

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

La circulation de milliers de poids lourds y augmente d'année en année, et rien n'a été fait depuis des décennies pour permettre un report de ce trafic vers le rail.

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

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

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

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

Or le projet actuel est largement incompatible avec ces enjeux.

En exigeant un tracé apte à de la très grande vitesse (350km/h), le gouvernement empêche une solution de fret autre que le maintien sur la "ligne des étangs".

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

SNCF Réseau n'a pas cherché à **chiffrer le retour sur investissement économique** et écologique qui prendrait pleinement en compte les coûts indirects évités par un très fort report de la route au rail pour des trajets longs.

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

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

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

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

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

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 3 sur 21

Sommaire

État des lieux et enjeux

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

Le Projet LNMP revu par EELV

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

Annexes

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monptellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 4 sur 21

État des lieux et enjeux

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

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

Les chiffres 2017 du trafic routier montrent que plus de 10 000 poids lourds¹ circulent quotidiennement sur l'autoroute A9 (14 000 à Béziers Ouest). En plus de cette circulation sur autoroute, il faut prendre en compte les nombreux camions qui empruntent la Nationale 9 par souci d'économie.

La moitié des camions franchissant le col autoroutier du Perthus en 2017 n'a pas de point d'origine ni de destination sur le territoire français : ils desservent le reste de l'Europe à partir des ports ou des lieux de production de la péninsule ibérique ou à l'inverse en desservant cette dernière (voir Annexe).²

2. Les effets indirects du fret routier

Les chiffres du trafic routier révèlent des émissions et rejets alarmants de CO₂ (gaz carbonique), principal GES (Gaz à Effet de Serre), mais également de NO₂ (dioxyde d'azote) et de particules fines et très fines émises quotidiennement sur cet axe. Les émissions de NO₂ et particules fines aggravent particulièrement la mortalité par **pollution de l'air** dans les agglomérations proches des parcours autoroutiers.³

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

En 2012, alors que les seuils fixés par l'OMS étaient plus haut qu'actuellement, les niveaux de pollution dépassaient déjà les valeurs limites⁴:

- Parmi les oxydes d'azote, le dioxyde d'azote (NO₂) : les concentrations régionales moyennes dépassaient, à proximité de la plupart des axes routiers de la région L-R, la « valeur limite » fixée à 40 µg/m³.

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

48% des émissions d'oxydes d'azote sont émises par les poids lourds et les bus.

¹ 14 340 poids lourds comptés à Béziers-Ouest en 2017.

² L'interruption du train des primeurs entre Perpignan et Paris-Rungis le 17 juillet 2019 a jeté des camions supplémentaires sur cet axe.

³ <https://rec.developpement-durable.gouv.fr/themes/risques-nuisances-pollutions/sante-et-environnement/exposition-aux-substances-chimiques/article/pollution-de-l-air-exterieur-et-sante>.

⁴ Schéma Régional du Climat, de l'Air, et de l'Energie, 2012

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

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

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

Les seuils pour le NO_2 passent de $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à 10, pour les PM_{10} de $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à 15, pour les $\text{PM}_{2,5}$ de $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ à 5.

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

-80% de la population qui est exposée à des dépassements des seuils pour le NO_2 ,

-29% de la population exposée à des dépassements des seuils pour les PM_{10}

-100% Pour les $\text{PM}_{2,5}$ et l'ozone

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

L'ARS a constaté, dans la période 2009-2013 une incidence de cancer du poumon significativement plus élevée dans la Narbonnaise par rapport au reste de l'Aude. Il y a maintenant assez d'études pour confirmer ce risque.

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

A ces enjeux environnementaux et sanitaires, rajoutons la dégradation causée à la route⁶, les ralentissements de circulation, les risques d'accidents et les conséquences financières pour la collectivité.

⁵<https://www.atmo-occitanie.org/sites/default/files/publications/2021-10/14102021%20CP%20impact%20r%C3%A9vision%20seuils%20OMS%20sur%20part%20de%20population%20expo%C3%A9e%20en%20Occitanie.pdf>

⁶ - La dégradation causée à la route par le passage d'un seul poids lourd était équivalente à celui de 50 000 à 100 000 voitures légères, équivalence multipliée par 10 en cas de forte surcharge - Louis Fernique - https://www.ssatp.org/sites/ssatp/files/publications/TrainingMaterials/enpc_04_ContexteInstitutionnel.pdf

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 6 sur 21

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

La prise en compte des coûts indirects, écologiques, sociaux, sanitaires et techniques est donc indispensable. Ces externalités doivent être évaluées, et leur réduction ou suppression, grâce au **report de la route vers le rail**, pris en compte en déduction des coûts d'investissement et de fonctionnement des projets.⁷⁻⁸

Il est à noter, parmi les critères à prendre en compte, que le train est un moyen de transport énergétiquement efficace pour le transport des voyageurs et des marchandises. La très faible résistance au roulement fer-fer, ainsi que la plus faible résistance aérodynamique des lourds convois constitués de wagons qui « s'abritent » derrière la motrice, dans son sillage, expliquent cette très bonne efficacité.

3. Une géographie contraignante et un fort risque climatique

Le dérèglement climatique et la montée du niveau de la mer⁹ accentueront dans le futur le risque de **submersion marine** qui menace déjà la ligne actuelle Perpignan-Montpellier, entre Leucate et Narbonne - sur le tronçon dit de la "Ligne des Étangs" (zone d'emploi de Narbonne).

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



Le trait noir des végétaux déposés par la mer, indique le niveau atteint par les flots. Très proche des rails.

⁷ - Voir le rapport de la commission de haut niveau sur le prix du carbone <https://www.carbonpricingleadership.org/>

⁸ - Le 1er ministre J.Castex a utilisé l'équation suivante le 27/07/2020: 20 000 poids lourds de moins sur les routes = 425 000 T de CO2 de moins par an; ce qui donnerait pour 6000 camions sur notre axe, 127 500 T de CO2 en moins.

⁹ - <https://www.midilibre.fr/2020/11/30/plages-ronge-par-lerosion-le-littoral-heraultais-passe-en-alerte-rouge-9228402.php>

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 7 sur 21

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

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

Par conséquent, dans le projet actuellement retenu, le choix a été fait de **supprimer l'accès au fret** de la LNMP entre Béziers et Rivesaltes, et donc de demander à la seule "Ligne des Étangs" d'assurer le transport de marchandises entre ces 2 villes. Une ligne dont les charges d'exploitation seront de plus en plus difficiles à supporter et qui ne pourra pas répondre à la demande croissante du trafic de marchandises.

4. Des enjeux européens en évolution

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

ou : qui ambitionne d'éliminer les barrières qui existent entre les réseaux de transport des États membres, afin de créer une seule zone de transport européenne.

La Commission Européenne a aussi élaboré une "Stratégie Européenne pour la Mobilité Intelligente et Durable" ayant été soumise à adoption le 9 décembre 2020.¹⁰

De cette stratégie, nous retiendrons :

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

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

¹⁰ - <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-MAIN-PART-1.PDF>
<https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2020/FR/COM-2020-789-F1-FR-ANNEX-1-PART-1.PDF>

Document :
Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monptellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 8 sur 21

Le Projet LNMP revu par EELV

1. Questionner la Très Grande Vitesse

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

En 2014, les estimations dépassaient les 5 Md€ pour un gain de temps de 39 minutes entre Montpellier et Perpignan – 18 minutes avec la mise en service du tronçon 1.

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

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

Une limitation de la vitesse des TGV à 220 km/h sur certains tronçons permettrait de réduire de façon conséquente les impacts environnementaux par la possibilité de réaliser des rayons de courbures plus courts, évitant ainsi la traversée de certains sites naturels sensibles.

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

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

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

A ce sujet, le SRADDET¹¹ proposerait comme "cap" le rééquilibrage régional. Il paraît donc important que les bassins de vie qui longent la LNMP ne soient pas les oubliés de cette nouvelle ligne.

2.1 Refus des gares excentrées

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

Pourtant le **bilan de la création de la gare de Montpellier Sud-de-France** à la Mogère, malgré une enquête publique aux avis massivement défavorables, **confirme que**, pour un coût d'investissement considérable (montant budgété de 135 M€)¹², le trafic de la gare est

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

¹² - Financé par un partenariat privé confiant la gestion de la gare à la SAS "Gare de la Mogère", 100% privée - Décret n°

en dessous des prévisions¹³ et l'intermodalité n'y est pas favorisée (en particulier les correspondances avec la gare St Roch). Nous récusons également les gares nouvelles en raison de leur **impact environnemental** : artificialisation supplémentaire des sols, et d'un **maintien trop fort des déplacements carbonés pour y accéder**.

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

Nous nous opposons donc à la création de gares nouvelles excentrées, à Béziers et Narbonne et soutenons la création de Pôles d'Échanges Multimodaux de centres villes qui permettent le lien avec le réseau des TER.

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

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

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

Ces PEM permettront les correspondances avec les TER, bus urbains et cars, tramways, et également les points de locations et parkings vélos, zones de covoiturage/autopartage, cheminement piétonnier adapté aux personnes à mobilité réduite, ou chargées de bagages/poussettes...

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

2.2 La particularité du Bassin de Thau

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

Concernant le Bassin de Thau, on peut constater que le projet actuel LNMP pourrait amener un appauvrissement considérable de l'offre de TGV sur Sète, qui devrait passer de 10 à 3 TGV par jour.

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

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

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

¹³ - Même portée fin 2019 à 23 ou 24 TGV par jour, Montpellier Sud de France est en-dessous de la prévision de 33 annoncée peu après mise en service de Nîmes-Pont-du-Gard.

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

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 10 sur 21

Sète Agglopolé Méditerranée compte près de 126.000 habitants. Ce chiffre n'inclut pas la population d'Agde, 29.600 habitants, qui peut être naturellement rattachée à ce bassin de vie et dont la gare draine les populations des bassins agathois et piscénois (environ 80 000 habitants).

D'autre part, une caractéristique particulière de ce bassin de population est que le taux de résidence secondaire y atteint 26,4 % selon l'INSEE. Or, ces ménages, non comptabilisés dans les chiffres précédents, sont bien présents : ils empruntent majoritairement le TGV pour rejoindre 1 à 3 mois par an leur résidence secondaire. Il faut partir sur un chiffre total qui avoisine 200.000 personnes.

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

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

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

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

3. Pour la mixité totale de la ligne, réétudier dès maintenant le tronçon Béziers-Rivesaltes.

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

EELV Occitanie Pyrénées Méditerranée demande la réalisation d'une **ligne nouvelle mixte**, d'un seul tronçon de Montpellier jusqu'à Perpignan, permettant de grandes vitesses de service optimisées tant **pour les voyageurs que pour le fret ferroviaire**, dans la continuité de la réalisation récente du Contournement Ferroviaire de Nîmes et Montpellier.¹⁵

Le projet dans sa version actuelle s'inspire encore beaucoup de ses prémices de 1996, soit il y a 26 ans ; c'est dire qu'il ne répond plus aux enjeux climatiques actuels, ni aux objectifs en faveur du fret annoncés à plusieurs échelles :

- régionale, avec le SRADDET qui afficherait l'objectif d'un *"nouveau modèle de développement favorisant le développement du fret ferroviaire, fluvial et maritime"*

- nationale, avec l'objectif affiché par le gouvernement de "doubler la part du fret ferroviaire d'ici 2030"¹⁶

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

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

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

¹⁶ <https://www.gouvernement.fr/fret-ferroviaire-une-aide-de-170-meu-par-an-jusqu-en-2024>

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 11 sur 21

Nous demandons aux dirigeants politiques et par conséquent SNCF Réseau de remettre à l'ordre du jour une solution pour bénéficier de la mixité totale - fret/voyageur - de ce tronçon avec un engagement très rapide d'études : tunnel(s) de franchissement des Corbières maritimes, tranchées couvertes pour les tronçons à faible profondeur etc.
Ces études doivent être rendues publiques.

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

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

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

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

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

- **nouvelles solutions** de franchissement des Corbières.
- nécessaire **plafonnement des rampes** à 1,5 % en particulier par "rabotage" du dénivelé du tracé entre la vallée de l'Orb et Nissan-lez-Enserune.
- desserte de la **gare centre de Narbonne par les trains**.
- raccordement au plus vite de la LNMP 100 % mixte avec la ligne Narbonne-Toulouse. Afin d'améliorer la desserte du corridor européen Marseille Bordeaux ("la transversale sud", axe structurant du maillage ferroviaire européen), et afin que les trains de fret venant ou allant à Bordeaux ne traversent plus les gares de Narbonne et de Béziers, ce qui réduira notablement les nuisances sonores de jour comme de nuit en zone dense d'habitat.
- aménagements sécurisant la plaine de l'Aude autour de Cuxac face au risque de pollution accidentelle.

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

Sur la phase Montpellier-Béziers l'impact sur les espaces naturels et sur le cadre de vie est important :

Impact sur la faune et la flore : dans les secteurs de la Gardiole, des garrigues de Poussan, Villeveyrac, des collines de la Moure... des espèces végétales rares ou protégées et à fort enjeu de conservation sont présentes.

La faune est également très riche, oiseaux, reptiles, batraciens... et des espèces fragiles sont menacées dans les territoires traversés par le projet : zones humides, plaines et

¹⁷ Le site "Structuræ" chiffre la construction du tunnel ferroviaire du Perthus (8 171 m) à 301M d'€.

garrigues. L'inventaire fait partie de l'étude mais les mesures de réduction, de compensation ou d'optimisation des emprises en phase travaux et le suivi dans la phase exploitation doivent être précisés en lien avec les acteurs locaux (cf autorité environnementale)

Impact sur les lieux de vie et paysages :

Pour le cadre de vie, c'est la nuisance sonore dans les passages proches des habitations et notamment sur les viaducs dans le secteur de Poussan qui doit être prise en compte par la mise en place de protection phonique.

Concernant les viaducs, compte tenu de la richesse des paysages, ils devront faire l'objet d'études particulières (esthétique et impacts paysagers).

Des études complémentaires sont donc nécessaires, elles sont en cours ou à venir mais devront être réalisées avant le début des travaux, entre autres :

- Mesures à prendre pour la construction des ouvrages sur le site de la source d'Issanka;
- Compensations pour le vignoble (AOC Picpoul) doivent être précisées;
- Précisions sur la mise en place des chantiers en lien avec les écologues;
- Choix des surfaces qui seront retenues au titre des compensations.

