

sans obtenir une quelconque compensation écologique. Il est à ce titre précisé que divers secteurs, notamment situés dans les deux zones Natura 2000, sont propices à la réalisation de telles mesures compensatoires (lutte contre la cabanisation, etc).

- La Commune de Bessan doit obtenir des compensations financières à la suite du démantèlement du parc photovoltaïque dit des Carrières ; celui-ci étant dans l'obligation d'être démantelé avec la création de la base travaux. La Ville de Bessan fera face à une perte de taxe professionnelle (IFER / CVAE – CFE) avec ce démantèlement. C'est ici un préjudice certain.
- Pendant de nombreuses années, RFF / SNCF réseau a laissé entendre qu'une rétrocession de l'ancienne ligne de chemin de fer entre Vias et Bessan était envisageable. Le passage par cet axe de la future voie verte reliant le littoral au nord de l'agglomération d'Agde est désormais exclu. La Commune de Bessan doit obtenir des compensations lui permettant de relier la future voie verte devant être créée entre Saint-Thibéry et le Nord de l'agglomération. Il est indispensable que cette liaison soit assurée dès la mise en service de la voie verte, et non après une hypothétique rétrocession à moyen ou long terme de la ligne de chemin de fer entre Vias et Bessan.

Nombre de voix
Pour : 21
Contre : 7
Abstention : 0

Pour extrait conforme,
Le Maire,
Stéphane PEPIN-BONET



La présente délibération peut faire l'objet d'un recours gracieux dans un délai de deux mois adressé au Maire ou d'un recours contentieux devant le tribunal administratif de Montpellier dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou notification. Le tribunal administratif peut aussi être saisi par l'application informatique « Télérecours citoyen » accessible sur le site internet www.telerecours.fr.

@983 - Parc naturel régional de la Narbonnaise - Sigean

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 14:33:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 780 / 1332.

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

Objet : Avis du conseil scientifique et de prospective du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

Contribution :

Je vous prie de trouver ci-joint l'avis du Conseil scientifique et de prospective du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée sur le projet de LNMP, rédigé sur la base du dossier soumis à enquête publique et suite à la présentation du projet par SNCF aux membres de ce conseil, le 9 décembre 2021.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Avis Conseil scientifique _Prospectif_PNRNarbonnaise_LNMP.pdf, page 1 sur 5

Conseil scientifique et de prospective du
Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

Avis concernant la construction de la
« Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan »

Lors d'une séance plénière exceptionnelle le 9 décembre 2021, par le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée a saisi son Conseil scientifique et de prospective pour avis sur le projet de construction de la nouvelle ligne de chemin de fer « à grande vitesse » qui devrait relier Montpellier à Perpignan. Nous avons assisté à une présentation faite par l'équipe de la SNCF qui porte ce projet et nous avons eu pour lecture « l'étude » des impacts du projet sur les enjeux naturels, culturels, paysagers et agricoles sur la phase de construction entre Béziers et Perpignan. Cette phase sera l'aboutissement d'une ligne qui traverse la zone méditerranéenne de la région Occitanie depuis la vallée du Rhône jusqu'à la frontière de l'Espagne. Pendant toute sa traversée de la région, **cette infrastructure de grande envergure passe sur le territoire d'un seul Parc naturel régional, celui de la Narbonnaise en Méditerranée (PNR-NM)**, qu'il traverse du nord au sud, coupant en deux son territoire.

Or, malgré son statut et son rôle dans l'animation territoriale, aucun traitement ni considération des impacts cumulés du projet sur l'ensemble du territoire du PNR-NM n'est fourni dans « l'étude »¹ que le Conseil scientifique a pu consulter. Pour le Conseil scientifique l'absence d'une analyse à l'échelle du territoire du PNR-NM représente une lacune importante de « l'étude ». Le territoire du PNR-NM n'est mentionné uniquement que par des citations ponctuelles et toutes indépendantes les unes des autres, souvent du style où (pages 22, 99, 139) le projet de ligne nouvelle « s'inscrit » ou « s'insère » au sein du PNR de la Narbonnaise ou fait partie d'une liste de zones touchées par le projet (pages 81 & 98). On peut simplement se féliciter du fait que (p. 134) « afin de préserver l'intégrité paysagère du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, aucune base travaux ne sera installée dans son périmètre ». Un Parc naturel régional a des missions précises de préservation de l'identité de son territoire, de son patrimoine naturel et culturel, ainsi que de la qualité de ses paysages. Ces missions sont articulées dans la charte du parc, outil de gouvernance territoriale élaboré en concertation avec l'ensemble des communes de son périmètre. Pour le Conseil scientifique, les modalités d'implantation de la ligne nouvelle sur le territoire du PNR-NM telles qu'elles sont présentées dans « l'étude » ne sont pas en cohérence avec la charte.

Le projet de la nouvelle ligne, tel qu'il est formulé dans l'étude, repose sur l'idée d'un maintien du trafic ferroviaire, pour le fret et les dessertes locales, sur l'actuelle ligne de chemin de fer qui traverse les étangs au cœur du territoire du PNR-NM entre Narbonne et Leucate. Mais le sujet de la vulnérabilité de cette ligne ferroviaire actuelle n'est pas abordé dans « l'étude », malgré l'avis du PNR-NM en 2009 qui soulignait l'importance de ce point. Il s'agit d'une deuxième lacune importante de ce dossier. Le projet d'infrastructure est un aménagement à très long terme et il sera donc nécessaire de prendre en compte le devenir de la ligne actuelle au vu des changements climatiques en cours et leurs conséquences potentielles. La ligne actuelle subit des conséquences des brumes marines (« salt spray ») engendrant des frais d'entretien élevés et aussi, assez fréquemment, des intempéries induisant des submersions marines ponctuelles qui viennent en butée des enrochements de soutien de la voie, nécessitant sa fermeture temporaire. Ces problèmes de submersion risquent fortement de s'aggraver : selon les dernières prévisions régionalisées du GIEC pour la Méditerranée la montée de la mer sera de 0.10 m (0 à 0.2 m) en 2040 en moyenne et pourrait atteindre 0.4m (0.2 à 0.7 m), voire 0.7 m (0.4 à 1 m), en

¹ Le PNR-NM est mentionné sur les pages 22, 24, 81, 98, 99, 113, 119, 123, 125, 134, 139 & 145

2100². Lors des rencontres scientifiques en novembre 2021, du programme « La mer monte » animé par le PNR-NM, la vulnérabilité de la ligne actuelle aux événements extrêmes (tempêtes et inondations) plus fréquents et le risque de submersion d'une partie des talus à différents endroits a été clairement signalée. Cette vulnérabilité vis-à-vis des changements climatiques est aggravée par l'appauvrissement des stocks sableux régionaux et les manques d'apport de sable sur la zone littorale en question³. Il existe une véritable menace à venir pour la voie actuelle, qui semble être sous-estimée, voire ignorée, dans ce dossier. Le Conseil scientifique souligne la nécessité d'intégrer correctement les projections climatiques en ne minimisant pas leurs impacts⁴.

En février 2020 le Conseil scientifique a assisté à une présentation des travaux de protection envisagés pour cette ligne. Devant l'ampleur des changements à venir il ne faut pas surestimer la capacité qu'auraient les solutions d'ingénierie pour maintenir cette voie à l'échéance 2100 ni ignorer son coût économique. De plus, les travaux récurrents et les structures de protection envisagées représentent à nos yeux une menace au niveau de la biodiversité (impact sur les oiseaux) et la qualité du paysage, et sont loin d'être en cohérence avec la charte du PNR-NM. Il est donc difficile de comprendre, dans le cadre d'une programmation d'infrastructure à très long terme, la volonté absolue et aveugle de maintenir une ligne qui va devenir très précaire à travers les étangs. Pour le Conseil scientifique, il est nécessaire de revoir le projet de la nouvelle ligne dans une réflexion plus globale intégrant à la fois le débat concernant la « mixité » de cette ligne et le devenir de l'actuelle ligne qui traverse le territoire du PNR-NM. Une étude de la ligne actuelle, sa vulnérabilité, les données concernant l'historique des interruptions de trafic ferroviaire, les coûts financiers des travaux nécessaires à son maintien et leur compatibilité avec la biodiversité et les paysages est nécessaire. Cette analyse devrait intégrer non seulement le bon fonctionnement et le maintien des dessertes intra-régionales, comme le signale l'Autorité Environnementale dans son avis n° 2021-65 - séance de 22 septembre 2021, mais aussi les changements à long terme envisagés sur le territoire, qui commencent à être bien documentés dans le programme « La mer monte ».

Pour le Conseil scientifique l'option d'un repli stratégique de la ligne ferroviaire actuelle vers la nouvelle ligne à l'intérieur des terres mérite d'être étudiée. A l'abri du Cap Leucate, l'île de Sainte-Lucie et le Massif de la Clape, les stocks de sables des lidos de l'étang de la Palme (assez unique en Occitanie car elle a une connexion avec la mer intermittente qui est fermée du printemps à l'automne et un comportement intermédiaire entre lagune côtière et Sebkha) et du complexe lagunaire Bages - Sigean - Ayrolle représentent des atouts face à la montée du niveau de la mer. Ces atouts permettent de mener une gestion adaptative face aux changements climatiques et représentent des « solutions fondées sur la nature » pour un retrait stratégique et un réaligement du trait de côte. La ligne ferroviaire actuelle perturbe la possibilité de donner libre jeu à ces processus naturels et deviendra un frein pour protéger ces espaces dans un futur proche avant de devenir elle-même menacée et nécessitant un déplacement à l'intérieur des terres. Une action de « retrait stratégique » et abandon à terme de la ligne actuelle, pourrait aussi permettre la mise en place de projets de reconversion de la ligne actuelle pour valoriser les paysages et protéger les milieux lagunaires, tout en favorisant un développement touristique local compatible et exemplaire pour d'autres projets d'aménagement du littoral méditerranéen. De toute manière, c'est seulement dans le contexte des changements à long terme que le véritable intérêt général de la ligne nouvelle pourrait être débattu.

² <https://interactive-atlas.ipcc.ch/> ; projections du GIEC exprimés en valeurs médianes avec un entre parenthèses l'intervalle de confiance de 90 %

³ Brunel, C. et al, 2014. Relation entre l'évolution du trait de côte et le bilan sédimentaire de l'avant-côte du Languedoc-Roussillon. Rapport final REVOLSED, DREAL LR & UPVD, et l'ensemble de publications sur ce sujet : <https://elmusca.wordpress.com/>

⁴ Raynal, O. et al (2018) – REVOLSTOCK : Prospective de la relation entre l'évolution du trait de côte et le stock sableux de l'avant-côte d'Occitanie. Rapport final. DREAL-Oc / UPVD

La protection de la qualité des paysages méditerranéens et la conservation de la biodiversité riche et unique du territoire font partie des missions prioritaires du PNR-NM. **Pour le Conseil scientifique les mesures d'évitement et d'atténuation des impacts ne sont pas à la mesure de la qualité et de l'originalité des paysages et de la richesse de la biodiversité de ce territoire et une attention particulière devra donc être apportée aux enjeux prioritaires**⁵. Le territoire méditerranéen du PNR-NM représente pour la région Occitane un ensemble patrimonial et paysager remarquable mais fragile et menacé, et comporte un intérêt reconnu au niveau national. En juillet 2011, le comité syndical du Parc a émis un avis sur la ligne nouvelle allant dans ce sens. Il signalait l'importance de réaliser une analyse paysagère et il invitait à la prise en compte des études en cours. La Charte du PNR-NM insiste très fortement sur la préservation des espaces de continuités écologiques. Ainsi, l'engagement actuel de l'équipe du parc dans la réactualisation d'une cartographie fonctionnelle de la trame verte et bleue sur son territoire est à prendre en compte de manière plus explicite dans « l'étude ». La proposition de ligne nouvelle va fragmenter de manière très visuelle et fonctionnelle la trame de pelouses méditerranéennes et celle de la mosaïque agricole sur le piémont. Or, les éléments de fragmentation de différentes trames ne sont pas mentionnés dans « l'étude » qui n'appréhende les enjeux de continuité qu'avec les informations contenues dans le SRCE, donc avec une finesse moindre. Il y a en effet un manque d'utilisation dans « l'étude » de l'information issue de l'action actuelle du Parc sur la préservation des paysages et les continuités écologiques. Ceci limite la portée des mesures proposées dans « l'étude ». Dans un territoire classé « Parc naturel régional » les enjeux de biodiversité sont, sans surprise, plus importants qu'ailleurs, et il sera crucial d'en tenir compte pour envisager les mesures d'évitement, notamment pour les basses Corbières et les Corbières orientales. Une veille exigeante sur les propositions est à mener ; certains enjeux ne peuvent que très difficilement être compensés et il existe de fortes incertitudes sur l'évaluation et la capacité du territoire à accueillir les mesures compensatoires.

Le Conseil scientifique signale aussi l'importance soit de ré-ouvrir le débat sur le creusement d'un tunnel pour la partie piémont des Corbières, soit de reconsidérer un passage plus au sud⁶. Le projet de la nouvelle ligne emprunte un couloir en plein cœur du PNR-NM : le piémont des Corbières. Cette entité paysagère, située entre les étangs et le massif des Corbières, dont la vocation principale est une viticulture de qualité, est déjà parcourue par l'autoroute A9 et la route départementale D6009. Elle constitue le cadre de vie des habitants et la vitrine de ce territoire pour les nombreux visiteurs. Ici il y a des efforts à faire pour ne pas fragiliser davantage le secteur viti-vinicole en désarticulant certains espaces de production ou en altérant des paysages emblématiques de cette activité. Pour le passage de la ligne nouvelle le relief impose des mouvements importants de terre et des remblais de grande hauteur qui pourraient nuire gravement à la qualité des paysages remarquables et identitaires de cette zone. Les quelques 10 km de passages en tranchée profonde, dont l'impact visuel à distance pourrait paraître moindre, n'en bouleversent pas moins les paysages traversés. Leur effet barrière sur les continuités écologiques comme sur les mobilités locales (routes secondaires, chemins...) est de même nature. Pour les enjeux de biodiversité et paysage, le tunnel est une option intéressante mais la faisabilité du passage en tunnel n'est pas encore établie et les incertitudes (manque de connaissances scientifiques) concernant les possibles impacts d'un tunnel sur le réseau karstique et les nappes phréatiques, et la nécessité d'un système d'aération qui impliquent des travaux au sol, pointent l'importance de bénéficier d'une étude plus détaillée.

⁵ A titre d'exemple : La pérennité en France du Cochevis de Thékla, espèce déjà menacée, qui n'est aujourd'hui présente que dans l'Aude et les Pyrénées-Orientales avec plus de la moitié de la population française dans la ZPS des basses Corbières. Idem pour le déclin et la perte d'habitat pour le Traquet oreillard, pour lequel 90% de la population Française de cette espèce se trouve à l'est de l'Aude et des Pyrénées-Orientales. Cette coupure aura des conséquences sur les déplacements entre zones de nidification et zones de chasse de nombreux rapaces : Aigle de Bonelli (un des 35 couples en France, espèce qui fait l'objet d'un Plan national d'action), Aigle royal, Circaète Jean-le-Blanc, Busard cendré, Grand-duc d'Europe. Concernant les reptiles, de nombreux sites à Lézard ocellé seront impactés. Sur la commune de Fitou, une zone humide qui abrite une population de Triops concriformis, un crustacé d'eau douce très rare dans la région, est menacée par le projet.

⁶ Voir carte 4, page 42 de l'étude.

Le Conseil scientifique insiste sur la question fondamentale de l'intégration paysagère de l'infrastructure ; le traitement et l'analyse paysagère doivent être faits de manière exemplaire. Pour l'optimisation du tracé retenu il sera nécessaire de connaître l'ensemble des impacts liés aux mouvements de matériaux : mis en remblais avec longueur et lieu d'emprunt, déblais et le lieu du dépôt, etc. L'empreinte carbone des variantes sera un élément supplémentaire à prendre en compte ici. Il sera important de clairement définir le niveau d'exigence pour ces travaux par rapport aux enjeux paysagers, de limiter aussi les impacts paysagers des travaux connexes (chantier, carrières et routes d'accès) et de porter une veille stricte sur les choix techniques de mise en œuvre. Pour toutes les voies terrestres, le Conseil scientifique encourage fortement l'option de mise en place de viaducs (à la place des remblais dont certains seraient très hauts) afin d'atténuer les impacts paysagers et l'effet de coupure sur les milieux (eaux souterraines et de surface, et la faune) et sur les mobilités locales (chemins de desserte viticoles, itinéraires de mobilités douces). Si l'option d'un tunnel n'était pas retenue, une partie du budget pourrait être employée dans la construction de viaducs.

Pour ce qui concerne la gestion de la ligne une fois en mise en service, le Conseil scientifique soutient le positionnement du PNR-NM contre l'utilisation de produits chimiques polluants. Compte tenu des spécificités du territoire situé sur le bassin versant des étangs littoraux, l'ouvrage devra garantir une transparence hydraulique exemplaire et être conçu de manière à éviter l'usage d'herbicides. Une expérimentation a permis de mettre en œuvre des techniques et aménagements d'alternatifs à l'emploi de pesticides sur les voies, et d'en mesurer l'efficacité. On évitera également l'emploi des épaveuses pour la taille des végétaux pour des questions de prophylaxie et d'esthétique. Il convient donc de prendre en compte un éventuel surcoût lié à l'entretien lors de cette phase de conception.

Enfin, le Conseil scientifique s'interroge sur l'utilité de deux nouvelles gares, dont le coût dépasse plusieurs centaines de milliers d'euros. L'intérêt de la nouvelle ligne n'est-il pas de gagner du temps entre Perpignan et Montpellier ? Ceci ne sera pas possible si les TGV s'arrêtent toutes les 15 minutes ! Le fait de vouloir construire deux nouvelles gares ne révèle-t-il pas que, finalement, la vitesse du TGV sur le territoire n'est pas un critère majeur de la discussion ? De plus, cela pourrait conduire à une pression foncière importante et à l'artificialisation du territoire dans les alentours, y compris sur le territoire du PNR-NM. Comme l'avis de l'Autorité environnementale (n° 2021-65 - séance du 22 septembre 2021) le signale, il sera nécessaire de bénéficier ici des retours d'expérience de la réalisation des gares nouvelles, comme celle de Montpellier sud de France, qui paraît largement sous-utilisée et très critiquée localement.

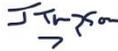
En conclusion, le Conseil scientifique pointe la nécessité de prendre en compte le territoire du PNR-NM dans son ensemble et d'aborder le projet de la ligne nouvelle dans sa globalité spatiale et temporelle. Il sera aussi nécessaire que le PNR-NM puisse bénéficier d'un suivi détaillé des modalités de construction de la ligne nouvelle sur son territoire. Ainsi nous formulons quatre recommandations prioritaires.

- **A espace exceptionnel, projet exemplaire.** Il s'agit du seul endroit où la nouvelle ligne traverse le territoire d'un Parc naturel régional. C'est un territoire où l'établissement parc et les communes locales se lient à travers une charte pour promouvoir la protection de son caractère. Le Conseil scientifique est de l'avis que le projet porte atteinte à ce caractère et n'est pas en cohérence avec la charte du PNR-NM. Une analyse des impacts à l'échelle du périmètre du parc est à réaliser.
- **Traiter le projet dans sa globalité.** Le Conseil scientifique recommande de faire une étude de la vulnérabilité de la ligne actuelle sur le territoire du PNR-NM. Si la ligne actuelle était menacée à moyen terme par la submersion, ce qui est très probable, il faudrait rechercher une solution mixte (fret et voyageurs) pour le projet de ligne nouvelle au sud de Narbonne, avec un retrait stratégique de la ligne ferroviaire vers l'intérieur des terres. Il s'agit de faire de ce projet et son implantation sur le territoire du PNR-NM un exemple modèle sur la prise en compte des risques et de l'adaptation au changement climatique.

- **Intégrer les connaissances actuelles du territoire.** Le Conseil scientifique insiste sur le caractère sous-étudié et sous-équipé en mesures in situ sur le territoire du PNR-NM pour étudier de manière rigoureuse l'implantation d'une infrastructure de cet ampleur (par exemple le manque de connaissances sur le karst, l'érosion/submersion de la ligne actuelle, les pollutions). Il est indispensable que « l'étude » des enjeux écologiques, paysagers, socio-économiques et culturels sur le territoire du PNR-NM soit alimentée par toutes les connaissances disponibles et par de nouvelles études. Sur ce point, les programmes « La mer monte » et « S.A.L.I.N. » sur les changements climatiques et le programme « Identification de la trame écologique du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée » sur le fonctionnement écologique de la biodiversité en lien avec la qualité des paysages seraient des éléments importants à prendre en compte.
- **Créer un comité de suivi.** Ce comité doit être composé de membres du Conseil scientifique, agents du PNR-NM, acteurs des différentes instances de concertation et un(e) paysagiste-concepteur en charge de l'insertion paysagère. Son rôle sera d'examiner les étapes d'avancement du projet afin d'être en mesure de veiller à l'optimisation des choix, notamment pour les ajustements du profil de choix entre remblai ou viaduc, et les mesures d'évitement et de compensation des impacts pour les enjeux de biodiversité (flore, faune et milieux). Il doit veiller de manière exigeante sur ces enjeux et bénéficier de l'assurance d'un processus transversal de décision, lieu par lieu à travers le territoire du PNR-NM. Son rôle n'est pas de se focaliser sur le but de la ligne mais d'éclairer la manière d'y parvenir.

Il est de l'avis du Conseil scientifique que l'implantation d'une infrastructure à grande envergure, comme c'est le cas pour ce projet, risque fortement de porter atteinte au caractère du territoire du PNR-NM. Prendre en compte ces quatre recommandations et éviter systématiquement les impacts sur les éléments exceptionnels de paysage, de biodiversité et du cadre de vie des habitants nous semble donc nécessaire.

A Montpellier le 24 janvier 2022



John Thompson

Président du Conseil scientifique et de prospective
Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

E984 - Jos PALAZON

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 15:04:03

Lieu de dépôt : Par email

Objet :LNMP à l'attention de monsieur Bernard COMAS

Page 786 / 1332.

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

Contribution :

Monsieur Le président de la commission,

je vous prie de trouver dans le présent courriel une lettre que je vous adresse ainsi que les pièces l'accompagnant.

Vous étant gré du traitement que vous réserverez à ma demande.

Bien cordialement

--

José PALAZON

Pièce(s) jointes(s) :

Document : courrier enquêteur.pdf, page 1 sur 1

Aline BARBERO née le 07 avril 1966 à Martigues
José PALAZON né le 09 avril 1964 à Paris 6^{ème}
Domiciliés : Domaine de Ricardelle de Lautrec
11 110 COURSAN
Tel. 06 77 01 58 48 / 06 42 85 79 62
Courriel : josedamienpalazon@mail.com

À Coursan, le 18 janvier 2022

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

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

C'est au mois d'avril 2021 suite à la démarche entreprise pour vendre notre bien que nous avons appris via notre notaire que notre maison était invendable car impactée par la bande réservée au profit de RFF qui traverse la campagne Coursanaise. Nous nous retrouvons donc dans l'impossibilité de vendre notre bien et ce malgré la lettre d'intention d'achat signée par les consort BAMBERGER proposition que nous avons acceptée.

Nous avons aussi tôt contacté les services de la SNCF qui nous confirment, par un courriel de monsieur Olivier MENARD Consultant Foncier à la Direction Conseil et Aménagement de la société SYSTRA mandatée, qu'effectivement, la LNMP passera sur notre terrain parcelle cadastrée CX N°58 sur la commune de Coursan et à 38,8 mètres de la façade de notre logement. Nous avions l'intention de changer de département pour des raisons professionnelles. En effet, je travaille dans les Pyrénées Orientales et voudrait m'y établir. Pour des raisons de santé, ma compagne doit me suivre suite à un changement professionnel. Notre impératif besoin de déménager se trouve sérieusement entravé.

Au vu de notre âge, nous devons trouver une nouvelle demeure et nous devons démarrer un nouveau projet. Le tracé de la LNMP a mis en échec notre ultime possibilité de vente et par là même nos projets. Nous n'avons appris le tracé exact qu'avec l'échec du compromis d'achat. En effet nous savions que la ligne devait passer dans la campagne Coursanaise mais étions loin d'imaginer qu'une bande réservée viendrait traverser notre parcelle à seulement 38.8 mètres de notre bâtisse et barrant l'entrée principale de notre propriété.

