Par contre, la problématique des transports de marchandises grandes distances et aussi en filière courte reste entière et n'est pas réglée par ce projet.

La problématique des transport de marchandises à flux tendu toujours plus et plus rapide sans stock intermédiaire n'est pas réglé.

La problématique des trains de marchandises articulés avec des Noeux autoroutiers et des ports maritime et fluviaux n'est pas réglée par ce projet.

Le tracé de nouvelle voie de frêt loin des agglomérations n'est pas réglée.

Pour moi ce projet n'entre pas dans la valeur ajoutée aux humains ni aux marchandises

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

@926 - Jackie - Pignan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 18:36:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne nouvelle montpellier perpignan

Contribution :

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

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

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

Nous demandons l'abandon des projets de gares TGV à Béziers Est A75 et à Narbonne Pont-des-Charrettes, car pour la desserte voyageurs les exploitants ferroviaires TGV disposeront d'une offre plus attractive en assurant par un même raccordement sécurisé l'accès aux PEM de centre-ville de Béziers et Narbonne (13 mn TER entre les 2 dans l'état actuel de la ligne classique).

Point 2

La demande : Ajuster le tracé du raccordement LNMP Ligne Classique à Villeneuve-lès-Béziers

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

Point 3

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

les arguments : Pour que les habitants du pourtour du Bassin de Thau ne se sentent pas victimes du tracé de la LNMP, il faut en sus corriger l'insuffisante desserte TGV pour Sète et Agde améliorer les solutions pour que le viaduc au niveau de Poussan réduise son préjudice paysager et sonore en deçà de celui du passage actuel de l'A9 en rampe proche du village. Le tracé proposé aurait

également pour conséquence la neutralisation de 150 ha (10% de l'aire d'appellation) du célèbre Picpoul.

Point 4

La demande : Assurer la mixité Fret /Voyageurs de bout en bout de la ligne !

Les arguments : Si la présentation du projet peut laisser croire que la mixité du trafic existe bien, elle s'interrompt pourtant entre Béziers et Rivesaltes ! Tout le trafic fret serait condamné à la ligne classique, sur ce tronçon qui inclut la ligne des étangs, déjà submersible particulièrement entre Port-la-Nouvelle et Leucate. Le dérèglement climatique aggrave le recul du trait de côte, alors que les chargeurs de trains de marchandises ont besoin d'itinéraires garantissant qu'ils arrivent à l'heure dans d'aussi bonnes proportions qu'un poids lourd.

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

Point 5

La demande : Le passage des Corbières... l'option bénéfique du tunnel

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

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

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

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

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

@927 - Combes marjorie

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 18:48:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet

Contribution :

Page 687 / 1332.

Je suis contre le projet de la ligne ferroviaire Montpellier Perpignan ,il est très important de pouvoir préserver notre environnement tel qu'il est ,de ne pas supporter toutes ces nuisances sonore, protéger nos garrigues , la faune et la flore et notre bien-être , qui n'a pas de prix.

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

@928 - Aurelie - Poussan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 18:52:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non au Lgv

Contribution :

Inconcevable de valider ce dernier tracé

L'étang de thau et ses habitants sont menacés par ce viaduc géant

Les nuisances visuels et auditives seraient horrible

Issanka est protégé avec sa source, l'étang avec sa source d'eau chaude également et la gardiole est protégée c'est notre poumon.

Vraiment contre ce projet qui pour 17 mins coûte des millions.

Si on demande aux habitants leur avis pourquoi avoir déjà validé le financement avec M. CASTEX samedi dernier

Changer le tracé ou annulé la Lgv

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

@929 - Marie - Sète

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 19:18:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Ligne TGV Montpellier- Perpignan

Contribution :

Je suis opposée à la construction de cette nouvelle ligne TGV , car outre les dégâts écologiques qu'elle va occasionner , elle ne dessert pas les villes traversées, puisque les nouvelles gares seront en dehors des villes comme celle de Montpellier actuellement où il est très difficile de se rendre !

Et par contre les villes bien desservies comme Sete ne le seront plus !

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

@930 - Alain - Gigean

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 19:21:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 688 / 1332.