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

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

- Impact paysager : extrêmement important alors que l'attractivité de cette région réside dans ses paysages de garrigues sauvages et massifs forestiers.
- Impact sur la faune et la flore : les travaux détruiront des habitats de pelouses substeppiques méditerranéennes en très bon état de conservation. Cet habitat naturel rare est utilisé par de nombreuses espèces rares et menacées : Aigle de Bonelli, Traquet oreillard, Cochevis de Thèkla, Léopard ocellé entre autres. Au-delà de leur destruction, le passage en aérien fragmentera ces habitats restreints et anéantira toutes des opérations de gestion et de conservation menées depuis des décennies dans le cadre de **Natura 2000** et des Plans Nationaux d'Actions des espèces menacées.
- Impact sur l'agriculture : le tracé est dans l'aire AOC Fitou et segmente nombre d'exploitations.
- Impact sur les lieux de vie : il passe très près (à l'E) de Roquefort des Corbières (en sus de l'autoroute A9), entre les deux villages de Caves et Treilles et proche du village de Fitou.
- Impact sur le tourisme : le projet aura un impact avec l'artificialisation des sols et la perte de la valeur touristique promue par le Scot du Grand Narbonne : en effet le tracé proposé traverse une trame verte jusqu'ici protégée des artefacts humains, faite de garrigue, de vignes et d'oliveraies. Il s'agit là d'une réserve de nature faisant le bonheur des habitants et des visiteurs

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monptellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 13 sur 21

5. Reprendre la jonction de la LNMP avec la ligne Bordeaux-Narbonne-Marseille

Nous avons besoin que les lignes LNMP et Bordeaux Montpellier soient correctement embranchées pour anticiper toute augmentation des circulations de fret et de voyageurs ou toute évolution des usages. Par exemple, dans l'hypothèse d'une LNMP entièrement mixte, cela pourrait permettre aux activités agricoles locales d'accroître leurs débouchés.

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

"En termes de fonctionnalités, le projet comprend deux raccordements : l'un de Perpignan vers Toulouse à double voie (L) et l'autre de Montpellier vers Toulouse à voie unique (K), qui se rejoignent au niveau du cours d'eau du Mayral et du lieu-dit « les Pradines » et se connectent à la ligne existante Narbonne-Toulouse sur les communes de Marcorignan et Névian."

Pourquoi ne prévoir qu'une seule voie dans un sens ? Pourquoi ne pas autoriser de passer par la gare de Narbonne centre en créant un raccordement à l'est de Narbonne? Est-ce que, vu de Paris, la transversale Bordeaux Marseille se trouve hors des radars ?

C'est tout ce carrefour qui est à repenser puisqu'il reste conçu sur le non passage du fret sur la LNMP entre Béziers et Rivesaltes et sur la maximisation financière du train.km. C'est aussi la seconde phase qui doit être modifiée dès maintenant en intégrant beaucoup plus fortement le report du fret de la route au rail.

6. Participer pleinement à la construction de l'Europe ferroviaire

Renvoyée devant la Cour de justice de l'UE pour la pollution de l'air liée au dioxyde d'azote (NO₂), la France doit montrer sa bonne volonté dans ce domaine.

La ligne nouvelle permettra la mise en place rapide du projet européen, TEE 2.0¹⁸, avec des trains de nuit sur longues distances, en remplacement de liaisons aériennes, dont la ligne Barcelone – Frankfurt (et au-delà) pourrait bénéficier. (Voir carte 6 Annexe)

La France doit aussi répondre aux efforts de son voisin européen, l'Espagne, et de l'Europe dans leurs démarches pour une transition écologique efficace et rapide.

La conception de la ligne nouvelle mixte, dans le prolongement du projet de rénovation espagnol de son réseau Méditerranéen, sera un complément aux 8,3 km de tunnel ferroviaire en service depuis fin 2013 de la ligne **Perpignan Figueras Barcelone**, lourdement **sous-utilisée** dans l'attente de la LNMP et du report autoroute-rail du trafic fret.

Mais sans la mixité sur la totalité de son parcours, les transporteurs n'auront rien à gagner à un report modal de la route vers le rail.

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

¹⁸ - <https://www.euractiv.fr/section/plan-te/news/rail-boosted-by-eu-transport-chiefs-as-tee-2-0-planned/>
<https://blogs.mediapart.fr/ouiautraindenuit/blog/061220/l-allemande-et-lue-se-preparent-relancer-les-trains-de-nuit-trans-europeens?s=09>

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 14 sur 21

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

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

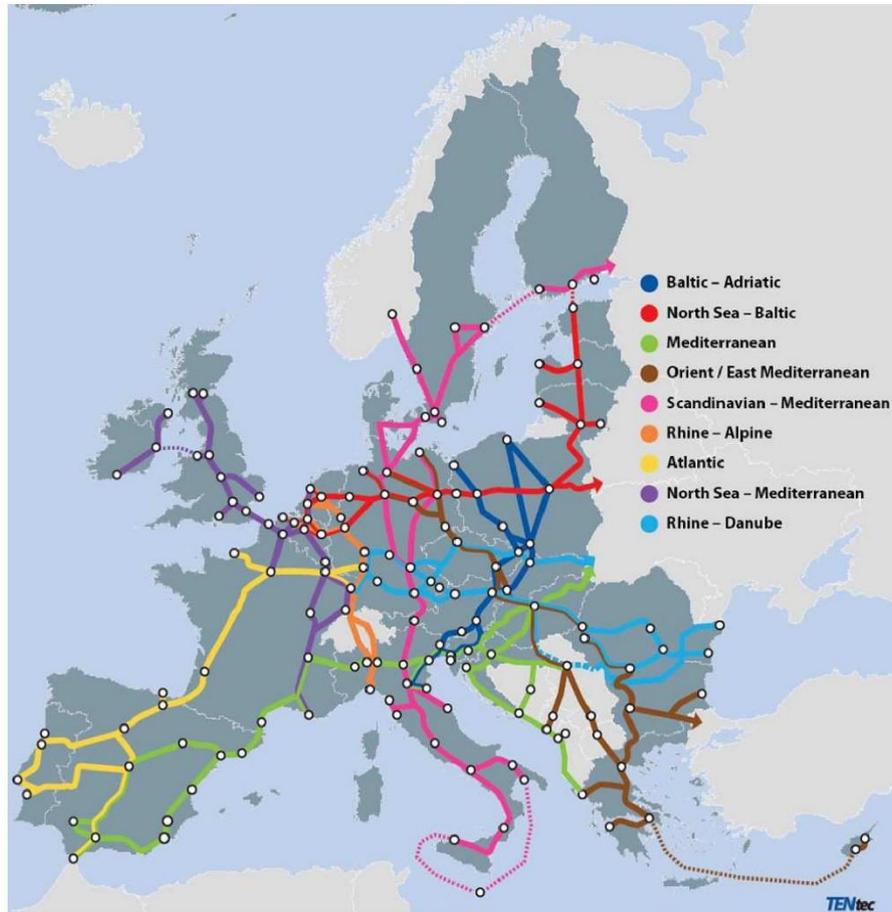
Avec la ligne nouvelle mixte de bout en bout entre Montpellier et Perpignan, assurant enfin la jonction entre le Contournement mixte Nîmes Montpellier et la ligne nouvelle mixte Barcelone- Perpignan, **le corridor de fret européen prioritaire**, intitulé **Méditerranéen** verra enfin le jour dans son intégralité pour les voyageurs ET les marchandises.

¹⁹ - MIE II, qui pourrait financer plus du tiers du projet LNMP, si le gouvernement français en fait la demande.

Document :
Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Monptellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 15 sur 21

Annexes

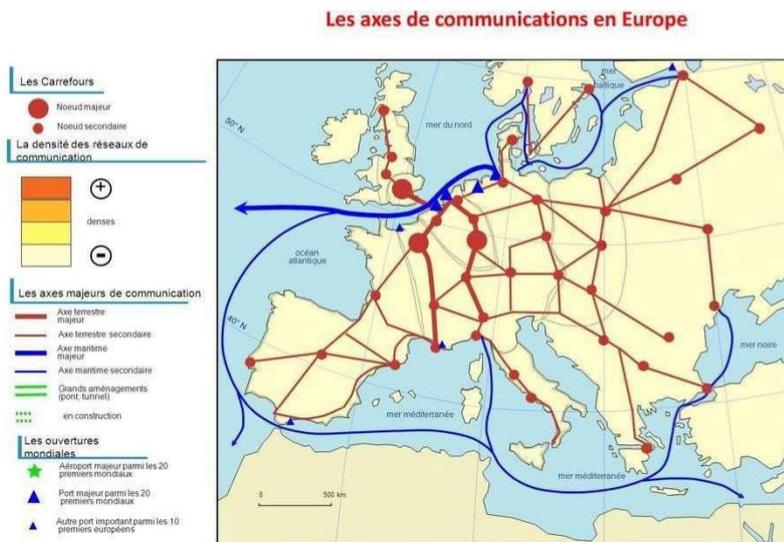
Carte 1 – Réseau TransEuropéen de Transport



Note: the nine TEN-T core network corridors are based on the CEF and TEN-T Regulations (1315/2013 & 1315/2013); they have been created as a coordination instrument to facilitate the completion of major parts of the core network of strategic importance.
Source: European Commission, Directorate-General for Mobility and Transport, TENtec Information System

Document :
Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 16
sur 21

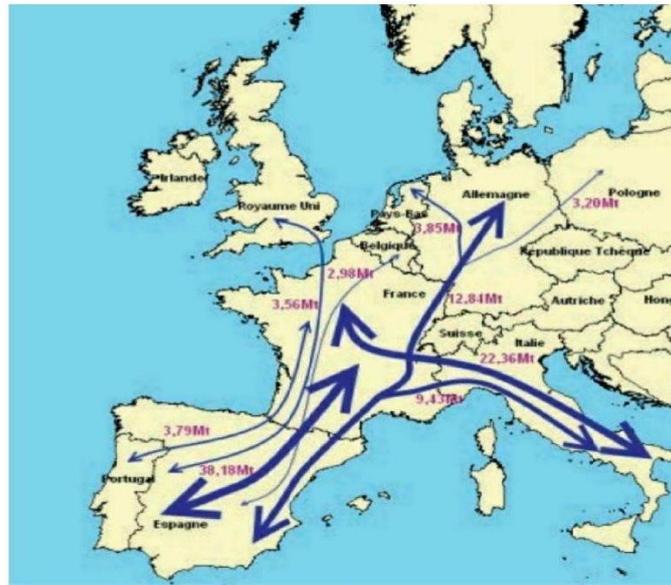
Carte 2 : Les Axes de Communications Européens



Document :
Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 17 sur 21

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

*Supérieurs à 2 millions de tonnes



Document :
Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 18 sur 21

Carte 4: Le fret ferroviaire en Occitanie



Chiffres clés du FRET en Occitanie :

- 1 000 km de VS
- 98 ITE
- 52 cours march. dont 29 AI
- 4 CTC
- 4 ports
- 5 candidats autorisés
- 12 EF fret
- 100 trains fret / jour

Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 19 sur 21

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



Document :
Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 20 sur 21

Tableau 2 : flux routiers de marchandises aux principaux points frontière en 2014

	Nombre de poids lourds (en milliers)			Tonnage (en millions de tonnes)		
	Transit	Échange	Total	Transit	Échange	Total
Biriatou	1 246	1 648	2 894	19,64	23,62	43,26
Le Perthus	1 748	1 442	3 190	26,53	18,42	44,95
Pyrénées	2 994	3 090	6 084	46,17	42,04	88,21
Alpes du Nord	104	1 115	1 219	1,72	15,90	17,62
Alpes du Sud	661	714	1 375	10,20	9,99	20,19
Alpes	765	1 829	2 594	11,92	25,89	37,81
Total	3 759	4 919	8 678	58,09	67,93	126,02

Source : TRM-UE, ModèV-calculs SOeS

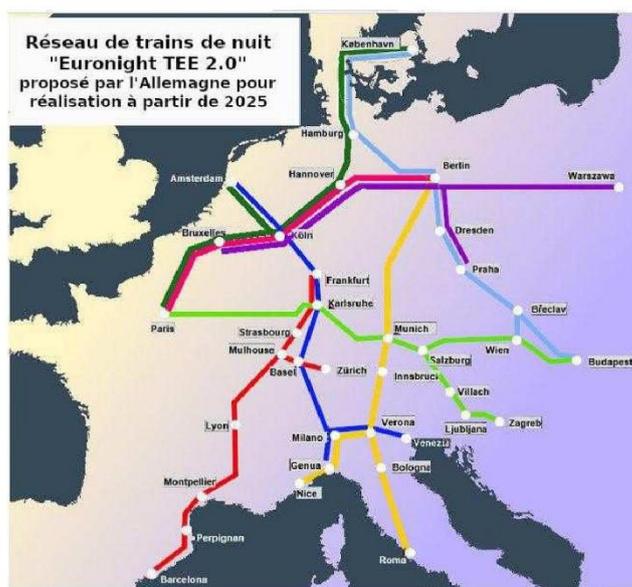
Pour information:

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

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

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

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



Document :

Contribution_EELV_LR_MP_Enquete_Publique_LGV_Montpellier_Perpignan_Phase_1.pdf, page 21 sur 21

1.2.6. Enjeux et effets résiduels sur les oiseaux

Habitats / Couverts concernés	Lieu (coordonnées à l'échelle de la phase 1)	Phase (Travaux / Exploitation)	Effets potentiels					Mesures d'évitement	Mesures de réduction	Surfaces d'habitat concernées				Effet résiduel	Mesures compensatoires	Mesures d'accompagnement (Mesures de suivi)
			Destruction d'individus	Dérangement d'individus	Fragilité/altération de population	Modification de l'habitat	Adaptation des populations aviculaires			SA	SB	SC	Total phase 1			
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			17,76 ha	0 ha	2,19 ha	19,95 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable	MC10, MC15 à MC23, MC26	
Suaire ancien d'habitat méditerranéen	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			16,76 ha	0 ha	0 ha	16,76 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable		
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			0 ha	3 ha	0 ha	3 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable	MC01 à MC14, MC27, MC28	
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			240 ha	0 ha	0 ha	240 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable	MC10, MC15 à MC23, MC26	
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			3,21 ha	0 ha	2,19 ha	5,40 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable	MC01 à MC14, MC27, MC28	A1, A2, A3, A5, A4, A6, A7, A8
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			65,40 ha	22,53 ha	0 ha	118,90 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable		
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			240 ha	100 ha	40 ha	148,21 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable		
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			47,62 ha	67,84 ha	0 ha	148,21 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable	MC10, MC15 à MC23, MC26	
Prairie sèche méditerranéenne sans menthaies	Triboulet	Travaux	X	X	X	X	-			47,62 ha	67,84 ha	0 ha	148,21 ha	Négligeable		
		Exploitation	X	X	X	X	-							Négligeable		
Autres espèces									67,84 ha	67,84 ha						

@941 - Menut Philippe - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 02:49:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Intégration de la ligne dans le paysage
Page 723 / 1332.

