

ENVIRONNEMENT PATRIMONIAL, PAYSAGES, ESPACES AGRICOLES, LOISIRS

Quelle attractivité peut-on espérer maintenir pour un territoire qui se trouvera fragmenté par ce tracé, avec d'importantes ruptures des continuités écologiques, des coupures définitives d'itinéraires de randonnées (pédestres, équestres, cyclistes), avec des sites et équipements touristiques qui se trouveront « impactés par le bruit à chaque passage de train et les perceptions visuelles de l'infrastructure » ? Quel habitant ou visiteur souhaitera se loger ou se promener dans une zone où « les vues sur l'étang de Thau seront partiellement occultées par les sections en remblais », notamment « depuis la via Domitia » ?

Le vignoble AOP de Picpoul disposant déjà d'une aire restreinte et devant faire face à une forte pression foncière sera « particulièrement affecté par le projet » : quelle recherche d'évitement a été menée ? Conclure à une seule compensation est insuffisant et ne participe en rien à la bonne dynamique du territoire, déjà victime de manière générale d'une perte des surfaces agricoles.

Les impacts négatifs ici mis en évidence, menant directement à la destruction et au sacrifice de nos territoires de vie, sont en totale contradiction avec la définition même de l'« utilité publique ». L'application de la démarche ERC « Éviter-Réduire-Compenser » manque crucialement sur l'ensemble de ce projet et plus particulièrement sur le tracé Montpellier / Béziers. Enfin, la pression financière sur les collectivités locales à long terme, les émissions conséquentes de gaz à effets de serre, sont autant de perspectives inconcevables et aucunement conciliables avec ce que doit être un projet d'« utilité publique » au XXIème siècle.

J'encourage sincèrement votre Commission d'enquête à rendre des conclusions défavorables à ce projet de LNMP, et sollicite le retrait de ce tracé. Je vous remercie par avance pour la bonne prise en compte de ma contribution.

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

Edwige Blondeaut

@1033 - GEORGES - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:11:37

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Demande de plus de transparence sur les nuisances acoustiques en tenant compte des vents dominants

Contribution :

LA VERITE SUR L'IMPACT DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE AUX ABORDS DE LA VOIE et demande d'une carte des nuisances acoustiques, tenant compte des vents dominants.

Le dossier indique que la nuisance acoustique portera jusqu'à 1.5 km environ (>50Db) à l'aide d'un graphe. Mais les abords de l'étang de Thau sont bien plus souvent balayés par les vents et régulièrement par la Tramontane notamment, comme l'indique la rose des vents jointes, que vous voudrez bien lire dans le bon sens. Ces vents vont doubler la distance de portée des sons qu'ils soient dans les aigus (frottements aérodynamiques des TGV) que dans les plus graves (FRET). Si un ou plusieurs commissaires enquêteur.es ont eu la chance de pouvoir vivre plusieurs jours ici (je suis résident permanent de Balaruc), ils.elle ont pu se rendre compte de l'importance du facteur vent (très variable dans la journée d'ailleurs) qu'on ne retrouve pas un peu plus loin dans les terres.

Or, le dossier remis apporte peu d'éléments d'information cartographique sur le périmètre impacté par les nuisances acoustiques, alors que c'est un point essentiel du dossier, plus encore que l'impact visuel, qui n'est pas des moindre pourtant !

Pour la bonne et réelle information du Public, il aurait fallu avoir:

- une carte du périmètre impacté acoustiquement par le passage d'un TGV à 300km/H et d'un Fret lourd (qui semble être limité à 120 km/H !) sans vent,
- une carte du périmètre impacté par le passage d'un TGV à 300km/H et d'un Fret lourd (qui semble être limité à 120 km/H !) avec le vent dominant,
- ET les 2 mêmes cartes du périmètre impacté par le passage d'un TGV à 300km/H et d'un Fret lourd (qui semble être limité à 120 km/H !) avec les murs antibruit (dont on a pas de carte précise d'implantation, 13 ou 18km de linéaire selon les documents), avec ou sans vents dominants.

La modélisation 2D ou le mode de calcul tenant compte des hauteurs de la voie/TN (cas des viaducs par exemple) doivent bien sûr y être fournis normalement. ...

C'est un manquement grave du dossier qui frise l'incomplétude, voir l'irrecevabilité.