Le nouveau tracé de LNMP traversant l'Aude impacte beaucoup de terrains agricoles, passe à proximité de bâtiments pour beaucoup non habités mais, notre demeure située au domaine de Ricardelle de Lautrec est de loin la plus impactée. De plus la campagne Coursanaise étant en zone inondable la voie ferrée sera construite en hauteur ce qui fera en sorte que l'on va se retrouver en plein milieu du polder formé entre cette nouvelle digue et la digue de Cuxac d'Aude. Notre maison étant située Sud, Sud-Est, l'impact visuel et le bruit du trafic seront à leur comble. C'est en raison de tous ces désagréments mais aussi du fait que notre bien est désormais invendable que nous avons fait valoir notre droit au délaissement. La société SYSTRA instruit le dossier et monsieur MENARD viendra visiter les lieux la deuxième semaine du mois de février.

Nous nous en remettons à votre analyse ainsi qu'à celle de la Direction de Réseaux SNCF pour prendre toute la mesure de la situation de détresse dans laquelle nous nous trouvons afin de trouver une issue rapide et amiable.

Sachant compter sur votre appréciation, nous vous prions de recevoir l'expression de nos sentiments les meilleurs.

José PALAZON



Document : intention d'achat.pdf, page 1 sur 1



LETTRE D'INTENTION D'ACHAT DE BIENS IMMOBILIERS

Cette Lettre d'intention est un document commercial qui doit nécessairement faire l'objet, en cas d'accord, d'un acte sous-seing privé ultérieur soumis au délai de rétractation. Il est interdit de percevoir quelques fonds que ce soit.

En présence et avec le concours de l'Agence **D.f IMMO Sud** - **NEGOCIATEUR : Firat ABBAS**
24, Bld Dr Lacroix 11100 NARBONNE - Tél : 04.68.41.68.23 06-23-47-06-41

SAS au Capital de 2 000€ - immatriculée au RCS De Narbonne sous le n° 812 592 699 - Titulaire de la Carte professionnelle Transactions sur immeubles et Fonds de Commerce n° CPI 1102 2015 000 000 212 délivrée par la CCI de l'Aude - Garantie Financière de 120 000 € par GALIAN n° B 51831360 89, rue de la Boétie 75008 PARIS - Titulaire d'une assurance en responsabilité civile professionnelle auprès de MMA sous le n° de police 120 137 405.

Nous soussignés : Monsieur et Madame **Bamberger Marc**
Demeurant **Narbonne 57, Wiesbaden 65193**

déclare(nt) être intéressé(s) par l'acquisition des biens ci-dessous désignés et charge(nt) le mandataire de transmettre la présente intention d'achat au vendeur.

DESIGNATION et ADRESSE DU BIEN

**Domaine Ricardelle de Lautrec 11110
Coursan**

Suite à la visite de ce bien, nous proposons d'acheter ledit bien moyennant le prix de : **440.000 €**
quatre cent quarante mille euros

En toutes lettres

Mode de financement : Apport personnel : **440.000 €** / Emprunt _____ €

Dépôt de garantie lors de compromis : _____ €

Autres conditions suspensives ou particulières

LA PRESENTE OFFRE EST VALABLE JUSQU'AU : **7/05/2021**

❖ L'acceptation de cette proposition par le vendeur rendra la vente parfaite aux termes de l'article 1583 du Code Civil puisqu'il y a accord sur la chose et sur le prix.

Signatures des proposant Fait à **Narbonne** le **16 avril 2021**

(Lu et approuvé, bon pour proposition au prix de en chiffres en lettres)

**Lu et approuvé, bon pour proposition au
prix de 440.000 euros quatre cent quarante
mille euros**

Marc Bamberger

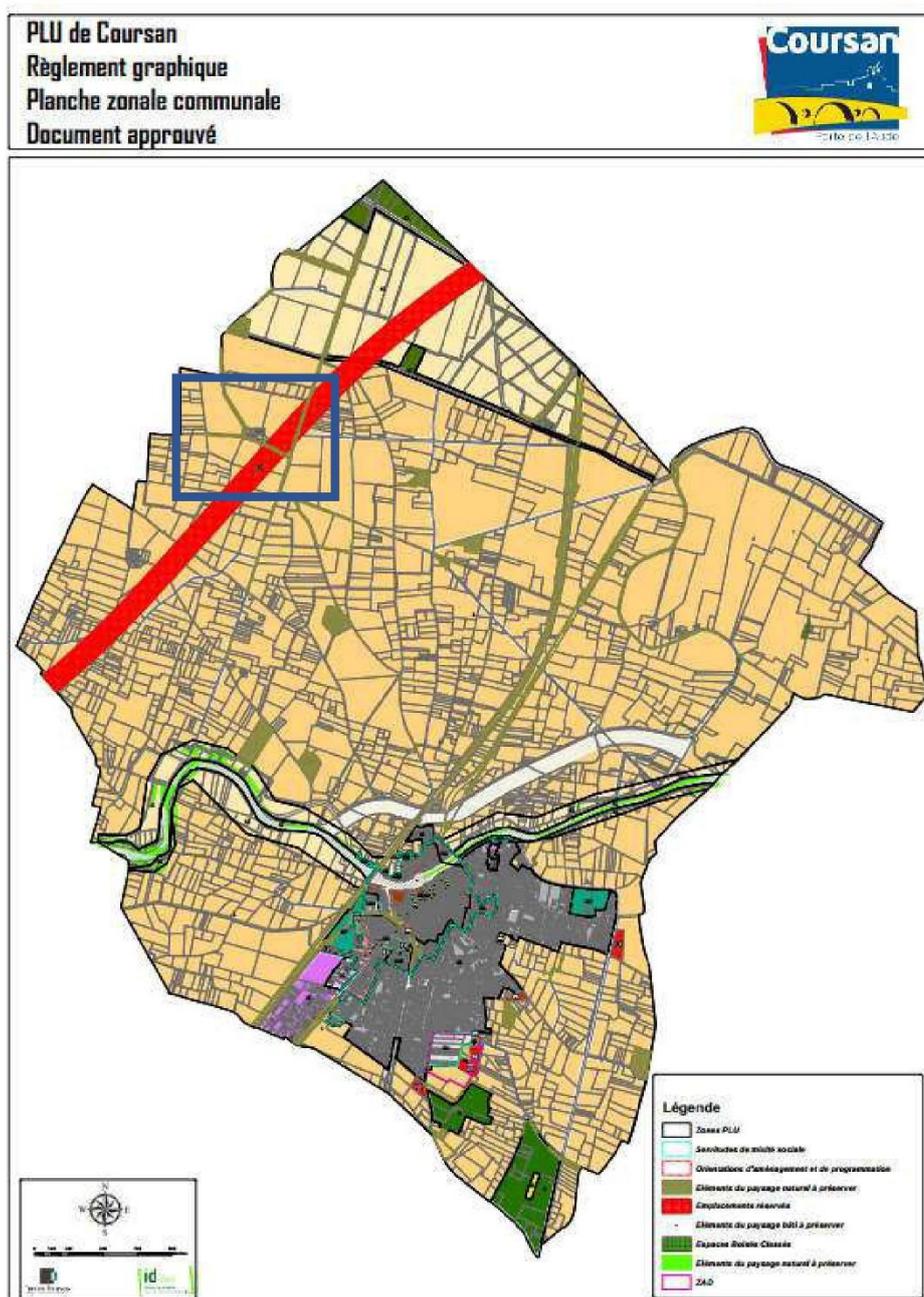
Acceptation et Signatures des vendeurs :

Fait à **Coursan** Le **16 avril 2021**

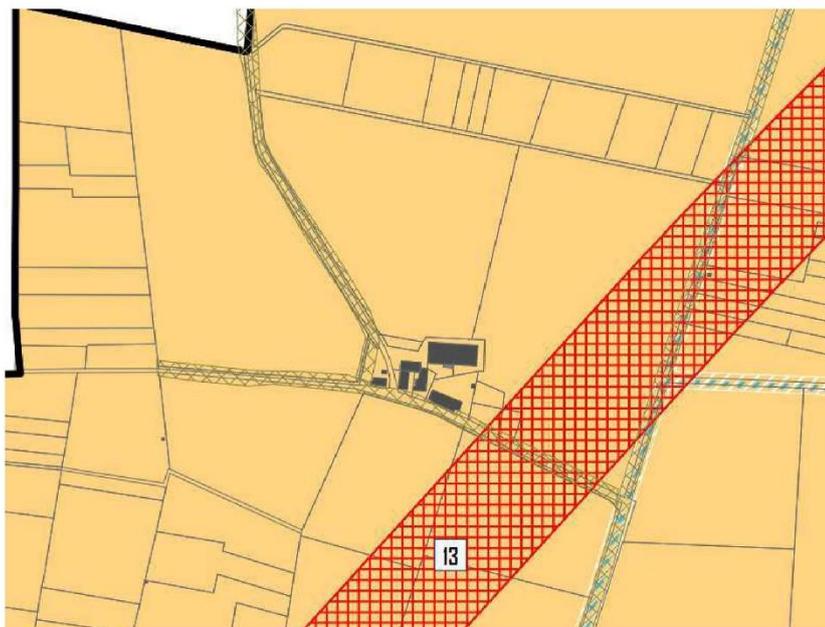
(Lu et approuvé, bon pour vendre au prix de en chiffres en lettres)

**Lu et approuvé,
bon pour vendre au prix
de 440 000 € quatre cent quarante mille euros**

officier



Document : emprise ricardelle.pdf, page 2 sur 2



La bande réservée date de 2018 selon les informations du service de l'urbanisme de Coursan. Les travaux de cette phase ne sont pas programmés à ce jour. La phase 1 Montpellier Béziers est prévue pour 2034.

Document : 2017 aguillana.pdf, page 1 sur 23

Page 791 / 1332.

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

EXPOSE PREALABLE

La présente expertise est faite à la requête Monsieur José PALAZON demeurant Domaine de Ricardelle de Lautrec à COURSAN (AUDE).

Elle a pour but de déterminer la valeur vénale d'un ensemble bâti et non bâti situé sur la commune COURSAN (AUDE), Domaine de Ricardelle de Lautrec.

Afin de procéder à notre mission, nous nous sommes rendus sur les lieux le 12 Mai 2017.

Nous avons visité l'immeuble, relevé les mensurations par sondages au télémètre et données techniques et pris des clichés photographiques.

En ce qui concerne les parcelles, nous ne les avons pas mesurées mais nous avons retenu leurs superficies cadastrales telle que communiquées par le service urbanisme de la commune de COURSAN.

Nous avons également réuni toutes les informations d'urbanisme concernant les parcelles.

Compte tenu des constatations faites sur les lieux et compte tenu des éléments habituellement retenus, nous avons alors rédigé le présent rapport.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

INFORMATIONS GENERALES – PRINCIPE ET METHODE D’EVALUATION RETENUE

En pratique, la valeur vénale est une notion économique que nous définirons dans le cadre de cette expertise comme étant le prix qui pourrait être obtenu d'un bien, dans le cas d'une vente ordinaire réalisée dans des conditions normales de marché, à un acquéreur quelconque.

Trois définitions :

*La Direction Générale des impôts, dans le « Guide de l'évaluation des biens » donne la définition suivante :

« La valeur vénale d'un bien correspond à sa valeur marchande, c'est-à-dire au prix auquel ce bien pourrait être vendu ou acheté. Evaluer un bien quel qu'il soit consiste donc à supputer la plus forte probabilité de prix auquel il pourrait se vendre s'il était mis sur le marché dans des conditions normales d'offre et de demande ».

*La charte de l'expertise en estimations immobilières donne la définition suivante de la valeur vénale:

« La valeur vénale correspond au prix auquel un bien ou un droit immobilier pourrait raisonnablement être cédé en cas de vente amiable au moment de l'expertise, les conditions suivantes étant supposées préalablement réunies :

- *La libre volonté du vendeur et de l'acquéreur,*
- *La disposition d'un délai raisonnable pour la négociation, compte tenu de la nature du bien et de la situation du marché,*
- *Le maintien de la valeur à un niveau sensiblement stable pendant ce délai, que le bien ait été proposé à la vente dans les conditions du marché, sans réserves, avec une publicité adéquate,*
- *L'absence de facteurs de convenance personnelle. »*

*La Cour de Cassation, dans un arrêt du 23 octobre 1984, retient que :

« La valeur vénale réelle est constituée par le prix qui pourrait être obtenu du bien par le jeu de l'offre et de la demande dans un marché réel, compte tenu de l'état dans lequel il se trouve avant la mutation... et compte tenu des clauses de l'acte de vente. »

Nous précisons qu'il ne s'agit pas d'une expertise technique, mais d'une expertise en évaluation valeur vénale excluant de ce fait toutes recherches concernant les termites, l'amiante, le plomb, le diagnostic de performance énergétique, le diagnostic gaz, l'état de l'installation intérieure électrique et l'état des risques naturels technologiques ou sismiques, ainsi que des installations d'assainissement non collectif, qui doivent être faites par un professionnel agréé et dont l'incidence du résultat peut venir modifier à moins-value la valeur obtenue.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABREISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Egalement, si l'état d'entretien est bien évidemment pris en considération pour l'évaluation, nous n'avons pas vocation ni compétence pour diagnostiquer, analyser ou évaluer d'éventuels risques concernant des désordres ou malfaçons présents ou à venir sur les constructions. Sauf indication expresse au présent rapport en raison d'éléments précis communiqués, nos conclusions sont établies dans l'hypothèse d'une absence totale de tels désordres.

Les facteurs qui déterminent la valeur vénale des immeubles bâtis sont particulièrement nombreux et leurs incidences respectives sur cette valeur sont très variables.

On les classe traditionnellement en deux groupes, à savoir : les facteurs physiques et les facteurs juridiques.

Les facteurs physiques concernent notamment la situation et l'emplacement de l'immeuble, la nature et la qualité des matériaux employés, l'importance du bâtiment et des éléments d'équipement, son ancienneté, sa distribution intérieure, sa spécialisation et ses possibilités d'utilisation.

Les facteurs juridiques concernent l'état d'occupation de l'immeuble, à savoir dans le cas d'espèce, un immeuble libre.

Une dernière notion n'est surtout pas à négliger, c'est l'état du marché sur le secteur.

Classiquement, le marché se définit comme le lieu de rencontre entre l'offre et la demande. L'immobilier est tout à la fois un élément d'actif et un produit de marché.

Après avoir procédé à l'examen des différents postes, nous avons retenu la méthode par comparaison indirecte par l'intermédiaire de prix unitaires, à savoir pour un immeuble bâti un prix au mètre carré pondéré hors œuvre.

Cette méthode est sans conteste la mieux appropriée, puisqu'elle s'appuie sur les données réelles du marché immobilier. Elle consiste, en effet, à apprécier la valeur vénale du bien à l'aide de termes de comparaison constitués par les ventes portant sur des immeubles identiques ou tout au moins similaires.

Sa mise en œuvre suppose une étude de marché destinée à recenser les ventes les plus significatives que l'on a coutume d'appeler « termes de comparaison » et qui doivent permettre de procéder à l'évaluation proprement dite du bien dont la valeur est recherchée (recherche des ventes de biens de même nature, sélection des termes de références significatifs, analyse des prix déclarés).

Nous avons enfin écarté de nos calculs les méthodes non appropriées telles que l'évaluation par le prix de revient ou l'évaluation par le coût de la construction.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Compte tenu de tout ce qui précède, compte tenu des documents en notre possession et compte tenu de l'ensemble des informations habituellement retenues, nous avons procédé à l'estimation de cet ensemble bâti et non bâti.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Document : 2017 aguillana.pdf, page 6 sur 23

SITUATION GEOGRAPHIQUE

*SITUATION –ENVIRONNEMENT

La commune :

COURSAN, village de 6087 habitants environ, est situé à 10 km au Nord Est de NARBONNE sous-préfecture du Département de l'Aude en région Occitanie.

C'est une commune à caractère rural et viticole, accessible seulement par voie routière, les liaisons par chemin de fer et autoroute les plus proches étant situées à NARBONNE.

La commune de COURSAN est desservie par le réseau de bus appartenant à la communauté d'agglomération du Grand Narbonne.

Equipements communaux:

La commune de COURSAN est dotée:

- Commerçants : épicerie, bureau de tabac, café, boulangerie, boucherie, supermarché
- Tissu artisanal développé : plombier, menuisier, électricien, mécanicien...
- Santé : pharmacie, médecins, infirmiers, dentistes, kinésithérapeutes, (centre paramédical), maison de retraite.
- Scolaire : écoles maternelles et élémentaires, collège et ramassage par bus scolaire pour les lycées de NARBONNE.
- Equipements sportifs: terrains de rugby et football, cours de tennis ...
- Economie: dominée par la viticulture et le tourisme

Le quartier :

L'ensemble bâti et non bâti dont il s'agit est situé dans les écarts de la commune soit à 4 kms de COURSAN.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Document : 2017 aguillana.pdf, page 7 sur 23

DESCRIPTIF

***DESIGNATION**

L'ensemble bâti et non bâti objet de la présente expertise consiste en un bâtiment à usage d'habitation, élevé d'un rez-de-chaussée et de deux étages; porté au cadastre rénové de ladite commune sous les références suivantes:

Section	Numéro	Lieudit	Superficie	Nature
CX	35	DOM DE RICARDELLE 11100 COURSAN	25a 55ca	sol

Section	Numéro	Lieudit	Superficie	Nature
CX	58	A RICARDELLE 11100 COURSAN	11a 24ca	sol

Section	Numéro	Lieudit	Superficie	Nature
CX	59	A RICARDELLE 11100 COURSAN	09a 28ca	sol

Section	Numéro	Lieudit	Superficie	Nature
CX	29	A RICARDELLE 11100 COURSAN	00a 21ca	sol



Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale -- Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Nous n'avons noté en apparent aucun problème particulier de structure sur cette bâtisse.

Le bâti, édifié sur un terrain d'assiette de 4628 m², est raccordé aux réseaux d'électricité. La production d'eau est assurée par un forage et l'assainissement est autonome.

L'assise de la construction repose sur une dalle de fondation en béton armé (radier).

Le bâtiment de conception béton sous enduit présente les caractéristiques suivantes:

- * Charpente de type métallique ;
- * Couverture tuile canal ;
- * Menuiserie PVC double vitrage ;

Il ressort de notre visite des lieux et de l'ensemble des constatations faites que l'immeuble expertisé se compose comme suit :

① Rez-de-chaussée :

* **Une pièce à usage de débarras** d'une superficie de **14,99 m²**; sol cimenté et murs à l'état brut ;

* **Une seconde pièce à usage de débarras** d'une superficie de **20,33 m²**; sol cimenté et murs à l'état brut ;

* **Une pièce à usage d'atelier** d'une superficie de **29,38 m²**; sol cimenté et murs à l'état brut ;

* **Un garage** d'une superficie de **211,06 m²** ; sol cimenté, murs à l'état brut ;

* **Une seconde pièce à usage de débarras** d'une superficie de **27,10 m²** ; sol cimenté et murs à l'état brut ;

* **Une troisième pièce à usage de débarras** d'une superficie de **20,87 m²** ; sol en terre battue, murs à l'état brut ;

* **Une pièce à usage de cellier** d'une superficie de **14,28 m²** ; sol carrelé, murs peints, plafond revêtu d'un lambris bois ;

* **Un logement à finir de rénover** d'une superficie de **88,70 m²** ; sol carrelé, murs et plafond peints ;

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

***Un logement de type T3 loué avec jardin** d'une superficie de **93,31 m²** ; sol carrelé, murs et plafond peints ;

⊗Premier étage :

Son accès s'effectue par un escalier extérieur coté Ouest et une rampe cimentée coté Est.

*** Un hall d'entrée** d'une superficie de **13,33 m²**; sol carrelé, murs crépis et plafond peint;

*** Une cuisine aménagée et équipée** d'une superficie de **28,72 m²**; sol carrelé, murs en partie peints et faïencés, plafond peint;

*** Un salon/séjour** d'une superficie de **37,82 m²** équipé d'une cheminée à foyer fermé; sol carrelé, murs peints et plafond revêtu d'un lambris bois;

*** Une chambre** d'une superficie de **17,98 m²** équipée d'un placard; sol carrelé, murs et plafond peints ;

*** Une salle de bains** d'une superficie de **07,56 m²** équipée d'une baignoire d'angle, d'un lavabo et d'un bidet ; sol carrelé, murs faïencés, plafond peint ;

*** Un cabinet de toilette** d'une superficie de **01,46 m²** ; sol carrelé, murs faïencés sur 1,70m surplus crépis, plafond peint ;

*** Une chambre** d'une superficie de **19,50 m²** équipée d'un placard; sol revêtu d'un parquet bois, murs peints ; plafond revêtu d'un lambris bois ;

*** Un couloir de dégagement** d'une superficie de **10,02 m²** ; sol revêtu d'un parquet bois , murs peints ; plafond revêtu d'un lambris bois ;

*** Un cabinet de toilette** d'une superficie de **01,02 m²** ; sol carrelé, murs faïencés, plafond revêtu de dalles décoratives en polystyrène ;

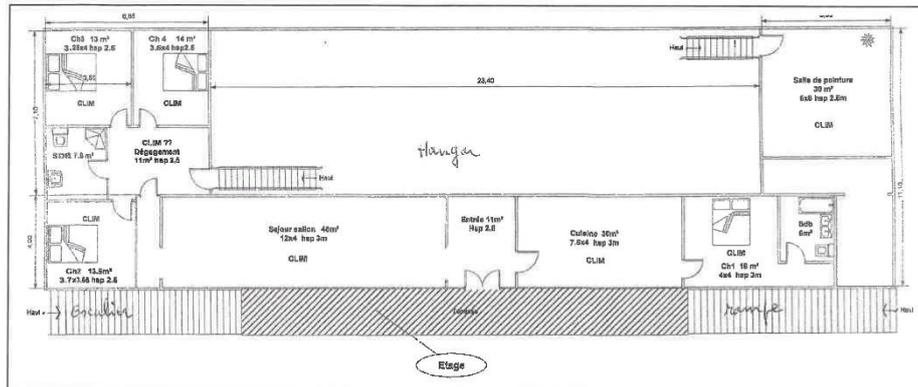
*** Une salle d'eau** d'une superficie de **09,36 m²** équipée d'une cabine douche et d'un meuble double vasque ; sol carrelé, murs faïencés, plafond revêtu de dalles décoratives en polystyrène ;

*** Une chambre** d'une superficie de **13,85 m²** équipée d'un placard; sol revêtu d'un parquet bois, murs peints ; plafond revêtu de dalles décoratives en polystyrène ;

*** Une chambre** d'une superficie de **13,73 m²** équipée d'un placard; sol revêtu d'un parquet bois, murs peints ; plafond revêtu de dalles décoratives en polystyrène ;

*** Un atelier de peinture** d'une superficie de **27,19 m²** équipé d'un placard; sol revêtu d'un parquet bois, murs et plafond peints ;

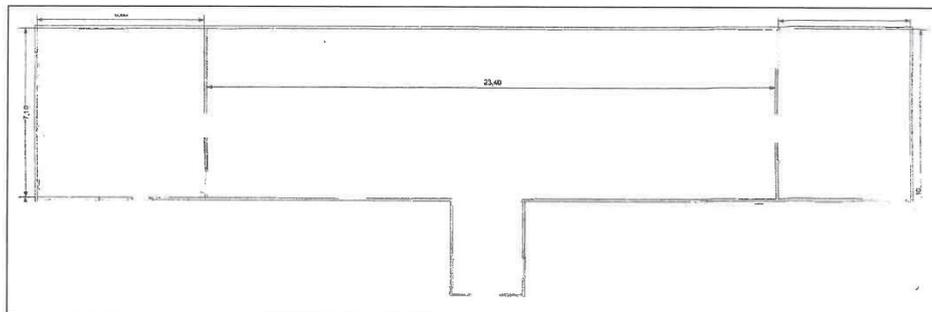
Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr



② Deuxième étage :

Son accès s'effectue par une échelle en bois.

* Un plateau à aménager d'une superficie de **325,18 m²** ; sol et murs à l'état brut.