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

Contribution :

Sur une pépîte comme le bassin de thau, il est suissidaire de permettre le passage de la ligne sur un pont sur la commune de poussan et le long de l'étang de thau.

L'étang est en zone natura 2000, c'est une zone protégée. La ligne ne doit pas être en hauteur, sur un pont de plusieurs centaine de mètres de long et à plusieurs dizaines de mètres de haut.

C'est une verrue qui irait à l'encontre de cette zone protégé.

Un passage sur le sol est possible et pourrait alors s'intégrer plus facilement

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

E942 - Domaine La Grangette

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 07:23:00

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Courrier d'opposition au passage du TGV tronçon n°4 et n°5

Contribution :

Bonjour,

veuillez trouver ci joint un courrier de refus du passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5 Merci de bien vouloir transmettre à qui de droit.

Bonne journée

christelle--

[uc?export=download&id=1go7TH_LNtP5u-GUtuerPseXQ7CwK-HYo&revid=0B5dUiNG5HF-sclE2VWR0NmNZWDJqVGpEZHBFVnh5Ly9Ta0owPQ]

[uc?export=download&id=1y1NSIHZ2uya-_q3uwnUA32vU1SIsRYBi&revid=0B5dUiNG5HF-seFFxamFwRHk4aWVPd29xQ1M5aHdKb1JMamZFPQ]

[uc?export=download&id=1z8GgQYgO8J0DcB910Y8CTEeVt9HLGpR5&revid=0B5dUiNG5HF-sUDd1VkpnWWozOWFUcmpLUGd3OHdvOU5WdDIVPQ]

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Courrier SCEA LA GRANGETTE p2.pdf, page 1 sur 1

Voilà quelques-unes des raisons qui nous sont évidentes aujourd'hui.

Nous ne parlons pas des vigneron pour lesquels la ligne traverse leurs parcelles et/ou domaine !

Des années de travail, des années de transmission de génération en génération qui disparaîtraient.....

Un temps fou engagé pour créer un produit de ses propres mains et qui donne du plaisir aux gens pour une ligne qui permettra de gagner du temps et créera encore plus de morosité !

Le choix est pourtant simple !

Nous vous prions d'agréer, Monsieur COMAS Bernard, l'expression de mes salutations distinguées,

Christelle & Matthieu Caron



Artisans vignerons

Gérants au Domaine La Grangette

S.C.E.A. LA GRANGETTE - Ste ROSE
Domaine la Grangette
34120 CASTELNAU DE GUERS
Tél. 04 87 98 13 56

Document : lettre TGV page 1.pdf, page 1 sur 1

Christelle&Matthieu Caron
Domaine La Grangette
34120 Castelnau de Guers
06 64 71 42 58

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

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

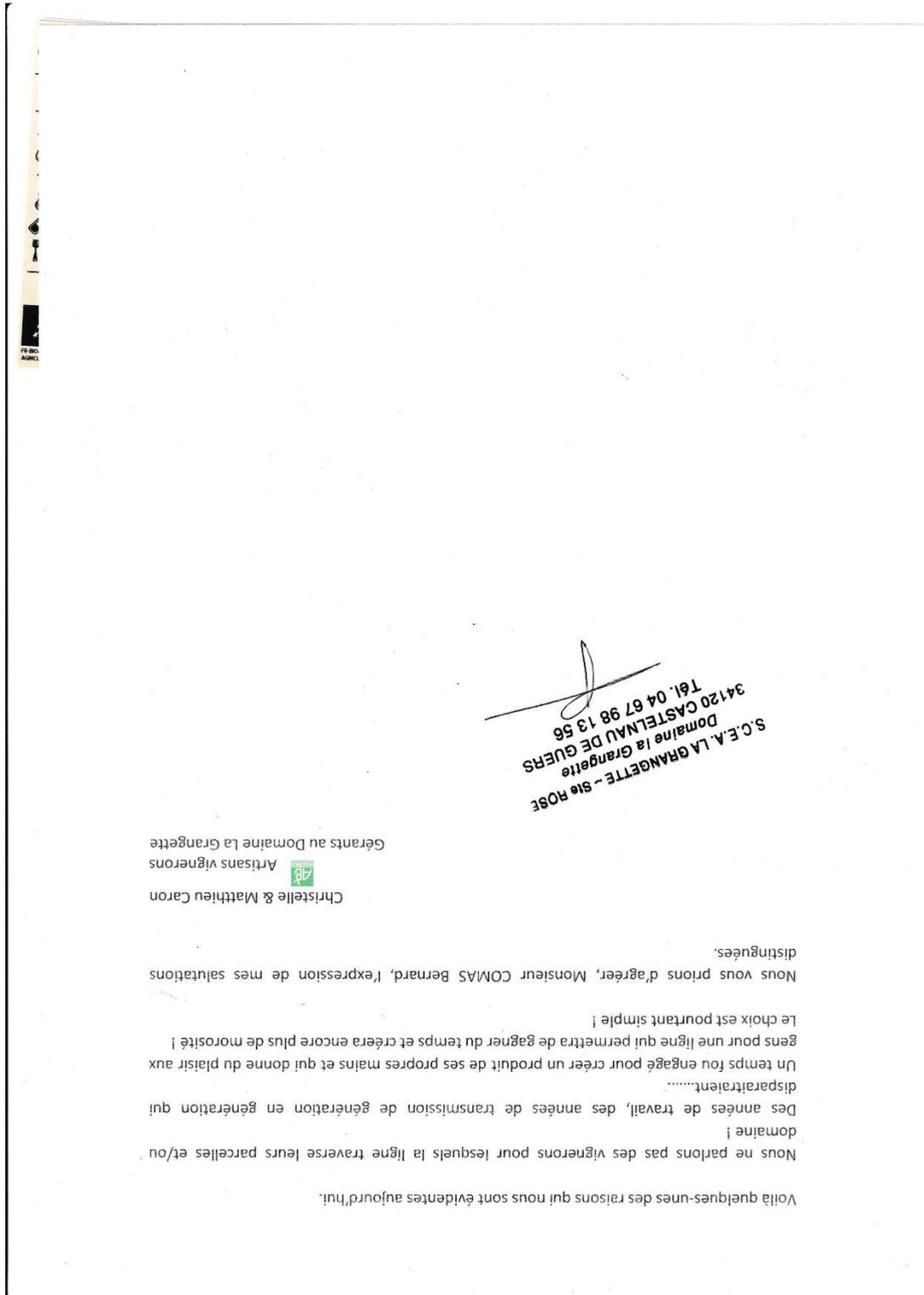
Monsieur le Président de la commission d'enquête,

Nous, soussignés Christelle & Matthieu Caron, vignerons et gérants au Domaine La Grangette, nous opposons, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

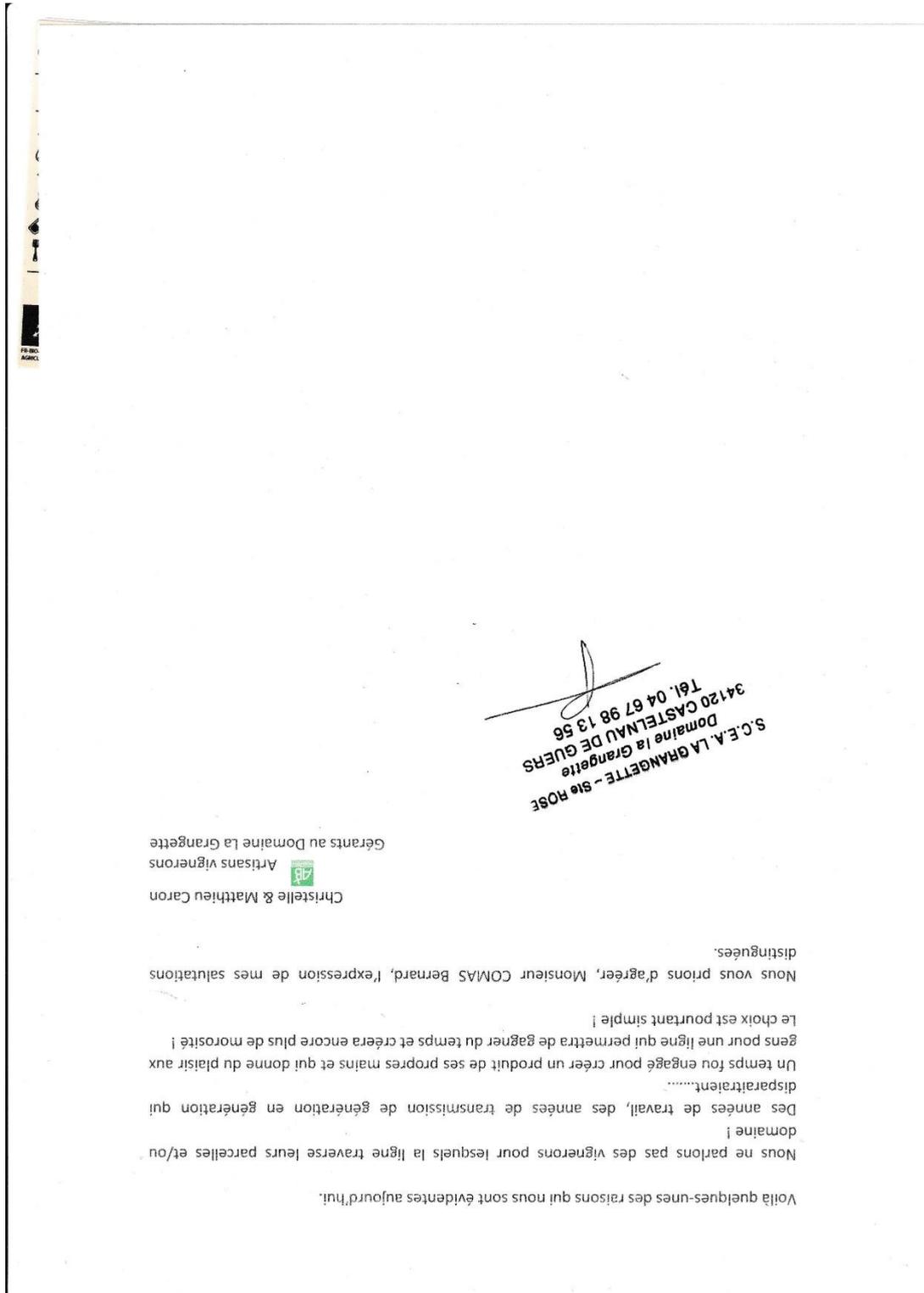
Il y a plusieurs raisons à notre refus :

- La ligne passera à proximité du domaine → imaginez-vous la nuisance sonore que cela va engendrer ?! D'autant plus que nous avons des projets de développement économique avec des gîtes au domaine.
Nous entendons déjà l'autoroute par temps marin. Le TGV sera donc encore plus audible !
- La ligne détruit l'appellation Picpoul de Pinet qui est une petite appellation de 1500 hectares en plein essor.....
Un rare cépage blanc du Languedoc à connaître un tel succès
Il y a eu plus de 6 siècles de travail pour en arriver là
- La ligne va demander de lourds travaux. La via domitia va être saccagée ! Sans parler des travaux qui vont probablement être ralentis par la découverte de vestiges et donc retardés.
- La ligne perturbera aussi la faune et la flore que les touristes adorent observer l'été au cours de leurs vacances !

Document : lettre TGV.pdf, page 1 sur 2



Document : lettre TGV.pdf, page 2 sur 2



@943 - LAUZE Jean-Bernard - Montpellier

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 08:30:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 728 / 1332.

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

Objet : Commentaires UNICEM Occitanie (union régionale des industries de carrières et matériaux de construction)

Contribution :

Madame et Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

L'UNICEM Occitanie, fédération professionnelle régionale représentative des industries de carrières et matériaux de construction, a pris connaissance des différents éléments composant le dossier d'enquête publique ayant pour objet la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers.

Si nous soutenons ce projet ferroviaire attendu depuis des décennies car essentiel au maillage ferroviaire et à l'attractivité de notre territoire régional, nous tenons à apporter quelques observations concernant son impact sur notre secteur d'activité au titre de la production de granulats et de béton prêt à l'emploi.

Nous relevons avec satisfaction le souci affiché par SNCF Réseau d'interroger les carrières sur leur capacités de fournitures du chantier en associant notre fédération à ses travaux, ce qui répond aux attentes exprimées par l'autorité environnementale sur l'évaluation des incidences du projet tant sur l'activité des carrières auprès desquelles il est prévu de s'approvisionner que sur la mise en dépôt des matériaux excédentaires.

Nous souhaiterions que dans l'attente de l'approbation du futur Schéma Régional des Carrières Occitanie, l'approvisionnement en matériaux de ce projet de ligne nouvelle soit précédé des consultations prévues par le Schéma Départemental des Carrières de l'Hérault dans son paragraphe F.1.2 qui reste d'actualité (consultable en ligne via ce lien : http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/orient_cle197891-2.pdf). En effet, la consultation en amont de la CDNPS formation carrières de l'Hérault nous semble fondamentale pour présenter les besoins en apports extérieurs de matériaux de carrières qu'il s'agisse de matériaux de remblais (valorisation d'excédents et coproduits issus des exploitations de roches massives) et de matériaux nobles, les volumes de béton nécessaires à la réalisation des différents ouvrages du tracé, le sujet des sites de dépôts définitifs de matériaux non-valorisables mais aussi les aspects de valorisation des matériaux excédentaires du chantier dans le souci bien mentionné dans le dossier d'enquête publique « de ne pas déstabiliser la filière granulats locale ». Cette information permettra également de vérifier le respect de la réglementation ICPE concernant le traitement des déblais du chantier pour leur réutilisation in-situ et d'autres activités ou installations liées aux travaux (sites de dépôts de matériaux provisoires et définitifs, bases travaux...).

Recevez, Madame et Messieurs les Commissaires Enquêteurs, l'expression de nos sincères salutations.