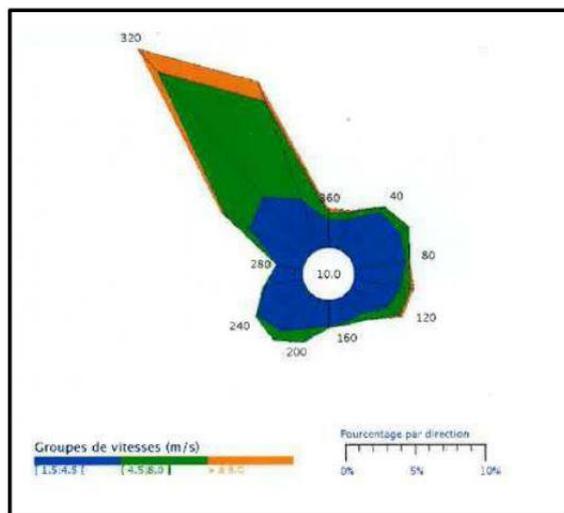
Je sollicite la bienveillance des commissaires enquêteurs.trice pour obtenir cette carte à la bonne échelle, lisible par tout un chacun et la rendre publique à minima dans leur rapport, à défaut de demander une nouvelle enquête publique, pour vice ou faiblesse d'information du Public consulté.

Bien cordialement

Pièce(s) jointes(s) :

2.2.3 Rose des vents

Le vent dominant (Tramontane) sur la commune est de secteur Nord-ouest. Les autres vents sont : le Libeccio de secteur Sud-ouest, le Sirocco de secteur Sud-est et le Grec de secteur Nord-ouest qui restent moins fréquents que la Tramontane.



@1034 - GRAU Eric - Gigan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:35:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé inadapté

Contribution :

Bonjour,

Trop d'incohérence dans ce tracé, tant d'un point de vue écologique qu'économique.

Un viaduc qui va impacter à jamais le visage de la commune de Poussan ; un projet inadapté qui ne prévoit pas d'augmentation significative du fret: augmentation marginale de 10% alors qu'autant de camions circuleront sur l'A9.

Des études environnementales absentes ou bâclées.

Un fleuron de notre viticulture sacrifié (AOP Picpoul)

Le tracé n'est pas envisagé sur sa totalité. Pourquoi pas une consultation sur l'ensemble du tracé? Quel bilan carbone?

Ce ne sont que quelques arguments dont la suite se trouve en PJ

Pour conclure, Messieurs les commissaires, merci de bien vouloir rendre un avis négatif à ce tracé, prévoir un autre tracé moins impactant pour le bassin de Thau et qui sera le fruit d'une concertation plus large

Bien Cordialement

Pièce(s) jointes(s) :

Page 879 / 1332.

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

Document : Remarques Enquête utilité publique ligne nouvelle Montpellier Perpignan.pdf, page 1 sur 1

Source d'Issanka :

La nouvelle ligne doit traverser le parc d'Issanka qui est la zone de captage d'eau de la commune de Sète.

Lors des précédentes études, un hydrogéologue avait conclu qu'en aucun cas on ne devait faire passer dans cette zone, ni une ligne de train, ni un axe routier.

De plus, le sol est particulièrement perméable donc les eaux de surface se mélangent facilement aux eaux souterraines d'où risque de pollution du captage.

Est-ce que de nouvelles études ont permis de montrer que le projet ne présente aucun risque ?

Voie Domitienne :

La « via domitia » sur le secteur de loupian à Pinet va être gravement touchée puisque le tracé de la LGV suit la voie avec une succession de remblais et de déblais donc elle va subir des dommages irréversibles. Voie pourtant inscrite aux monuments historiques. Ont-ils été consultés ?

Massif de la Gardiole :

En faisant le choix de ce trajet le massif espace classé, sera défiguré par les travaux, les espèces vivantes seront dérangées et certaines protégées risquent de disparaître à jamais, c'est inconcevable.

La commission environnementale a-t-elle été consultée ? A-t-elle donné un avis favorable ?

Viaduc de Poussan :

Un viaduc de 1,4 km de long et de 28 m de haut se situant à quelques dizaines de mètres de l'étang de Thau : zone classée « Natura 2000 »

Un risque de pollution sur ce milieu aquatique en cas d'accident. Filière conchylicole impactée, tout un écosystème menacé.

30 piliers béton avec des fondations monstrueuses. Des études géologiques ont-elles montré la faisabilité d'un tel ouvrage.