***URBANISME**

Depuis le 24 Mars dernier, la commune de COURSAN ne dispose plus de document d'urbanisme, l'ancien plan d'occupation des sols étant caduque.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABREISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

La commune, soumise au RNU (règlement national d'urbanisme), est en phase d'adoption du Plan local d'urbanisme.

Pour information nous annexons in fine de notre rapport le futur zonage de la zone A du PLU.

Servitude d'utilité publique:

La commune dispose d'un plan de prévention du risque inondation.

L'ensemble étudié est situé dans la zone Ri3 du PPRI. Il s'agit d'un secteur non ou peu urbanisé en zone inondable soumis à risque d'aléa indifférencié qui correspond au champ d'expansion des crues d'origine fluviale ou mixte.

Nous annexons in fine de notre rapport le règlement de la zone Ri3 du PPRI.

***ETAT DES LIEUX**

Nous sommes en présence d'un bâtiment des années 60 de grande superficie.

La partie rez-de-chaussée abrite deux logements, l'un à finir de rénover et l'autre actuellement loué.

Au premier niveau, l'habitation est entièrement restaurée et offre des prestations de qualité: menuiseries pvc double vitrage, deux insert bois, une cuisine aménagée et équipée etc...

Intérieurement l'ensemble est parfaitement entretenu, aussi bien au niveau des sols que des revêtements muraux.

Les sanitaires et les équipements des pièces d'eau sont en excellent état.

L'ensemble est chauffé par des convecteurs électriques et la production d'eau chaude est assurée par un cumulus électrique.

L'installation électrique ne présente pas d'anomalies et semble correspondre aux normes actuelles de sécurité.

Outre les nombreux débarras et le vaste garage, l'immeuble profite sur le deuxième niveau d'un grand plateau à aménager qui offre un potentiel non négligeable.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Les extérieurs sont parfaitement entretenus, avec un espace piscine pool house sécurisé.

Le terrain est composé d'un jardin d'agrément, d'un espace potager et un partie boisée.

ELEMENTS D'APPRECIATION

Eléments positifs

- Qualité de rénovation et finitions soignées pour la partie habitation
- Espace piscine aménagée
- Environnement agréable, grand jardin d'agrément
- Accès facile / commodités immédiates
- Potentiel intéressant à exploiter

Eléments négatifs

- Forte identification typologique
- Absence de raccordement au réseau d'eau communal
- Conformité de l'assainissement autonome à vérifier
- Ensemble situé en zone inondable du PPRI

ESTIMATION - CALCULS

Nous allons procéder à l'évaluation de cet ensemble bâti et non bâti en retenant la méthode de la superficie pondérée hors œuvre, méthode couramment utilisée par les Experts Evaluateurs.

***TERMES DE COMPARAISON :**

Force est de constater qu'il existe très peu d'immeubles de même nature pouvant être retenus comme termes de comparaison compte tenu de la spécificité du bien expertisé.

Nous avons donc étendu nos recherches aux communes voisines.

Nous avons recensé des mutations d'immeubles bâtis présentant des caractéristiques communes à l'immeuble étudié (situation, qualité et état d'entretien de la construction, prestations ...), sélectionné les termes de référence significatifs, procédé à l'analyse des prix déclarés, nous permettant ainsi de définir une valeur au m2 pondéré hors œuvre comme suit:

◆ **Référence 1 : Ensemble bâti et non bâti - Domaine de Ricardelle de Lautrec**

- Construction sur 2 niveaux d'un superficie de 135 m2
- Terrain d'assiette de 1308 m2
- Matériau mur : Pierre
- Matériau toiture : Tuile
- Garage de 40 m2 / Terrasse de 36 m2 / Piscine de 45 m2
- Date de cession : 11/2015

*Pour le bâti : prix au m2 pondéré hors œuvre : **1951 €**

*Pour le sol : prix de base au m2 non bâti : **8 €**

◆ **Référence 2 : Ensemble bâti et non bâti - Chemin des Garrigots CUXAC D'AUDE**

- Construction sur 2 niveaux d'un superficie de 167 m2
- Terrain d'assiette de 2389 m2

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

- Matériau mur : Pierre
- Matériau toiture : Tuile
- Garage de 47 m2 / Terrasse de 41 m2 / Cave de
- Date de cession : 10/2016

*Pour le bâti : prix au m2 pondéré hors œuvre : **1990 €**

*Pour le sol : prix de base au m2 non bâti : **141 €**

◆ **Référence 3 : Ensemble bâti et non bâti - Chemin Mouchairas Sud CUXAC D'AUDE**

- Construction sur 1 niveaux d'un superficie de 172 m2
- Terrain d'assiette de 7160 m2
- Matériau mur : brique
- Matériau toiture : Tuile
- Garage de 83 m2 / Terrasse de 50 m2 / Piscine de 50 m2
- Date de cession : 03/2016

*Pour le bâti : prix au m2 pondéré hors œuvre : **2090 €**

*Pour le sol : prix de base au m2 non bâti : **77 €**

◆ **Référence 4 : Ensemble bâti et non bâti - Chemin de l'horto de Senty CUXAC D'AUDE**

- Construction sur 1 niveaux d'un superficie de 160 m2
- Terrain d'assiette de 1245 m2
- Matériau mur : brique
- Matériau toiture : Tuile
- Garage de 38 m2 / Terrasse de 45 m2 / Piscine de 40 m2
- Date de cession : 06/2015

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

*Pour le bâti : prix au m2 pondéré hors œuvre : **1998 €**

*Pour le sol : prix de base au m2 non bâti : **137 €**

Analyse des termes de comparaison:

Si l'on admet que la référence (1) est particulièrement représentative de l'ensemble bâti et non bâti qui nous intéresse dès lors:

- que la référence 1 présente une superficie habitable pondérée proche du bien étudié,
- qu'elle profite également de dépendances et d'une piscine,
- qu'elle est située dans la même zone agricole de la commune,
- qu'elle est soumise à la même réglementation d'urbanisme (zone A du PLU),
- que le marché s'est montré assez stable au cours de la période de 2015 à 2017 concernant ce type de bien,

Alors nous pouvons poser:

Valeur du bâti au m2 pondéré hors œuvre à : 1951 €

Valeur du non bâti au m2 : 8 €

- *Méthode de la surface pondérée dans œuvre :*

Comme nous avons pu le voir dans le paragraphe descriptif, nous sommes en présence d'une bâtisse de grande superficie des années 60, correctement entretenu sur un vaste terrain aménagé.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Compte tenu des constatations faites sur les lieux, compte tenu des informations en notre possession sur le marché immobilier de biens de ce type et compte tenu de l'ensemble des informations habituellement retenues, nous retiendrons une valeur au m2 pondéré hors œuvre de : **1951 €**.

L'état général de la construction, la date de construction justifient l'application d'un coefficient général d'état des lieux et de vétusté, à savoir un abattement de l'ordre de 1%/an soit: **55 %**.

Pour la partie sol, eu égard au fait qu'il est bâti et eu égard à sa superficie, nous retiendrons un prix de base au m2 de : **8 €**.

Conformément aux usages, nous appliquerons à cette valeur sol un coefficient de moins value pour occupation de : **30 %**.

Enfin, comme vu précédemment, cet ensemble bâti et non bâti est situé dans une zone inondable soumis à un aléa indifférencié, nous appliquerons donc un coefficient de moins-value pour risque naturel inondation de : **10 %**.

Etant précisé que ce coefficient de moins-value inclus notamment : la privation de jouissance, la mise en danger des personnes et des biens, le surcoût d'assurance, l'identification du risque sur le marché, les conséquences administratives et juridiques, la pondération de la surface développée et la récurrence de la sinistralité.

Sur ces bases, la valeur vénale de cet ensemble bâti et non bâti sus décrit dans le cadre du marché de gré à gré et en situation libre de toute occupation s'établit comme suit :

Etat des superficies hors œuvre :

• *Rez-de-chaussée*

* Débarras 1:	14,99 m2
* Débarras 2:	20,33 m2
* Atelier:	29,38 m2
* Garage:	211,06 m2
* Débarras 3:	27,10 m2
* Débarras 4:	20,87 m2
* Cellier:	14,28 m2
* Logement 1:	88,70 m2
* Logement 2:	93,31 m2

• *Premier niveau*

* Habitation: 174,35 m²
* Atelier peinture: 27,19 m²

• *Deuxième niveau*

Plateau à aménager: 325,18 m²

Surface pondérée hors œuvre:

* Fondations, Toitures :
325,18 m² x 0,10 = 32,51 m²

* Débarras
83,29 m² x 0,30 = 24,98 m²

* Atelier
29,38 m² x 0,30 = 08,14 m²

* Garage
211,06 m² x 0,50 = 105,53 m²

* Cellier
14,28 m² x 0,30 = 04,28 m²

* Logement 1
88,70 m² x 0,80 = 70,96 m²

* Logement 2
93,31 m² x 0,80 = 74,64 m²

* Habitation:
174,35 m² x 0,90 = 157,91 m²

* Atelier peinture:
27,19 m² x 0,50 = 13,59 m²

Plateau à aménager:
325,18 m² x 0,30 = 97,55 m²

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

18

• Surface globale pondérée hors œuvre :
590,09 m²

*Valeur au m² pondéré hors œuvre :
1951 € soit :

1951 € x 590,09 m² = 1.151.265,50 €

*Coefficient général d'état des lieux et de vétusté :
55 % soit :
1.151.265,50 € x 0,45 = 518.069,47 €

***Valeur immobilière résiduelle arrondie:**

518.000,00 €

Partie en sol :

*Parcelle CX n° 35 : 2555 m²
*Parcelle CX n° 58: 1124 m²
*Parcelle CX n°59: 928 m²
*Parcelle CX n°29: 21 m²
TOTAL: **4628 m²**

• Prix de base au m² non bâti : 8 €

*Coefficient de moins-value pour occupation du sol : 30 %
Soit un prix au m² de : 5,6 €

*Valeur du sol partie :
5,6 € x 4628 m² = 25.916,80 €

Arrondie à **26.000,00 €**

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguilana11@orange.fr

Document : 2017 aguillana.pdf, page 19 sur 23

*Coefficient de moins-value pour risque naturel inondation comprenant notamment les éléments suivants : Privation de jouissance, mise en danger des personnes et des biens, surcoût d'assurance, identification du risque sur le marché, conséquences administratives et juridiques, récurrence de la sinistralité : **10 %** soit :

$[518.000,00 \text{ €} + 26.000,00 \text{ €}] \times 0,90 = 489.600,00 \text{ €}$

***Valeur vénale de l'ensemble bâti et non bâti sus décrit :**

Arrondie à 489.500,00 €

Valeur qui reflète le marché immobilier actuel eu égard à l'environnement et à l'état général du bâti.

Sachant qu'au surplus, cette valeur a été vérifiée par nos soins et confirmée par les professionnels de l'immobilier du secteur.

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

CONCLUSION

En résumé de l'exposé qui précède, les documents communiqués, les informations réunies, les vérifications faites, le déplacement sur les lieux, ainsi que l'ensemble des éléments réunis dans ce dossier permettent d'arrêter à notre avis la valeur de l'immeuble bâti sus décrit, dans un marché de gré à gré et en situation libre de toute occupation à la somme de :

QUATRE CENT QUATRE VINGT NEUF MILLE CINQ CENT EUROS - 489.500,00 €

Ayant rempli notre mission, nous avons clos le présent rapport.

Rédigé en notre cabinet, le 15 Juin 2017.

Lucas AGUILLANA.



**Les surfaces utilisées dans le présent rapport ne peuvent être utilisées dans le cadre des dispositions de l'article 46 de la loi n° 65. 557 du 10 juillet 1965, (Loi Carrez) modifiée, améliorant la protection des acquéreurs de lots de copropriété.*

**Les valeurs sont indicatives et données au jour de l'expertise sans préjuger des fluctuations à venir du marché de l'immobilier du secteur.*

**Notre expertise est fondée sur des éléments que nous avons constatés de visu, quant à leur état apparent, à un moment donné, sous réserves que ces derniers ne comportent pas de vices ou défauts masqués par les meubles ou cachés par des revêtements rendant impossible à l'Expert d'en déceler le moindre aspect.*

Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale - Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABRERISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

CLICHES PHOTOGRAPHIQUES

Facades et vues extérieures



Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABREISSISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Logement principal premier niveau



Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d’Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABREISSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Document : 2017 aguillana.pdf, page 23 sur 23

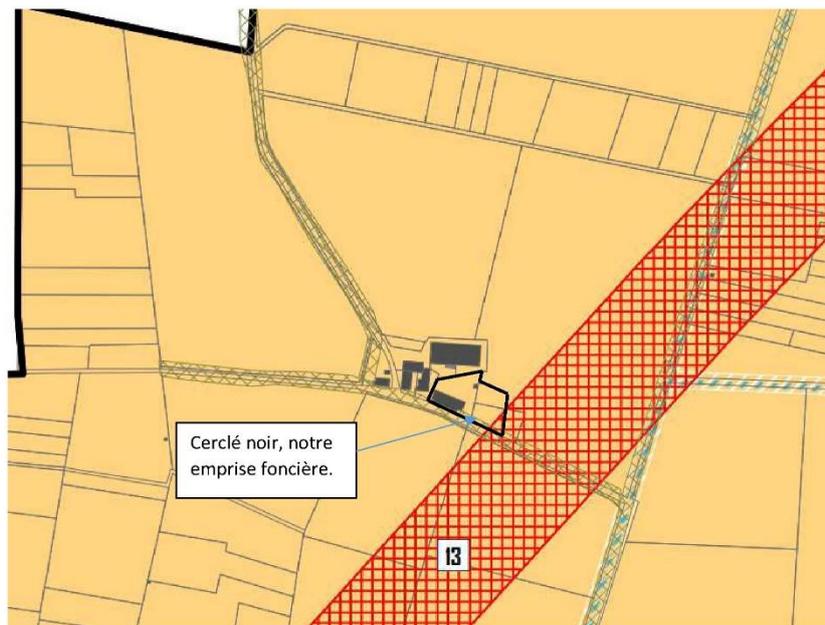


Garage et dépendances & plateau à aménager deuxième niveau

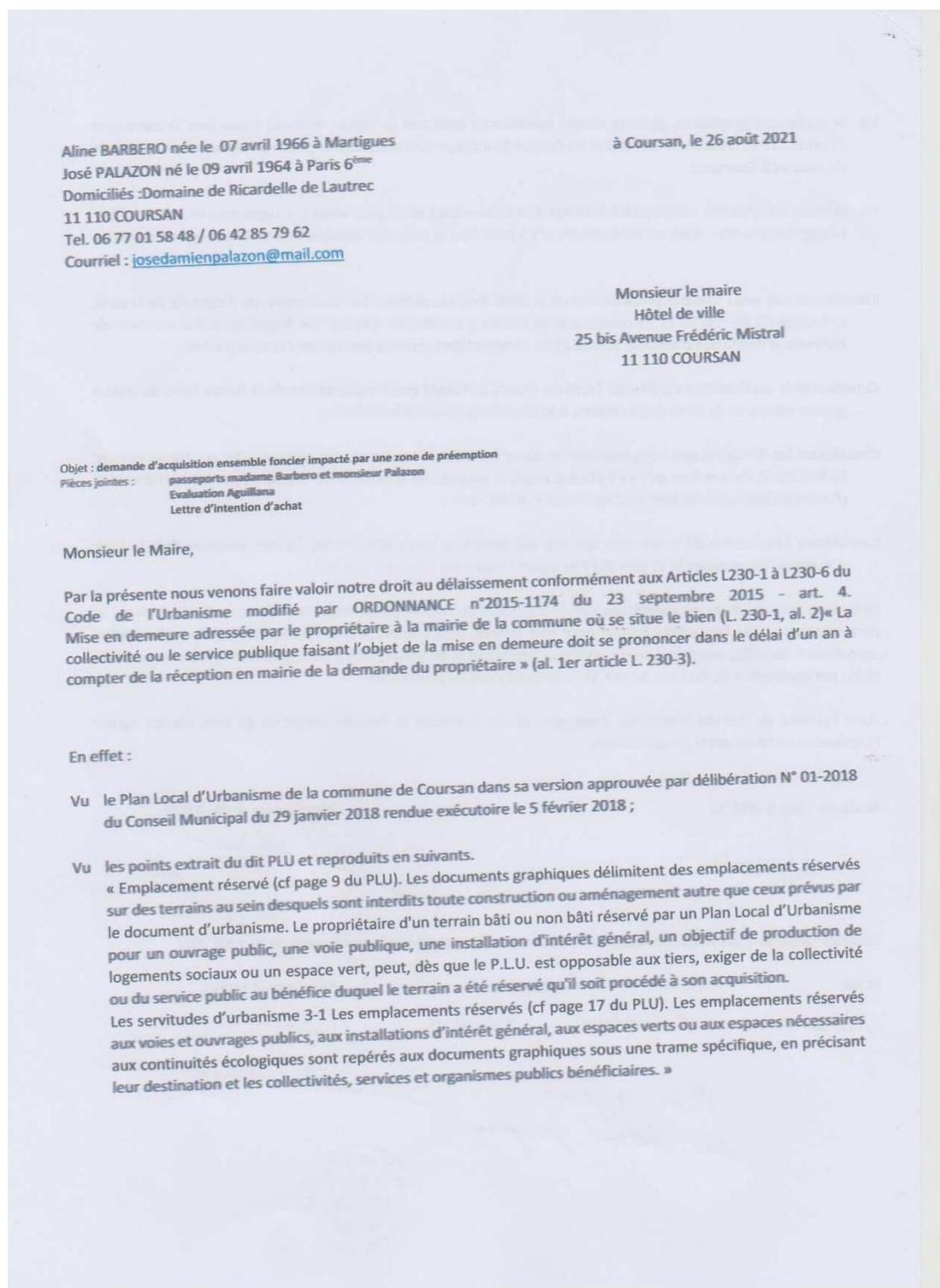


Lucas AGUILLANA, Expert en Evaluation Immobilière et Commerciale – Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier
12 boulevard Gambetta 11100 NARBONNE - 20, avenue de Narbonne 11220 SAINT LAURENT DE LA CABREISSSE
Tél : 04.68.44.12.60 / Courriel : lucas.aguillana11@orange.fr

Document : parcelle CX 58 rongée tracé LNMP.pdf, page 1 sur 1



Document : droit delaissement palazon barbero.pdf, page 1 sur 2



Document : droit delaissement palazon barbero.pdf, page 2 sur 2

Vu le règlement graphique, planche zonale communale précisant la bande réservée traversant la campagne Coursanaise et créant une aliénation de l'assise foncière, notre propriété localisée au domaine de Ricardelle de Lautrec à Coursan ;

Vu la lettre ministérielle référencée 20018904 du 4 janvier 2021 ayant pour objet la « Ligne nouvelle Montpellier-perpignan (LNMP) – Décision ministérielle n°5 » relançant le projet de construction de la dite ligne ferroviaire.

Considérant que nous sommes propriétaires de la unité foncière aliénée sise au domaine de Ricardelle de Lautrec cadastrée CX 35, 58, 59 et 29 composant un terrain d'assiette de 4 628m² sur lequel est édifié un corps de bâtiment d'habitation d'environ 500m² et de constructions annexes desservant l'espace piscine ;

Considérant la confirmation de Réseau Ferré de France précisant que l'implantation de la future ligne de train à grande vitesse et de ferroutage passera à 38.80 mètres de notre habitation ;

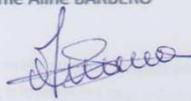
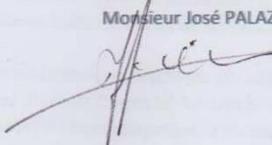
Considérant les difficultés que nous rencontrons de ce fait à vendre notre bien et en particulier cet été au consort BAMBERGER alors même qu'ils s'y étaient engagés moyennant la somme de 440 000 € par lettre d'intention d'achat de biens immobiliers via l'agence D. F. IMMO Sud ;

Considérant l'évaluation de notre bien réalisée par monsieur Lucas AGUILLANA, Expert Judiciaire Près la Cour d'Appel de Montpellier le 15 juin 2017 estimant l'ensemble foncier à 489 500 €.

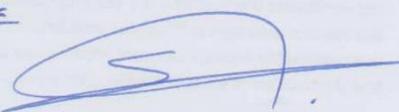
Nous nous voyons, dans ces conditions, dans l'obligation de mettre en demeure la Commune de Coursan de se porter acquéreur de l'ensemble foncier pour une somme comprise entre la proposition d'achat et l'évaluation immobilière. En effet, nous nous trouvons dans l'impossibilité de vendre notre bien faisant l'objet de la servitude créée par application du PLU qui, de fait, le soumet au droit de préemption

Dans l'attente de lire vos intentions, nous vous prions monsieur le Premier magistrat de bien vouloir agréer l'expression de toute notre considération.

Madame Aline BARBERO Monsieur José PALAZON

Courrier remis en main propre en quatre exemplaires originaux, en mairie de Coursan, le 26 août 2021

NOM	Prénom	Qualité	Signature et cachet
ROCHON	EDOUARD	Maire	

*Reçu ce jour
en main propre*



@985 - PALAZON José damien

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 15:17:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : suite à demande de délaisement

Page 817 / 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,

je vous prie de bien vouloir traiter le dossier ci-dont le détail fait l'objet du fichier "courrier enquêteur"

En vous remerciant

Pièce(s) jointes(s) :

Document : courrier enquêteur.pdf, page 1 sur 1

Aline BARBERO née le 07 avril 1966 à Martigues
José PALAZON né le 09 avril 1964 à Paris 6^{ème}
Domiciliés : Domaine de Ricardelle de Lautrec
11 110 COURSAN
Tel. 06 77 01 58 48 / 06 42 85 79 62
Courriel : josedamienpalazon@mail.com

À Coursan, le 18 janvier 2022

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

Monsieur le Président de la commission d'enquête,

C'est au mois d'avril 2021 suite à la démarche entreprise pour vendre notre bien que nous avons appris via notre notaire que notre maison était invendable car impactée par la bande réservée au profit de RFF qui traverse la campagne Coursanaise. Nous nous retrouvons donc dans l'impossibilité de vendre notre bien et ce malgré la lettre d'intention d'achat signée par les consort BAMBERGER proposition que nous avons acceptée.

Nous avons aussi tôt contacté les services de la SNCF qui nous confirment, par un courriel de monsieur Olivier MENARD Consultant Foncier à la Direction Conseil et Aménagement de la société SYSTRA mandatée, qu'effectivement, la LNMP passera sur notre terrain parcelle cadastrée CX N°58 sur la commune de Coursan et à 38,8 mètres de la façade de notre logement. Nous avions l'intention de changer de département pour des raisons professionnelles. En effet, je travaille dans les Pyrénées Orientales et voudrait m'y établir. Pour des raisons de santé, ma compagne doit me suivre suite à un changement professionnel. Notre impératif besoin de déménager se trouve sérieusement entravé.

Au vu de notre âge, nous devons trouver une nouvelle demeure et nous devons démarrer un nouveau projet. Le tracé de la LNMP a mis en échec notre ultime possibilité de vente et par là même nos projets. Nous n'avons appris le tracé exact qu'avec l'échec du compromis d'achat. En effet nous savions que la ligne devait passer dans la campagne Coursanaise mais étions loin d'imaginer qu'une bande réservée viendrait traverser notre parcelle à seulement 38.8 mètres de notre bâtisse et barrant l'entrée principale de notre propriété.

Le nouveau tracé de LNMP traversant l'Aude impacte beaucoup de terrains agricoles, passe à proximité de bâtiments pour beaucoup non habités mais, notre demeure située au domaine de Ricardelle de Lautrec est de loin la plus impactée. De plus la campagne Coursanaise étant en zone inondable la voie ferrée sera construite en hauteur ce qui fera en sorte que l'on va se retrouver en plein milieu du polder formé entre cette nouvelle digue et la digue de Cuxac d'Aude. Notre maison étant située Sud, Sud-Est, l'impact visuel et le bruit du trafic seront à leur comble. C'est en raison de tous ces désagréments mais aussi du fait que notre bien est désormais invendable que nous avons fait valoir notre droit au délaissement. La société SYSTRA instruit le dossier et monsieur MENARD viendra visiter les lieux la deuxième semaine du mois de février.