Objet : Très favorable à une réalisation rapide de la LGV Montpellier-Perpignan qui est indispensable rapidement

Contribution :

Je suis très favorable à l'ouverture de la LGV Montpellier-Perpignan pour diverses raisons :

- la double utilité de la ligne : développement du ferroutage et, pour les passagers, désengorgement de la ligne actuelle avec de nouvelles lignes de Ter et une liaison rapide enfin complète sur l'axe européen nord-sud. L'autoroute A9 est saturée par les camions malgré ces 3 voies. Ce qui implique des risques d'accidents augmentés et des quantités de CO₂ rejeté catastrophiques pour l'environnement. Le nombre de camions augmente d'année en année et le ferroutage est une solution beaucoup plus écologique. Sans son développement, le risque à moyen terme est de devoir doubler l'autoroute. Plus de 13 000 camions franchissent le col du Perthus quotidiennement. Chargés à 25T seulement sur 200 km d'autoroute A9, cela équivaut à 65 000 000 de tonnes / km / jour. Cela génère selon les chiffres de l'ADEME 6 170 tonnes de CO₂. Par train, ce serait 557 tonnes seulement. Soit - 89%. Pour l'énergie consommée le rapport rail/route est de 1 à 6 en particules de 1 à 8. Modestement récupérons seulement 20% de ce trafic grâce au doublet ligne historique + LNMP, cela représente 30 Trains A/R par jour et 11 220 tonnes de CO₂ économisées par jour pour le Languedoc-Roussillon. Objectif réaliste.

- l'intérêt économique pour la région : la LGV facilitera l'accès et donc participera au développement du tourisme. Le positionnement des nouvelles gares à l'extérieur des centres-ville est pour cela essentiel. Il permettra une meilleure articulation avec les autres réseaux et un accès simplifié et plus rapide.

Ce projet piétine depuis des années. Il y a pourtant urgence. Les délais annoncés me semblent énormes et le décalage entre les tranches exagéré.

Il faut faire au plus vite.

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

@931 - herpin Michele - Balaruc-les-Bains

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 19:43:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Energie Electrique

Contribution :

Est ce que la ligne crée va comporter des aménagements de production électrique par des panneaux solaires, éolienne...?

Est ce qu'elle va être autonome en consommation électrique ?

Est ce que les ZACs ou autres constructions induites par la ligne et les gares et en compensation aux habitants seront très performantes en prévention des inondations, en optimisation des ressources en eau, en productions électriques et constructions passives prévenant le réchauffement induit par la bétonisation (couverture végétalisée, puit canadien, réserve d'eau, utilisation des vents pour refroidir la ville l'été, trame verte, trame bleue, voies cyclables, filière alimentaire courte ?

Est-ce que ce projet va au vues des nuisances occasionnées compenser financièrement les territoires pour ce type de projet compensatoire tournés vers l'avenir ?

Si ce n'est pas le cas, alors c'est un non sens et une faute lourde pour l'avenir

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

@932 - Rouger Marlène

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 19:48:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV Montpellier Beziers

Contribution :

Ligne LGV Montpellier Beziers

Pour la somme de 2,2 milliards d'euros le projet actuel va à l'encontre de toutes les recherches pour améliorer la qualité de vie des Français :

Effacement des traces de notre histoire le long de notre via Domitia

Différentes pollutions:

-sonores.

-visuelles: dégradation du massif de la Gardiole et du pays de Thau par la construction d'un énorme viaduc.

L'eau d'Issanka distribuée à des milliers d'habitants se trouvera être mise en danger.

Des espèces animales seront menacées. .

Pour les déplacements, la gare de sete qui dessert actuellement la première station thermale de France, Balaruc les bains, et tout l'arrière-pays très peuplé, n'aura plus que deux TGV par jour à offrir à ses voyageurs.

PROPOSITION:

Afin d'écartier des risques de pollution pour l'étang de Thau il faudrait étudier un tracé passant au nord de Gigan et Poussan.

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

@933 - mouysset benjamin - Marseillan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 19:52:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Mille fois opposé au projet de LGV actuel mais une proposition alternative de LVR

Contribution :

Je suis, comme beaucoup, franchement opposé à ce projet car il est destructeur (1), gaspilleur de ressources rares (2) et appauvrissant (3). Il faut cependant tenir compte du fait que que Bas-Languedoc forme un corridor de transport d'intérêt européen. Aussi, il est inévitable d'accepter d'être traversé par des flux internationaux. Mais cela doit être envisagé en en minimisant au maximum l'impact sur le territoire. Dans cette optique je propose la création d'une ligne nouvelle de transport ferré à vitesse raisonnable (LVR) "collée" à l'A9. (4).

Page 690 / 1332.

1- Un projet destructeur :

je me souviens d'une lecture où l'auteur relatait qu'à la contemplation d'un paysage admirable, lui venait la certitude que les crimes contre les paysages sont aussi des crimes contre l'homme. Si cette idée contenait du vrai, alors cette LGV commettrait des crimes innombrables. Ce sont des dizaines et des dizaines de paysages sur l'ensemble du tracé qui seraient irrémédiablement dégradés. Alors même que la préservation des paysages en tant que ressources fait partie des actions prioritaires des collectivités publiques (je pense en particulier au Département de l'Hérault).