Quel impact économique pour la ville de Poussan sur la valeur des biens immobiliers à proximité ?

AOP Picpoul de Pinet :

Une appellation coupée en 2 par le tracé 150 hectares amputées par le projet (10% de la surface exploitée).

Absence de Gare TGV sur le Bassin de Thau :

Les habitants du territoire perdent la proximité des TGV qui passent en gare de Sète et vont quasi tous disparaître

Conclusion : Ce tracé est inadapté et est donc à revoir.

@1035 - RAYNAUD Pascal - Florensac

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:44:29

Page 880 / 1332.

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

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la Ligne LGV sur le Bassin de Thau, demande de réévaluation du projet

Contribution :

Madame, Monsieur le commissaire Enquêteur,

Comment ne pas être défavorable à un projet famineux, destructeur, desservant & appauvrissant le territoire du Bassin de Thau avec l'argent du contribuable.

Un ligne lgv pour un gain de 18 minutes ? Est ce bien raisonnable à l'égard des conséquences irréversibles sur le territoire de Thau ?

Un projet passé en force en contournant les aspects réglementaires et informatifs pour la population !!!

Plusieurs Impacts vont être mis à jour par ce projet.

⇒ Impact foncier

Destruction du vignoble des appellations AOP Picpoul de Pinet, IGP Côtes de Thau & IGP OC.

Perte considérable pour un segment économique moteur du territoire.

Quid concernant le foncier

Indemnisations des viticulteurs sur le foncier mais aussi sur les pertes de récoltes

Accès aux parcelles pour les véhicules agricoles (Tracteurs, Machines à Vendanger)

Destruction du foncier durant les travaux

Réfection des chemins, des réseaux hydriques pour éviter les inondations

Secteur de Plaine, permettre l'écoulement des eaux des crues de l'Hérault pour éviter l'effet double digue, avec le TGV & l'autoroute

⇒ Impact Ecologique Agro écologique & Climatique

Destruction de la faune et de la flore de la garrigue, du massif de la gardiole

Destruction des écosystèmes

Destruction de la Via Domitia, héritage de l'empire Romain

Destruction du paysage, pollution visuelle, sonore pour le territoire et ses habitants

Risque de Pollution sur la lagune de Thau et sur le terroir viticole

Aumentation des risques de catastrophe Gel Grêle, modification du micro climat

Quid des prises en charges des risques et de ses conséquences

Quel gain du fret sur la circulation routière ?

⇒ Impact Economique & sur le territoire

Perte de CA pour l'économie viticole et notamment pour l'AOP Picpoul de Pinet en plein essor national et international.

Double sanction, avec une perte de volume, pouvant engendrer des pertes de marchés et notamment sur les autres appellations de secteur

Perte Economique sur l'activité touristique avec la mise en retrait des gares de Sète et Agde.

Page 881 / 1332.

Isolement du territoire avec un service SNCF se réduisant

Appauvrissement du territoire

Pour ces raisons, je m'oppose à la ligne LGV sur le secteur de Thau et demande une réévaluation du projet.

Madame, Monsieur, veuillez agréer mes sincères salutations

Pascal RA

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

@1036 - Robert et Martine - Poussan

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:44:58

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Nos griefs contre la Ligne Grande Vitesse Montpellier/Perpignan et son Monde

Contribution :

Cet avis est en réalité une contribution commune de plusieurs personnes réunies dans un collectif qui combattrait de toutes ses forces et par tous les moyens qu'il jugera légitimes ce projet absurde...

Pourquoi faudrait-il toujours et à n'importe quel prix gagner du temps sur les trajets ? Es

La transformation du voyage en pur transit, avec son accélération technologique, s'accompagne d'un prix écologique insensé.

Les politiciens de tout bord s'appuient sur une vision fantasmée de l'avenir de notre monde. Celle de la poursuite des affaires comme si de rien n'était, celle de la croissance infinie et du développement industriel illimité, celle de la multiplication des déplacements et de l'augmentation de la vitesse. C'est au nom de cet imaginaire mortifère qu'il nous faudrait accepter n'importe quel grand projet inutile...