Nous nous en remettons à votre analyse ainsi qu'à celle de la Direction de Réseaux SNCF pour prendre toute la mesure de la situation de détresse dans laquelle nous nous trouvons afin de trouver une issue rapide et amiable.

Sachant compter sur votre appréciation, nous vous prions de recevoir l'expression de nos sentiments les meilleurs.

José PALAZON



@986 - Hippert Philippe - Saint-Jean-de-Védas

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 15:18:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Traversée du bois de Maurin sur la commune de St Jean de Védas

Page 819 / 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 favorable au projet d'une ligne grande vitesse entre Montpellier et Béziers pour certes décongestionner l'axe ferroviaire actuel mais également pour diminuer la trafic de transit sur l'A9 notamment les camions. Pour cela, il faut vraiment que le fret de marchandise ferroviaire soit adossé au projet.

En ce qui concerne, la traversée du bois de Maurin (de l'actuel voie de chemin de fer (Jasses de Maurin) au franchissement de la Mosson) ; il est primordial de préserver au maximum ce poumon vert pour la métropole et particulièrement les communes de Lattes et St Jean de Védas: murs anti bruit lorsque habitation, revégétalisation le long du parcours avec sentiers de mobilité douces (piétonnes, équestres et cyclistes) de type voie verte.

De plus, la traversée de ce bois sert d'accès doux à la mer, il faut par conséquent anticiper des traversées douces sécurisées et. de qualités!

Le franchissement de la Mosson par la ligne grande vitesse est également l'occasion de prévoir ce franchissement en voie verte.

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

@987 - Laurent - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 15:23:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Ligne LHV

Contribution :

Je suis contre la construction de cette nouvelle ligne de train à grande vitesse car en plus de la pollution visuelle cette ligne va détruire un très grand nombre d'hectares de vignoble dans de nombreux villages

De plus Pour les personnes qui étaient habituées à prendre le TGV à Sete il va falloir obligatoirement se rendre à Montpellier

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

C988 - SAIGNES Marie-France - PARIS

Date de dépôt : Le 24/01/2022 à 10:00:00

Lieu de dépôt : Par courrier



NOM Prénom *Annie-France SAIGNES*
ADRESSE *11 Rue Reduse 75017 PARIS*
34140 Bouzigue. 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 NOM Prénom, adresse, profession, m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

Expliquer les raisons de votre opposition au passage du TGV dans l'aire Picpoul de Pinet

*Les dégâts, au présent comme au futur
sont irréparables. Il faut dialoguer, bannir
la brutalité du calendrier et remettre en question
sans bloquer pour autant.*

Pour servir et valoir ce que de droit,

Formule de politesse

A votre attention -

NOM Prénom, profession

Signature

*SAIGNES Annie-France
Professeur retraitée*



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

@989 - FICHOU Gilles - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:05:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique
Page 822 / 1332.

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

Objet : patrimoine pierre sèche et biodiversité inhérente à ces constructions.

Contribution :

Association Pierres d'Iris 1, chemin du Thô Nord 34560 VILLEVEYRAC

courriel : pierresdiris@free.fr

site internet (depuis 1999) : pierreseche.net

facebook : association Pierres d'Iris : <https://www.facebook.com/profile.php?id=100007937440743>

facebook : forum pierre sèche géré par Pierres d'Iris :
<https://www.facebook.com/groups/269111736912884>

L'association œuvre depuis 1996 à la préservation de l'architecture vernaculaire en France, plus précisément le bâti en pierre sèche avec :

- formation auprès d'un public averti (particuliers, lycées agricoles, écoles, professionnels, etc.),
- restauration de constructions en pierre sèche et préservation de l'écosystème inhérent à ce biotope très fragile (voir dossiers-liens en bas de page),
- intervention auprès des autorités pour leur signaler/sauvegarder des sites fragiles pour leur architecture mais aussi pour leur biodiversité, etc.,
- liens avec le CEN (Conservatoire d'Espaces Naturels à Cournonsec), la LPO (Ligue pour la Protection des Oiseaux pour de multiples projets, notamment des Terres et des Ailes) et de nombreux propriétaires désireux de respecter et entretenir la pierre sèche chez eux (mise en contact avec les professionnels de la région les Murailleurs Languedociens et aussi d'autres régions selon les demandes formulées via le web),
- gestions d'un site internet pour la divulgation de la pierre sèche et d'un forum sur le réseau social facebook,
- publications dans des revues sur l'architecture vernaculaire.

LE TRAJET DE LA LGV va emprunter un itinéraire riche en constructions en pierre sèche dans :

1. le massif de la Gardiole où nous intervenons pour réhabiliter les capitelles (cabanes d'agriculteurs avec voûte en encorbellement) et les murets en pierre sèche avec la communauté des communes SAM, Sète Agglopolie Méditerranée.

2. les garrigues des collines de la Moure des communes de Poussan et Loupian (où nous intervenons pour restaurer capitelles et autres constructions en pierre sèche) en initiant/formant de futurs agriculteurs et jardiniers des lycées agricoles de Pézenas et Montpellier (CFPPA : Centre de Formation Professionnelle et de Promotion Agricole). A CE SUJET, l'impact du tracé de la ligne va menacer directement une des capitelles que nous avons remises en état avec l'aide du CFPPA de Pézenas au lieu-dit le Champ Noir à Loupian (parcelle 1028, section OB, feuille n°3).

Ce patrimoine vernaculaire important (capitelles, cabanes, murs, murets, carrières de meules, fours à chaux, etc...) et sa biodiversité inséparable sont très fragiles. Depuis des décennies, notre association participe très activement à la sauvegarde de cet héritage que nous souhaitons préserver et transmettre aux générations futures.

Après les passages de l'autoroute A9, la conduite du gaz et la conduite d'eau de BRL, celui de la LGV va à nouveau considérablement impacter le territoire de nos garrigues et vignes.

Tout comme cela a été fait dernièrement en 2018/2019 avec BRL pour la mise en œuvre du projet "Aqua Domitia", nous souhaitons être informés et participer aux réunions préparatoires des travaux pour étudier en détail les éléments du patrimoine vernaculaire à préserver - nous participons

actuellement aux réunions préparatoires d'un plan de gestion des collines de la Moure avec la communauté des communes SAM : Sète Agglopol Méditerranée.

- Nous demandons qu'un relevé/inventaire systématique de l'architecture vernaculaire détruite soit réalisé afin d'en conserver une trace pour les générations futures (photos, croquis, etc.).

- Nous souhaitons que des mesures compensatoires soient prises en partenariat avec les associations locales et tout particulièrement la LPO et les Muraillers Languedociens. L'écosystème autour de la pierre sèche est très riche et aussi très fragile. (voir dossiers-liens en bas de page),

- Nous espérons que les édifices en pierre sèche proches du tracé seront protégés et surveillés lors des travaux de terrassement comme cela a été fait, à notre demande, lors de la déviation routière de Villeveyrac et, dernièrement, lors du passage de la conduite d'Aqua Domitia de BRL.

Merci pour l'attention que vous porterez à nos requêtes.

Pour l'association Pierres d'Iris

Gilles FICHOU

téléphone 06 ** ** ** 48

lien vers la biodiversité : [https://www.professionnels-pierre-seche.com/userfiles/files/Fiche-1-PS-2016\(1\).pdf](https://www.professionnels-pierre-seche.com/userfiles/files/Fiche-1-PS-2016(1).pdf)

lien vers quelques-unes des restaurations : <http://pierreseche.net/piediact.htm>

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

@990 - Pierre - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:14:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Montpellier - Béziers

Contribution :

Bonjour. Je suis un fervent utilisateur et promoteur de transport ferré, depuis longtemps.

Toutefois, ce projet suscite en moi une profonde incompréhension, sur divers plans - c'est-à-dire dire qu'en plus de n'être pas d'accord, je ne comprends pas la logique du projet - sauf, ce que je me refuse à faire, à lui prêter un fondement de considérations politiques ou commerciales à court terme.

Au plan budgétaire : quelle pertinence y a t il à engager 5,5 milliards d'euros sur le seul tronçon Montpellier et Béziers, pour gagner 18 mn entre les deux villes. Combien en tout pour gagner 15 mn entre Nîmes et Perpignan ?

Au plan du concept de grande vitesse, plus globalement : compte tenu du fait qu'un train lancé à vraiment Grande Vitesse demande 50 kms pour s'arrêter, quel sera le gain de temps non pas nominal mais effectif entre Montpellier et Perpignan ?

Au plan écologique : compensation du bilan carbone des travaux : 240 ans. Pollution accrue, du à la suppression de la majorité des TGV départ de Sète, qui entrainera un usage accru de la voiture non seulement pour se rendre à MPL Sud de France ou à Béziers - sauf à passer 1h30 dans des

transports avec des trajets discontinus - mais pour des trajets plus lointains. Si la mixité fret-voyageurs est limitée au tronçon héraultais, quelles seront les conséquences en amont et en aval ? Coût de rupture de charges ? Augmentation du trafic poids lourds ? Impact du Viaduc sur la biodiversité : arrachement et excavation de la garrigue et de son écosystème sur des Kms. "En défrichant, en déboisant et en débroussaillant, les travaux perturberont la faune et la flore locales. Perturbation du régime des vents, propre à augmenter l'humidité et le risque d'occurrence de l'oïdium et du mildiou, ainsi que les risques d'inondations des sols dues à leur imperméabilisation. Traversée de la Gardiole, pourtant reconnue ZNIEFF.

Au plan fiscal : le financement de la LGV entrainera une hausse des impôts, liée au caractère tripartite du financement : 40% seront supportés par les collectivités locales. In fine par les contribuables locaux, qui par ailleurs pâtiront d'une baisse de l'offre de transports en commun.

Économie locale : pour les entreprises et les collectivités, impact négatif de la suppression des TGV. Pénalisation sévère de l'activité de Balaruc, 53000 curistes, 1ère station thermale de France. Impact négatif sur l'avenir de Sète comme pôle de développement local. Impact sur les activités agricoles, ostréicoles, oléicoles à cause de l'annexion de terres pour cette ligne. Impact du Viaduc sur l'esthétique et l'attrait touristique de la zone. Pour tous : dévalorisation de l'immobilier. Sacrifice d'une partie du vignoble de Picpoul de Pinet (AOC)

Au plan sanitaire et au plan du Bien-être : menace sur la potabilité de l'eau d'Issanka., qui alimente Sète. Nuisances sonores pour une partie des habitants de Poussan. Enclavement pour la plupart des habitants de l'agglomération du Bassin de Thau.

Aux plans culturel et historique : enfouissement d'une partie de la Via Domitia, pourtant classée aux Monuments historiques.

Mon souhait : "continuer à soutenir l'implantation du transport ferroviaire comme mode de déplacement alternatif à la voiture et au fret comme mode de transport prioritaire des marchandises mais ... qu'une réflexion s'engage pour modifier l'impact du tracé sur notre territoire afin d'éviter les effets environnementaux, paysagers et écologiques néfastes".

Je sais que ce projet est "un serpent de mer", mais je propose de remettre en oeuvre un processus d'échange transparent, exposant les rapports coûts/bénéfices réels sur tous les plans évoqués, impliquant les élus locaux et tous les acteurs de la vie associative locale, régionale et nationale.

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

E991 - Jean-Luc Rouby

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:15:12

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Je suis contre le tracé

Contribution :

Bonjour Il est toujours utile de donner son avis même si la partie est jouée. En effet il y a la loi sur les mobilités qui décrète comme prioritaire cette ligne. Et donc cette concertation semble déjà jouer avant que l'on puisse s'exprimer. Cela me fait penser au grand débat sur les éoliennes en mer. Je me suis prononcé pour, j'ai participé à une télé-reunion avec d'autres citoyens, on était tous pour. Conclusion du débat : les citoyens sont contre. Et notre avis à la poubelle. Ou plutôt les lobbies sont contre. Pas assez profitable comparé au nucléaire. Qui va bénéficier de cette nouvelle ligne. Tout d'abord ceux

Page 825 / 1332.

qui la construisent les grands groupes du BTP. Et puis il y a ceux qui annoncent sa réalisation comme par exemple M Castex la semaine dernière. Une croix de plus sur son agenda. Je note que les dirigeants de la SNCF n'annoncent JAMAIS ces constructions. Ce sont toujours les politiques. Et puis après on dénonce la dette de la SNCF. Est-ce que 18 minutes valent la destruction de toutes ces espaces naturels. On parle de 20 zones Natura 2000 traversés, plus d'une zone par minute On n'a nullement chercher à minimiser l'impact de cette ligne sur le territoire. On aurait pu envisager d'être parallèle à l'autoroute, le paysage étant déjà détruit. Réponse hautaine, impossible. On ne prouve rien. Chaque année on détruit tellement d'espace naturel qu'il faut arrêter. Tous ces projets ont toujours une bonne raison. Quel est la rentabilité de ce bout de ligne ? Combien de passagers et de recette supplémentaires ? Quelle desserte ferroviaire pour l'étang de Thau ? Surtout une réduction de l'offre et une plus grand difficulté pour prendre le TGV. Cette ligne sa fait au détriment de nous, habitant du bassin de Thau. Dégradation de nos paysages, moins bon service ferroviaire. Donc NON à la ligne. Cordialement Jean-Luc Rouby Sète

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

@992 - Virly Jean-Pierre - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:19:14

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet transperçant le bassin de Thau

Contribution :

En dehors des aspects écologiques (destruction et altération d'écosystèmes autour du Bassin de Thau), des nuisances futures pour les villes bordant la ligne de près, Poussan, Gigean, vont pénalisé la vie de nombreux habitants. La double peine est qu'ils vont payer les nuisances à travers les différents impôts.

En effet 334,56 M€ pour l'Occitanie, 115,55 M€ pour l'Hérault, 10,28M€ pour Sète Agglopôle Méditerranée vont être investis directement ou indirectement par les habitants des communes du Bassin de Thau. Tout cela au détriment des écoles, collèges, lycées, équipements sociaux, et d'une voirie qui dans une grande majorité est défailante et en mauvaise état. De plus aucune gare de proximité ne desservira ces communes, les "TGV ne feront que passés ", réduction de l'offre de transport à distance., et utilisation accrue des véhicules pour atteindre des gares environnantes. Par ailleurs une baisse d'activité touristique peut être engendrée par cette ligne dans sa construction comme dans son utilisation.

Ce programme doit être correctement repenser pour être au service de tous les habitants. Il ne s'agit pas qu'à travers ce type de projet de faire grossir les métropole et désertifier les petites et moyennes communes (facteur de problème de mobilité)

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

@993 - grangeon paul marie - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:25:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Desserte de l'agglomération de thau par le TGV

Page 826 / 1332.

Contribution :

le principe général : l'arrivée de la ligne nouvelle ne doit pas s'accompagner d'une grande régression du service pour les habitants de l'agglomération de Thau (probablement sujet similaire pour l'agglomération d'Agde et celle de Narbonne)

ma proposition pour le garantir : concrétiser juridiquement l'obligation du maintien de 6 à 8 allers retours quotidiens de TGV sur la ligne littorale desservant les centres villes actuellement desservis (et notamment Sète, Agde et Narbonne)

Lors du débat public de 2009 sur le principe de la ligne nouvelle, à ma question à ce sujet (et je n'étais pas le seul) la réponse avait été : la SNCF a annoncé son intention de maintenir sur la ligne actuelle un service en nombre de TGV au moins équivalent au nombre actuel (6 à 8 allers retours quotidiens).

Il est indispensable qu'à l'issue de l'enquête actuelle cette déclaration rassurante de la SNCF (voir page 43 du compte rendu du débat public, référence au verbatim des réunions d'Agde, et voir aussi les réponses aux questions telles que la mienne) soit concrétisée formellement, "gravée dans le marbre", par la création d'un cahier des charges pour tous les opérateurs qui seront amenés à exploiter la ligne nouvelle. Ce cahier des charges pourrait inclure par exemple une clause du style "les exploitants doivent se coordonner pour maintenir un minimum de 6 à 8 allers retours quotidiens sur la ligne TGV ancienne desservant les gares de Paris Gare de Lyon, Nîmes Centre, Montpellier Saint Roch, Sète, Agde, Béziers Centre, Narbonne, Perpignan".

En effet, si une telle obligation n'est pas juridiquement opposable aux exploitants de la ligne, compte tenu des évolutions de la situation depuis le débat public de 2009, il est clair que la situation pourrait devenir, au gré des exploitants et de leurs calculs de rentabilité en fonction par exemple de la saisonnalité, extrêmement dégradée pour les habitants de l'agglomération de Thau : il faut entre 45 et 60 minutes pour accéder au TGV à Montpellier Sud de France par les transports publics, TER et tramway. Cette situation dommageable, qui résulte du choix d'implanter la nouvelle gare de Montpellier à son Sud alors qu'un autre site aurait pu constituer un compromis acceptable à l'ouest de Montpellier (à saint Jean de Védas, à la jonction avec la ligne ancienne ce qui permettait de raccorder facilement l'agglomération de Thau et sa gare de Sète à la nouvelle ligne), proposition faite d'ailleurs par l'agglomération de Sète, nécessite donc une formalisation de l'engagement pris par la SNCF de maintenir les TGV à leur nombre et fréquences actuels sur la ligne littorale.

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

@994 - ANNE Marie - Gigean

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:43:27

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le tracé LGV Montpellier-Béziers

Contribution :

Une aberration ce Viaduc qui va défigurer le paysage sur l'étang de Thau sans compter les coups excessifs des travaux.

Les nuisances sonores produites par les passages des trains ainsi que les travaux durant la construction de la ligne vont entraîner la dévaluation de nombreuses propriétés et logements.

Plus de TGV en gare de Sète donc obligation de passer au minimum 45mn dans les transports pour atteindre la Gare de Sud de France.

Tout cela pour 18mn de moins sur le trajet Montpellier-Perpignan

Page 827 / 1332.

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

@995 - Parti Communiste Français Section de Sète - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:44:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Position de la section de Sète du PCF sur le projet de LGV

Contribution :

La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan : Plus de Fret, plus de TER mais une ligne à Grande Vitesse impactant fortement le bassin de Thau.

La création de la ligne Montpellier Perpignan est un atout pour intensifier le nombre de TER et accélérer le développement du fret. Cependant, la volonté que cette ligne soit à Grande Vitesse impose un tracé impactant fortement notre territoire. La section de Sète se félicite de la mise en place d'une nouvelle ligne ferroviaire Montpellier- Perpignan.

En effet, nous pensons que le train est un des leviers pour le développement d'une politique de décarbonation de nos modes de transport et de la transition écologique. Et pour faire simple, depuis toujours, nous défendons l'idée que le train est une alternative efficace et cohérente aux transports aériens et aux transports de marchandise par camion. Les collectivités en ayant fait le choix du financement de cette nouvelle ligne vont pouvoir, d'une part, densifier le nombre de TER et mettre en place un réseau efficient de « train du quotidien ». Et d'autre part, accélérer encore et toujours plus le développement du fret ferroviaire. Avec pour effet positif immédiat sur notre territoire : la baisse du trafic routier et le développement du fret en lien avec le port de Sète.

En effet, le transport de marchandise par les trains est une option qui commence à se concrétiser sur le port. C'est un objectif qu'il faut continuer à renforcer aujourd'hui. De nouveaux investissements ont permis au port de Sète de s'engager dans le report modale mer/rail, notamment avec la création de la nouvelle plateforme multimodale mer, rail et route. Nous ne pouvons l'ignorer, les transports sont la principale cause d'émissions de gaz à effet de serre et de pollutions diverses en France. Ainsi les enjeux écologiques nous imposent donc de développer le transport en train pour diminuer le nombre de camion sur nos routes. En cela, la nouvelle ligne va permettre de répondre positivement à la politique menée par le port et lui permettre de continuer ses efforts dans le report modale.

Néanmoins, le choix fait par la SNCF et l'Etat que cette ligne soit une Ligne à Grande Vitesse fait subir au Bassin de Thau certaines contraintes. En effet, une LGV nécessite pour atteindre la vitesse désirée un tracé droit, peu adaptable aux contraintes des territoires. C'est pour cette raison qu'un Viaduc serait construit au Nord du Bassin de Thau au niveau de la commune de Poussan. De nombreux habitants du Bassin de Thau ont témoigné leurs inquiétudes durant la concertation organisée par la SNCF. Ils n'ont pour l'instant obtenu ni réponse ou ni solution.

Tout en défendant l'idée que cette nouvelle ligne est essentielle pour notre avenir, nous posons la question de l'utilité d'une ligne à Grande Vitesse. Et nous souhaitons nous assurer que les impacts sur notre territoire soient évités et quand ils ne peuvent l'être, soient réduits et compensés.

Avec un objectif : que cette ligne soit bénéfique à toutes et tous.

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

@996 - izard-gaudy pascale - Pomérols

Page 828 / 1332.

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:56:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Dans le cadre de l'enquête publique sus mentionnée, je m'oppose au projet de la LNMP.

Contribution :

Pascale IZARD-GAUDY à Pomérols, le 26/01/2022

3, impasse du couvent 34810 Pomérols

*****@orange.fr 06 ** ** ** 99

siret: 880 454 384 00038

Propriétaire en indivision et fermière des parcelles : A 266, A267, A268, A269, A271, A272, A274 sur la commune de Pinet 34850, Îlot représentant 2ha23a et 85ca.

Monsieur Bernard COMAS, président de la commission d'enquête sur le projet de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Dans le cadre de l'enquête publique sus mentionnée, je m'oppose au projet de la LNMP.

En effet, ce projet occasionnera les problèmes suivants :

-Destruction de nombreuses terres agricoles, et dévalorisation de l'aire AOP Picpoul de Pinet.

-Nouvelle exploitante depuis 2021, je devrais me séparer de 2ha2385 d'AOP Picpoul de Pinet, (la construction de la ligne rendant la partie restante de ma parcelle inaccessible), et ainsi me priver d'une partie de mon outil de travail.

-Destruction d'une terre issue d'un long héritage familial, avec une forte valeur sentimentale, mon père étant décédé en 2020 en travaillant cette parcelle.

Consciente toutefois que l'enquête publique, même avec des résultats négatifs, n'entraînera pas la suspension du projet, je vous propose deux alternatives :

-Un dédommagement financier tenant compte de la valeur foncière et affective de la terre,

-A défaut, une parcelle plus grande, en zone AOP Picpoul de Pinet à une distance au maximum équivalente du siège de mon exploitation.

Veillez agréer, Monsieur, l'expression de mes salutations distinguées.

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

@997 - BRISSON Robin - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 16:59:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis négatif au tracé de la LGV

Contribution :

Le tracé de la ligne nouvelle est un non sens.

Ce viaduc de 1,4 km passant au travers de Poussan viendra gêner la crique de l'Angle.

De plus le tracé coupera la garrigue, pourtant protégée et produira de nombreuses nuisances (sonores, impact sur la faune et les habitants)

Il apparait peu de bénéfices à cette ligne au vu des arguments avancés et au regard des impacts engendrés.

Domage pour cette enquête trop rapidement faite.

Je m'oppose de ce fait à ce projet.

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

@998 - DECOUPIGNY Jérôme - Montbazin

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 17:04:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Enquête publique LNMP - Phase 1 - Motion de la Commune de Montbazin

Contribution :

Bonjour,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint la contribution de la Commune de Montbazin dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan - phase 1.

Vous en souhaitant bonne réception.

Cordialement,

Jérôme DECOUPIGNY

Directeur Général des Services

Commune de Montbazin

1 Place de la Mairie

34560 Montbazin

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 20220124_Motion_LGV_Montbazin_VF (1).pdf, page 1 sur 2



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Document : 20220124_Motion_LGV_Montbazin_VF (1).pdf, page 2 sur 2

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

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

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

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

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

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

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

M. le Maire Josian RIBES



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

@999 - Veronique Calueba Gabriel Blasco - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 17:04:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution Véronique Calueba et Gabriel Blasco (Conseiller départemental - Canton de Sète) - Sur le projet de LGV

Contribution :

Plus de trains c'est moins de voitures et de camions OUI! MAIS...