2- Un projet gaspillant des ressources forcément rares :

Un grand projet inutile pour les territoires transpercés puisque de nombreuses gares seront moins bien desservies qu'actuellement en TGV et les temps de parcours souvent rallongés. Imaginons un instant l'infrastructure ferroviaire irriguant réellement les territoires languedociens qu'il serait possible de réaliser avec 2,4 milliards d'euros ! On pourrait alors réellement parler d'aménagement du territoire. Pourquoi pas en réinvestissant, par exemple certaines lignes de chemins de fer d'intérêt local, naguère abandonnées avec l'avènement du tout automobile ?

3- Un projet au final appauvrissant :

A contrario, ce projet de LGV s'apparente d'avantage à un "déménagement" du territoire qui appauvrirait encore davantage les populations riveraines (déjà parmi les plus pauvres de France) en dégradant ses ressources (le syndicat des producteurs de Picpoul de Pinet par exemple, parle à ce sujet de "vinocide" (voir article Midi Libre).

4- une ligne nouvelle à vitesse raisonnable (slow is beautiful) "collée" à l'A9 :

Je propose que soit évalué cette alternative à la LGV, qui de l'avis général des contributeurs à l'enquête, n'est manifestement plus adapté aux enjeux réels de l'époque actuelle. Cette ligne nouvelle suivrait rigoureusement le tracé de l'A9 au plus près (simplement séparé éventuellement par une voie de service) en suivant ces courbures. Elle serait de ce fait à vitesse limitée (de 150 km/h à 200 km/h) et serait réservé au transport de fret et aux passagers internationaux. Elle serait sans arrêt entre Montpellier-sud de France et Perpignan. Les bénéfices de cette LVR seraient nombreux :

- peut-être moins de camions sur l'A9,
- un impact foncier, environnemental et paysagé limité aux abords immédiats de l'A9.
- un soulagement de la grande ligne actuelle pour améliorer le transport régional.
- un coût forcément moindre qu'une LGV "rigide" avec de nombreux ouvrages d'art
- un gain de temps malgré tout sur les longues distances européennes car la vitesse moindre qu'en LGV est compensé par moins d'arrêts.
- une ligne nouvelle plus économe en énergie puisque moins rapide.

Pour cela, il faudrait néanmoins avoir le courage politique de remettre en cause la grande vitesse et s'en tenir à une vitesse raisonnable. Cette idée de mettre une limite à une infrastructure est dans la définition même du développement durable. N'est ce pas aussi la condition de l'acceptabilité sociale du projet ? car, ma foi, à lire les nombreuses contributions déjà déposées, le projet de LGV actuel est largement rejeté. S'il n'était pas amendé, je ne serais pas étonné si une "ZAD" ne verrait pas le jour. Et j'y souscrirais certainement !

Un languedocien habitant le pays d'Agde.

Benjamin Mouysset

15 boulevard Voltaire

34340 Marseillan

Page 691 / 1332.

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

@934 - MASSERINI Philippe - Fabrègues

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 19:52:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ma contribution à l'enquête publique LNMP - phase 1 MONTPELLIER BEZIERS

Contribution :

Le projet de ligne grande vitesse, Tronçon Montpellier/Béziers, sous couvert de servir l'intérêt général, le dessert sous bien des aspects :

L'Intérêt général impose donc de le reporter afin d'étudier au mieux les conditions de sa faisabilité et de ne pas répondre aux remarques avancées lors de l'enquête publique par des "mesurettes compensatoires" qui seraient inacceptables par rapport aux enjeux en présence.

Au niveau économique :

-Au nom de quel intérêt général des sommes astronomiques devraient être dépensées pour la réalisation d'un tel projet en cette période qui devrait plutôt inciter nos élus à plus de modération dans les dépenses publiques ?

Par ailleurs, trop de lacunes, d'insuffisances jalonnent la présentation de ce projet !

-Pourquoi n'y trouve t-on pas une évaluation socio-économique complète qui prenne en compte notamment le cout des transports supplémentaires imposés aux citoyens pour rejoindre des gares TGV trop espacées et les lourds investissements financiers prévus au détriment des investissements attendus impatiemment dans le développement du maillage ferroviaire de proximité qui servirait au plus grand nombre d'entre nous (plutôt que de faire gagner quelques minutes de trajet à la minorité qui utilise les TGV) ?

-Qu'en est-il de l'évaluation des pertes financières portées aux producteurs de « picpoul de Pinet » qui vont perdre 10% du territoire de l'AOP ce qui risque de remettre en cause l'existence même de cette appellation ? Et, au-delà, à combien se chiffre l'impact économique supporté par les vignobles (si fragiles) et toutes les activités agricoles, industrielles, commerciales et touristiques (Thermes de Balaruc, Hôtellerie et agro- tourisme sont les fleurons de la région) qui vont être bouleversées ?