Pour le Président,

Le Secrétaire Général

UNICEM Occitanie - délégation Méditerranée

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

@944 - Elodie - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 08:30:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre la ligne tgv

Contribution :

Je suis contre la ligne tgv je suis viticultrice est malheureusement je vais perdre des parcelles AOP picpoul , sa va endommagé notre belle garrigue via domitia , sans parler de l'eco système tout sa pour gagner 18 min de trajet je trouve sa déplorable .

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

@945 - SAGNIER Ludovic - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 08:38:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne LGV autour de PINET

Contribution :

Sous couvert de l'intérêt de certain nous allons dénaturer complètement notre belle région pour gagner 15 minutes de temps de trajet, un impact énorme sur le vignoble, une aire du Picpoul de Pinet impacté des caves et des viticulteurs en péril tout cela pour 15 minutes. Sans parler du tourisme avec la déviation du TGV! le bruit dans nos village avec un train qui roule a 300 km / h, on nous demande notre avis sans même savoir comment vont être indemniser nos parcelles. Que de points qui pour moi nécessite une meilleure concertation et un décalage ou une annulation du projet.

Recevez, Madame et Messieurs les Commissaires Enquêteurs, l'expression de nos sincères salutations.

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

@946 - Monique - Gigean

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 08:44:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV

Contribution :

Pour le projet mais contre le tracé

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

@947 - cathy - Frontignan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 08:51:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne LGV

Contribution :

je m'oppose à la défiguration du paysage avec la construction d'un viaduc ,la destruction de vignobles qui font parti de notre culture et de notre économie.

Page 730 / 1332.

destruction de zones Natura 2000 ,impact négatif sur la biodiversité ,des espèces protégées sont menacées.

perte de proximité pour les habitants du bassin de Thau.

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

@948 - LAMOUREUX Florence - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 08:52:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

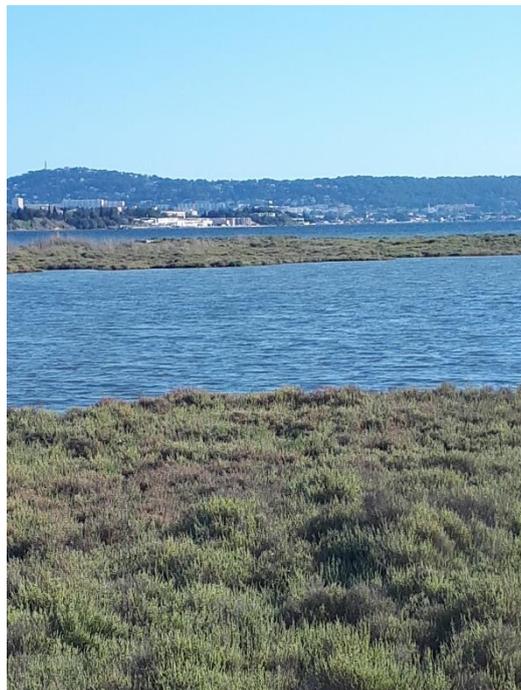
Je suis habitante de Poussan, village impacté par le tracé.

Je ne conçois pas de vivre dans 10 ans avec un viaduc. Nous avons déjà l'autoroute qui entraîne des nuisances sonores et une pollution. Pourquoi rajouter une ligne tgv ? Détruire des zones viticoles, dénaturer le paysage de l'étang de Thau, détruire un écosystème pour un gain de temps sur un trajet de train (et cela se compte en minutes).

Outre les nuisances que nous allons subir avec ce projet de tracé, nous ne profiterons d'aucun avantage puisque les TGV ne s'arrêteront plus en gare de Sète, nous obligeant à nous rendre à Béziers ou Montpellier.

Je souhaite que Poussan et l'étang de Thau conservent la beauté des paysages qui en font des zones attractives où il y fait bon vivre.

Pièce(s) jointes(s) :



@949 - HAEUSLER CHANTAL

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:23:50

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LIGNE GRANDE VITESSE

Contribution :

Habitant la commune de Mèze nous allons être impacté par la ligne grande vitesse qui passe derrière l'autoroute. Nous avons déjà des nuisances lorsque les fenêtres et volets sont ouverts, nous entendons la nuit les voitures et motos sur l'autoroute. Alors je n'ose même pas imaginée lorsque cette ligne grande vitesse va être mise en service le bruit occasionné. De plus on me signale qu'il va y avoir 3 viaducs , qui dit viaduc dit hauteur donc ce sera pire.

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

@950 - Herman Bernard - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:24:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé ligne TGV MONTPELLIER-PERPIGNAN

Contribution :

Je suis contre ce tracé.

Poussan va être défigurée avec ce viaduc, hors de prix.

La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés. La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km. Pinet perd 10% de son Picpoul.

L'eau d'Issanka est menacée.

Tout cela pourquoi ? car nous devons aller à Sud de France prendre le TGV, 1h30 de perdue sans parler des frais et de l'empreinte carbone.

Alors je dis Non au 18mn que devrait gagner un voyageur de cette ligne.

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

@951 - BLASQUEZ EVELYNE

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:27:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Proche du passage de la ligne TGV et totalement contre ce projet.

Contribution :

Je suis contre ce projet car il dénature toute la campagne, il y a la "via domitia" juste à côté du tracé, cela génère de la pollution supplémentaire (sonore et aérienne) le passage de la rd 613 et l'autoroute sont largement suffisant pour notre environnement. Il faut sauvegarder nos espaces verts qui disparaissent de plus en plus à cause de l'urbanisation et la création de routes et comme ici des voies

Page 732 / 1332.

ferroviaires supplémentaires et lourdes de conséquence pour notre environnement dans tous les sens du terme (la nature est sacrifiée, moins d'arbres pour purifier l'air, moins d'endroit pour aller promener dans la nature et beaucoup de personnes comme moi incommodées par le bruit supplémentaire que cela va générer. Donc totalement contre ce projet et cela au nom de tous les habitants de notre hameau.

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

@952 - CHASTEL Françoise - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:38:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tracé LIGNE TGV

Contribution :

Comment peut-on toucher à un territoire aussi fragile et mépriser l'impact environnemental de nos territoires?

Je suis défavorable à ce tracé et plusieurs points importants sont en prendre en compte:

- La Ligne prévue passera au niveau de POUSSAN sur un viaduc de 1400 m et 28 m de haut avec une trentaine de piliers en béton construit proches de la crique de l'ANGLE classée Natura 2000..
- Elle va ensevelir sur une partie la VIA DOMITIA classée aux Monuments Historiques.
- elle va générer de nombreuses nuisances sonores et un bilan carbone qui sera compensé en 240 ans.
- le chantier de cette ligne va transformer le microclimat et mettra en danger la biodiversité (sur la zone de Balaruc- Poussan-Gigean- Issanka , les oiseaux sont nombreux à nicher dans les eaux humides et dans la garrigue : ils vont disparaître !!!)
- Une injustice pour les habitants du territoire de THAU qui devraient financer en partie ce projet et obliger de faire plus de kilomètres pour rejoindre une de 2 gares.
- un impact économique certain pour les villes de SETE et surtout BALARUC les BAINS car plus de TGV arrivant sur la gare de SETE.
- Le tracé va mettre en difficulté , agriculteurs , ostréiculteurs, viticulteurs, éleveurs , apiculteurs car les terres annexées subiront les ravages des travaux.

Que pèse un gain de 18 minutes face à un tel désastre ?

Le plus important n'est pas le gain temps mais la prise de conscience de l'environnement que l'on doit préserver à tout prix pour les futures générations.

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

@953 - Artières Jacques - Béziers

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:43:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contribution de l'Union régionale des ASSECO CFDT OC PYREMED

Page 733 / 1332.

Contribution :

Madame monsieur

veuillez trouver ci dont la contribution de l'union régionale des associations ASSECO CDFD OCPYREMED

nous nous tenons à votre disposition pour tout renseignement qui vous paraîtraient utiles ou nécessaires.

recevez mes respectueuses salutations

pour l'ASSECO CDFD OC PYREMED

je secrétaire

Jacques Artieres

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contribution régionale ASSECO 25:01:2022 PDF.pdf, page 1 sur 8



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

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

Tél : 06 95 96 40 04

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

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 CFTD 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 CFTD 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 CFTD) déjà préoccupées

Document : contribution régionale ASSECO 25:01:2022 PDF.pdf, page 2 sur 8

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)routes 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 nord-ouest de Narbonne au lieu de 2 gares TGV excentrées supplémentaires

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.

Document : contribution régionale ASSECO 25:01:2022 PDF.pdf, page 4 sur 8

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

Document : contribution régionale ASSECO 25:01:2022 PDF.pdf, page 5 sur 8

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 équivalant 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 PYRÉMÉD exige, outre la suppression des gares TGV excentrées à Béziers-est-A75 et Narbonne Pont-des-Charrettes et

Document : contribution régionale ASSECO 25:01:2022 PDF.pdf, page 6 sur 8

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 énergivore 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-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 Perthuis (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.

@954 - Cellard du Sordet herve - Mèze

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:47:17

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le trace actuel de la Igv

Page 742 / 1332.

Contribution :

la construction d'un viaduc à 28 m va défigurer le paysage autour du bassin de Thau en sus des nuisances sonores un bilan écologique contestable.

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

@955 - f=guillaume - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:53:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : lettre d'opposition au passage de la lgv sur les tronçons n 4 et 5

Contribution :

Guillaume LE MOUËL

2, Chemin de Roubié

34850 PINET

Monsieur COMAS Bernard Président de la Commission d'Enquête LNMP Phase 1, Montpellier-
éziers

1, Place Georges Frêche 34267 MONTPELLIER CEDEX 2

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

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Je soussigné, Monsieur Guillaume LE MOUËL, demeurant 2, Chemin de Roubié - 34850 PINET, Viticulteur, m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

L'impact négatif du passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5 est considérable et double.

En effet, ce passage porte atteinte à l'appellation d'origine protégée Picpoul de Pinet, dans son collectif sans oublier les atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification qu'il va entraîner.

Ces atteintes seront d'autant plus préjudiciables aux jeunes viticulteurs, ce qui est mon cas, dans la mesure où les investissements engagés ont été réalisés en considération des surfaces possédées.

Ainsi, une diminution de surface rendrait l'installation à terme non viable.

Des atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification :

- Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ;
- Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ;
- Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ;
- Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations; - Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme. Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges. Risque important d'oxydation, intolérable au sein de l'AOP Picpoul de Pinet.

Le passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5 représente ainsi une absurdité économique et écologique au regard de son intérêt et en totale contradiction avec les efforts et investissements imposés aux viticulteurs depuis plusieurs années.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Sincères salutations

Guillaume LE MOUËL

Viticulteur

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

@956 - du sordet Benedicte - Mèze

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 09:54:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le trace actuel de la lgv

Contribution :

Defiguration du bassin de Thau et nuisances écologiques

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

@957 - Rebouillat Jean Paul - Saint-Jean-de-Védas

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 10:07:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Vitesse maxi à 220 km/h, mixité voyageurs/fret maximale, deserte de Sète

Contribution :

La vitesse prévue à 350 km/h conduit à un tracé très destructeur de la nature, je demande un nouveau tracé pour une vitesse ramenée à 220 km/h.

Le fret doit trouver une part maximale pour éviter l'encombrement des autoroutes et l'utilisation d'énergie fossile qui va avec.

La déserte de la ville de Sète ne doit pas faire les frais de ce projet.

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

@958 - Baptiste - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 10:22:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à la ligne LGV

Contribution :

Page 744 / 1332.

Je m'oppose à la destruction de cet environnement :

- Pour la faune
- Pour la flore
- Pour la beauté qu'il dégage

Je trouve ridicule de souhaiter détruire et bétonner l'environnement pour gagner même pas 20 minutes sur un trajet de voyage.

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

@959 - martinez gerald - Villeneuve-lès-Béziers

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 10:45:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contribution Inmp

Contribution :

je suis contre le projet car il me fait perdre toutes les parcelles que j'exploite et qui peuvent être classées dans l'appellation coteaux de Béziers. ce qui m'est en péril mon exploitation viticole.

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

@960 - SGARD Laurent

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 10:59:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Contribution :

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

Chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production. 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 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 (debroussaillage, 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 ;

- Il s'agit d'un préjudice à l'égard du travail des vigneron qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité ;

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.

- Atteinte d'autant plus importante que notre vignoble est reconnu pour son paysage, sa vue sur l'étang de Thau et sur la mer Méditerranée, où se développe largement l'œnotourisme. Sa devise « Son terroir c'est la mer », sera entachée et perdra entièrement son sens.

Arguments sur les atteintes individuelles, au niveau des domaines et structures de vinification :

- Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ;
- Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ;
- Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ;

Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations

- Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme. Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges. Risque important d'oxydation, intolérable au sein de l'AOP Picpoul de Pinet. N'oublions pas que cette appellation est le cœur de l'économie locale

Syndicat/ODG AOP Picpoul de Pinet, 13 avenue du Picpoul 34850 Pinet / 06 65 39 50 .

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

@961 - DELRAN Josette

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 11:00:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Contribution :

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

Chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production. 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 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 ;

- Il s'agit d'un préjudice à l'égard du travail des vigneron qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité ;

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.

- Atteinte d'autant plus importante que notre vignoble est reconnu pour son paysage, sa vue sur l'étang de Thau et sur la mer Méditerranée, où se développe largement l'œnotourisme. Sa devise « Son terroir c'est la mer », sera entachée et perdra entièrement son sens.

Arguments sur les atteintes individuelles, au niveau des domaines et structures de vinification :

- Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ;

- Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ;

- Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ;

- Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations ;

- modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme. Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges. Risque important d'oxydation, intolérable au sein de l'AOP Picpoul de Pinet. N'oublions pas que cette appellation est le cœur de l'économie locale.

Syndicat/ODG AOP Picpoul de Pinet, 13 avenue du Picpoul 34850 Pinet / 06 65 39 50 04

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

@962 - MARTINEZ CHRISTIAN - Villeneuve-lès-Béziers

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 11:01:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne grande vitesse

Contribution :

je ne suis pas d'accord avec le tracé de la ligne à grande vitesse, propriétaire vous me prenez plus de 4 hectares de vigne en production sur un terrain coteaux de Béziers et je ne suis pas près de trouver les mêmes terres

déjà impacté par la méridienne verte et l'A75 je trouve que cette ligne à grande vitesse n'est pas nécessaire

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

@963 - BARO Hervé - Tuchan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 11:03:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution Parc Naturel Régional Corbières-Fenouillèdes

Contribution :

Par courrier du 30 août 2021, le syndicat mixte de préfiguration du Parc Naturel Régional Corbières-Fenouillèdes avait fait un courrier à destination de SNCF réseau au sujet de la phase 2 de la ligne Montpellier-Perpignan, et notamment sur le volet incidence Natura 2000 des sites animés par le Parc.