Le projet de la nouvelle ligne LGV porté par l'Etat et la Région répond à des objectifs de lien et de fluidité entre les Régions de France et les pays européens. Une nouvelle ligne de

train pour voyageurs et de fret pour le transport des marchandises, c'est toujours une opportunité de favoriser un transport collectif plus écologique pour diminuer l'utilisation de la voiture et une chance de faire baisser le nombre de camions sur cet axe très encombré.

De bonnes raisons de soutenir le train:

- Plus de fret ferroviaire donc moins de camions donc baisse de la pollution en CO2 et particules fines
- libération des lignes existantes pour un transport régional intensifié par la mise à disposition des rails uniquement pour le TER
- mise à disposition des lignes libérées pour le fret portuaire uniquement
- Anticipation pour la construction d'une nouvelle ligne ferroviaire, l'ancienne est à moyen terme sous la menace d'une submersion marine.

Mais au delà de l'interrogation éthique du besoin d'une ligne à grande vitesse (on va gagner 15 minutes entre Nîmes et Perpignan !) nous sommes opposés au tracé de cette ligne sur notre territoire.

- défiguration du paysage par l'implantation d'un viaduc de 1400m
- pollution sonore et visuelle dans les villages à proximité
- perte de plus de 150 hectares de vignobles de Picpoul
- risque écologique important si un accident survient avec un impact fort sur la Vise et sur le bassin versant de l'étang de Thau.
- perte de la proximité du TGV

Pour la ville de Sète, la perte à court terme de l'arrivée des TGV en gare de Sète sera non compensée par la proximité d'une nouvelle gare. Pour prendre le TGV les sétois et les habitants du bassin de Thau devront aller jusqu'à la gare de la Mogère soit près de trois quart d'heure de déplacement par véhicule personnel (augmentation du CO2) ou par TER, tram et navette (augmentation de temps), plus le stationnement. Le gain de temps que cette nouvelle ligne promet sera largement perdu par la perte de temps qui sera nécessaire pour accéder au train.

La notion de très grande vitesse (320 km/h) implique un tracé linéaire qui va abimer notre territoire et mettre à mal les dispositifs qui encadrent sa fragilité reconnue. Nous devons et pouvons encore redéfinir la proposition pour passer à une ligne à grande vitesse(220km/h), accepter de gagner moins de temps et avoir la possibilité de modifier le tracé. Globalement, à l'échelle de notre territoire, ce projet n'apporte pas le confort, le rendement et la facilité comme attendus au niveau national et international.

Nous continuons à soutenir l'implantation du transport ferroviaire comme mode de déplacement alternatif à la voiture et au fret comme mode de transport prioritaire des marchandises mais nous souhaitons qu'une réflexion s'engage pour modifier l'impact du tracé sur notre territoire afin d'éviter les effets environnementaux, paysagers et écologiques néfastes.

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

Page 833 / 1332.

@1000 - Dominique - Boulogne-Billancourt

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 17:33:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le tracé actuel de la LGV

Contribution :

nuisances sonores visuelles

viaduc défigurant le bassin de thau

la via domitia en partie détruite

projet surdimensionné

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

@1001 - LE DU Bertrand - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 17:41:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Desserte de l'agglomération de Thau par le TGV

Contribution :

La mise en œuvre de la ligne nouvelle ne doit pas se concrétiser par une dégradation du service pour les habitants de l'agglomération de Thau

Dans la notice explicative il est indiqué quelques objectifs du projet concernant la ville de Sète

page 20 : le maintien de la desserte du Bassin de Thau et en particulier la desserte TGV de la gare de Sète page 21 : renforcer la desserte ferroviaire des ports régionaux (Sète et Port-la-Nouvelle) ...une desserte grande ligne du bassin de Thau (Sète et Agde) sera maintenue par la ligne existante ; l'offre de service pourra en outre être renforcée en haute saison touristique grâce à l'augmentation de capacité permise par le doublet de lignes

Actuellement la desserte de la ville de Sète en provenance de Paris est en moyenne de 6 A/R avec des pointes à 8 A/R. (cf page 53 : 6 à 15,5 allers-retours quotidiens pour les gares de Sète (10,5 allers-retours),

Or le projet indique qu'en 2035 cette desserte ne sera plus que de 3 A/R et tombera à 2 A/R en 2045

Ceci me paraît clairement en contradiction avec ce qui est indiqué page 20 et 21 dans les attendus du projet.

Mon souhait est que la desserte de Sète en provenance de Paris soit maintenue à un niveau égal ou légèrement inférieur à ce qu'il est aujourd'hui à savoir au moins 5 A/R Paris-Sète par jour

Afin de garantir cela je souhaite que cette obligation de service public soit prise contractuellement par la SNCF ainsi que les éventuels nouveaux opérateurs de transports qui pourraient souhaiter assurer cette desserte.

Je rappelle que lors du débat public de 2009 la SNCF avait annoncé son intention de maintenir sur la ligne actuelle un service en nombre de TGV au moins équivalent au nombre actuel (6 à 8 allers retours quotidiens).

Il est indispensable qu'à l'issue de l'enquête actuelle cette déclaration de la SNCF soit contractualisée clairement via un cahier des charges impliquant tous les opérateurs qui seront amenés à exploiter la ligne nouvelle. Ce cahier des charges pourrait inclure par exemple une clause de type "les exploitants s'engagent à maintenir un minimum de 5 allers retours quotidiens sur la ligne TGV ancienne desservant les gares de Paris Gare de Lyon, Nîmes Centre, Montpellier Saint Roch, Sète, Agde, Béziers Centre, Narbonne, Perpignan" .

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Enquete publique Desserte de l'agglomération de Thau - Réponse .doc, page 1 sur 1

Desserte de l'agglomération de Thau par le TGV

La mise en œuvre de la ligne nouvelle ne doit pas se concrétiser par une dégradation du service pour les habitants de l'agglomération de Thau

Dans la notice explicative il est indiqué quelques objectifs du projet concernant la ville de Sète

page 20 : **le maintien de la desserte du Bassin de Thau et en particulier la desserte TGV de la gare de Sète**

page 21 : **renforcer la desserte ferroviaire des ports régionaux (Sète et Port-la-Nouvelle) ...une desserte grande ligne du bassin de Thau (Sète et Agde) sera maintenue par la ligne existante ; l'offre de service pourra en outre être renforcée en haute saison touristique grâce à l'augmentation de capacité permise par le doublet de lignes**

Actuellement la desserte de la ville de Sète en provenance de Paris est en moyenne de **6 A/R** avec des pointes à 8 A/R.

(cf page 53 : **6 à 15,5 allers-retours quotidiens pour les gares de Sète (10,5 allers-retours)**),

Or le projet indique qu'en 2035 cette desserte ne sera plus que de 3 A/R et tombera à 2 A/R en 2045

Ceci me paraît clairement en contradiction avec ce qui est indiqué page 20 et 21 dans les attendus du projet.

Mon souhait est que la desserte de Sète en provenance de Paris soit maintenue à un niveau égal ou légèrement inférieur à ce qu'il est aujourd'hui à savoir au moins 5 A/R Paris-Sète par jour

Afin de garantir cela je souhaite que cette obligation de service public soit prise contractuellement par la SNCF ainsi que les éventuels nouveaux opérateurs de transports qui pourraient souhaiter assurer cette desserte.

Je rappelle que lors du débat public de 2009 la SNCF avait annoncé son intention de maintenir sur la ligne actuelle un service en nombre de TGV au moins équivalent au nombre actuel (6 à 8 allers retours quotidiens).

Il est indispensable qu'à l'issue de l'enquête actuelle cette déclaration de la SNCF soit contractualisée clairement via un cahier des charges impliquant tous les opérateurs qui seront amenés à exploiter la ligne nouvelle. Ce cahier des charges pourrait inclure par exemple une clause de type "les exploitants s'engagent à maintenir un minimum de 5 allers retours quotidiens sur la ligne TGV ancienne desservant les gares de Paris Gare de Lyon, Nîmes Centre, Montpellier Saint Roch, Sète, Agde, Béziers Centre, Narbonne, Perpignan".

@1002 - jean-francois - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 17:43:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Inmp phase 1

Page 836 / 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 nouvelle ligne dans la mesure où pour Sète il n'y a aucun intérêt. Pour prendre Le TGV obligation d'aller à Montpellier sud qui n'est pas relié à St Roch! d'où obligation de prendre sa voiture! bravo pour l'écologie. sans compter sur le viaduc qui défigurera l'étang de Thau. malgré cela l'agglomération est partenaire.....

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

@1003 - DUMOULIN Huguette - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 17:51:03

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet LNMP

Contribution :

Cette ligne nouvelle n'est en réalité que la continuation de la LGV, projet vieux de plus de 30 ans.

En l'état, elle ne permettra pas un report du trafic autoroutier induit par les camions: le fret ferroviaire mérite une autre étude plus approfondie, un tout autre projet.

Le gain théorique de 18 minutes ne peut compenser la perte de temps générée par ces nouvelles gares excentrées, non reliées au réseau régional, ce qui va encore aggraver le trafic routier.

Nul besoin de "grande vitesse", ce projet n'est pas d'intérêt public, n'apportant aucune amélioration au quotidien des habitants de la région, mais aggravant leurs conditions de vie.

Alors, comment peut-on envisager de tels travaux qui auront un impact environnemental indéniable sur un milieu déjà fortement dégradé par la proximité de l'autoroute et la pression démographique?

Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, la qualité de l'eau et ne repose sur aucun intérêt économique: l'argent dépensé devrait être utilisé à la réalisation du ferroutage, l'amélioration du réseau existant et son extension pour désenclaver les régions rurales: ce sont les trains du quotidien qui permettent à la population de se passer de la voiture.

Il est temps de revenir à la réalité, de prendre en considération l'Avis de l'Autorité environnementale ainsi que de répondre aux besoins des citoyens: nous ne voulons pas de grande vitesse mais des transports en commun accessibles.

L'argent public devrait servir à améliorer les services publics or ceux-ci sont fortement dégradés: avec la suppression des guichets des gares, la fermeture des bureaux de poste ou des maternités, le quotidien de la population devient de plus en plus difficile.

En cette période de crise sanitaire et au vu du réchauffement climatique, il y a une certaine désinvolture, pour ne pas dire indécence, à présenter un projet aussi " décalé", dispendieux des finances publiques et destructeur de l'environnement.

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

E1004 - WIJCKMANS Christiane

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 18:05:27

Lieu de dépôt : Par email

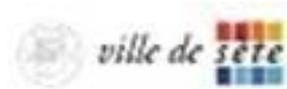
Page 837 / 1332.

Objet :Courrier

Contribution :

A l'attention de Monsieur Bernard COMAS Monsieur, Je vous prie de trouver en pièce jointe, courrier de François Commeinhes Maire de Sète, Président de SAM. Vous en souhaitant bonne réception.
Cordialement Christiane Wijckmans Assistante du Maire François Commeinhes wijckmans@ville-sete.fr Tel. : 04.99.04.70 15

Pièce(s) jointes(s) :



Document : Courrier Bernard COMAS .pdf, page 1 sur 2

François Commeinhes
Maire,
Président de
Sète Agglopôle Méditerranée



ville de sète

M. Bernard Comas,
Président de la commission d'enquête
« LNMP phase 1, Montpellier-Béziers,
1 place Georges Frêche
34267 Montpellier cedex 2

Sète, le 3 janvier 2021

Réf. : FC/VC/CC
Objet : enquête publique LNMP

Monsieur,

Vous présidez l'enquête publique de la phase 1 du projet de création d'une LGV Montpellier-Perpignan. Reconnu d'intérêt général, ce projet permettra à terme d'assurer la continuité de la grande vitesse entre la France et l'Espagne. Il va favoriser le désengorgement du trafic routier, renforcer la capacité de transport de marchandise et répondre à la demande croissante de mobilités.

L'intérêt de ce projet pour la région Occitanie, ses populations, ses acteurs économiques est donc majeur. Les impacts avérés et potentiels sont cependant très importants pour la ville de Sète.

- **Point n°1 - la protection de la source d'Issanka** : Le tracé actuel de la nouvelle ligne traverse le périmètre de protection rapprochée de la source d'Issanka. La Ville de Sète, comme Sète agglopôle Méditerranée ne transigeront pas sur les garanties qui doivent être apportées pour assurer la parfaite intégrité de cette ressource. La solution apportant la plus grande sécurité consiste à éviter purement et simplement le périmètre de protection de la source. J'ai déjà alerté SNCF réseaux sur la nécessité de prendre toutes les précautions nécessaires à ce sujet dans mon courrier du 8 mars 2021. Je rappelle que la source d'Issanka est stratégique pour l'alimentation en eau potable de la Ville de Sète mais aussi pour la biodiversité de la lagune de Thau à laquelle elle apporte de l'eau douce via la source de la Vise et la rivière la Vène.
- **Point n°2 – la desserte TGV de la Ville de Sète** : il est primordial que le service grande vitesse soit maintenu en gare de Sète et ce, tout au long de l'année. La vitalité de l'économie sétoise en dépend. Rappelons que l'essor touristique de la ville coïncide avec l'arrivée du chemin de fer depuis le XIXème siècle. La desserte TGV est toujours aujourd'hui un facteur clé de l'attractivité de notre cité maritime tant pour nos acteurs économiques que pour nos populations résidentes et touristiques. A l'heure où la crise du covid 19 crée une attirance

*Mairie de Sète, Boîte Postale 373, 34206 Sète cedex
Tél. : 04 99 04 70 49 Fax : 04 67 74 42 95 E-mail : f.commeinhes@ville-sete.fr*

Document : Courrier Bernard COMAS .pdf, page 2 sur 2

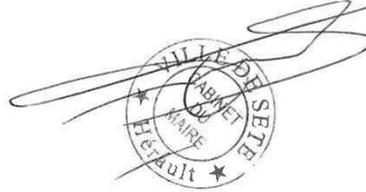
plus forte pour les villes moyennes et le télétravail, il serait invraisemblable de priver Sète et le bassin de Thau d'une liaison ferroviaire à grande vitesse directe avec la capitale et les autres grandes villes françaises. Cette nouvelle ligne ne doit pas être synonyme de gain de temps pour les uns et d'allongement de temps de parcours pour les autres, cela annulerait les efforts fournis pour favoriser le report modal et ses bienfaits sur l'environnement. Nous demandons que l'ensemble des passagers en provenance de Sète et du bassin de Thau conserve un accès aisé à la grande vitesse toute l'année.

- **Point n°3 – l'impact paysager** : le panoramique du mont Saint-Clair est aujourd'hui un véritable belvédère sur la mer et la lagune de Thau. Le tracé actuel de la LGV va considérablement modifier ce paysage en le traversant de part en part. Un viaduc de 28 mètres de haut sur 1,4 km de long est notamment prévu. Dans sa décision ministérielle du 14 novembre 2011, le Ministère de l'écologie indique qu'il conviendra de déterminer les solutions à apporter pour garantir une insertion exemplaire de la ligne nouvelle dans la vallée de la Vène. Aujourd'hui, je me permets de rappeler les engagements de l'Etat sur ce sujet. Le plus grand soin devra être apporté au traitement architectural de cette infrastructure.

En conséquence, la Ville de Sète souhaite qu'une réponse soit apportée à ces différents points et rejoint l'avis formulé par Sète agglomération Méditerranée.

Je vous prie donc, Monsieur le président, d'intégrer cette contribution dans le dossier d'enquête publique et vous prie de recevoir mes sincères salutations.

François Commeinhes
Maire de Sète



@1005 - josiane - Pruines

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 18:27:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :procédure expropriation quand le logement est habité

Page 840 / 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,

Je me rendue à une permanence à Gigean et Il semblerait que la parcelle A067 (commune de POUSSAN)dont je suis propriétaire en indivision avec mes frères, soit sur le tracé de la future ligne LGV.

J'ai plusieurs interrogations à vous soumettre:

1/Quel est le sort de notre parcelle A067?

2/ Quelle est la position de RFF? expropriation? avec quelle indemnité et sous quel délai? comment se passe l'évaluation et par qui?

3/Sur cette parcelle, il y a une petite maison qui est habitée par l'un de mes frères (indivisaire lui-même). Il se pose beaucoup de questions quant à son logement. Il est dans une situation professionnelle précaire et l'accès au logement locatif sera compliqué pour lui, étant sans CDI et à plus de 50 ans .

Il risque de se retrouver à la rue si l'expropriation est effective.

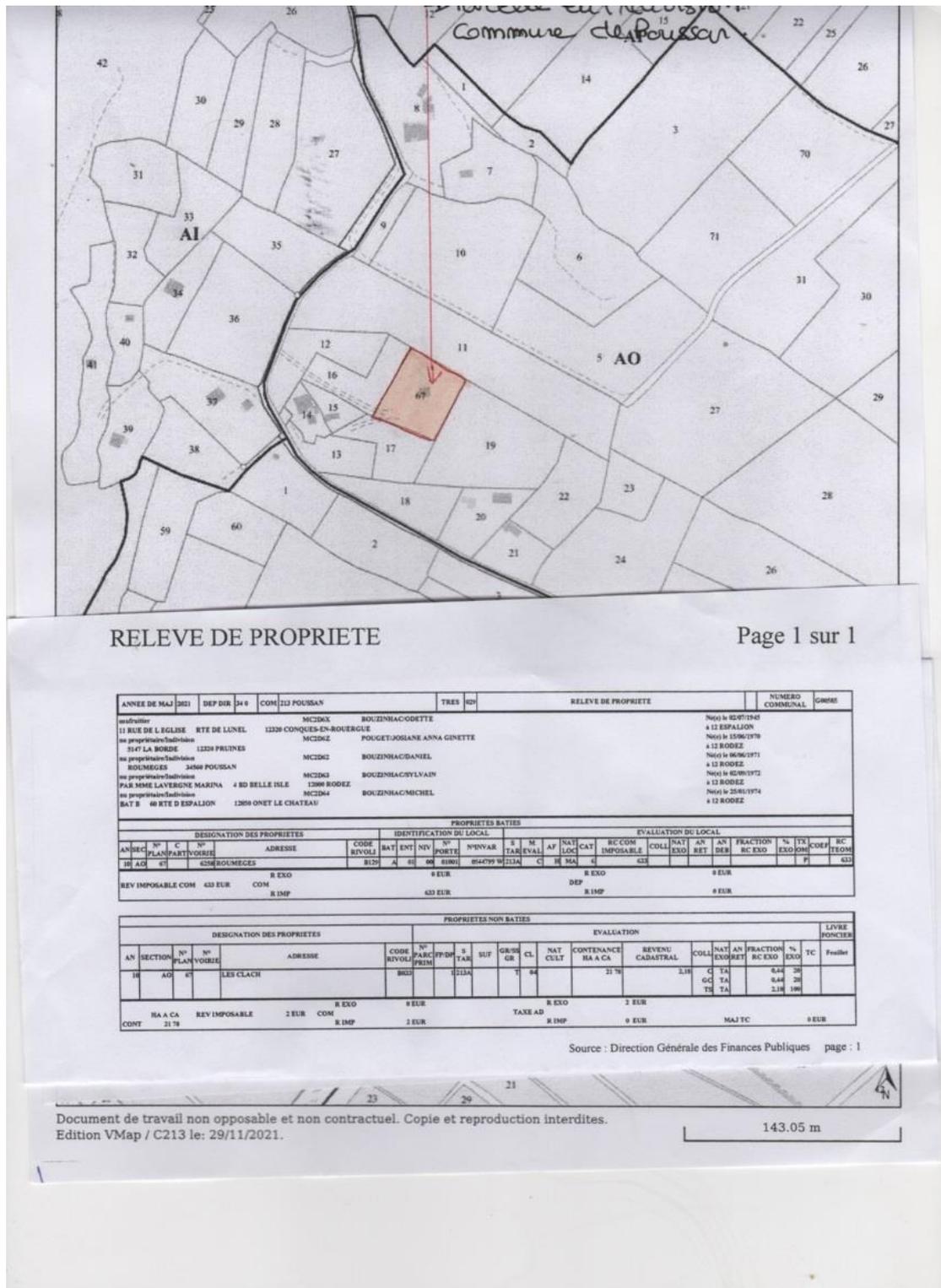
Comment cela se passe en terme d'accompagnement à votre niveau RFF ou SNCF pour aider au relogement (parce qu'il perdrait son toit tout de même)? aide financière? accès privilégié ou prioritaire à des logements sociaux ou non?

Sous quel délai devrait-il quitter le logement?

Dans l'attente d'un retour,

bien cordialement,

Pièce(s) jointes(s) :



@1006 - Hervé - Mèze

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 18:29:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 842 / 1332.

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

Objet :Ligne Lgv

Contribution :

Utilisateur du Tgv, je vois de quelle manière on peut aller plus vite pour se déplacer. Mais à certains endroits peu d'efforts sont fait pour que l'impact sonore et visuel soit atténué. Le tracé au nord du bassin de Thau va hériter de ses nuisances et pour toujours. Un ligne en remblais est une contrainte inacceptable lorsque l'on voit le bruit générer par l'Autoroute qui elle est semi enterrée. On vante à juste titre de la faible émission de CO2 du train par rapport aux autres moyens de transport, mais si cela apporte d'autres contraintes, où est la raison.

A quand la prise en compte, non pas d'un gain de temps mais surtout d'un progrès avec le minimum d'impact.

Ne parlons pas de la destruction d'une partie de la Via Domitia au nord de Meze, vestige de 2000 ans d'histoire, d'écosystèmes riche grâce à des zones humides.

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

@1007 - Brun Nelly - Gigean

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 18:51:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Montpellier Beziers

Contribution :

je suis contre ce projet qui détruira la biodiversité dans un site magnifique.

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

@1008 - Ulla

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 18:58:38

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition au projet LGV Montpellier-Beziers

Contribution :

Je m'oppose à ce projet et apporte mon soutien à l'avis de Laura Seguin Ensemble pour Sète.

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

@1009 - Bernard - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 18:59:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet de ligne LGV entre Montpellier et Perpignan et projet de viaduc le long de l'Etang de Thau

Contribution :

Madame, Monsieur,

nous ne comprenons pas le bien fondé du projet de ligne LGV entre Montpellier et Perpignan, notamment avec le projet de viaduc le long de l'étang de Thau.

Sans répondre, apparemment, à de sains objectifs économiques et sociaux, ce viaduc risquerait de détruire à terme la biodiversité locale. En effet, le tracé envisagé pour ce viaduc n'est pas compatible avec les exigences de base inhérentes à la sauvegarde de la biodiversité dans l'étang de Thau.

Il est indispensable d'éloigner le viaduc du bassin en envisageant un autre tracé, voire un viaduc beaucoup plus loin de l'étang de Thau.

Et pourquoi ne pas envisager un tunnel, donc un passage sous terre de la LGV, sur des portions de trajet soumises à des contraintes naturelles (géographie, biodiversité, etc) ?

Par ailleurs, le gain de temps entre Paris et Perpignan que permettrait la mise en oeuvre du projet serait d'environ 18 mn par rapport à la situation actuelle : ce projet n'aurait donc aucune justification et ne servirait qu'à dépenser des deniers publics sans réelle valeur ajoutée ni économique ni sociale, pour la France et ses territoires. Avec un bilan carbone désastreux pendant 240 ans, semble-t-il.

Enfin, à ce stade, la conduite du projet relève d'une sorte d'un quasi déni de démocratie.

Il est donc indispensable de :

- ne pas construire de viaduc ferroviaire le long de l'étang de Thau
- reconsidérer les vrais enjeux du projet dans son ensemble, dans le respect de la démocratie

quitte à investir l'argent des contribuables et les montants empruntés par la France dans d'autres projets vraiment porteurs d'avenir et générateurs de vraie valeur pour la France, ses territoires, ses entreprises et ses habitants.

En comptant sur votre sagesse pour modifier significativement le projet dans le respect de la biodiversité et du bon sens.

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

E1010 - Jrme Decoupigny - Mairie de Montbazin

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 19:02:19

Lieu de dépôt : Par email

Objet :Accès pièces jointe contribution Montbazin Enquête Publique LNMP

Contribution :

Bonjour,

La commune de Montbazin a déposé ce jour à 17h04 une contribution au format pdf dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Le fichier joint n'apparaît pas accessible alors que des contributions postées par d'autres personnes ultérieurement sont déjà en ligne. Est-il possible de solutionner ce problème rapidement ?