-Qu'en est-il des dommages inévitables liés aux travaux d'implantation (excavation, déblais, remblais, terrassement, transport de matériaux...) et de leurs couts et impacts financiers et environnementaux imposés par répercussion aux collectivités qu'ils concernent ?

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.

-Enfin, la phase 1 qui sera mixte ne se justifie que si la mixité est poursuivie jusqu'à Perpignan. Et cette question est capitale ! Il aurait été 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 aussi des sillons sur la ligne actuelle pour augmenter le trafic voyageur régional et sortirait le fret de la traversée des villes.

Le fait de n'envisager le fret que dans la section Montpellier/Béziers et d'annoncer que, à cause des contraintes financières qu'il aurait occasionnées dans le passage des Corbières, ce principe ne pourra pas être mis en œuvre dans le tronçon Béziers/Perpignan, revient à réduire considérablement, voir totalement, la raison d'être de cette ligne qui aurait contribué dans sa globalité, sans cette

restriction, à engager une mutation technologique économique et environnementale appelée par les vœux de tous ! .

A ce sujet, lors des précédents débats, études, présentations et concertations, les associations environnementales qui ont consenti à accepter le principe de cette ligne grande vitesse (CRI- Les gardiens de la Gardiole...) ne l'ont fait qu'à la condition que celle-ci développerait le concept du fret réduisant ainsi les nuisances avérées du transport routier des marchandises. Quelle désillusion ! Abandonner l'idée du développement du fret sur une partie du projet, c'est annihiler l'efficacité du système de la mixité qu'on attendrait du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et c'est donc remettre en cause l'existence même de l'intérêt de créer un premier tronçon qui serait donc l'élément d'une œuvre, par avance, inachevée.

Au niveau environnemental :

Au nom de quel intérêt général peut-on dégrader et risquer la destruction partielle d'écosystèmes patrimoniaux extrêmement sensibles tels que le massif de la Gardiole, l'étang de Thau et la zone phréatique particulièrement vulnérable car située sous un sol karstique (c'est-à-dire extrêmement perméable)?

-Le massif classé de la Gardiole, poumon vert de l'agglomération Montpelliéraine, au périmètre classé, aux zones protégées (ZNIEFF, Natura 2000...) va être considérablement affecté par l'implantation de la ligne Grande Vitesse :

- Des études menées par la mairie de Fabrègues, l'association des Gardiens de la Gardiole, la LPO,..., lors d'un récent projet impactant qui a été avorté, prouvent le risque de destruction de certaines espèces protégées (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales): lézard ocellé, outarde canepetière, Pie Grièche, Rollier et guêpier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée), chauves-souris, certaines espèces florales, etc.

Les insuffisances des dossiers présentés sont évidentes, notamment les insuffisances des mesures compensatoires vis-à-vis, entre autres, de la faune et de la flore sur les zones sensibles traversées

-Qu'en est-il des dommages portés aux activités pastorales, de chasses, randonnées, vététistes, de loisir (écuries...) et tourisme (abbaye st Félix de Montceau, chambres d'hôtes...) et agro-tourisme ?

-Par ailleurs, il est unanimement admis que le milieu de garrigue qui caractérise le massif de la Gardiole est particulièrement inflammable et donc sensible au risque d'incendie qui pourrait être provoqué, notamment en cas de freinage d'urgence ou de retombées de caténaire...).Quelles mesures sont envisagées pour atténuer ce risque ?

-L'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'a pas été étudiée. Certes, un tunnel a bien été acté dans le projet présenté, mais il est trop court par rapport à la demande initiale de la mairie (dès 1992) et de l'association des gardiens qui l'envisageaient, comme condition rédhibitoire à l'acceptation du projet, sur toute la longueur du « bois Royal ». L'implantation d'un tunnel sur toute la longueur du bois Royal limitera au maximum les risques d'incendie et les nuisances sonores que générera obligatoirement le passage des TGV pour les habitants des communes limitrophes, notamment en raison de la surélévation du projet actuel et de son accolement au massif.

Il est impératif que soient mises en œuvre des mesures de protection contre les nuisances sonores qui soient supérieures à ce que la réglementation propose puisque les études montrent que celle-ci est insuffisante pour la santé des habitants. A ce sujet, la proposition de l'expert qui propose de creuser beaucoup plus en profondeur qu'en largeur l'assise de la ligne dans le massif semble révélatrice de l'évidence des forts impacts visuels mais aussi auditifs de l'hypothèse retenue par le projet.