Officiellement reconnu par décret du 1er ministre en septembre dernier, le Parc naturel régional anime maintenant sa charte pour les 15 ans à venir.

Le Charte du Parc est le contrat qui concrétise le projet de protection et de développement durable élaboré pour son territoire. Elle permet d'assurer la cohérence et la coordination des actions menées sur le territoire du Parc par les diverses collectivités publiques.

Le territoire du parc est concerné par la nouvelle ligne Montpellier-Perpignan et notamment par sa phase 2 qui passerait entre les communes d'Opoul-Périllos et Salses le Château.

Seule la commune d'Opoul se trouve dans le territoire du parc.

De plus, le syndicat anime depuis janvier 2017, 6 sites Natura 2000 dont certains se trouvent en partie en dehors du territoire du PNR. 2 de ces sites sont directement concernés par la phase 2 de la nouvelle ligne.

Nous alertons sur différents points et notamment sur les impacts directs et/ou indirects des travaux et de la ligne. Sur Opoul-Périllos, différentes notions doivent être prises en compte :

-Présence d'un APPB sur les mares d'Opoul, zone humide d'importance pour la préservation d'espèces d'amphibiens notamment

-Présence d'un Haut Lieu de Biodiversité de la Charte du parc à proximité de la ligne notamment pour la richesse en avifaune

-Silhouette du village et préservation du patrimoine Bâti, patrimoine vernaculaire notamment sur Périllos

-Zone de pratique d'activité de pleine nature

Des enjeux sur les zones humides sont aussi majeurs (à étudier aux côtés notamment du syndicat Rivage).

Les études de la phase 2 de la LGV devront prendre en compte ces notions et veiller à n'avoir aucun impact négatif.

Vous pouvez retrouver l'ensemble des documents de la Charte sur le lien suivant :

<https://www.parc.corbieres-fenouilledes.fr/telechargements>

La ligne ne traverse pas le territoire du parc, en revanche, elle traverse 2 sites Natura 2000 animés par le PNR Corbières-Fenouillèdes (bien que situés sur le périmètre du PNR de la Narbonnaise en méditerranée).

Les sites Basses-Corbières et Corbières-Orientales sont directement impactés par la phase 2 de la LGV. Vous trouverez en pièce-jointe, une note d'enjeux et une alerte sur des erreurs ou approximations relatives aux évaluations des incidences des sites.

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

Le Parc souhaite être partie prenante des études et travaux qui seront menés sur cette phase 2.

Vous souhaitant bonne réception de ces contributions.

Le Président du Parc, Hervé BARO

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Note_projet_LNMP_ZPS_Corbières_orientales_et_Basses_Corbières_EP.pdf, page 1 sur 6



Note d'enjeux des sites Natura 2000 « Corbières-Orientales » et « Basses-Corbières » animés par le Parc Naturel Régional Corbières-Fenouillèdes relative à la LGV, Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Zone de Protection Spéciale FR9112008 « Corbières orientales »

Rédigé par Rémi Pescay, chargé de mission Natura 2000 au PNR Corbières-Fenouillèdes.

Tel que décrit au travers des divers dossiers, le projet « Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan » risque d'aller à l'encontre de certains objectifs de développement durable inscrits au Document d'Objectifs du site « Corbières orientales », aussi bien sur la partie de la ZPS empruntée par la Zone de Passage Préférentielle qu'à ses abords.

Objectif 1 : Maintenir (et/ou restaurer) des pelouses sèches et des milieux associés (lignieux bas clairs) en tant que zones d'alimentation et/ou de reproduction des espèces d'oiseaux de milieux ouverts.

Le projet va entraîner la destruction de patchs de pelouse méditerranéenne et de lignieux bas clairs, habitats déjà menacés par la fermeture progressive des milieux dans le massif des Corbières. Ces milieux accueillent la nidification des passereaux parmi les plus patrimoniaux du territoire (Cochevis de Thékla, Bruant ortolan, Pipit rousseline, Pie-grièche à tête rousse) et constituent les secteurs les plus propices à l'alimentation d'un grand nombre d'espèces d'intérêt communautaire et patrimoniales, notamment en tant que terrains de chasse privilégiés pour les rapaces (aigles de Bonelli et royal, Circaète Jean-le-Blanc, Grand-duc d'Europe, Busard cendré en ce qui concerne les espèces d'intérêt communautaire).

Objectif 2 : Améliorer la ressource alimentaire des oiseaux.

Les ressources alimentaires propres à chaque espèce patrimoniale du site recensée sur la zone d'inventaire risquent d'être négativement impactées par le projet, et ce de manière permanente. L'impact potentiel concerne la quantité et/ou la disponibilité de ces proies. Des habitats ouverts et semi-ouverts accueillant le Lièvre d'Europe, le Lapin de garenne ou encore la Perdrix rouge, proies privilégiées des aigles notamment seraient amenés à disparaître ; c'est le cas de parcelles viticoles, de garrigue basse et de pelouses méditerranéennes. Les couples locaux de Busard cendré seraient également concernés par la diminution à prévoir des effectifs de reptiles, passereaux et insectes. Ces derniers constituent d'autant plus une grande part de l'alimentation des passereaux d'intérêt communautaire et patrimoniaux, notamment en période de nourrissage des jeunes. De plus, la ligne ferroviaire va former une grande « barrière » artificielle qui risque fortement, et ce malgré l'aménagement d'écoponts, d'impacter les populations de ces espèces-proies et de réduire leur accessibilité.

Objectif 3 : Maintenir (et/ou améliorer) l'hétérogénéité du paysage.

L'hétérogénéité du paysage est symbolisée par l'idée d'une « mosaïque » d'habitats à l'échelle d'un territoire. Plus cet effet « mosaïque » est important, plus la diversité d'espèces s'y exprime. Certaines espèces nichant sur les zones qui seraient « écologiquement stérilisées » vont être amenées à en disparaître. Les corridors écologiques tels que les haies, les lignées d'arbres, les ripisylves, etc.

Document : Note_projet_LNMP_ZPS_Corbières_orientales_et_Basses_Corbières_EP.pdf, page 2 sur 6



participent à cette hétérogénéité en accueillant la nidification de certaines espèces d'oiseaux et/ou leur proies ; ils représentent également des lieux de passage privilégiés pour les échanges d'individus entre populations et la migration chez les passereaux.

Objectif 4 : Préserver l'état et la tranquillité des espèces d'intérêt communautaire et de leurs habitats

Le projet LNMP semble aller à l'encontre de cet objectif, notamment au cours de la phase de travaux. A minima, l'ensemble des travaux devront être réalisés hors période sensible pour la nidification (mesure de réduction prévue), toutefois les oiseaux sédentaires (ex : Aigle royal, Grand-duc d'Europe, Fauvette pitchou) et la faune locale pourraient être significativement impactés par le bruit, la circulation des engins.

En conclusion, la phase 2 du projet « Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan » semble être en contradiction avec 4 des 5 grands objectifs cités dans le DOCOB de la ZPS Corbières orientales. Les différentes phases du projet telles que décrites dans l'étude d'impact (stérilisation écologique, travaux, exploitation) auraient un impact significatif sur les populations locales de certaines espèces d'oiseaux d'intérêt communautaire du site.

Les atteintes du projet ont été jugées « non négligeables » pour plusieurs d'entre elles dans le dossier d'étude d'impact, dont le Bruant ortolan, enjeu fort pour la ZPS, le Busard cendré (colonie géographiquement proche du projet ayant déjà subi un déclin de -30 à -40% en 10 ans, source LPO Aude) et le Pipit rousseline, enjeux modérés pour le site.

En parallèle, un inventaire « Passereaux » mené sur la ZPS Corbières orientales en 2021 a mis en évidence la chute importante des effectifs locaux des passereaux d'intérêt communautaire inféodés aux milieux ouverts. Ainsi, entre 2009 et 2021, le Bruant ortolan a perdu près de 88% de ses effectifs, et le Pipit rousseline 53% de ses populations locales. Les mêmes tendances ont été observées à l'échelle de la ZPS Basses Corbières (cf. ci-après). Bien qu'empruntant très partiellement le périmètre de la ZPS en son extrémité Nord-Est, le tracé de la LNMP implique en l'état actuel une destruction d'habitats de prédilection pour ces espèces, donc un facteur supplémentaire de déclin de leurs populations.

Sur le plan écologique, la ligne ferroviaire va représenter une « barrière » artificielle de grande ampleur selon un axe « Nord-Sud » entre le massif de Fontfroide et la plaine viticole du Narbonnais, au sein desquels de nombreux rapaces peuvent aller et venir entre leur zone de nidification et leurs zones de chasse : Aigle de Bonelli, Aigle royal, Circaète Jean-le-Blanc, Busard cendré, Grand-duc d'Europe. En scindant les corridors écologiques naturels et fragmentant un peu plus les habitats naturels et semi-naturels, le projet risque d'isoler les populations de certaines espèces de passereaux de milieux ouverts et semi-ouverts, en plus, de par sa réalisation *in situ*, de détruire et d'altérer leurs habitats de vie.



Zone de Protection Spéciale FR9112008 « Basses Corbières »

Rédigé par Adeline Brissaud, chargée de mission Natura 2000 au PNR Corbières-Fenouillèdes.

La LGV traverse l'est de la ZPS Basses Corbières sur un axe nord-sud au niveau des communes de Fitou, Salses-le-Chateau et Treilles. Pour cette ZPS, la note a été rédigée avec une entrée « espèces » plutôt que par « enjeu du DOCOB » puisque le DOCOB de la ZPS Basses Corbières est en cours de révision et que les nouveaux objectifs n'ont pas encore été validés. Ils sont cependant très semblables à ceux de la ZPS Corbières Orientales.

Les milieux traversés sont principalement des garrigues, pelouses et autres espaces ouverts méditerranéens secs et caillouteux, ainsi que quelques espaces agricoles de culture pérenne (principalement viticoles). Ces secteurs sont pour la plupart incroyablement bien préservés grâce au sol très minéral, au climat inhospitalier et au vent incessant qui ralentit la colonisation de ces anciennes zones pâturées par les espèces ligneuses (broussailles, espèces de lisière, chênes kermès ...) Les mosaïques d'habitats très ouverts, secs et caillouteux de l'est des Corbières constituent le dernier bastion Français pour plusieurs espèces d'oiseaux patrimoniaux dont certains d'intérêt communautaires. Ces espèces connaissent pour la plupart un déclin marqué de leurs populations locales, déclin mis en évidence par la réalisation d'un récent inventaire « Passereaux » en 2019.

Le Cochevis de Thékla : Le tracé de la ligne fragmente en deux la zone de présence du principal noyau de population française de cette espèce. A l'échelle nationale, il a subi une baisse de -12% entre 2004 et 2013 (régression très rapide), et ses populations locales à l'échelle de la ZPS Basses Corbières ont chuté de -58% entre 2004 et 2019. La principale cause identifiée de cette baisse est la réduction drastique de son habitat par le développement des infrastructures humaines détruisant et fragmentant son territoire de reproduction. L'espèce n'est aujourd'hui présente que dans les départements de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, plus exactement quelques couples sur le Causse de Thuir, une petite population dans l'est des Albères, et la majeure partie des individus se trouvent à l'est des Corbières. Cette espèce possède d'ailleurs le plus fort niveau d'enjeu sur la ZPS Basses Corbières puisque la ZPS abrite plus de la moitié de la population française malgré ses contours accidentés (ne prenant donc pas en compte l'intégralité du noyau de population). La responsabilité de la ZPS pour cette espèce est donc très forte. De plus, il y a relativement peu d'espoir pour que cette espèce soit capable de se déplacer vers des milieux plus favorables étant donné d'une part que c'est une espèce très peu mobile et d'autre part qu'elle occupe déjà la plupart des espaces favorables pour cet oiseau assez exigeant. **Le tracé de la ligne LGV représente donc une menace MAJEURE pour la pérennité en France de cette espèce déjà en grandes difficultés.**

Le Traquet oreillard : Cette espèce ne fait pas partie de la directive européenne « Oiseaux », mais elle présente un niveau d'enjeu, de déclin et de perte d'habitat très comparable au Cochevis de Thékla. En effet elle fréquente à peu près les mêmes secteurs, à ceci près qu'elle affectionne également les vignobles constitués de petites parcelles de préférence non traitées et séparées par de nombreuses infrastructures linéaires tels des haies, bosquets, arbres, murets et tas de pierre. C'est une espèce autrefois présente dans toute la partie Sud de la France et qui a subi un très important déclin au cours du XXème siècle, déclin qui a continué depuis le début du XXIème siècle. Aujourd'hui, 90% de la population Française de cette espèce se trouve à l'est de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, et va donc être impactée par le tracé de la LGV, dont 50% à l'est des Corbières, sur la ZPS Basses Corbières et ses alentours immédiats. Les inventaires réalisés en 2019 par le PNR ont permis d'observer un déclin de



-37% des populations locales en 15 ans. **La création de cette nouvelle ligne va donc pour cette espèce également remettre en question son maintien en France.**

L'Aigle de Bonelli : Le tracé de la ligne LGV traverse sur un axe nord-sud le domaine vital d'un couple d'Aigle de Bonelli. Ce rapace très rare, protégé et menacé à l'échelle de l'Europe avait subi un fort déclin, ses effectifs nationaux descendant jusqu'aux alentours de 20 couples. Quelques années plus tard, de grands efforts de protection et de conservation ont permis à l'espèce d'entrer dans une dynamique de population positive bien que très fragile. On recense ces dernières années un peu plus de 35 couples dans notre pays, uniquement sur le pourtour méditerranéen. Cette espèce est le second plus fort enjeu de la ZPS Basses Corbières, qui accueille 2 couples de ce rapace. En fractionnant le territoire vital et de chasse d'un des coules Français, **la ligne à grande vitesse va à l'encontre des efforts de conservation (notamment un plan national d'action) mis en place depuis plusieurs années en rendant difficile le maintien et surtout la reproduction de ce couple sur le secteur.**

Le Busard cendré : Ce rapace est en grande régression en France. Selon les régions considérées, l'espèce niche soit au sol au milieu de grandes cultures type blé, soit au sein d'espaces semi-ouverts (colonisés par le chêne kermès), ce qui est majoritairement le cas en zone méditerranéenne. La LGV prévoit de passer sur ou aux extrêmes abords d'une colonie de reproduction connue de l'espèce, ce qui pourrait avoir pour conséquence de compromettre la reproduction de l'espèce sur ce secteur.