Cordialement,

Jérôme DECOUPIGNY

Directeur Général des Services Commune de Montbazin 34560 07 ** ** 54 /
jerome.decoupigny@montbazin.fr

[uc?export=download&id=15i-DIT2DOtHaOBilXdiDjYm7RbaWo79I&revid=0B6jWzdVZjv6NeXZscGhKUTIObDJqZGszWUwwbTJiRTQ1WIA0PQ]

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

@1011 - caillot matthieu - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 19:03:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Gabegie au service d'une destruction durable de l'environnement !

Contribution :

Alors que la dette publique vient de dépasser la barre symbolique des 100% du PIB (115% en 2020), que la reprise partielle de la dette de SNCF Réseau ajoutera 3,1 milliards d'euros d'amortissements à financer par l'État en 2022, que SNCF Réseau a du mal à entretenir les voies existantes (ex. du pont ferroviaire à Sete)... comment s'expliquer qu'il faille se précipiter dans un accord pour financer une nouvelle ligne (Narbonne 22 janvier2022), avant même la clôture de cette enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique ?

Comment imaginer que ce chantier pharaonique, n'ait pas un impact négatif sur l'environnement qu'il traverse... et bien au-delà, puisqu'il incite au déplacement de plus en plus massif des populations? Comment imaginer qu'une noria de camions et de convois exceptionnels ne soit pas une calamité pour les déplacements locaux, quotidiens et vitaux ? Comment imaginer que les tirs de mines et les nivellements de montagnes, ne viennent pas à bout de la faune et de la flore sur leur passage ?

Comment expliquer à la population locale que ce projet permettra de la désenclaver, en reléguant l'accès direct aux transports extra-territoriaux vers les aéroports (Béziers et Montpellier) ?

Comment expliquer à la population locale que ce projet permettra de la désenclaver, en dressant une sorte de ligne "Maginot" au coeur de son territoire ?

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

@1012 - gros jean - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 19:19:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre ce projet

Contribution :

Je suis contre ce projet, la ligne traversera des sites protégés qui seront complètement dénaturés , de plus l'impacte de ce projet sur la biodiversité est énorme, sans compter les nuisances sonores et la pollution. Tout cela pour gagner quoi? quelques minutes.

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

@1013 - BOCQUET Géraldine - Mèze

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 19:23:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracé actuel de la LGV.

Contribution :

Ce tracé aura plusieurs conséquences qui nuiront à nos territoires:

1/Il aura un impact visuel irrémédiable sur un site classé, l'abbaye Saint Félix de Monceau, sur la commune de Gigan, sur le massif de la Gardiole et sur le site de l'Etang de Thau.

2/Une partie des vestiges du tracé de la Via Domitia , classée Monument historique, notamment sur la commune de Mèze ,va disparaître.

3/Le terroir de l'AOC Picpoul de Pinet, cultivé depuis le 2ème siècle au NO de l'étang de Thau va être morcelé par ce tracé qui impacte plusieurs domaines et diminuera la production de ce vin de 10%.

4/Les territoires et leurs besoins ont évolués depuis les dernières consultations qui remontent à 2011 ; une réactualisation est nécessaire.

5/Quatre années de travaux vont avoir des conséquences sur ce territoire d'une grande richesse écologique, des espèces animales et végétales seront irrémédiablement impactées.

6/ la desserte TGV de Sète va disparaître , obligeant les usagers du Bassin de Thau à se rendre à Béziers ou à Montpellier Sud de France pour prendre un TGV;

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

@1014 - Joel - Mèze

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 19:36:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE le tracé actuel de la LGV

Contribution :

- _ Non à la construction d' un viaduc de 1,4 km et 28m de haut face à l' étang de Thau.
- _ 10% du terroir de Picpoul sacrifié. Le Domaine de Creyssels à Mèze coupé en 2.
- _ La Via Domitia (inscrite aux monuments historiques) en partie détruite.
- _ Seulement 2 TGV/jour à la gare de Sète.
- _ L' eau à Issanka en danger: Les sources d' Issanka fournissent L' EAU POTABLE à SETE !!!
- _ Le Massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés.
- _ Des nuisances sonores, visuelles et écologiques.
- _ Des espèces menacées.
- _ Un bilan carbone compensé en 240 ans !!!
- _ Un projet à 2,2 milliards d' Euros.

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

@1015 - Amoureux Paul - Montbazin

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 19:58:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan

Contribution :

Le transport des voyageurs et des marchandises par le train est un enjeu important vis à vis des répercussions du réchauffement climatique. C'est donc avec attention que j'ai pris connaissance du projet du tracé de la ligne LGV .

Je vous livre les questionnements que me posent ce projet.

- L'impact sur le territoire du bassin de Thau me semble important et des solutions plus respectueuses des richesses de la biodiversité, mais aussi culturelles paysagères et naturelles de ce territoire a forte valence touristique sont certainement possible.

- Le viaduc va entraîner une détérioration importante du paysage. Les études non terminées mettent en garde sur les risques de pollution de l'eau captée à Issanka pour l'alimentation de la ville de Sète.

Les fondations des piliers du viaduc ne risquent-elle pas de perturber l'écoulement des eaux souterraines, voir permettre d'introduction d'eaux saumâtres.

Le bruit émis à partir du viaduc lors du passage des trains va rayonner sur un très vaste espace.

- Est-il indispensable d'impacter 150ha du vignoble de Picpoul ?

- La disparition d'une partie de la via Domicia, un patrimoine culturel remarquable, est surprenante.

- Le tourisme et le thermalisme sont un atout important du bassin de Thau. L'éloignement des gares accueillant les TGV ne va t elle pas isoler ce territoire ?

- La liaison par transport collectif entre les centres villes de Béziers et Narbonne a t elle été envisagée pour réduire l'utilisation des véhicules individuels pour accéder aux gares ?

Ces déplacements seront un surcoût et une perte de temps pour les usagers du train et aussi une source de pollution.

- Il est incontestable que la ligne actuelle entre Sète et Béziers n'est pas tenable dans les prochaines décennies. Mais si la nouvelle ligne n'était pas à grande vitesse sur, le temps perdu serait minime et cela permettrait d'étudier un parcours épousant le relief et acceptant des courbes plus prononcées. L'impact serait alors considérablement diminué, notamment sur la Gardiole et le bassin de Thau.

D'autant plus qu'il est difficile de prévoir l'évolution de déplacements compte tenu, entre autre, du développement du télétravail.

Dans le soucis de la lutte contre le réchauffement climatique, prévoir des travaux dont la compensation de production de gaz à effet de serre est à l'échelle de 240 ans pour gagner quelques minutes me semble disproportionné.

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

@1016 - PELAYO Francis - Loupian

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 20:07:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TRACE NON CONFORME

Contribution :

Bonjour,

Natif et résident du Bassin de Thau, ce projet LGV est non sans conséquence sur notre territoire, notre environnement, notre patrimoine et notre économie.

Qu'en est-il de la biodiversité de notre massif de la Gardiole, du captage de l'eau d'Issanka, d'une partie de la voie Domitia ... ?

Et la liste est bien évidemment non exhaustive.

Ci celui-ci est si indispensable que l'on nous le dit, il doit être entièrement repensé en prenant en compte les différentes recommandations des conseils scientifiques et des différentes associations qui oeuvrent pour notre territoire.

Il doit impérativement s'inscrire le cas échéant dans un projet global, le tout dans une concertation totale et non pas faire l'objet d'un passage en force.

Cordialement.

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

@1017 - ENSEMBLE VERS 2026 - Mèze

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

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV - Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Contribution :

Déclaration des élus d'ENSEMBLE VERS 2026 - MEZE

Voir fichier ci-dessous

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Ligne LGV - Déclaration EV2026 - Enquête publique.pdf, page 1 sur 2



Mèze, le 25 janvier 2022

A l'attention des commissaires enquêteurs
Enquête publique LNMP

DECLARATION DES ELUS D'ENSEMBLE VERS 2026 - MEZE ***Sur la LGV - Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)***

Au regard du changement climatique et des risques de submersion marine qui se profilent pour la ligne ferroviaire actuelle, envisager une nouvelle ligne ne semble pas aberrant.

Les nombreux enjeux écologiques, notamment, identifiés et listés par l'Autorité Environnementale nous empêchent cependant de nous positionner favorablement sur le tracé proposé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Basé sur des projections de rentabilité anciennes, ce dossier ne tient nullement compte des nouvelles études prospectives comme la démobilité liée à de nouveaux usages professionnels, notamment le télétravail.

Voici différents points pour lesquels nous ne pouvons donner un avis favorable au tracé en l'état actuel des propositions :

- Située sur le tracé du Viaduc prévu entre Poussan et le massif de la Gardiole, la source d'Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de Sète se verra mise en danger par ces travaux de grande envergure, ce qui est incohérent avec l'article [l'article L. 1321-2](#) du Code de la Santé Publique.
- La construction d'un viaduc de 1400m de long et 28m de haut incluant une trentaine de piliers en béton face à la Crique de l'Angle classée Natura 2000 est contraire à l'article L414-1 du Code de l'Environnement : *« Les sites Natura 2000 font l'objet de mesures destinées à conserver ou à rétablir dans un état favorable à leur maintien à long terme les habitats naturels et les populations des espèces de faune et de flore sauvages qui ont justifié leur délimitation. Les sites Natura 2000 font également l'objet de mesures de prévention appropriées pour éviter la détérioration de ces mêmes habitats naturels et les perturbations de nature à affecter de façon significative ces mêmes espèces. »*

Document : Ligne LGV - Déclaration EV2026 - Enquête publique.pdf, page 2 sur 2

- Le tracé LGV entravera le massif de la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II : « *Le programme ZNIEFF n'est pas un programme de conservation ou de protection de la biodiversité. Son rôle est de générer, accumuler et localiser l'information sur les espèces et les milieux naturels remarquables, rares ou menacés. C'est le socle de la connaissance pour la conservation et la protection.* »
- La LGV amputera les vignobles du terroir Picpoul de Pinet de 10% de leur surface. Appellation d'Origine Contrôlée, le Picpoul de Pinet fait partie des 3 grandes AOC du Languedoc et repose sur un terroir fragile et délicat.
- Le tracé de la LGV ensevelira en partie la Via Domitia. Ce tronçon routier datant de l'époque Gallo-Romaine est classé aux Monuments historiques.
- Loin de la volonté de neutralité carbone à l'horizon 2050, la construction de la LGV génèrera un bilan carbone qui sera compensé en 240 ans.
- La LGV génèrera des nuisances sonores indéniables pour certains habitants à proximité de la ligne et entraînera la dévalorisation de leurs biens. L'attrait touristique de ces zones jusqu'à présent épargnées sera anéanti.
- Avec une réduction de 10 à 2 TGV quotidiens puis une disparition du trafic TGV en gare de Sète, la LGV écartera une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc. Moins bien desservi, le territoire sera alors boudé par les touristes et curistes.
- Loin de permettre le désenclavement du territoire, la LGV verra naître 2 nouvelles gares à Béziers et Narbonne pour rallier Montpellier Sud de France. Les habitants du Bassin de Thau se retrouveront en territoire enclavé entre ces gares. Cette externalité négative n'est pas prise en compte dans les études.
- Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers. Le financement de la LGV étant réparti entre l'Europe (20%) = nous, l'Etat (40%) = nous, les Collectivités locales (40%) = nous. La hausse des impôts inéluctables pour regarder passer les trains est une aberration.
- Issue d'une formidable idée de mutualisation de la mobilité au travers de la mixité fret-voyageurs, il ne sera en fait question de l'appliquer que sur le tronçon entre Montpellier et Béziers : cette solution est inacceptable pour la cohérence de désenclavement routier voulu par le tracé.

Le gain de 38 minutes entre Paris et Barcelone et 18 minutes entre Montpellier et Béziers justifie-t-il un tel sacrifice pour notre territoire ?

Le groupe Ensemble vers 2026 souhaite un projet plus raisonnable et mieux raisonné avec le lancement de nouvelles études prenant en compte de nouveaux critères environnementaux et sociétaux et de nouvelles mesures compensatoires pour le territoire.

@1018 - Yannick - Pinet

Organisme : viticulteur

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 20:12:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 850 / 1332.

Objet :opposition à la ligne LGV

Contribution :

Par les temps qui courent l'argent public doit être mieux utiliser.

Un gain de temps de 18 minutes? depuis quand les trains de la SNCF partent à l'heure.

Cordialement

Pièce(s) jointes(s) :

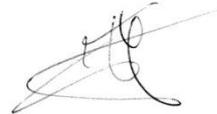
- La réalisation d'une telle structure au cœur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc et des plus emblématique, ni substituable, ni transposable. Chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.

- 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 défrichage (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,

Pour servir et valoir ce que de droit,

Cordialement

MARI Yannick



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 MR MARI Yannick, viticulteur, domicilié à Pinet, m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.

La première raison est La cicatrice injustifiée que va laisser cet ouvrage dans notre si jolie paysage, dans lequel j'ai grandi, et auquel je si attaché, en détruisant des sites jusque-là protégés comme le massif de la Gardiole et des vestiges de notre histoire, comme la voie domitia. Je me demande à cette allure que va-t-il rester à nos enfants.

La réalisation d'un ouvrage de cette emprise va forcément avoir des conséquences écologiques irréversible sur notre environnement et notre confort de vie.

A l'heure où tous les viticulteurs de France se démènent pour limiter la pollution de notre quotidien, par l'adoption de démarche environnementales, vous nous parlez de travaux qui vont durer des années, déplacer des tonnes de terres et autres, brûler je ne sais combien de tonnes de carburants Quel est le sens à tout ça ?

@1019 - julbe Romain - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 20:19:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 853 / 1332.

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

Objet : Non favorable à la LGV

Contribution :

Ayant pris connaissance du dossier sur la ligne LGV ,je m oppose a cette construction pour plusieurs raison ,étant viticulteur la ligne LGV impacte mon entreprise ,elle impacte aussi l environnement dans lequel je me trouve ,la ligne impacte aussi mon temps pour rejoindre ma gare de Montpellier et le coût pour y accéder, l environnement serait trop impacté par des travaux comme un viaduc de béton pour supporter le TGV ,je pense que la ligne LGV n est pas nécessaire

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

@1020 - PERROT CHRISTIAN

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 20:45:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution de la FNAUT Occitanie-Pyrénées-Méditerranée à l'enquête publique concernant la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Contribution :

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est indispensable pour pallier les fragilités de la ligne actuelle, développer les capacités du transport ferroviaire pour permettre le report modal de la route et de l'aérien vers le rail, et contribuer ainsi à la transition énergétique et à la lutte contre les pollutions et le changement climatique. C'est pourquoi la FNAUT Occitanie-Pyrénées-Méditerranée est favorable à ce projet. Cependant elle attire l'attention sur des insuffisances du dossier qui compromettent sa cohérence, sa crédibilité et au final, sa justification si des compléments et des corrections ne sont pas apportées, en particulier sur des éléments de la phase 2 du projet, qui ne sont pas tous concernés par l'enquête publique, mais qui pèsent sur la qualité et la crédibilité du projet dans sa globalité. Des précisions sont apportées dans le fichier joint.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CONTRIBUTION fnaut .pdf, page 1 sur 2

FEDERATION OCCITANIE AIDE aux USAGERS des TRANSPORTS



Enquête d'Utilité Publique : Ligne nouvelle Montpellier- Perpignan

Contribution FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée

Monsieur le Commissaire Enquêteur

Si la FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée est globalement favorable au projet à ce projet de ligne nouvelle plusieurs points nous semblent très néfastes tant pour la qualité des dessertes du territoire concerné à laquelle nous sommes très attachés dans l'intérêt des usagers que dans le cadre de l'aménagement du territoire et de la qualité environnementale.

Ces points sont les suivants :

Dans la phase 1 :

SNCF Réseau envisage dans ses justifications économiques un report de circulations TGV sur la ligne nouvelle qui a pour conséquence immédiate de réduire les dessertes des gares d'AGDE et de SETE. La FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée est résolument opposé à cette politique qui consiste à :

- reporter les dessertes terminales de voyages nationaux, voire internationaux sur les TER, déjà à limite de saturation sur le littoral,
- transférer le coût et la responsabilité de dessertes nationales et internationales, sans contreparties, aux autorités organisatrices, à savoir la Région Occitanie, qui participe déjà largement au financement du projet
- dégrader la qualité du voyage des usagers concernés, par un moindre confort, une perte de temps non négligeable liée aux correspondances (notamment en gare de Montpellier Sud de France, non raccordée au réseau existant et en gare Nîmes Pont du Gard aux délais d'attente remarquablement longs), une rupture de charges, peu compatible, avec une clientèle familiale et touristique, notamment en période estivale.

Dans la phase 2

SNCF Réseau envisage la création de 2 gares nouvelles excentrées à Béziers et Narbonne La FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée est tout à fait opposé à ces créations pour les raisons suivantes :

Béziers :

- gare non reliée au réseau ne permettant aucune correspondance avec le réseau classique
- obligation pour les voyageurs se rendant à Sète ou à Agde soit de prendre une correspondance à Nîmes Pont du Gard, soit de terminer leur trajet par la route à partir de Béziers ce qui conduira à de

Document : CONTRIBUTION fnaut .pdf, page 2 sur 2

lourds investissements pour mettre à niveau le réseau routier actuel.
- difficulté d'accès à la ligne Béziers Clermont- Ferrand allant à l'encontre de la volonté régionale de redynamiser cette desserte

Narbonne :

Le site retenu ne permet pas, a priori, la circulation de train FRET sur cette portion de ligne nouvelle ;
Ce site pose également problème pour la desserte en direction de Toulouse, car nécessitant un rebroussement généralisé des trains pour aller dans cette direction. Cette manœuvre va générer un délai estimé à 15 à 20 mn tout à fait inacceptable pour une desserte optimale entre Montpellier et Toulouse.

Les remarques faites pour la Phase 1 restent valables pour la phase 2, les 2 gares nouvelles amplifiant le phénomène voire étendant le problème à Béziers et Narbonne. Il nous semble important compte tenu de la forte participation des collectivités territoriales que l'élaboration des futurs plans de transports soit réalisée en étroite collaboration dans l'intérêt des usagers et des contribuables. Il est à noter également qu'aucune donnée concernant l'exploitation des 2 gares nouvelles ne vient étayer les préconisations socio-économiques développées par SNCF Réseau

La FNAUT Occitanie réitère également sa demande d'une mixité de la ligne totale et non jusqu'à Béziers. Mixité permettant le report partiel du trafic routier international transitant par le Languedoc Roussillon optimisant l'utilisation de la ligne nouvelle, améliorant la qualité de vie des habitants des territoires et la sécurité des usagers de la route.
Cette mixité permet également de renforcer la fiabilité de la ligne dont l'avenir s'avère très incertain le long du littoral compte tenu des évolutions climatiques.

Contact : Christian Perrot Président FNAUT Occitanie Pyrénées Méditerranée tel 0601803221
21 rue Ernest RENAN
34500 Béziers

@1021 - LE VIOL Julian - Villeveyrac

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 20:51:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Avis de la LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Contribution :

Mesdames, Messieurs, les membres de la Commission d'enquête,

Veillez trouver en fichier joint l'avis de la LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault relatif au projet de Déclaration d'Utilité Publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Vous priant d'agréer l'expression de mes sentiments respectueux.

Julian LE VIOL,

Président de la LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Avis_LPO_Occitanie_DT_Herault_LNMP_phase1.pdf, page 1 sur 5



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
OCCITANIE

Villeveyrac, Le 26/01/2022

Aux membres de la Commission d'Enquête
Mairie de Montpellier
1 place Georges Frêche
34267 Montpellier Cedex 2

Objet : Avis sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

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

La LPO a pour objet sur le territoire national et en tous lieux, d'agir dans les domaines de la recherche, de la connaissance, de la protection, de la conservation, de la défense, de la valorisation et de la reconquête de la nature et de la biodiversité.

Ce positionnement s'inscrit dans le cadre de l'action générale de la LPO aux niveaux international (BirdLife International), national (LPO France) et local (associations locales LPO).

Créée en 2006, notre structure départementale est depuis le 1^{er} janvier 2021 une Délégation Territoriale départementale de l'Association Locale LPO Occitanie (association loi 1901, agréée au titre de la protection de l'environnement) et continue d'œuvrer pour l'oiseau, la faune sauvage, la nature et l'Homme en luttant contre le déclin de la biodiversité par la connaissance, la protection, l'éducation et la mobilisation dans le Département.

C'est dans le cadre de cet objet social que nous souhaitons par cette présente contribution (en complément de notre participation aux ateliers de concertation, aux audits des garants de la concertation, etc.) vous apporter notre avis, sur le tronçon héraultais, quant au projet porté par SNCF Réseau de :

- réalisation d'une ligne nouvelle sur 150 km entre Montpellier (Hérault) et Toulouges (Pyrénées-Orientales), reliant le Contournement de Nîmes Montpellier (CNM) au nord et la section internationale France Espagne au sud (Ligne Figueras-Perpignan) ;
- raccordements (30 km) au réseau existant ;
- création de 2 gares nouvelles pour desservir l'Ouest héraultais (à Béziers) et l'Est audois (Narbonne). Les gares existantes de Sète, Agde, Béziers, Narbonne et Perpignan continueront d'être desservies grâce à des raccordements entre la ligne nouvelle et la ligne existante ou en correspondance avec des services régionaux.

Tout d'abord, il nous paraît important de souligner que la LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault est favorable au transit ferroviaire (voyageurs, marchandises) dans la mesure où il s'inscrit comme une alternative aux transits routiers, maritimes et aériens, dont les émissions polluantes majeures sont largement reconnues.

LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault

15 rue du Faucon crécerellette
34 560 Villeveyrac
Tél : 0467787624 • Mèl : herault@lpo.fr • Sites : <https://herault.lpo.fr/> • <https://occitanie.lpo.fr/>
SIREN : 482 583 208



Document : Avis_LPO_Occitanie_DT_Herault_LNMP_phase1.pdf, page 2 sur 5



Toutefois, nous tenons à mettre en exergue l'ampleur des impacts du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan - probablement l'un des projets les plus impactants pour l'environnement que le territoire héraultais ait connu - sur de nombreux habitats naturels, espèces communes et/ou protégées et fonctionnalités écologiques.

En effet, la plaine littorale héraultaise, et les garrigues attenantes, de par leurs caractéristiques biogéographiques, concentrent une biodiversité exceptionnelle déjà particulièrement fragilisée par les innombrables atteintes à l'environnement, qu'elles soient liées à l'urbanisation, au développement d'infrastructures industrielles, aux dérives de l'agriculture intensive, aux pollutions diverses, etc. La reconnaissance de la valeur de cette biodiversité se traduit par les nombreux classements au sein de notre territoire départemental en zones Natura 2000, en Arrêtés de Protection de Biotope, en Réserves Naturelles, en Zones Naturelles d'Intérêt Ecologique, Faunistique et Floristique, en réservoirs et corridors constitutifs de la Trame Verte et Bleue, etc. Au-delà de leur importance pour les espèces communes, ces secteurs sont également concernés par de nombreux Plans Nationaux d'Actions (PNA) engagés par l'État, sur des moyens publics, en faveur de la préservation d'espèces menacées, dont par ailleurs la LPO est opératrice pour plusieurs d'entre eux. A ces différents titres, nombre de ces territoires ont été considérés comme d'un rôle irremplaçable pour la biodiversité par le Commissariat général au développement durable en 2019.

Or, le projet va impacter, en tout ou partie, ces territoires et donc la biodiversité et les fonctionnalités écologiques qu'ils hébergent et les éventuels programmes qui les protègent. A ce titre, nous avons été interpellés par le manque de moyens accordés à l'implication des acteurs de la protection de la nature dans ce projet. Par exemple quant au fait que les comités de pilotage des PNA concernés n'aient pas été officiellement consultés et impliqués (par des groupes de travail dédiés par exemple) quant aux différentes mesures de la doctrine « Eviter, Réduire et Compenser » (ERC). C'est pourquoi nous demandons que des moyens soient accordés à l'ensemble des acteurs de la protection de la nature (Autorité Environnementale, OFB & ARB, CSRPN, Opérateurs Natura 2000, PNA, Gestionnaires d'Espaces Naturels, Associations, Collectifs citoyens, etc.) pour leur permettre de s'impliquer et de s'exprimer, dans des groupes de travail ou comités spécifiques aux mesures ERC, dans la perspective d'optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux dans la gouvernance du projet.