-L'étang de Thau et le captage d'Issanka sont eux aussi particulièrement menacés par le projet :

- Véritable bijou régional tant au niveau environnemental que par les activités ostréicole ou thermales qu'elle abrite, la lagune de Thau fait l'objet d'une attention particulière et d'une surveillance

quotidienne de la part des autorités tant la fragilité de cet éco système est réelle. Et on voudrait y accoler un appareillage aussi disgracieux (28 mètres de haut surplombant la magnifique crique de l'angle véritable réserve ornithologique) que dangereux ?

Le risque est réel d'un accident ferroviaire de fret et de produits pouvant polluer les eaux salées si sensibles de cet espace dédié à l'ostréiculture où subsiste encore l'hippocampe, endémique et fragile cheval de mer.

Et que dire, dans ce cas, du risque de pollution accidentelle du captage en eau de Karland ou de la source d'Issanka par infiltration de la couche karstique (c'est un « gruyère » de roches »), jusqu'aux robinets des Sétois.

Pour terminer, je voudrais ajouter à mes remarques personnelles cette reprise de la contribution de l'association des Gardiens de la Gardiole :

« L'Autorité Environnementale produit un avis qui démontre les insuffisances des dossiers présentés

Tous dossiers impactant des territoires, à fortiori des zones sensibles à fort enjeux environnementaux, zones protégées et classées nécessitent des mesures compensatoires. VOIR SUITE DANS FICHER JOINT ...

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contribution Philippe MASSERIN à l'enquete publique sur Le projet de ligne grande vitesse Montpellier- Beziers.pdf, page 1 sur 4

Le projet de ligne grande vitesse, Tronçon Montpellier/Béziers, sous couvert de servir l'intérêt général, le dessert sous bien des aspects :

L'Intérêt général impose donc de le reporter afin d'étudier au mieux les conditions de sa faisabilité et de ne pas répondre aux remarques avancées lors de l'enquête publique par des "mesurettes compensatoires" qui seraient inacceptables par rapport aux enjeux en présence.

Au niveau économique :

- Au nom de quel intérêt général des sommes astronomiques devraient être dépensées pour la réalisation d'un tel projet en cette période qui devrait plutôt inciter nos élus à plus de modération dans les dépenses publiques ?
Par ailleurs, trop de lacunes, d'insuffisances jalonnent la présentation de ce projet !
- Pourquoi n'y trouve-t-on pas une évaluation socio-économique complète qui prenne en compte notamment le coût des transports supplémentaires imposés aux citoyens pour rejoindre des gares TGV trop espacées et les lourds investissements financiers prévus au détriment des investissements attendus impatiemment dans le développement du maillage ferroviaire de proximité qui servirait au plus grand nombre d'entre nous (plutôt que de faire gagner quelques minutes de trajet à la minorité qui utilise les TGV) ?
- Qu'en est-il de l'évaluation des pertes financières portées aux producteurs de « picpoul de Pinet » qui vont perdre 10% du territoire de l'AOP ce qui risque de remettre en cause l'existence même de cette appellation ? Et, au-delà, à combien se chiffre l'impact économique supporté par les vignobles (si fragiles) et toutes les activités agricoles, industrielles, commerciales et touristiques (Thermes de Balaruc, Hôtellerie et agro-tourisme sont les fleurons de la région) qui vont être bouleversées ?
- Qu'en est-il des dommages inévitables liés aux travaux d'implantation (excavation, déblais, remblais, terrassement, transport de matériaux...) et de leurs coûts et impacts financiers et environnementaux imposés par répercussion aux collectivités qu'ils concernent ?
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.
- Enfin, la phase 1 qui sera mixte ne se justifie que si la mixité est poursuivie jusqu'à Perpignan. Et cette question est capitale ! Il aurait été 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 libérerait aussi des sillons sur la ligne actuelle pour augmenter le trafic voyageur régional et sortirait le fret de la traversée des villes.
Le fait de n'envisager le fret que dans la section Montpellier/Béziers et d'annoncer que, à cause des contraintes financières qu'il aurait occasionnées dans le passage des Corbières, ce principe ne pourra pas être mis en œuvre dans le tronçon Béziers/Perpignan, revient à réduire considérablement, voir totalement, la raison d'être de cette ligne qui aurait contribué dans sa

Document : contribution Philippe MASSERIN à l'enquête publique sur Le projet de ligne grande vitesse Montpellier- Beziers.pdf, page 2 sur 4

globalité, sans cette restriction, à engager une mutation technologique économique et environnementale appelée par les vœux de tous ! .
A ce sujet, lors des précédents débats, études, présentations et concertations, les associations environnementales qui ont consenti à accepter le principe de cette ligne grande vitesse (CRI- Les gardiens de la Gardiole...) ne l'ont fait qu'à la condition que celle-ci développerait le concept du fret réduisant ainsi les nuisances avérées du transport routier des marchandises. Quelle désillusion ! Abandonner l'idée du développement du fret sur une partie du projet, c'est annihiler l'efficacité du système de la mixité qu'on attendrait du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et c'est donc remettre en cause l'existence même de l'intérêt de créer un premier tronçon qui serait donc l'élément d'une œuvre, par avance, inachevée.