Autres espèces : Outre ces enjeux extrêmement forts, la ligne à grande vitesse prévoit comme décrit plus haut de passer au cœur d'habitats méditerranéens devenus très rares dans cet état de conservation, et donc peuplés de nombreuses espèces rares et en déclin.

C'est le cas par exemple du **Bruant ortolan**, présent sur les secteurs de Salses-le-Château et de Fitou notamment, qui est en déclin depuis plusieurs années au niveau national malgré sa protection (et l'interdiction de le chasser) en 1999. Les inventaires réalisés en 2019 montrent une chute de près de -49% des effectifs en 15 ans à l'échelle de la ZPS.

C'est le cas aussi de l'**Alouette calandrelle** présente uniquement sur le pourtour méditerranéen dans des secteurs très secs et arides tels que la plaine de Crau, l'est des Corbières ou le littoral de l'Aude et des Pyrénées-Orientales, dont au moins une zone de présence sera traversée par la ligne au sein de la ZPS.

Les habitats impactés abritent également une belle population de **Pipit rousseline**, passereau d'intérêt communautaire et patrimonial typique des garrigues et milieux ouverts méditerranéens et en fort déclin dans les Corbières (diminution de -64% des effectifs de la ZPS et ses alentours, entre 2004 et 2019) et à ce titre un des principaux enjeux de la ZPS Basses Corbières.

Le **Circaète Jean-le-Blanc** est lui aussi présent, on recense au moins 6 zones de reproduction de cette espèce sur les communes de la ZPS traversées par le tracé prévu de la LGV. Sachant que ce rapace se nourrit quasiment exclusivement de reptiles qu'il chasse à vue en milieux ouverts, la destruction et la fragmentation de ces milieux préservés est une catastrophe pour ses proies (qui sont toutes des espèces protégées puisque tous les reptiles de France le sont) ainsi que pour lui.

Le tracé prévu pour la LGV passe non loin de plusieurs zones de reproduction connues pour le **Rollier d'Europe**, oiseau menacé lui aussi par la raréfaction des milieux ouverts et pour qui donc la destruction de ces milieux constituerait un impact négatif assez important.



Le tracé de la LGV traverse également des zones de stationnement potentielles pour des groupes de **Faucon crécerellette** au cours de leur migration, un petit faucon migrateur passé au bord de l'extinction il y a quelques années et qui grâce à de nombreux efforts de protection et de conservation notamment recolonise aujourd'hui petit à petit certains secteurs de l'Hérault, le nord de l'Aude et depuis la saison 2021 la reproduction a été validée dans les Pyrénées-Orientales.

La LGV va également intercepter la zone de reproduction d'au moins un couple de **Faucons pèlerins**, recensés à la frontière entre Fitou et Treilles ainsi que de **Grands-ducs d'Europe** recensés eux principalement entre Treilles et Caves et Roquefort-des-Corbières.

La **Pie-grièche à tête rousse**, elle aussi présente dans ces secteurs, sera également impactée par le tracé de la ligne à grande vitesse.

De plus, la LGV, comme toute infrastructure linéaire, va scinder le paysage et donc fragmenter les habitats d'espèces en rompant les continuités écologiques.

Les enjeux suscités se concentrent sur des espèces précises, mais toute la zone traversée entre Béziers et Perpignan constitue une des plus importantes voies migratoires d'Europe, empruntée chaque année par une grande partie de l'avifaune migratrice de France et d'Europe du nord pour longer la côte méditerranéenne Française puis Espagnole avant de rejoindre le continent Africain par Gibraltar. Les oiseaux qui migrent font généralement des pauses régulières, appelées haltes migratoires dans différents milieux. Certains de ces espaces vont probablement être impactés voire détruits par le passage de la LGV.

Pour conclure, la construction de cette nouvelle ligne à grande vitesse impliquera une destruction stricte d'habitats naturels et la fragmentation de nombreuses populations d'espèces déjà en régression, dont deux espèces (Cochevis de Thékla et Traquet oreillard) pour qui la pérennité sur le territoire national risque d'être remise en question.

Les enjeux principaux de la ZPS Basses Corbières étant la protection des habitats d'espèces d'intérêts communautaires et ces espèces étant principalement localisées à l'est du site, ce projet va à l'encontre des objectifs de la ZPS Basses Corbières.

Remarques directes sur l'évaluation des incidences :

- P25 : « atteintes brutes sur l'Aigle de Bonelli ; négligeables » → La ligne traverse le domaine vital d'un couple d'Aigle en fragmentant et détruisant une partie des habitats. La conclusion ne semble pas cohérente au vu des enjeux de préservation de cette espèce (haut niveau d'enjeu en France, très sensible à la destruction de son habitat et espèce avec enjeu « très fort » sur la ZPS Basses Corbières).
- P187 : mesures d'accompagnement proposées : "A2 - Recréer des habitats ouverts à semi-ouverts (habitats d'espèces) sur les talus ferroviaires » → nous souhaiterions plus d'informations (études, cas déjà développés en France) pour évoquer le bien fondé de recréer des espaces favorables à la biodiversité sur les talus ferroviaires, qui pourraient potentiellement inciter les oiseaux à fréquenter voir nicher sur la zone, alors qu'il s'agit d'un talus au-dessus duquel passeront des trains rapides qui risquent donc de percuter les oiseaux.

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



Tout en évoquant la présence des espèces, des sites naturels, de la fragmentation des habitats et de leur destruction, les conclusions sur les impacts semblent parfois déconnectées des observations et des enjeux très forts sur la ZPS Basses Corbières.

Bibliographie :

LPO Aude (2010). *Document d'objectifs du site Natura 2000 ZPS Corbières Orientales (FR9112008). Tome I.*

PNR Corbières-Fenouillèdes (2021). *Document d'Objectifs du site Natura 2000 – FR 9110111 « ZPS Basses Corbières »*, Tome I, PNR Corbières-Fenouillèdes, 105p. + annexes.,

PNR Corbières-Fenouillèdes, LPO Aude & GOR (2021). *Mise à jour du document d'objectifs du site Natura 2000 ZPS FR9112008 – Corbières orientales. Actualisation des fiches espèces pour les espèces de l'Annexe I de la Directive Oiseaux.*

@964 - Christine - Lattes

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 11:20:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Hameau de la Castelle

Page 755 / 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 possédons un terrain sis hameau de la Castelle parcelle AL58 lots 3, 4, 5. Ces parcelles font parties de la zone de réservation pour la ligne Montpellier-Perpignan (vu à la permanence à la mairie de Montpellier). Que devons nous faire pour être expropriés sachant que nous avons vendu la maison (domaine la Castelle) à réseau ferré de France en 2015 et que ce terrain fait parti des jardins familiaux "les jardins de Gilles" .

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

@965 - Annie - Montpellier

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 11:39:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Montpellier Béziers

Contribution :

Écologiquement négatif ! Coût important qui ne favorise pas la population de la région. Il faudrait favoriser le fret et non le lobbying auto-routier...

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

@966 - Bort Francis - Marseillan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 11:47:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TGV

Contribution :

Bort Francis Pinet Marseillan

Mesdames et messieurs les décideurs

Pur vouloir réaliser une telle catastrophe économique[>destruction de l'aire AOP Picpoul de Pinet] et écologique pour les commune traversée par ce projet il qui va servir les ville et non les communes traversées on comprend que vous êtes dans le dédain de la vie a la campagne et faire fi de la population de nos villages .

je m'oppose a ce projet catastrophique économiquement et écologiquement

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

@967 - Amouroux Hélène - Montbazin

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 11:52:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan

Contribution :

Voici mes interrogations qui m'oppose au nouveau tracé d'une ligne LGV entre Montpellier et Perpignan :

- tout d'abord la période de consultation choisie pour lancer l'enquête publique pendant les fêtes de fin d'année avec un niveau de concertation des citoyens très faible.
- les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits et supprimés dans un périmètre sensible sur le plan de la biodiversité et l'impact sur la crise climatique.
- le tracé traverse le captage d'eau d'Issanka et risque d'affecter la qualité de l'eau qui alimente en eau potable une grande partie de la population du Bassin de Thau.
- les nuisances sonores pour les hommes et la faune.
- l'impact sur la beauté de cette partie de l'Hérault avec son bassin de Thau réputé et les villages environnants visités toute l'année.
- les efforts des municipalités et associations pour la préservation de ce territoire fragile et inspirant et le travail de sensibilisation organisé depuis de longues années.
- aucun bénéfice pour les habitants de Sète Agglopôle Méditerranée puisque les gares les plus proches seront Béziers ou Montpellier alors que la collectivité devra participer à hauteur de 12,4 millions d'euros pour la construction de la phase 1 de la ligne.

Cette nouvelle ligne me semble aberrante au regard du changement climatique et de destruction de cette partie de territoire.

A mon avis, il serait moins impactant, plus opportun et nécessaire pour le territoire et les générations futures qu'une ligne Train, Fret et TER soit étudiée en profitant du tracé de l'autoroute actuelle et de ce fait limiter les impacts sur les habitants et ces paysages essentiels avec une partie classée Natura 2000.

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

@968 - REVEL FOURCADE Armelle - Le Soler

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 12:02:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :AVIS DE LA COMMUNE DU SOLER (66270) OBSERVATIONS

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 s'est prononcée 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 a donc exposé 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 Page 757 / 1332.

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

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 a demandé 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 et Les remarques et questions en gras sont des points essentiels de cette consultation et sont écrites dans le document joint.

Madame Armelle REVEL-FOURCADE demande que les éléments communiqués sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du Projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, soient pris en compte.

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.

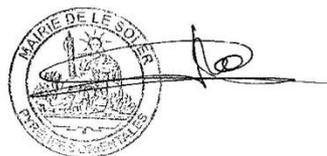
DEMANDE la réalisation immédiate d'une étude d'impact spécifique, complète et détaillée sur la section du Soler.

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

@969 - Herman Françoise - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 12:06:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tracé LGV MONTPELLIER PERPIGNAN

Page 764 / 1332.

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

Contribution :

Je suis contre ce tracé.

Poussan va être défigurée avec ce viaduc, hors de prix.

La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés. La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km. Pinet perd 10% de son Picpoul.

L'eau d'Issanka est menacée.

Tout cela pourquoi ? car nous devons aller à Sud de France prendre le TGV, 1h30 de perdue sans parler des frais et de l'empreinte carbone.

Alors je dis Non au 18mn que devrait gagner un voyageur de cette ligne.

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

@970 - LE MOUËL frederic - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 12:07:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : lettre d'opposition au passage de la lgv sur les tronçons n 4 et 5

Contribution :

SCEA JAOUL LE MOUËL

2, Chemin de Roubié 34850 PINET

Monsieur COMAS Bernard Président de la Commission d'Enquête LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers

1 Place Georges Frêche 34267 MONTPELLIER CEDEX 2

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

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête,

Je soussigné, Monsieur FREDERIC LE MOUËL, demeurant 2, Chemin de Roubié - 34850 PINET, Viticulteur, m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

L'impact négatif du passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5 est considérable et double.

En effet, ce passage porte atteinte à l'appellation d'origine protégée Picpoul de Pinet, dans son collectif sans oublier les atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification qu'il va entraîner.

Des atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification :

- Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ;
- Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ;
- Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ;
- Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations; - Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme. Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins

Page 765 / 1332.

transportés lors des périodes de vendanges. Risque important d'oxydation, intolérable au sein de l'AOP Picpoul de Pinet.

Le passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5 représente ainsi une absurdité économique et écologique au regard de son intérêt et en totale contradiction avec les efforts et investissements imposés aux viticulteurs depuis plusieurs années.

Pour servir et valoir ce que de droit,

Sincères salutations

Frédéric LE MOUËL

PO/ SCEA

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

@971 - delphine - Marseillan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 12:07:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Nouvelle ligne LGV

Contribution :

Je suis contre ce projet qui va coûter cher non seulement sur le plan économique (construction mais aussi perte de nombreuses exploitations agricoles), mais aussi environnemental; et cela sans parler de la perte de qualité de vie ... pour gagner quoi ? 18 minutes ???? Quelle aberration !!! Sommes-nous devenus fou à ce point !?!

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

@972 - Bower Sarah - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 12:25:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Le destruction d'un écosystème

Contribution :

La construction de cette tracé de LGV sur le bassin de Thau n'a vraiment pas de sens. Au delà du prix astronomique, cette ligne va détruire notre écosystème si cher et va polluer la nature qui nous entoure. J'y oppose à 200% et je m'engage à protéger mon village, l'étang de Thau, la garrigue et la nature qui y vivre. Je dis NON!!

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

@973 - Amiel Didier - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 12:30:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Non à la LGV

Page 766 / 1332.

Contribution :

Je suis contre la LGV car cela va détruire notre paysage et une grande partie de notre vignoble tout sa pour gagner 18mn

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

@974 - Clarisse - Sète

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 12:44:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la LGV THAU

Contribution :

Non au fait d'être obligé d'aller à Montpellier (déjà ultra embouteillées) pour aller prendre une grande ligne.

Non aux nuisances sonores et visuelles.

Non aux dégradations que cela va engendrer sur la faune et la flore.

Non à la bétonisation de nos paysages ET des Zones protégées.

Non au viaduc et au tracé au milieu d'un cadre naturel réputé : 12 sites Natura 2000, 25 zones écologiques, des zones humides et de captage d'eau. Sinon pourquoi déclarer des zones protégées, si c'est pour les détruire ensuite.

Non à la destruction de sites important abritant des espèces tout à fait remarquables, et généralement protégées par la loi et faisant l'objet de plans nationaux d'action mis en place par l'Etat pour les sauvegarder

Non à ce projet à la fois pharaonique et mortifère, pour l'agriculture et pour la biodiversité.

Non à une rentabilité carbone de 240 ans.,...de autres moyens plus écologiques et en adéquation avec le nombre de voyageurs gagnés....

Proposition :

Rétablir les lignes sncf qui existaient et le nombre de trains supprimés au détriment des voyageurs.

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

@975 - Albaret Martine

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 13:08:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Critique du projet

Contribution :

Non à la construction d'un viaduc de 1,04 km et de 28 m de hauteur face à l'étang de Thau Tenant les nuisances sonores visuelles et écologiques , la disparition d'une partie de la villa Domitia pourtant inscrite aux monuments historiques, Un bilan carbone catastrophique, l'eau d'Issanka menacée

Pourquoi ne pas utiliser la ligne existante ? Impossible ?