Le projet LNMP aura pour principal effet de prélever une surface de l'ordre de 2 774 ha environ d'espaces naturels à l'échelle régionale, soit autant de supports indispensables à la biodiversité. De plus, ce chiffre n'inclut pas l'ensemble des espaces interstitiels entre l'A9 et la LNMP, qui sans être purement détruits, verront toutefois leurs fonctionnalités d'accueil de la biodiversité réduites de manière considérable par effets cumulés et fragmentation des habitats, voire totalement annihilées dans le pire des cas. A cela s'ajoutent la destruction d'individus de flore et de faune (dont certains appartenant à des espèces protégées) qui se trouveraient sous emprise au moment des terrassements en phase travaux, une fragmentation des habitats d'espèces, une rupture prépondérante des continuités écologiques (qui ne sera que très partiellement compensée par les mesures envisagées de reconquête de la transparence écologique), un risque de mortalité conséquent par collision en phase d'exploitation, des nuisances sonores et visuelles pouvant perturber le cycle biologique de certaines espèces et l'altération de la qualité des milieux (notamment aquatiques) par des émissions accidentelles de pollution en phase travaux ou en phase d'exploitation.

LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault

15 rue du Faucon crécerellette
34 560 Villeveyrac
Tél : 0467787624 • Mèl : herault@lpo.fr • Sites : <https://herault.lpo.fr/> • <https://occitanie.lpo.fr/>
SIREN : 482 583 208



Document : Avis_LPO_Occitanie_DT_Herault_LNMP_phase1.pdf, page 3 sur 5



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
OCCITANIE

Dans un cadre général, nous tenons à souligner l'exigence qui doit être portée à la doctrine ERC en appuyant sur les étapes Éviter et Réduire, face au constat de l'impossibilité à appréhender les impacts environnementaux dans leur ensemble et donc d'autant plus à les compenser. Ce constat est renforcé par l'ampleur des surfaces de compensation à mettre en place, dont le total s'élèverait à 5 765ha, ce qui est incompatible avec les disponibilités du territoire régional, d'autant plus que ces mesures hypothéqueraient des surfaces agricoles et naturelles qui constituent déjà un biotope à part entière qu'il faudrait alors détruire ou modifier. Pour l'Autorité Environnementale, ce point est majeur dans le processus d'autorisation du projet. Devant une impossibilité à compenser des incidences sur des habitats ou des espèces d'intérêt communautaire, la seule possibilité est de reprendre l'analyse de solutions de substitution, position que rejoint totalement la LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault.

Il nous apparaît par ailleurs inapproprié que ces mesures compensatoires soient établies en rupture avec la nécessité d'une équivalence écologique locale et cohérente avec les impacts résiduels avérés.

En l'état, il nous paraît inacceptable que la concertation engagée s'appuie essentiellement sur la perspective de compensation et non sur l'évitement et la réduction des impacts de ce projet. Nous demandons donc, à ce titre, que cette concertation soit complétée d'un travail majeur impliquant les citoyens et les partenaires scientifiques et naturalistes dans l'approche d'évitement et de réduction, afin que SNCF Réseau puisse démontrer avec transparence que le projet retenu est celui de moindre impact quant aux enjeux environnementaux, y compris dans une approche d'impacts cumulés sur ce territoire.

Nous regrettons que l'articulation entre les mesures ERC de l'A9 et celles projetées pour la LNMP n'apparaisse pas clairement dans le dossier de DUP. La fragmentation générée par la LNMP vient s'ajouter à celle déjà majeure induite par l'A9, et il semble qu'aucune optimisation ou mutualisation de la réduction de la coupure et de ses conséquences n'ait été partagée entre le gestionnaire de l'A9 et le maître d'ouvrage de la LNMP.

Un tel impact écologique, ne pourrait être justifié que par un réel besoin reconnu d'utilité publique. Or qu'en est-il de l'utilité publique de ce projet lorsque :

- la stratégie est basée sur une séparation du transport à moyenne vitesse (fret et voyageurs régionaux quotidiens) et du transport à grande vitesse (voyageurs longue distance), le transport à moyenne vitesse étant maintenu sur la ligne actuelle, ligne pourtant condamnée à disparaître à court ou moyen terme par la montée du niveau de la mer,
- le devenir de la ligne ferroviaire actuelle, ne fait l'objet d'aucune analyse des besoins alors que l'atteinte des objectifs assignés au projet (et évoqués en concertation) nécessite son bon fonctionnement et le développement de dessertes infrarégionales cadencées,
- les retours d'expérience de projets de lignes et gares nouvelles similaires ne sont pour le moment que peu probants (la gare Montpellier Sud de France paraît pour le moment sous-utilisée),
- le dossier ne fait pas état de l'évolution à moyen et long termes des besoins de mobilité, en particulier suite à la crise sanitaire, et en prenant en compte la stratégie nationale bas carbone,

LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault

15 rue du Faucon crécerellette

34 560 Villeveyrac

Tèl : 0467787624 • Mèl : herault@lpo.fr • Sites : <https://herault.lpo.fr/> • <https://occitanie.lpo.fr/>

SIREN : 482 583 208



Document : Avis_LPO_Occitanie_DT_Herault_LNMP_phase1.pdf, page 4 sur 5



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
OCCITANIE

- les capacités du projet à répondre à la demande de fret ferroviaire et aux objectifs nationaux en la matière, ne sont pas démontrées, ni même les perspectives d'évolution des flux de marchandises sur ce tronçon,
- les conclusions du dossier ne portent que sur la phase d'exploitation, sans relever que les émissions évitées de gaz à effet de serre en 15 ans représentent 6,3% des émissions de la phase travaux, et qu'il faudrait à ce rythme, selon l'Autorité Environnementale, 240 ans pour les compenser. La contribution du projet à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone en 2050 s'avère donc non seulement limitée mais même négative,
- on entrevoit la perte de services rendus à l'homme que représentera la destruction ou la dégradation des espaces naturels et agricoles impactés par le projet,
- on envisage les nuisances accrues (visuelles, sonores, ressenties par vibrations) pour les « riverains » de cette nouvelle infrastructure qui verront leur cadre de vie à jamais bouleversé,
- on appréhende la perte de temps engendrée par le caractère excentré des gares nouvelles, la diminution de la desserte de certaines gares pourtant majeures telles que la gare de Sète ou Agde, et les consommations énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre occasionnées par les déplacements vers ces gares nouvelles.

En aucun cas le seul gain de quelques dizaines de minutes sur le trajet Montpellier-Perpignan ne peut suffire à proclamer l'utilité publique d'un projet si impactant pour la biodiversité.

Une ligne nouvelle semble indispensable si nous nous projetons dans une optique de recul stratégique des populations et des équipements au regard de la montée du niveau des mers. Toutefois, le projet doit être totalement repensé afin de proposer une infrastructure ferroviaire répondant à l'ensemble des besoins (transport de fret et transport infrarégional de voyageurs inclus) et des défis et objectifs de demain : limiter l'artificialisation des sols, la perte de biodiversité et la disparition des terres agricoles, atteindre un objectif de neutralité carbone, répondre aux besoins d'une société en mutation, etc, le tout dans un contexte de changement climatique.

En l'état actuel du projet et de sa justification par son maître d'ouvrage, la LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault ne reconnaît pas l'utilité publique de celui-ci et dénonce les impacts écologiques colossaux qu'il induira, ainsi que l'insuffisance des mesures d'évitement et de réduction identifiées notamment au regard de l'incapacité attendue de mise en œuvre et d'efficacité des mesures compensatoires.

La LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault émet donc un avis défavorable à ce projet de Déclaration d'Utilité Publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

La LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault demande :

- le retrait du tracé dans l'attente d'études complémentaires devant permettre de répondre à l'ensemble des objectifs actuels et futurs et non calqués sur une vision datant de plusieurs décennies,
- que ce projet soit considéré à la hauteur des enjeux environnementaux qu'il va affecter,
- que ce projet soit exemplaire au regard de la réglementation relative aux espèces et habitats protégés,

LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault

15 rue du Faucon crécerellette

34 560 Villeveyrac

Tél : 0467787624 • Mèl : herault@lpo.fr • Sites : <https://herault.lpo.fr/> • <https://occitanie.lpo.fr/>

SIREN : 482 583 208



Document : Avis_LPO_Occitanie_DT_Herault_LNMP_phase1.pdf, page 5 sur 5



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
OCCITANIE

- que l'approche d'évitement et de réduction des impacts soit réévaluée puis détaillée avec grande transparence dans des espaces de concertation dédiés afin de servir de base au choix des scénarios étudiés,
- que SNCF Réseau puisse démontrer avec transparence que le projet retenu est celui de moindre impact quant aux enjeux environnementaux, y compris dans une approche d'impacts cumulés sur ce territoire,
- que soit évaluée la capacité du territoire à accueillir les mesures compensatoires requises et, si elle n'était pas avérée, de reprendre l'analyse des solutions de substitution et potentiellement de les faire évoluer,
- que la rupture écologique occasionnée par l'A9 et la ligne nouvelle soit minimisée et appréhendée de manière concertée entre les gestionnaires et maîtres d'ouvrage de ces deux infrastructures,
- la mise en place d'une concertation accrue avec les citoyens ainsi que les partenaires scientifiques et naturalistes, et notamment que des moyens soient accordés à l'ensemble des acteurs de la protection de la nature (Autorité Environnementale, OFB & ARB, CSRPN, Opérateurs Natura 2000, PNA, Gestionnaires d'Espaces Naturels, Associations, Collectifs citoyens, etc.) pour leur permettre de s'impliquer et de s'exprimer, dans des groupes de travail ou comités spécifiques aux mesures ERC, dans la perspective d'optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux dans la gouvernance du projet.

Enfin, la LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault remet en question la durée de la présente consultation, considérant que 45 jours, comprenant qui plus est 15 jours de fêtes de fin d'année, est une durée clairement insuffisante pour permettre une analyse fine et détaillée d'un dossier d'une telle ampleur.

Ne doutant de la bonne prise en compte de l'avis ici formulé, je vous prie d'agréer, Mesdames, Messieurs, les membres de la Commission d'Enquête, l'expression de mes sentiments respectueux.

Julian LE VIOL
Président

LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault

15 rue du Faucon crécerellette
34 560 Villeveyrac
Tél : 0467787624 • Mèl : herault@lpo.fr • Sites : <https://herault.lpo.fr/> • <https://occitanie.lpo.fr/>
SIREN : 482 583 208



@1022 - anne-claire - Fabrègues

Organisme : Association des Gardiens de la Gardiole

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 20:51:20

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 862 / 1332.

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

Objet :Contribution de l'Association des Gardiens de la Gardiole

Contribution :

Contribution de l'Association des Gardiens de la Gardiole, se reporter à la pièce jointe

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution GDG.pdf, page 1 sur 2

Contribution de l'Association des Gardiens de la Gardiole.

L'association des Gardiens de la Gardiole soulignent les enjeux majeurs en termes d'atteinte environnementale, les précautions absolument nécessaires à prendre, tout en précisant qu'il existe des avantages liés à la création de cette ligne, en particulier en y associant le fret.

L'association souligne que le tracé retenu sur la séquence de la Gardiole est plus cohérent avec le couloir de nuisance déjà généré par l'autoroute.

Il n'en reste pas moins que, l'association dénonce :

- les insuffisances des mesures compensatoires vis-à-vis notamment de la faune et de la flore sur les zones sensibles traversées,
- le fait que de nombreuses espèces de valeur patrimoniale et protégées sont menacées : (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales) : lézard ocellé, outarde canepetière, Pie Grièche, Rollier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée), chauves-souris, certaines espèces florales, etc,
- les risques quant à la sécurisation de l'eau potable au captage en eau potable de Karland, lequel sera traversé, et la sensibilité de la crique de l'Angle,
- l'incohérence des gares excentrées. (même si cette question est non intégrée au sein de cette consultation)
- L'insuffisance des analyses socio-économiques produites
- L'absence d'évaluation des impacts cumulés Phase 1 et 2.

Effectivement, pour avoir une vision globale du projet, et qu'il existe une réelle évaluation de ces impacts cumulés, il faut que les deux phases soient abordées en même temps.

Par ailleurs, l'association soutient la nécessité de la mixité fret /voyageur sur toute la ligne jusqu'à Perpignan, ce qui n'est pas retenu en l'état du projet.

Il est absolument nécessaire que le fret soit poursuivi jusqu'à Perpignan permettant ainsi le raccord entre l'Espagne et le Nord de l'Europe afin de réduire l'impact routier, par un vrai report modal et donc une augmentation du fret. Ceci libèrerait des sillons sur la ligne actuelle pour augmenter le trafic voyageur régional et sortirait le fret de la traversée des villes.

Encore une fois, la phase 1 qui sera mixte ne se justifie que si la mixité est poursuivie jusqu'à Perpignan.

Enfin, l'association pointe les incertitudes quant à l'évaluation des impacts lié au chantier.

L'association exige que les mesures compensatoires jugées insuffisantes en l'état, soient de nouveau étudiées au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement. L'AE souligne que les surfaces nécessaires à ces mesures compensatoires risquent de ne pas pouvoir être « accueillies » par le territoire (page 30 du dossier de l'AE), et demande à ce que ces mesures soient analysées, à nouveau.

Document : Contribution GDG.pdf, page 2 sur 2

Pour autant, nous estimons que les mesures proposées ne sont pas suffisantes au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement.

L'association exige :

- la mixité fret/voyageur de bout en bout de la LNMP.
- la réévaluation des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux environnementaux et de biodiversité.
- la réalisation d'une évaluation socio-économique pertinente et complète qui prenne en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues, et les impacts liés aux travaux.
- La réalisation d'une étude complémentaire sur la faisabilité du tunnel permettant la traversée de la Gardiole afin de protéger au mieux le Bois Royal, le massif de la Gardiole, et les zones protégées.
- Des mesures de protection contre les nuisances sonores qui soient supérieures à ce que la réglementation propose puisque les études montrent qu'elles sont insuffisantes pour la santé des habitants.
- Plus de garantie sur la sécurisation des milieux naturels en cas d'accident, notamment d'accident de fret.
- Une étude globale du dossier de la LNMP (phase 1 et 2), en ce compris, avec le devenir de la ligne dite « historique » fragile, qui connaît de nombreux aléas actuels (embruns et submersion du côté des étangs (littoral audois).

L'association rappelle que cette ligne n'a d'intérêt que si elle sert son territoire, réduit l'impact routier lié au fret et favorise le développement des trains régionaux.

L'association considère qu'il est nécessaire de réétudier le projet de cette ligne, tenant les nombreuses réserves émises en l'état du projet, et émet un avis globalement négatif alors même que l'intérêt du rail pour le déplacement voyageur et du report modal sur le fret est incontestable dans le contexte de changement climatique.

L'association regrette ces insuffisances et le traitement incomplet de ce projet entraînant un retard d'échéance dès lors que l'intérêt de cette ligne mixte, avec des dessertes bien pensées pour les habitants, et des mesures compensatoire exigeantes à la hauteur des enjeux, serait réel.

Les Gardiens de la Gardiole

@1023 - Patricia - Mère

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:17:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 864 / 1332.

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

Objet :CONTRE le tracé actuel de la LGV

Contribution :

- Je suis sensible à la protection animale et soutien la LPO qui annonce la disparition prochaine, si cette ligne est établie telle quel , de nombreuses espèces déjà protégées car en (grand) danger !
- Randonneuse (en club) je suis choquée par le projet de destruction du massif de La Gardiole.
- Idem pour la Via Domitia ... patrimoine national ... qui sera sacrifiée et disparaîtra ... après des centaines d'années d'existence.
- l'Etang de Thau sera lui aussi défiguré par le viaduc prévu de 28 m de hauteur sur 1.4 km de long ... sans compter le cout pharaonique de cette construction ...
- les nuisances sonores et visuelles et aussi écologiques de cette ligne avec CE tracé.
- La source d'Issanka qui sera totalement polluée. Alors que c'est la source qui fourni l'eau potable de Sète !!!
- Une grande partie du terroir du Picpoul de Pinet va disparaître alors même qu'il est mondialement connu et exporté.
- C'est un investissement financier COLOSSAL que nous paierons avec nos impôts et autres contributions ... alors que nous n'en aurons que les nuisances (inutile d'ajouter les 2 TGV/Jour qui s'arrêteront à la gare de Sète !!! et avec En Plus la destruction d'emploi ... en même temps que des propriétés telles le Domaine de Creyssels à Mèze.
- Que dire du bilan carbone qui serait compensé en 240 années ... RISIBLE!

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

@1024 - Davidsson-Cabasset Eva - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:31:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Un projet insuffisant, pharaonique et inutilement coûteux.

Contribution :

Monsieur le Président

Madame et Messieurs les membres de la Commission de L'Enquête,

Je vous attache ma contribution complet en fichier joint:

Ci dessous juste des bribes:

Le projet de ligne LGV LNMP que vous nous donnez à juger dans cette enquête publique présente à mon sens de nombreux insuffisances et pose autant de questions.

D'abord, ce projet pharaonique est sensé désenclaver l'Occitanie.

Ceci s'avère faux puisque ça se fait au prix de l'enclavement total de notre Communauté de Commune et au delà.

.....

Ce qui est définitivement choquant, c'est qu'une grande partie des énormes souffrances créés par le tracé de ce LGV pourraient être largement diminués si on appliquait une vitesse commerciale plus raisonnable ; 220 km/h au lieu des 320 km/h énoncée.

La ligne entre Barcelone et la frontière française est conçu pour une vitesse de 220 km/h.

Donc 320 km/h n'est pas une obligation comme on veut nous faire croire.

Et la ligne LNPCA, longeant la Côte Azur, bénéficie du faite d'être plus jeune que notre LNMP (déjà périmé à l'heure qui est) avec le résultat que les concepteurs ont dû comprendre chemin faisant que 320 km/h n'est pas envisageable sur des territoires en pourtour de la Méditerranée française; si minces en largeur mais si massivement impactés par :

*des infrastructures de transport de tout genre,

*de terres agraires

*une démographie d'une densité inouï.

Pourquoi donc s'obstiner à s'engouffrer dans une option à 320 km/h commercial pour NOTRE tracé ?

Surtout qu'il devrait y avoir une réduction de coût d'à peu près 30% en adoptant la solution la plus respectueuse.

Cette considération devrait logiquement avoir du poids puisque ça concerne notre gouvernance économique commun, réglé par NOS impôts.

Pourquoi cette motivation de s'obstiner à semer tant de souffrance de tout genre pour un projet inutilement cher, toute en étant massivement et irrémédiablement destructeur de milieux naturels et socio-économiques fragiles et précieux?

Je fais donc appel au bon sens des commissaires enquêteurs pour rendre une conclusion défavorable au projet actuel de LNMP qui ne pourra être déclaré d'utilité publique dans l'état.

Un moratoire est nécessaire pour reprendre dans le bon sens ce projet actuellement chaotique.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : enquête LNMP 2022.pdf, page 1 sur 3

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

Je m'adresse à vous en tant qu'habitante de la commune de Bouzigues où je vis et travaille depuis plus de 20 ans comme styliste, commerçante et propriétaire de chambres d'hôtes.
Par ailleurs je suis membre du Comité de Développement de l'Agglo Sète Méditerranée.

Le projet de ligne LGV LNMP que vous nous donnez à juger dans cette enquête publique présente à mon sens de nombreux insuffisances et pose autant de questions.

D'abord, ce projet pharaonique est sensé désenclaver l'Occitanie.
Ceci s'avère faux puisque ça se fait au prix de l'enclavement total de notre Communauté de Commune et au delà.
En effet ; au lieu de pouvoir prendre les transports en commun pour rejoindre la Gare de Sète et son offre actuel de TGV, on sera obligés de suivre un itinéraire longue et chaotique de bus, trams et navette pour atteindre la gare excentré de Montpellier Sud.
Ou bien prendre la voiture (et payer le parking à la gare) avec comme résultat un bilan CO2 les plus insatisfaisants.

Je me demande comment ceci peut se concorder avec le but affiché de nous proposer un projet qui respecte et répond à nos attentes environnementales ?

D'ailleurs, ce souci d'écologie est notamment mis en avant en ce qui concerne le fret. Mais alors comment expliquer que la ligne proposée n'est mixte qu'entre Montpellier et Béziers ??

Puis il y a de grands problèmes d'impact sur notre écosystème qui se pose :
On est abasourdis de voir que le trajet surplombe les zones humides d'Issanka et le cours d'eau avec ses eaux souterraines qui fournit Sète en eau potable.

Cette zone sera traversée par un viaduc de 28m de haut et 1450m de longue.
Par combien de mètres ces piliers vont ils s'enfoncer dans ces terres gorgées d'eau ?

Je signale que les habitations à Issanka sont depuis longtemps sous un règlement extrêmement stricte en ce qui concerne le bâti pour ne pas dérégler les flux aquatiques souterrains.
Il est alors alarmant que le projet LGV se permet à imposer à cette zone géologiquement complexe à supporter des fondations de piliers d'une hauteur de 10 étages .

Comment pourriez vous garantir que le prélèvement en eau potable pour Sète ne sera altéré en qualité et quantité?

A une montée des eaux attendu dans l'avenir, cette zone qui est au niveau de l'étang, et donc de la mer, sera submersible, probablement autant que la ligne historique sur le Lido entre Sète et Marseillan.

On est alors en droit de questionner la sincérité et le fondement même du projet sur sa totalité.

Document : enquête LNMP 2022.pdf, page 2 sur 3

Par ailleurs, cette zone avec ses cours d'eaux alimente l'étang de Thau en eau douce, apport impératif pour la production d'huîtres qui est l'activité économique principale et emblématique pour les communes de Bouzigues, Loupian, Mèze et Marseillan. Cette marque de fabrique intimement liée à notre étang est aussi la fondation d'une grande partie de l'activité économique hors l'ostréiculture dans nos communes.

Avez vous fait une estimation des dommages économiques pour tout le bassin de Thau, inhérents au projet LGV?

Le problème de ces nombreux cours d'eaux traversés en perpendiculaire par la LGV avec ses remblais et déblais, créant une barrière hydraulique, se pose sur la totalité du versant nord/ouest du bassin.

Les vigneron de Picpoul qui œuvrent directement dans cette zone versant sont hautement menacés par ce péril concernant l'apport d'eau douce pour leur activité, autant que les ostréiculteurs en aval.

Mais tout d'abord les vigneron sont impactés de front par la perte de 10% des terres classés en AOP Picpoul, des terres qui ne peuvent pas être relogés ailleurs vu que leur zone est délimitée.

On peut signaler que la phase des travaux va poser des problèmes dramatiques pour TOUS les vigneron sur la zone ; pas seulement pour ceux qui sont directement concernés par la perte de leurs terres.

Ils vont tous subir des nuisances de bruit, de poussière et d'accessibilité.

Le fait d'éloigner la ligne LGV de l'autoroute crée par ailleurs une grande zone de 300ha enclavée entre les deux structures, ce qui rends très compliqué, voir impossible, le travail dans les vignes.

Il est également important de prendre en compte les nombreux domaines qui en parallèle avec la viticulture accueillent des touristes dans des gîtes et chambres d'hôtes ; des touristes qui cherchent surtout le calme et la simplicité d'un milieu authentique avec une historique intéressante.

Comment peut on imaginer pouvoir garder cette clientèle paisible et raisonnablement exigeante en ce qui concerne la qualité de leurs loisirs, si on ajoute une tracé de TGV en plein milieu de ce monde jusque la serein?

Et pour ne pas parler de La Via Domitia !

Comment peut-on s'expliquer qu'on ose même toucher un seul mètre de cette vestige d'un ère antique qui a profondément façonné notre monde Méditerranéen ; avant, pendant et après La Gaulle Narbonnaise ? Il est connu que les romains ont valorisés des bouts de chemins déjà empruntés par des celtes, puis améliorés par de grecques ; ce sont là des civilisations qui se sont succédé sur ce même tracé précis.

Ce chemin qui a vu Hannibal passer avec ses éléphants et où on voit encore les traces de roues des chars romains dans les roches au sol sera maintenant enseveli sous une ahurissante construction si le projet sera maintenu.