Au niveau environnemental :

Au nom de quel intérêt général peut-on dégrader et risquer la destruction partielle d'écosystèmes patrimoniaux extrêmement sensibles tels que le massif de la Gardiole, l'étang de Thau et la zone phréatique particulièrement vulnérable car située sous un sol karstique (c'est-à-dire extrêmement perméable)?

-Le massif classé de la Gardiole, poumon vert de l'agglomération Montpelliéraine, au périmètre classé, aux zones protégées (ZNIEFF, Natura 2000...) va être considérablement affecté par l'implantation de la ligne Grande Vitesse.

- Des études menées par la mairie de Fabrègues, l'association des Gardiens de la Gardiole, la LPO,..., lors d'un récent projet impactant qui a été avorté, prouvent le risque de destruction de certaines espèces protégées (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales): lézard ocellé, outarde canepetière, Pie Grièche, Rollier et guépier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magique dentelée), chauves-souris, certaines espèces florales, etc. Les insuffisances des dossiers présentés sont évidentes, notamment les insuffisances des mesures compensatoires vis-à-vis, entre autres, de la faune et de la flore sur les zones sensibles traversées
- Qu'en est-il des dommages portés aux activités pastorales, de chasses, randonnées, vététistes, de loisir (écuries...) et tourisme (abbaye st Félix de Montceau, chambres d'hôtes...) et agro-tourisme ?
- Par ailleurs, il est unanimement admis que le milieu de garrigue qui caractérise le massif de la Gardiole est particulièrement inflammable et donc sensible au risque d'incendie qui pourrait être provoqué, notamment en cas de freinage d'urgence ou de retombées de caténaire...). Quelles mesures sont envisagées pour atténuer ce risque ?
- L'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'a pas été étudiée. Certes, un tunnel a bien été acté dans le projet présenté, mais il est trop court par rapport à la demande initiale de la mairie (dès 1992) et de l'association des gardiens qui l'envisageaient, comme condition rédhibitoire à l'acceptation du projet, sur toute la longueur du « bois Royal ». L'implantation d'un tunnel sur toute la longueur du bois Royal limitera au maximum les risques d'incendie et les nuisances sonores que générera obligatoirement le passage des TGV

Document : contribution Philippe MASSERIN à l'enquete publique sur Le projet de ligne grande vitesse Montpellier- Beziers.pdf, page 3 sur 4

pour les habitants des communes limitrophes, notamment en raison de la surélévation du projet actuel et de son accollement au massif.
Il est impératif que soient mises en œuvre des mesures de protection contre les nuisances sonores qui soient supérieures à ce que la réglementation propose puisque les études montrent que celle-ci est insuffisante pour la santé des habitants. A ce sujet, la proposition de l'expert qui propose de creuser beaucoup plus en profondeur qu'en largeur l'assise de la ligne dans le massif semble révélatrice de l'évidence des forts impacts visuels mais aussi auditifs de l'hypothèse retenue par le projet.

-L'étang de Thau et le captage d'Issanka sont eux aussi particulièrement menacés par le projet :

- Véritable bijou régional tant au niveau environnemental que par les activités ostréicole ou thermales qu'elle abrite, la lagune de Thau fait l'objet d'une attention particulière et d'une surveillance quotidienne de la part des autorités tant la fragilité de cet éco système est réelle. Et on voudrait y accoler un appareillage aussi disgracieux (28 mètres de haut surplombant la magnifique crique de l'angle véritable réserve ornithologique) que dangereux ?
Le risque est réel d'un accident ferroviaire de fret et de produits pouvant polluer les eaux salées si sensibles de cet espace dédié à l'ostréiculture où subsiste encore l'hippocampe, endémique et fragile cheval de mer.
Et que dire, dans ce cas, du risque de pollution accidentelle du captage en eau de Karland ou de la source d'Issanka par infiltration de la couche karstique (c'est un « gryère » de roches »), jusqu'aux robinets des Sétois.

Pour terminer, je voudrais ajouter à mes remarques personnelles cette reprise de la contribution de l'association des Gardiens de la Gardiole :

« L'Autorité Environnementale produit un avis qui démontre les insuffisances des dossiers présentés (http://www.cgedd.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/210922_ligne_nouvelle_montpellier_perpignan_delibere_cle79182d.pdf)

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.