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

@976 - BONIFACE Odile - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 13:08:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre la ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Comment cela se fait-il que cette enquête ait démarré dans la plus grande discrétion sans en informer le public de décembre à janvier sur un temps très court et en pleine période de fêtes? Ainsi le temps manque aux associations pour clairement informer et diffuser cette enquête. Aussi ai-je déjà déposé une contribution mais je me suis aperçue qu'au vu des informations auxquelles j'ai pu accéder depuis, elle est incomplète.

Le dossier présent sur ce registre est très compact et confus, ainsi est évoquée la présence de 55 zones Natura 2000 sur le trajet Montpellier Perpignan et à aucun endroit je n'ai vu de solutions ou protections apportées pour ne pas les détruire, considérant que les traverser ce sont les détruire.

Ce projet est une aberration économique et écologique:

Économique:

- Enclavement et isolement de la région "pays de Thau" dont la ville de Sète, puisqu'il n'y aura quasiment plus de TGV.
- 53000 curiste à Balaruc qui ne pourront plus rejoindre Balaruc aisément en train.
- viticulteurs et conchyliculteurs touchés, soit par la disparition des exploitations soit par la pollution de la zone.
- coût extravagant du projet, avec hausse d'impôts, budget qui pourrait servir à restaurer, améliorer et adapter le réseau existant.

Écologique:

- Passage de la ligne à Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour la ville de Sète
- Tronçon de la via Domitia classé monument historique enseveli
- Traversée de la zone classée Natura 2000 de l'étang de Thau, crique de l'Angle, par un viaduc immense, ainsi que du massif de la Gardiole (ZNIEFF).
- 240 ans pour compenser les émissions de carbone générées par la construction de cette ligne. Quel héritage pour les générations futures?
- Sans compter les nuisances sonores, visuelles..

Il n'y a pas de mixité fret/voyageurs prévue dans le projet, sauf entre Montpellier et Béziers, ce qui ne peut être un argument positif, avec 2 nouvelles gares Béziers et Narbonne, très rapprochées, et un désert entre Montpellier et Béziers.

Le dossier est donc accablant, je demande la révision, mais en toute transparence, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, ou la totale modification du projet qui pourrait utiliser et améliorer l'existant.

Dans l'attente de réponses..

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

@977 - Dorques Christian - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 13:14:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet de Ligne grande vitesse sur le territoire du Bassin de Thau

Contribution :

Ma contribution consiste à des avis (détails dans le fichier joint)

- 1- Sur la globalité du projet
- 2- Sur les atteintes aux milieux de vie du territoire de Thau,
 - atteintes à l'environnement naturel,
 - aux systèmes hydrauliques et hydrologiques,
 - aux enjeux spécifiquement écologiques
 - Sur les risques potentiels sur l'étang de Thau,
- 3 - Sur les atteintes aux sites et aux paysages:
- 4 - Sur le cumul des incohérences et des insuffisances du projet de LGV
 - La question du remplacement de la ligne actuelle,
 - La question du fret,
 - La question de l'enclavement du territoire de Thau et les effets sur la mobilité des habitants et l'économie locale.

CONCLUSIONS

- Un contexte politique pré électoral implique une dynamique d'urgence et de précipitation opportuniste, privée de la quiétude et du discernement nécessaires à la réalisation du projet.
- Proposition de suspendre la procédure en cours, et d'entreprendre l'élaboration d'un nouveau tracé de la ligne prenant en compte les évolutions techniques, les perspectives liées au climat et les besoins des habitants, absentes ou édulcorées dans le projet en cours.
- Proposition à la Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution enquête publique C Dorques janvier 2022.odt, page 1 sur 5

Christian Dorques
11 Rue Turenne
34560 Villeveyrac

**Contribution à l'enquête publique
sur l'opportunité du tracé sur le territoire du bassin de Thau de la LGV Montpellier
Perpignan**

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

C'est en ma qualité de résident de la commune de Villeveyrac et d'habitant du territoire du bassin de Thau que je me permets de vous soumettre mes observations, à propos de l'enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Je suis en outre doctorant-chercheur au laboratoire ReSO de l'Université Montpellier III et ma recherche concerne en particulier le projet territorial du Bassin de Thau.
Je suis par ailleurs membre du Conseil de Développement de l'agglomération Sète Agglopolie Méditerranée.

J'ai aussi participé à la plupart des consultations et ateliers organisés (dans la précipitation et en pleine période pandémique) par SNCF réseau de septembre 2020 à janvier 2021

Sur la globalité du projet

L'idée d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan remonte à 1990. Depuis, les hésitations, abandons et reprises, ont conféré au projet un caractère erratique et chaotique qui a nourri l'incertitude des citoyens de ce territoire et les a finalement exclus de l'intérêt pour les réalités du projet. Pendant des années aussi, l'accessibilité à ce projet et l'opacité de sa publicité a entretenu ce désintérêt pour ses évolutions et son bien fondé. Quant à ses promoteurs et malgré la durée de son incubation, ils n'ont, à l'évidence, pas jugé utile de revoir ce projet dans sa conception comme dans ses perspectives, alors qu'évoluaient les techniques, les orientations économiques, et qu'émergeaient dans les projets de long terme, les problématiques environnementales et des nécessités impérieuses de durabilité.

Ainsi, pour la LGV, ce mode d'élaboration et de mise en œuvre laissent envisager qu'à son achèvement, vers 2035 et après plus de 40 ans, le projet actuel sera certainement porteur d'obsolescences graves et en tout cas ne correspondra plus ni aux besoins ni à l'intérêt des populations de ce territoire.

En l'occurrence et de façon globale l'utilité publique de ce projet en l'état est encore à priori à démontrer.

Ce point de vue sur la nécessité d'une mise à jour de ce projet rejoint d'ailleurs l'avis de l'Autorité environnementale sur le sujet.

Document : Contribution enquete publique C Dorques janvier 2022.odt, page 2 sur 5

Le caractère d'obsolescence de ce projet par lui-même et, qui plus est, le coût de sa réalisation, justifie à minima une révision totale de sa conception, voire son abandon pur et simple. Cette perspective semble d'ailleurs pertinente si on s'en réfère à ses caractéristiques qui sont très voisines d'un projet comme celui de l'aéroport de Notre-Dame des Landes. Dans le cas d'une révision ou de l'élaboration d'un nouveau projet, il serait nécessaire d'une part que son élaboration sorte des logiques de verticalité décisionnaires qui l'ont paralysé et d'autre part, se mette en phase en amont, avec le temps présent comme avec les avis et les intérêts des populations locales impactées.

Le projet en cours porte de profondes atteintes aux milieux de vie.

Des atteintes à l'environnement naturel

Le projet soumis à l'enquête publique va engendrer, de manière certaine, un accroissement des nuisances environnementales.

- Il comporte un risque majeur à l'égard des systèmes hydrauliques et hydrologiques du bassin versant de l'étang de Thau et de l'étang de Thau lui-même, ensemble considéré comme fragile par les scientifiques.¹

Or, au-delà des enquêtes techniques particulières non abouties à ce jour, aucune mesure globale ne sont envisagées pour répondre à ces enjeux majeurs pour le territoire qu'il s'agisse des eaux souterraines et superficielles, des risques d'anthropisation ou des risques d'inondation.

De plus, le projet ne prend pas en compte, en particulier les derniers aléas climatiques (coupure de l'ancienne ligne à l'hiver 2020) et sont encore attendus les résultats des études portant sur les impacts des travaux sur les nappes phréatiques et en particulier le captage d'Issanka qui alimente Sète en particulier.

Le caractère obsolète de ce projet s'aggrave dans le cas, par des effets profondément dommageables sur l'eau douce qui est sur ce territoire un élément déterminant dans les problématiques endémiques liées aux périodes de sécheresse comme dans celles liées aux équilibres biologiques des eaux de l'étang nécessaires notamment à ses activités conchylicoles.

D'autres enjeux spécifiquement écologiques subiront un fort impact dans le territoire entre Montpellier et Béziers. Ils ne sont pas abordés de manière suffisante et crédible, qu'il s'agisse des garrigues, de la proximité de zones humides, de leur flore et de leur faune.

L'étude d'impact et l'avis de la Ligue de Protection des Oiseaux, mandatée par SNCF réseau, sont sur ce point édifiant

Quant à l'impact ou aux risques potentiels sur l'étang de Thau, ils ne sont ni étudiés, ni mentionnés dans les rapports et ont été systématiquement minimisés ou contournés par SNCF réseau lors des débats publics et des ateliers qu'il a organisés. Ainsi, à l'évocation du pire, un hypothétique déraillement d'un convoi de fret chimique sur le viaduc de Poussan – qui sonnerait la ruine écologique de l'étang qui servirait alors de bassin de rétention – la solution d'un « troisième rail » salvateur présentée par SNCF réseau s'est révélée autant étonnante qu'inquiétante par sa légèreté désinvolte.

Cet étang, faut-il le rappeler, est pourtant depuis très longtemps et toujours considéré scientifiquement comme un écosystème majeur et biologiquement singulier et aussi un lieu

¹ Stéphane Ghiotti, 2019, « Les lagunes et les territoires littoraux d'Occitanie entre inondation, pollution, biodiversité et métropolisation », *Sud-Ouest européen* 2019, <http://journals.openedition.org/soe/5428>

d'activités halieutiques et conchylicoles primordiales pour l'équilibre économique du territoire. Enfin pour le territoire de Thau, le projet fait l'impasse et minimise aussi les nuisances sonores nouvelles et sur leur niveau, proposant des solutions classiques de murs anti bruits dont on peut s'interroger sur l'efficacité en situation de trafic sur un viaduc en zone urbanisée par temps de forte tramontane.

A l'évidence aucune étude complète ou sérieuse n'a été réalisée ce qui rend ce dossier incomplet et insuffisant.

Des atteintes aux sites et aux paysages:

La LGV dans la configuration projetée, prévoit une vitesse commerciale de 330 km/h, par ailleurs absurde car impossible à réaliser entre Montpellier sud de France et Béziers dont la distance ne permet pas l'accélération et la décélération nécessaires à l'exploit².

La grande vitesse nécessite une rectitude de la ligne et les lourds convois de fret, eux, nécessitent une réduction des déclivités. Cette combinaison imposant dans le cas rectitude et horizontalité de la ligne, elle rend nécessaire la création et la multiplication de remblais déblais et ouvrages d'art divers sur le tracé.

Une réduction de 320 à 220 km/h pour la circulation voyageurs, conciliable avec la vitesse des convois de fret ne ferait perdre qu'une dizaine de minutes entre Perpignan et Montpellier et diviserait par 3 les rayons de courbure. La nouvelle ligne bénéficierait alors d'une bien meilleure capacité d'insertion territoriale (y compris pour les possibilités de desserte) et permettrait un tracé proche du tracé existant de l'autoroute, permettant un regroupement des emprises au sol comme l'accroissement des nuisances pour l'environnement

La multiplication des ouvrages va causer des atteintes majeures aux sites et aux paysages, notamment la construction d'un viaduc monumental qui va transformer très significativement les conditions d'existence des habitants des communes voisines

Il en est ainsi et a des degrés divers d'impact pour des sites remarquables du territoire comme de Thau mais également pour le massif de la Gardiole, l'Abbaye de Saint-Félix de Montceau, le parc d'Issanka, les collines de la Mourre, la voie Domitienne (en partie enterrée), l'étang de Thau et les vignobles, dont l'AOP du Picpoul de Pinet

Ces atteintes qui constituent des inconvénients majeurs irréversibles et ne présentent par contre aucune utilité pour le public qu'il concerne

Un projet qui cumule les incohérences et les insuffisances

La question du remplacement de la ligne actuelle/

A terme vulnérable par submersion, la ligne actuelle devra forcément trouver un nouveau tracé au nord de l'étang (échéance optimiste 2100³). Cela impliquerait que soixante ans après l'inauguration de la LGV projetée sa conception soit à minima reconsidérée ce qui en toute connaissance de cause représente déjà, un vrai gaspillage conscient des fonds publics.

² Source : Mr G C agent SNCF en activité, conducteur de TGV

³ L'Autorité environnementale recommande de prendre en compte les dernières cartes d'aléas et de risques des territoires à risques d'inondation présents sur le périmètre du projet.

La question du fret

la LGV serait mixte dans sa partie Montpellier Narbonne, le fret rejoindrait alors la ligne actuelle qui traverse le cordon lagunaire audois et qui elle aussi est submersible à terme. D'autre part selon la SNCF Réseau, elle-même, la ligne nouvelle « ne sera à l'origine d'aucune augmentation significative des circulations de fret », ce qui met le projet en contradiction avec la stratégie nationale de doublement de la part modale du fret ferroviaire en 2030 et rend incompréhensible le choix de mixité lui-même.

La question de l'enclavement du territoire de Thau

La mobilité des habitants

L'absence de gare sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers va conduire à une diminution drastique des dessertes TGV en gare de Sète (2 sur 10). Diminution qui sera vraisemblablement suivie à terme de leur disparition complète comme l'ont démontrés d'autres expériences territoriales similaires.

La desserte actuelle permet aux habitants du bassin de Thau d'effectuer dans la journée un aller-retour à Paris à partir de la Gare de Sète.

Dans la configuration proposée par la nouvelle ligne, le citoyen, utilisant les transports en commun devra compter environ 1h30 pour rejoindre la Gare Montpellier-Sud de France, et le citoyen motorisé pour un temps de trajet guère plus court (une demi-heure maximum) contribuera, si l'on peut dire, aux embarras et à une pollution routière déjà remarquables pour un gain de temps de trajet ferroviaire de 20' environ, sans compter les frais de carburant et de parking obligatoire. L'intérêt public est pour le cas largement négatif.

Il est remarquable que dans les consultations de SNCF réseau, au-delà de quelques formules sibyllines et rassurantes, cette évolution des mobilités pour le territoire n'a pas été traitée et n'a fait l'objet ni d'une mise à jour ni d'aucun exposé circonstancié d'une éventuelle perspective.

Pour les habitants de ce territoire, en matière de mobilité, il n'existe aucun avantage et aucun bénéfice dans le projet actuel. Force est de constater que pour eux, dans le bilan des profits et pertes, les inconvénients sont nettement plus importants que les avantages, très éloignés en tout cas sans aucun rapport avec un minimum d'utilité publique.

L'économie locale

Quant à l'impact sur l'économie locale, dont le thermalisme et le tourisme saisonnier sont des atouts, il n'a à ce jour pas été sérieusement évalué, pour ne pas dire qu'il a été absent des préoccupations de SNCF réseau et des commanditaires d'état.