Comment peut-on prendre la responsabilité de faire disparaître et détruire à jamais ces marques et souvenirs exceptionnelles des époques si importants pour notre culture, que cette culture soit Française, Européenne ou Méditerranéenne ?
J'aimerais bien avoir une réponse.

L'impacte du tracé LGV actuellement retenu sur notre écosystème faunistique et floristique est tellement immense que je ne peux que énumérer les chiffres de La Ligue de Protection des Oiseaux ; on apprend que 220 espèces d'oiseaux(dont nos flamants roses si appréciés) sont menacés ainsi que 60 espèces de mammifères et 76 plantes patrimoniales.

Dans l'étang de Thau 88 espèces de poissons, 70 espèces de mollusques et 30000 hippocampes sont

menacés.

Ajoutons que l'herbier de Posidonie qui tapis prodigieusement le fond de l'étang offre un puits de CO2 indispensable et irremplaçable.

Mais ce qui est définitivement choquant, c'est qu'une grande partie des énormes souffrances créés par le tracé de ce LGV pourraient être largement diminués si on appliquait une vitesse commerciale plus raisonnable ; 220 km/h au lieu des 320 km/h énoncée.

Il est de toute façon manifeste qu'entre Montpellier et Béziers le train ne pourra à peine monter à 320 vu qu'une phase d'accélération de 7 minutes est nécessaire et une phase de décélération, également de 7 minutes s'impose à l'arrivée en gare de Béziers. Pourquoi donc construire un tracé qui ne pourra de toute façon jamais être utilisé à son maximum ?

Un tracé prévu pour 220 km/h pourra largement suffire avec ses reliefs et courbes plus souples, permettant de contourner des obstacles.

Il pourra par exemple suivre l'autoroute presque sans interruption ; une option qui était étudiée déjà dans une phase antérieure dans cette saga qui traîne en longueur depuis des dizaines d'années.

Notons en passant que la ligne entre Barcelone et la frontière française est conçue pour une vitesse de 220 km/h.

Donc 320 km/h n'est pas une obligation comme on veut nous faire croire.

Et la ligne LNPCA, longeant la Côte Azur, bénéficie du fait d'être plus jeune que notre LNMP (déjà périmé à l'heure qui est) avec le résultat que les concepteurs ont dû comprendre chemin faisant que 320 km/h n'est pas envisageable sur des territoires en pourtour de la Méditerranée française; si minces en largeur mais si massivement impactés par :

des infrastructures de transport de tout genre,

de terres agraires

une démographie d'une densité inouï.

Visiblement, après réflexion les concepteurs se sont rendus à l'évidence que seulement une construction se basant sur 220 km/h est envisageable dans ces conditions.

Pourquoi donc s'obstiner à s'engouffrer dans une option à 320 km/h commercial pour NOTRE tracé ?

Je note en plus qu'il devrait y avoir une réduction de coût d'à peu près 30% en adoptant la solution la plus respectueuse.

Cette considération devrait logiquement avoir du poids puisque ça concerne notre gouvernance économique commun, réglé par NOS impôts.

Je repose la question ; pourquoi cette motivation de s'obstiner à semer tant de souffrance de tout genre pour un projet inutilement cher, toute en étant massivement et irrémédiablement destructeur de milieux naturels et socio-économiques fragiles et précieux?

Je fais donc appel au bon sens des commissaires enquêteurs pour rendre une conclusion défavorable au projet actuel de LNMP qui ne pourra être déclaré d'utilité publique dans l'état.

Un moratoire est nécessaire pour reprendre dans le bon sens ce projet actuellement chaotique.

Je vous remercie de bien vouloir considérer ces remarques et constatations.

Bien cordialement

Eva Davidsson-Cabasset

@1025 - GONI François - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:34:02

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Questions sur la cohérence du tracé de la future ligne grande vitesse .

Page 869 / 1332.

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

Contribution :

Tout d'abord vue la complexité du dossier je suis étonné du peu de temps donné pour répondre à cette enquête !!?

En observant la carte je constate que le tracé pratiquement rectiligne de la LGV et celui à légères courbes de l' A9 enclavent des parties du territoire . Ce qui pour les espaces naturels perturbe le déplacement de la faune et du promeneur et peut rendre délicat les interventions en cas de feu de garrigues (Rappel : en 2019 incendie du 8 septembre parti du nord de l'autoroute, l'ayant traversé et s'étant arrêté au bord de l'étang après avoir dévasté 300 ha) et pour les espaces cultivés impacte leur rendement ou les rend inappropriés à une activité agricole.

Des ouvrages d'arts demandant d'importantes fondations vont être créés à proximité de l'étang notamment à Issanka d'où provient l'eau distribuée à Sète . (Lors de l'enfouissement de la conduite de gaz de petits cours d' eau se sont asséchés entre Mèze et Pinet et suite à d'autres travaux le ruisseau du Joncas à Bouzigues s'est aussi asséché). Est il prudent d'envisager de tels travaux pouvant modifier le réseau hydrographique du territoire ce qui pourrait être problématique pour toute une population et l'équilibre de la lagune source de vie et de travail pour la pêche et l'ostréiculture ?

Le viaduc de Poussan va défigurer et couper le paysage du bord de l' étang que l'on essaye de mettre en valeur pour le tourisme : piste cyclable, sentier côtier en création

Pour le simple habitant du territoire de Thau prendre un TGV va demander presque 1h de plus, vu l'emplacement de la gare de Montpellier et la future gare de Béziers . S'il utilise les transports en commun ce sera une bonne heure, s'il prend un véhicule particulier ce sera 40 minutes par l'A9 souvent encombrée au niveau de Montpellier .

Je ne suis pas contre la création d'une LGV ou du moins d'une ligne rapide à condition de réduire ses impacts sur le territoire ce qui m'amène à poser 3 questions :

- Les études sur le réseau hydrographique du territoire et surtout pour ce qui est d' Issanka sont elles faites et fiables ou reste-t-il des interrogations ?
- Avec les nouveaux paramètres que sont : L'importance reconnue depuis quelques années des espaces naturels (natura 2000,) , la future montée des eaux (la ligne entre Sète et Agde devra être abandonnée et donc déviée au nord) ce tracé vieux d'une trentaine d'année ne devrait il pas être remis en question ?
- l'accès perturbé aux TGV pour les habitants du territoire de Thau ne devrait il pas impliquer une réflexion sur l' implantation des gares ?

Conclusion et proposition :

. les plans locaux d'urbanisme. pour sauvegarder nos espaces naturels ,incitent à densifier (remplir les dents creuses,). pourquoi il n'en serait pas de même pour les voies de communications .

Notamment la futur L "GV" Montpellier Perpignan qui pourrait être parallèle à l'autoroute en limitant un peu "GV" (grande vitesse) . Ce qui aurait l'avantage de concentrer les nuisances sonores

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

@1026 - Amarger Josiane - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:39:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à la LNGV

Page 870 / 1332.

Contribution :

La mise en place d'un viaduc imposant de 1,5 km de long sur 28 m de hauteur démontre à quel point la mise en place du concept d'une circulation à grande vitesse, qui impose de fortes contraintes géométriques, est inadaptée et incompatible sur notre territoire fragile de Thau.

De par son tracé linéaire et de la mise en place de son infrastructure tout le long de la ligne, la création d'une ligne grande vitesse LGV telle qu'elle est prévue dans le cadre de la phase 1 du projet LNMP, sous prétexte d'un gain de temps de 18 minutes, présenterait donc des impacts et des risques sur l'agriculture, la viticulture, la ressource en eau, les milieux naturels, les sites historiques, l'aménagement du territoire et le bruit sur l'ensemble du pays de Thau.

Cette infrastructure entraînera sur notre territoire une forte consommation de zones naturelles et agricoles de l'ordre de 6000 hectares subissant l'effet de coupure qu'engendre une infrastructure linéaire de ce type. En plus du prélèvement des terres, une LGV affectera donc l'activité agricole principalement viticole (75 hectares du domaine AOC Picpoul de Pinet) en modifiant la structure et le fonctionnement des exploitations par son effet de coupure du territoire.

Une mainmise sur des espaces naturels protégés qui participent aux fonctions des écosystèmes qui, selon les experts, entraînera une diminution locale des populations végétales et animales (800 espèces concernées dont 76 plantes patrimoniales) par perte de leurs habitations ou de territoires ayant des fonctions écologiques spécifiques (reproduction...) et un risque certain de disparition des espèces localement fragiles qui participent à la diversité biologique de notre territoire traversé. Des impacts écologiques d'autant plus sur notre territoire que les milieux présentent une forte diversité et une fonction majeure. De fait, s'agissant d'un impact inévitable, la principale mesure de réduction consisterait à essayer d'éviter au maximum les sites les plus sensibles lors du choix du tracé or dans le cadre de ce projet, il n'en n'est rien. Aucune mesures "compensatoires" sur la disparition des écosystèmes sur un domaine concerné de 6000 hectares ne pourront être mises en oeuvre.

Par ailleurs, notre région du bassin de Thau est une zone à haut risque d'incendies. Plusieurs centaines d'hectares de garrigue ont récemment brûlé. La LGV peut aggraver ces risques d'incendie, en favorisant la vitesse de propagation des feux. Elle peut elle-même être à l'origine d'un départ de feu par les étincelles produites en cas d'un freinage d'urgence et mettre ainsi en danger tout le territoire dont le massif de la Gardiole.

Il est prévu que la ligne LGV traverse des périmètres de protection de captages des sources d'Issanka. Des études spécifiques ont-elles été menées afin de s'assurer que la LGV n'altère pas l'exploitation de la nappe ?

Le cadre de vie des habitations localisées au plus près de la nouvelle ligne sera détérioré en raison du bruit associé au passage des trains et de la modification visuelle des paysages alentours. Compte tenu du fait qu'il s'agit d'un viaduc, aucun recours lié à des protections acoustiques et à des traitements paysagers aux abords de la LGV ne pourront être mis en place. Les habitations déjà existantes ne disposent pas d'une isolation minimale acoustique. Des études sur l'augmentation des niveaux sonores que les habitations vont subir et déterminer ainsi les mesures à mettre en œuvre pour réduire le bruit ont-elles été menées?

Notre territoire, du fait de la gare de Sète desservant les TGV, bénéficie des retombées positives, économiques et touristiques du fait d'une meilleure accessibilité (ex. Thermes de Balaruc les bains). Il était prévu que la gare de Sète occuperait une place stratégique en tant que future gare pôle d'échanges multimodal contribuant ainsi à l'émergence d'une vision intégrale du système ferroviaire à l'échelle communautaire, favorisant les interconnexions stratégiques et performantes. Or, comment pourrait-elle y prétendre avec la suppression à terme du TGV sans raccordement direct avec la gare de Montpellier Sud de France ? Les usagers devront se rendre à la nouvelle gare Montpellier Sud de France via 2 à 3 correspondances soit 1 heure 30 de délai supplémentaire pour un aller simple. Ce sera plus rapide en voiture et moins coûteux. Et quitte à aller à Montpellier, autant prendre l'avion, plus rapide que le TGV.

Quant au fret ferroviaire, il semble qu'il ne soit pas prévu sur l'ensemble de la LNMP. Alors, quel est l'intérêt d'une ligne mixte uniquement sur le tronçon Montpellier -Béziers sans raccordement avec le port de commerce de Sète afin de limiter le fret routier sur la région et l'A9 ? De fait la LNMP ne serait utilisée malgré son coût élevé que par le TGV et ne remplit pas son rôle de la prise en charge de l'énorme trafic de camions sur l'A9 en provenance de l'Espagne.

Par ailleurs, ce projet ne nous permet pas d'avoir de la visibilité sur le devenir de la ligne classique pour le fret et le voyage quotidien, menacée par les conséquences du réchauffement climatique et appelée à devenir impraticable voire à disparaître. Il est étonnant que les autorités en l'occurrence régionales ne s'intéressent pas plus au devenir de la mobilité interrégionale. Une ligne classique qui deviendrait à terme, certes désengorgée mais vouée à disparaître.

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

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

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

@1027 - deborah - Gigean

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:44:05

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable construction LGV Montpellier Beziers

Contribution :

Bonjour,

Je viens par la présente vous présenter mon désaccord vis-à-vis de la LGV entre Montpellier et Béziers. J'habite GIGEAN et cette nouvelle ligne constitue une dégradation de nos magnifiques paysages. Une destruction de l'étang de Thau avec sa biodiversité et de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique que représente la Gardiole. Le massif de la Gardiole est une bulle d'oxygène pour nous habitants de GIGEAN qui serait polluée par cette LGV. Elle va engendrer la détérioration de notre qualité de vie avec des nuisances sonores jour et nuit, supprimer nos lieux de promenade et défigurer nos paysages.

Cordialement,

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

@1028 - Lopez Pierre - Gigean

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:44:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé LGV

Contribution :

Bonjour

Suite a l'accord du lancement du tronçon Igv Montpellier Perpignan, je vous prie de bien vouloir revoir le tracé. Pourquoi faire passer le tgv au bord de l'étang de thau, sur un immonde viaduc, qui plus est onéreux, et à travers des hectares de picpoul de pinet ? Pourquoi nuire à nos pêcheurs, nos ostréiculteurs, nos viticulteurs alors qu'ils sont sur notre secteur, créateurs d'emplois, et d'activités touristiques. Je vous propose donc de ré étudier le tracé, Pourquoi pas plus au Nord ? Ou Pourquoi ne pas utiliser les voies existantes et les passer en grande vitesse. Je suis sur qu'il existe une solution autre que celle retenue, pour le bien être de tous, et de notre économie locale.

Merci de m'avoir lu. Salutations

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

@1029 - aline - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:44:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la grande vitesse au détriment de la nature, des riverains et des usagers des transports en commun accessibles à tou-te-s

Contribution :

Nul besoin de "grande vitesse", ce projet n'est pas d'intérêt public, n'apportant aucune amélioration au quotidien des habitant-e-s de la région, mais aggravant leurs conditions de vie.

Alors, comment peut-on envisager de tels travaux qui auront un impact environnemental indéniable sur un milieu déjà fortement dégradé par la proximité de l'autoroute et la pression démographique ?

Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, le vignoble, la qualité de l'eau et ne repose sur aucun intérêt économique: l'argent dépensé devrait être utilisé à la réalisation du ferroutage, l'amélioration du réseau existant et son extension pour désenclaver les régions rurales: ce sont les trains du quotidien qui permettent à la population de se passer de la voiture. De plus, ce projet obligera les habitant-e-s de Sète à aller prendre leur TGV à Montpellier s'ielles souhaitent se rendre à Paris, Valence, Lyon...

Il est temps de revenir à la réalité, de prendre en considération l'Avis de l'Autorité environnementale ainsi que de répondre aux besoins des habitant-e-s: nous ne voulons pas de grande vitesse mais des transports en commun accessibles.

L'argent public devrait servir à améliorer les services publics or ceux-ci sont fortement dégradés: avec la suppression des guichets des gares, l'hôpital à l'agonie, la fermeture des bureaux de poste ou des maternités, le quotidien de la population devient de plus en plus difficile.

En cette période de crise sanitaire et au vu du réchauffement climatique, il y a une certaine désinvolture, pour ne pas dire indécence, à présenter un projet aussi " décalé", dispendieux des finances publiques et destructeur de l'environnement

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

@1030 - Boisleve Yann - Charges

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 21:53:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON au tracé du TGV Montpellier Béziers
Page 873 / 1332.

Contribution :

Sérieux, en 2022 au lieu de développer les transports moins polluants et redynamiser les villages ruraux, vous en êtes encore à construire des lignes de TGV ? En plein réchauffement climatique, effondrement de la biodiversité, et alors que l'Etat français vise le 0% artificialisation d'ici 2050 ?!

S'il vous plait, allez visionner le film don't look up et revenez déposer votre projet après.

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

@1031 - SEGUI Sébastien - Mèze

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:06:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : demande de soutien à l'économie du secteur

Contribution :

je suis le gérant du centre équestre le fer à cheval à Mèze. le projet LGV Montpellier-Béziers me touche dans mon activité car il me sépare avec la ville où la majorité de ma clientèle réside. Je me demande s'ils vont être gênés pour venir pratiquer leur activité dans ma structure.

De plus, le tracé touchera beaucoup l'économie du secteur à cause par exemple de la traversée des principaux cépages viticole ou du lieu où l'eau de pluie entre facilement sous la terre pour remplir les nappes, des secteurs de promenades comme la Gardiole, la disparition du patrimoine et la diminution des trains dans la gare de Sète va réduire énormément l'activité mise en place et donc une diminution de ma clientèle potentielle. Sans oublier mes clients réguliers qui ne pourront plus pratiquer mon activité car ils en seront impactés.

il faudrait minimiser cet impact en permettant un tracé peut être moins rapide mais moins perturbant en suivant au plus près l'A9, et aussi garder l'accessibilité au tourisme à notre secteur.

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

@1032 - BLONDEAUT Edwige - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:08:10

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Quelle utilité publique pour ce tracé venant un territoire dans tous ces aspects ?

Contribution :

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Commissaires enquêteur-trice-s,

Habitante de Bouzigues, j'ai pris connaissance du projet de la LNMP, et de ses objectifs communiqués au public. La plupart d'entre eux, ainsi que les analyses d'impacts, m'interpellent avec force. Ainsi, je vous transmets en pièce jointe ma contribution et mes interrogations, non exhaustives compte-tenu de l'ampleur du dossier et du nombre d'impacts négatifs projetés pour notre territoire, quant à ce projet dont je ne perçois aucunement son caractère d'« utilité publique ».

Recevez, Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Commissaires enquêteur-trice-s, mes sincères salutations.

Pièce(s) jointes(s) :

Page 874 / 1332.

Bouzigues, le 26/01/2022

Monsieur le Président, Madame et Messieurs les Commissaires enquêteur-trice-s,

Habitante de Bouzigues, j'ai pris connaissance du projet de la LNMP, et de ses objectifs communiqués au public. La plupart d'entre eux, ainsi que les analyses d'impacts, m'interpellent avec force. Ainsi, je vous transmets ma contribution et mes interrogations, non exhaustives compte-tenu de l'ampleur du dossier et du nombre d'impacts négatifs projetés pour notre territoire, quant à ce projet dont je ne perçois aucunement son caractère d'« utilité publique ».

MOBILITE

« Répondre à la demande croissante de mobilité » et « Rapprocher les territoires, en diminuant les temps de trajet » : le projet prévoyant la quasi suppression des TGV en gare de Sète, les habitants du Bassin de Thau devront se rendre en gare de Montpellier TGV ou en gare de Béziers TGV par leurs propres moyens, avec pour conséquence évidente une augmentation du temps de trajet, et une hausse de la pollution liée à l'usage de véhicules personnels : cette perspective constitue-t-elle honnêtement une réponse à leur « besoin de mobilité » ? Quid également de la hausse des inégalités et des fractures entre les habitants selon qu'ils disposent ou non de moyens de locomotion individuels, ainsi que d'une capacité personnelle à prendre en charge les coûts financiers supplémentaires (autoroute et parking notamment) pour rejoindre des gares éloignées comme Montpellier TGV ou Béziers ?

Quelle solution de mobilité concrète permettra de « diminuer les temps de trajet » des habitants du Bassin de Thau pour se rendre hors région ? Quelle solution sera proposée aux curistes rejoignant actuellement Balaruc-les-Bains par la gare de Sète ? Quelle sera la fréquence réelle de la « desserte grande ligne du Bassin de Thau (Sète et Agde) » qui est censée être maintenue ? Comment est concrètement prévu son « renforcement en haute saison touristique » ? N'y a-t-il pas dans ce projet une incohérence à vouloir créer une nouvelle ligne, pour libérer la ligne ferroviaire actuelle qui serait ensuite renforcée en saison, mais dont aucune étude à ce sujet n'est présentée ?

« Assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne » : il est bien entendu nécessaire d'assurer une « continuité ferroviaire » entre la France et l'Espagne, et de penser les échanges européens sur le long terme. En revanche, un tracé venant sacrifier le territoire du Bassin de Thau - ce dernier alliant actuellement la préservation de l'environnement avec le dynamisme d'un territoire peuplé - n'a aucun sens. Quels autres tracés ont été envisagés ? Quel autre tracé pourrait être retenu, afin d'éviter des dégâts majeurs et durables sur les territoires de la Gardiole et du nord Bassin de Thau ?

ENVIRONNEMENT NATUREL

« Dans le respect des principes du développement durable » et « la préservation de l'environnement » (cf. « résumé non technique », p.10) : comment considérer que l'environnement soit préservé alors même que l'analyse globale des effets du projet sur l'environnement indique clairement que la phase de travaux prévoit « des terres végétales et des humus forestiers qui sont

1

décapés sur une épaisseur de 10 à 20 cm », ainsi que « la production de poussières (...) qui peut générer un effet sur la qualité de l'air et/ou la ressource en eaux », et même le risque de « déversement de produits polluants sur les sols pouvant engendrer des pollutions de sols sur des surfaces variables et dont la gravité est fonction de la nature et du volume du produit déversé » ?

« **Enjeux sur les eaux souterraines** » : pourquoi, alors que la « recherche de l'évitement maximum des captages d'alimentation en eau potable (AEP) » semble avoir été une priorité pour les autres zones géographiques, le tracé Montpellier / Béziers passe précisément sur les captages d'Issanka, venant augmenter significativement le risque de pollution des eaux potables du Bassin de Thau ? Un autre tracé a-t-il été envisagé afin d'éviter un passage sur cette zone sensible ? A quelle date seront connus les résultats des « études spécifiques en cours en concertation avec les partenaires associés (Sète Agglo, ARS, le syndicat mixte du Bassin de Thau SNCF Réseau) afin de déterminer les compatibilités de la LNMP sur le champ captant avec la DUP en cours » ? Outre la zone de captage, quelle assurance peut-on avoir de la préservation de la qualité des eaux douces alimentant l'étang de Thau, étant donné le grand nombre de ruisseaux (cours d'eau permanents et intermittents) qui l'alimentent, et qui se verront traversés par la LGV ?

« **Effets sur les écosystèmes** » : comment peut-on accepter un tracé dont « l'effet [d'emprise] sera donc direct, et permanent » ? Les enjeux écologiques sur le territoire du Bassin de Thau et du Massif de la Gardiole sont importants et nécessitent une protection plutôt qu'une destruction à court, moyen et long terme. Je note aussi que de nombreux risques naturels sont augmentés dans ce projet : risque inondation et risque incendie notamment. Quelles protections pour les sites Natura 2000, les zones humides, les zones naturelles d'intérêt écologique etc., toutes étant essentielles à la faune, à la flore, de façon globale à la biodiversité qui doit être un enjeu majeur des décennies à venir ?

ENVIRONNEMENT HUMAIN

« **Afin d'anticiper les évolutions futures, le tracé est conçu pour une vitesse de circulation jusqu'à 350 km/h.** » / « **Offrir un service à haute fréquence le long de l'axe littoral** » / « **Accueillir des trains de marchandises en plus des trains voyageurs** » : Outre les données classiques communiquées dans l'analyse des effets, des études précises d'impact des nuisances sonores pour les habitants du nord Bassin de Thau ont-elles été menées ? Le cas échéant, peuvent-elles être portées à la connaissance des citoyens ? En effet, on peut facilement imaginer les nuisances sonores permanentes, avec des conséquences négatives directes sur la qualité de vie et la santé des habitants. Les forts vents connus dans cette zone géographique porteront le bruit des passages des TGV circulant de 320 à 350 km / heure à plusieurs kilomètres de là ! Des solutions techniques satisfaisantes existent-elles tout simplement et ont-elles été éprouvées par ailleurs ?

« **Ambiance sonore** » : les analyses indiquent que « l'évitement des zones bâties a été recherché ». Or, le secteur géographique n°5 « Bassin de Thau » est tout simplement sacrifié. Outre le non évitement des captages d'Issanka, les habitants de Poussan (maisons individuelles, établissements de soin, habitats collectifs etc.) seront exposés au bruit et aux vibrations, en plus de la pollution visuelle du viaduc de 28 mètres de hauteur à son point culminant, de manière inacceptable. N'y a-t-il pas une incohérence totale à édifier un tel ouvrage d'art (viaduc) à proximité des habitations alors que les « pare-ballast » qui l'équiperont ne sont pas considérés comme des mesures de protection acoustique ?