Pour autant, nous estimons que les mesures proposées ne sont pas suffisantes en au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement.

Nous le rappelons cette ligne n'a d'intérêt que si elle sert son territoire, réduit l'impact routier lié au fret et favorise le développement des trains régionaux.

Force est de constater qu'il est nécessaire de réétudier le projet de cette ligne. »

Document : contribution Philippe MASSERIN à l'enquete publique sur Le projet de ligne grande vitesse Montpellier- Beziers.pdf, page 4 sur 4

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

Philippe Massérini.

sur internet <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>.

E935 - Andr Zech

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 20:03:15

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Commentaires EP Projet 2022 LGV Montpellier- Narbonne
Page 698 / 1332.

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

Contribution :

Commentaires EP Projet 2022 LGV Montpellier- Narbonne

Différents éléments m'amènent à être formellement opposé à ce projet de trajet LGV et son organisation de gares régionales et en particulier dans la zone de notre territoire de la lagune de Thau et de ses proximités :

- l'étude justificative de cette ligne LGV date d'une dizaine d'années ce qui l'a rend peut être obsolète et en tous cas mérite une réévaluation profonde de ses attendus .
- Le trajet lui même est choquant et inadmissible sur les 4 critères du développement environnemental , économique , social et de gouvernance pour 3 zones concernées:
 - - 1- traversée de la Gardiole : mise en cause d'une zone protégée et un des rares endroits locaux de promenade et de « respiration » tranquilles pour les habitants et les touristes
 - - 2- parcours le long et proche de la lagune de Thau : cela remet en cause les zones appréciées des populations (des voies romaines et de chemins de mode doux). On peut rajouter l'effet visuel désastreux de ce viaduc particulièrement choquant pour les gênes irrémédiables causées aux habitants et touristes : vue, bruit, faune ...
 - - 3- traversée des vignobles du Picpoul: remise en cause économique (même si c'est partiel) d'un produit apprécié, local et exportateur apportant de la richesse à la région:
- ~Question: Ceci est irremplaçable , comment l'argent éventuel compenserait-il cette perte de produits locaux ?

On note également dans le projet LGV la perte d'une dizaine de trains par jour à la gare de Sete ; cela conduira à une ghettoïsation des villes voisines de la lagune

- Question: cela concerne en particulier Balaruc les bains, station thermale leader en France dont les conséquences économiques de la complication de l'accès par train ne semblent pas avoir été sérieusement étudiées?
- Question : l'information de 2 TGV maintenus par jour à Sete n'est associé à aucune garantie ni à une réponse quantifiée de cette problématique
- Question: quelle compensation économique aurait pour les populations locales, quelque soit le trajet LGV dans la région, pour un équipement dont elles seraient un contributeur- contribuable sans avantages significatifs pour elles?
- Question: on a des informations que l'utilisation de la voie actuelle ainsi libérée (par la LGV) permettrait une amélioration des dessertes locales ... comment cet argument peut-il être vrai et pertinent quand des projections climatiques à 20 , 30 ou 40 ans prévoient des risques de submersions des lignes actuelles et donc la mise en cause de leur utilisation fiable ?
- Q: Quelle stratégie « transparente » pour le public prévoit des plans de circulation cohérents entre LGV et dessertes locales?

Q: N'est ce pas là des études qui n'avaient pas étaient assez approfondies dans le dossier initial autant pour les conséquences pour les populations locales que pour le tourisme si important pour la zone ?

Faute de réponses sérieuses à ces interrogations et plus globalement à celles qu'on entend dans la population de voisinage , cette LGV doit être absolument réétudiée avant tout engagement de travaux.

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

@936 - cabrol marie paule

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 20:06:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Manquent au dossier soumis par internet : le retentissement du projet sur un environnement superbe, rare et fragile, le montant et les sources d'un investissement colossal, le temps gagné entre Mtp et Perp (de l'ordre d'une dizaine de minutes compte tenu du nombre de gares desservies), la prévision du niveau d'augmentation du fret et donc de la diminution du nombre excessif du flux des camions sur l'A9, le nombre d'expropriations nécessaires, le niveau de la demande de cette ligne par les voyageurs et entreprises, le prix prévisible du billet.

Je suis défavorable à ce projet, et préférerais qu'on privilégie les TER et le fret sur la ligne actuelle

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

@937 - Manon - Poussan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 21:29:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Je vous informe que je suis contre ce projet qui a certes des avantages et surtout des inconvénients écologiques beaucoup plus importants à prendre en compte.