Pour autant la gestion des flux très important de curistes se rendant à Balaruc-les-Bains ou celui de touristes et festivaliers se rendant dans les communes de l'Etang de Thau, va être extrêmement problématique. L'accessibilité du territoire étant en la matière décisive pour ces activités éminemment porteuses pour l'économie locale

A cela s'ajoute la destruction de près de 2000 hectares de surface agricole utile alors même que l'impératif mis en avant par les pouvoirs publics est l'arrêt de la consommation et la protection des terres agricoles.

Il faut compter aussi l'impact désastreux sur la production viticole et la santé économique des

Document : Contribution enquête publique C Dorques janvier 2022.odt, page 5 sur 5

exploitations, caves particulières et caves coopératives qui structurent la production et la commercialisation des vins du Languedoc.

Enfin, les documents produits dans le cadre de l'enquête publique énoncent un coût financier très élevé tout en ne prenant aucunement en compte l'intégralité des sommes qui seront nécessaires à sa réalisation. Dès lors, le coût particulièrement prohibitif, et au surplus minoré, de ce projet autorisent à interroger aussi son utilité publique.

Dans les considérations économiques aussi, les inconvénients du projet sont donc bien supérieurs aux avantages de ce projet et ne saurait en aucun cas être déclaré d'utilité publique.

Conclusions

Dans un contexte politique pré électoral qui encourage la gent politique à marquer l'histoire de ses réalisations, ce projet se précipite et apparaît comme une urgente opportunité. Cependant cette dynamique semble priver les tenants de ce projet de la quiétude nécessaire à sa réalisation et du discernement que leur charge et leur devoir leur imposent dans la prise en considération des réalités de l'intérêt public.

Dans l'état et par conséquent, il me semblerait pertinent et responsable, dans un premier temps, que les autorités administratives compétentes suspendent la procédure en cours, visant à déclarer d'utilité publique le projet actuel de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Que soit, ensuite, envisagé l'élaboration d'un nouveau tracé de la ligne Nouvelle Montpellier Béziers prenant en compte les évolutions techniques, les perspectives liées au climat et les besoins des habitants, en particulier ceux du territoire de l'Étang de Thau, prenant en compte les atteintes portées à leur environnement, paysages, sites et à leurs activités économiques agricoles et conchylicoles,

Que soit laissé au prochain gouvernement et à la prochaine Assemblée nationale le soin de se prononcer sur un projet revu, sur ses contraintes financières et budgétaires.

Je me permets donc de proposer à la Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.

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

Bien respectueusement

Christian Dorques

@978 - PHILIPONA CORINNE - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 13:47:22

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A LA SOIT DISANTE LIGNE GRANDE VITESSE

Page 774 / 1332.

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

Contribution :

je suis contre cette proposition de l'ETAT par l'intermédiaire de la SNCF, à savoir créer cette nouvelle ligne qui est déjà pas une ligne à grande vitesse étant donné que les gares de MONTPELLIER et de BEZIERS ne seront pas très éloignées. Je m'explique un train à grande vitesse c'est à dire qui roule à 300 kmh a besoin de 50 kilomètres pour s'arrêter.

Expliquez quand est ce que cette ligne pourra rouler à cette vitesse entre BEZIERS et NARBONNE et NARBONNE et PERPIGNAN.

La création de l'ouvrage , que dis je du viaduc de 1.4 kilomètres de long sur 28 mètres de haut, avec une trentaine de piliers en béton, qui enjambrera la zone des clachs et dominera la clique de l'Angle classé natura 2000. donc plutôt cette verrue devant le bassin de THAU , créant une pollution visuelle, une pollution sonore car je sais que nous allons entendre les TGV et les trains de marchandises pendant la nuit.

La LGV passera sur ISSANKA lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de SETE.

Le LGV ensevelira en partie la via domitia qui est un tronçon routier datant de l'époque gallo-romaine classé aux monuments historiques.

La LGV coupera le territoire du PICPOUL DE PINET, une partie des vignobles vont disparaître.

La LGV traversera la GARDIOLE classée site pittoresque zone naturelle d'intérêt écologique

Cette construction va détériorer la garrigue et son écosystème sur les kilomètres.

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

@979 - DUCLOS LUCIENNE

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 13:48:24

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON A LA LIGNE GRANDE VITESSE

Contribution :

je suis contre cette proposition de l'ETAT par l'intermédiaire de la SNCF, à savoir créer cette nouvelle ligne qui est déjà pas une ligne à grande vitesse étant donné que les gares de MONTPELLIER et de BEZIERS ne seront pas très éloignées. Je m'explique un train à grande vitesse c'est à dire qui roule à 300 kmh a besoin de 50 kilomètres pour

Expliquez quand est ce que cette ligne pourra rouler à cette vitesse entre BEZIERS et NARBONNE et NARBONNE et PERPIGNAN.

La création de l'ouvrage , que dis je du viaduc de 1.4 kilomètres de long sur 28 mètres de haut, avec une trentaine de piliers en béton, qui enjambrera la zone des clachs et dominera la clique de l'Angle classé natura 2000.

donc plutôt cette verrue devant le bassin de THAU , créant une pollution visuelle, une pollution sonore car je sais que nous allons entendre les TGV et les trains de marchandises pendant la nuit.

La LGV passera sur ISSANKA lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de SETE.

Le LGV ensevelira en partie la via domitia qui est un tronçon routier datant de l'époque gallo-romaine classé aux monuments historiques.

La LGV coupera le territoire du PICPOUL DE PINET, une partie des vignobles vont disparaître.

Page 775 / 1332.

La LGV traversera la GARDIOLE classée site pittoresque zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique, et floristique

Cette construction va détériorer la garrigue et son écosystème sur les kilomètres.

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

@980 - FOULQUIER REGIS - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 13:57:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition à la nouvelle ligne LGV Montpellier Béziers

Contribution :

C'est un projet qui dure depuis 25 ans ou plus. Si ce projet était vraiment utile, il aurait dû être réalisé depuis longtemps.

Cette ligne ne sera favorable qu'aux personnes de ces deux villes. Pour les autres, elles devront s'y rendre pour bénéficier d'un gain de temps hypothétique.

Viticulteur sur Poussan, nous sommes confrontés à une législation de plus en plus contraignante pour respecter la biodiversité et l'environnement.

Nous acceptons de faire cet effort pour valoriser nos produits et notre territoire.

En opposition à notre travail, va s'élever un viaduc sur nos vignobles qui va avoir un impact tout à fait défavorable et qui va à l'encontre de la valorisation de notre territoire et du développement agrotouristique.

Enfin, il est difficile de faire confiance à une entreprise qui ne respecte pas ses contrats et ne tient pas ses engagements

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

@981 - audrey - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 14:14:47

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON !!

Contribution :

Non à notre terroir défiguré, la biodiversité, les coûts, notre appellation picpoul de Pinet

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

@982 - PEPIN-BONET Stéphane

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 14:20:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 776 / 1332.

Objet :Observations de la mairie de Bessan

Contribution :

Bonjour, ci-jointe, les observations de la ville de Bessan (34550) au travers de la délibération du 23 septembre 2021.

Bien cordialement.

Pour la ville, le Maire, Stéphane Pépin-Bonet

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Délibération Bessan.pdf, page 1 sur 3

UR/UD

Accusé de réception en préfecture
034-213400310-20210923-923921-DE
Date de télétransmission : 24/09/2021
Date de réception préfecture : 24/09/2021

186

République Française - Ville de BESSAN - Département de l'Hérault

DÉLIBÉRATION DU CONSEIL MUNICIPAL
Séance Ordinaire du 23 septembre 2021 - 18 heures 30 - Salle du Conseil Municipal

9-23-09-21

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

Par suite d'une convocation en date du seize septembre deux mille vingt-et-un, les membres composant le Conseil Municipal de Bessan se sont réunis dans la salle du Conseil Municipal, sur le territoire de Bessan, le vingt-trois septembre deux mille vingt-et-un, à dix-huit heures et trente minutes, sous la présidence de Stéphane PEPIN-BONET, Maire.

Présents : M. et Mmes Stéphane PEPIN-BONET, Marie-Laure LLEDOS, Eric MILLAN, Laurence THOMAS, Emilie FELIU, Philippe MARIN, Céline SANCHEZ, Pierre MORA, Micheline IZQUIERDO, André ALBERTOS, Simone BUJALDON, Marie SAUNAL, Hélène GRENOUILLON, Dorothee GUILBERT-GALLE, David POURRAT, Christophe HYCHE, Elodie AGULHON, Lucie GLOMOT, Géraldine CATASUS, Matthieu MARTINEZ, Joan SOLIVA, Sophie VIGNAL, Diégo MORALES.

Absents ayant donné procuration : Ange MILLAN à André ALBERTOS – Annie LAGUNA à Hélène GRENOUILLON – Joël ROUX à Céline SANCHEZ - Marc LLARI à Marie-Laure LLEDOS -Ronny DESPATURE à Emilie FELIU.

Secrétaire de séance : Marie Laure LLEDOS.

Assistait également : M. Vincent RICARD, Direction Générale de la Commune de Bessan

Lesquels forment la majorité des membres en exercice et peuvent délibérer valablement en exécution de l'article L.2121-17, du Code Général des Collectivités Territoriales. Le Président ayant ouvert la séance et fait appel nominal, il a été procédé, en conformité de l'article L.2121-15 du Code Général des Collectivités à l'élection d'un secrétaire pris dans le sein du Conseil Municipal.

M. le Maire expose que par courrier reçu le 27 juillet 2021, en application des dispositions des articles L122-1 V et R122-7 du code de l'environnement, la Commune de Bessan a été appelée par le Ministre chargé des transports à se prononcer dans un délai de deux mois sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

Il est ainsi rappelé que la Commune de Bessan est fortement impactée par la première phase du projet de LGV Montpellier – Perpignan, du fait de sa situation entre Montpellier et Béziers.

Le tracé désormais privilégié de la LGV parcourt le territoire communal en sa partie nord. La base devant permettre la réalisation des travaux doit entraîner la suppression d'un parc photovoltaïque de d'activités économiques. La construction et la gestion à long terme de la ligne LGV implique la remise en état de l'ancienne ligne de chemin de fer (dite de Vias à Lodève) traversant le centre urbain de Bessan.

La création de la nouvelle LGV impactera donc durablement et profondément, sur de nombreux aspects, la vie de la Commune de Bessan et de ses administrés.

Néanmoins, la Commune de Bessan est consciente des enjeux (économiques, touristiques, etc) de ce projet porté par l'Etat, avec le concours financier non négligeable de l'Europe et des collectivités. C'est pourquoi la Commune a d'ores et déjà accédé à la demande des services préfectoraux, en entamant par délibération en date du 15 décembre 2020 une démarche devant conduire à la modification de son PLU. Cette modification entend permettre, notamment, d'intégrer le tracé désormais privilégié de la LGV et de ses dépendances.

Document : Délibération Bessan.pdf, page 2 sur 3

Aussi, au vu de tout ce qui précède et dans la mesure où faute de réponse à l'issue d'un délai de deux mois son avis sera réputé favorable, il appartient désormais au Conseil Municipal de se prononcer sur le dossier d'enquête préalable transmis par le Ministère chargé des transports.

APRÈS AVOIR DÉLIBÉRÉ ET PROCÉDÉ AU VOTE,

DÉCIDE

De délivrer un **avis favorable, conditionné au strict respect des 8 (huit) réserves et exigences suivantes**, au dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan reçu le 27 juillet 2021 :

- La Commune de Bessan doit obtenir la garantie que la réouverture de la ligne de chemin de fer entre Vias et Bessan se fera en conservant et en améliorant tous les passages à niveau existants. La ligne est inutilisée depuis de nombreuses années maintenant. Les passages à niveau sont vétustes. Les écoles (maternelle et élémentaire) et le collège sont situés de part et d'autre de la ligne. Les scolaires et collégiens sont amenés à la traverser matin et soir, ou en journée afin de se rendre aux équipements sportifs (Halle de sport, stade Casalta). Pareillement, d'autres passages sont situés sur des voies offrant une faible visibilité. Il est **impératif** de mettre en place toutes les garanties techniques visant à mieux sécuriser ces passages, et tout particulièrement pour ceux permettant d'accéder au collège (passage piétonnier) et au chemin d'Hortes (passage véhicules). Il est d'ailleurs rappelé que le passage piétonnier du collège a été entièrement financé par la commune et réalisé selon les prescriptions techniques de RFF (convention financière signée en 2014).
- En fonction de la fréquence d'utilisation de l'ancienne ligne de chemin de fer, des aménagements de plus grande ampleur devront être mis en place à hauteur des passages à niveau. La RD13 est un axe urbain majeur, qui plus est en période estivale et avec la réouverture de l'axe Bessan-Agde en 2023. A terme, les bouchons pourraient devenir fréquents (nuisances sonores, pollution) sur cet axe d'entrée de ville. Cela accentuerait d'autant plus le risque de franchissement du passage à niveau à l'approche d'un train.
- Afin d'assurer la réouverture et la pérennité de l'ancienne ligne de chemin de fer, SNCF réseau devra obligatoirement procéder au débroussaillage régulier et à l'arrachage des arbustes présents. RFF / SNCF réseau néglige l'entretien de cette ligne depuis de très nombreuses années, malgré l'obligation légale de débroussaillage. Un engagement et des actions concrètes de SNCF réseau sont nécessaires, de manière à limiter le risque incendie sur cette ligne passant dans un secteur où l'urbanisation s'est accrue.
- La Commune de Bessan doit obtenir des précisions sur les modalités de fonctionnement de la base travaux avant, pendant et après les travaux de création de la ligne nouvelle.
- La Commune de Bessan souhaite qu'une attention toute particulière soit apportée à la situation des activités existantes actuellement sur le lieu de la future base travaux. Les exploitants de ces activités seront très certainement expropriés (Carrière des Roches Bleues, LR Broyage, Bessan Caravane...). Au-delà des indemnités légales et réglementaires, il conviendra de tout mettre en œuvre pour permettre la relocalisation de ces activités sur le territoire de Bessan.
- Les compensations écologiques susceptibles d'être rendues nécessaires eu égard aux travaux projetés sur la Commune de Bessan devront être réalisées sur le territoire de la commune. Il est en effet inenvisageable que la Commune subisse des désordres environnementaux liés au projet,

Document : Délibération Bessan.pdf, page 3 sur 3