Merci pour votre lecture et la prise en compte de cette contribution.

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

@938 - GONI Bérénice - Bouzigues

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 22:37:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Le tracé actuel de la LGV Montpellier/Béziers est-il cohérent et adapté?

Contribution :

La consultation est essentielle mais pourquoi cette précipitation et cette si mauvaise communication auprès de la population?

L'information n'a pas été à la hauteur des enjeux majeurs de ce projet. La période des fêtes n'est pas propice.

Comment pouvez-vous concilier la mobilité à grande vitesse et le développement du Bassin de Thau?

Le tracé proposé défigure notre territoire tout en l'enclavant. Les gares sont difficiles d'accès pour les habitants du bassin de Thau.

Page 700 / 1332.

L'étang de Thau est une zone à l'équilibre fragile, zone Natura 2000; nous avons des espèces protégées, un paysage magnifique qui doit être respecté.

Pourquoi ne pas considérer le tracé Montpellier -Béziers comme une ligne normale et non comme une LGV ? ce serait moins coûteux et permettrait d'adapter le tracé.

Qu'en est-il des nuisances sonores? Quelles études précises ont été faites?

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

@939 - Bernard - Poussan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 22:51:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête d'utilité publique relative au projet de ligne LGV entre SETE et PERPIGNAN

Contribution :

Madame, Monsieur,

nous ne comprenons pas le bien fondé du projet de ligne LGV entre Montpellier et Perpignan, notamment avec le projet de viaduc le long de l'étang de Thau.

Sans répondre, apparemment, à de sains objectifs économiques et sociaux, ce viaduc risquerait de détruire à terme la biodiversité locale. En effet, le tracé envisagé pour ce viaduc n'est pas compatible avec les exigences de base inhérentes à la sauvegarde de la biodiversité dans l'étang de Thau.

Il est indispensable d'éloigner le viaduc du bassin en envisageant un autre tracé, voire un viaduc beaucoup plus loin de l'étang de Thau.

Et pourquoi ne pas envisager un tunnel, donc un passage sous terre de la LGV, sur des portions de trajet soumises à des contraintes naturelles (géographie, biodiversité, etc) ?

Par ailleurs, le gain de temps entre Paris et Perpignan que permettrait la mise en oeuvre du projet serait d'environ 18 mn par rapport à la situation actuelle : ce projet n'aurait donc aucune justification et ne servirait qu'à dépenser des deniers publics sans réelle valeur ajoutée ni économique ni sociale, pour la France et ses territoires. Avec un bilan carbone désastreux pendant 240 ans, semble-t-il.

Enfin, à ce stade, la conduite du projet relève d'une sorte d'un quasi déni de démocratie.

Il est donc indispensable de :

- ne pas construire de viaduc le long de l'étang de Thau
- reconsidérer les vrais enjeux du projet dans son ensemble, sans démagogie ni clientélisme

quitte à investir l'argent des contribuables et les montants empruntés par la France dans d'autres projets vraiment porteurs d'avenir et générateurs de vraie valeur pour la France, ses territoires, ses entreprises et ses habitants.

En comptant sur votre sagesse pour modifier significativement le projet.

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

@940 - DUPONT Laurent - Paulhan

Date de dépôt : Le 25/01/2022 à 23:14:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution EELV Occitanie

Contribution :

Avis défavorable sur l'ensemble de la justification socio-économique et écologique du projet dans sa version actuelle inadéquate.

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

L'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète est un mauvais signal pour les habitants du bassin de Thau. Cette absence doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV pour Sète et Agde.

Pour l'ensemble du projet, nous nous opposons au dogme de la Très Grande Vitesse.

La Phase Béziers-Perpignan doit être réétudiée en urgence avec une solution mixte voyageurs-fret, sans gare nouvelle, sans quoi ce projet serait une agression frontale aux objectifs de la transition écologique.

Pièce(s) jointes(s) :

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monptellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 1 sur 21

Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Phase 1 Montpellier-Béziers

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

Contribution d'EELV Languedoc-Roussillon et d'EELV Midi-Pyrénées

(sur un texte produit par la Commission "EELV Mobilités Occitanie")



Avis défavorable sur l'ensemble de la justification socio-économique et écologique du projet dans sa version actuelle inadéquate.

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

L'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète est un mauvais signal pour les habitants du bassin de Thau. Cette absence doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV pour Sète et Agde.

Pour l'ensemble du projet, nous nous opposons au dogme de la Très Grande Vitesse.

La Phase Béziers-Perpignan doit être réétudiée en urgence avec une solution mixte voyageurs-fret, sans gare nouvelle, sans quoi ce projet serait une agression frontale aux objectifs de la transition écologique.

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 2 sur 21