La construction d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, c'est le retour en force d'un projet vieux de plus de 30 ans grâce au premier ministre Jean Castex, également ex-maire de Prades (66) qui rêve de grandeur pour sa région... et qui copine bien sûr avec les lobbies de l'industrie, tous les marchands de béton, constructeurs de ponts, de tunnel etc. Ceux là ont le monopole et la maîtrise de l'initiative en matière d'équipements collectifs, ils en profitent pour vendre à l'opinion des projets qui ne répondent en rien aux besoins réels des populations.

Et si on leur offrait plutôt un « Notre Dame des Landes » version Bassin de Thau ?

Les habitants des villes actuellement desservies par le TGV mettront jusqu'à une heure et demi pour aller prendre leur train. Les plus téméraires prendront un TER, un tram et une navette pour arriver à la Gare TGV « Grand Sud Montpellier ». Pour les autres ce sera voiture, embouteillages et parking payant ! Mais là n'est pas le problème des décideurs et de leurs ingénieurs... Cette vision très « urbaine » est aussi celle de la gentrification des métropoles hyper connectées entourées de « villages dortoirs ».

35 ans que cette ligne est en gestation... Pensez-vous vraiment qu'elle soit nécessaire au vu du fiasco économique, écologique et humain de toutes les Lignes à Grande Vitesse françaises ? Les 18 minutes « gagnées » sur un trajet Montpellier-Perpignan grâce à des trains filant à toute allure à travers la garrigue vont-elles pouvoir compenser les dégâts environnementaux et humains des travaux sur 170 km de long ? « L'Autorité environnementale » met en lumière les nombreux risques encourus : instabilité des sols et risque d'affaissement, pollution des eaux, risques d'inondations

accrus par l'artificialisation des terres agricoles, dégradation d'un patrimoine naturel fragile, menaces sur l'étang de Thau...

Perdre sa vie à aller vite et perdre son temps pour rejoindre une gare TGV : c'est la grande idée des concepteurs de ce projet. Pour notre part, nous n'en voulons pas, ni ici, ni 10 km plus au nord, ni ailleurs.

A l'heure du réchauffement climatique provoqué par l'activité humaine, certains tronçons de la ligne actuelle sont par contre menacés par la montée des eaux à moyen terme. C'est pourquoi nous appelons de toute notre force à une réflexion sur une ligne à taille humaine qui réponde aux besoins réels des usagers et qui permette aussi le délestage routier et autoroutier par le développement du fret. Il pourrait s'agir également de remettre en service les lignes délaissées et re-densifier le réseau. Nous n'avons pas besoin de grande vitesse : nous manquons cruellement de trains du quotidien qui désenclaveraient les territoires et permettraient à la population de se défaire de la voiture.

C'est donc un autre projet ferroviaire qu'il faut concevoir.

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

@1037 - BRISSAUD Aymeric - Montpellier

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:49:00

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Des impacts colossaux sur la biodiversité à considérer à leur juste valeur

Contribution :

La région Occitanie, et de surcroît la bande littorale languedocienne, connaît depuis plusieurs décennies une urbanisation intense induisant une densification des réseaux de transport. De fait, les surfaces agricoles et naturelles ont été largement artificialisées, causant une perte considérable de biodiversité, dont plusieurs disparitions d'espèces et des états de conservation toujours plus critiques selon l'UICN.

Pourtant, la richesse biologique exceptionnelle de la zone méditerranéenne fait que de nombreux enjeux subsistent malgré les atteintes qui lui sont portées. L'amélioration croissante des connaissances sur cette biodiversité, les programmes de conservation ambitieux et les exigences grandissantes sur la séquence ERC en région laissent entrevoir des possibilités de sauvegarde de cette biodiversité. Mais ces perspectives ne verront pas le jour sans une volonté politique forte.

Dans ce contexte, la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan est un réel défi de par les impacts colossaux qu'elle va engendrer sur cette biodiversité déjà malmenée. La pertinence de la création d'une nouvelle ligne ferroviaire n'est selon moi plus à démontrer puisque la ligne existante sera sous l'eau dans les prochaines décennies selon les projections. Ainsi, tout l'enjeu est d'imaginer un projet pertinent pour l'activité économique de la Région tout en ayant le moins impactant possible sur la biodiversité, quels qu'en soient les coûts. Voici plusieurs pistes qui pourraient permettre d'aller dans ce sens :

- Raisonner sur la cohérence de l'ensemble du projet

Les enquêtes publiques doivent être réalisées en considérant le projet dans son ensemble, pas en déconnectant chaque phase. En effet, la pertinence du projet se réfléchit à l'échelle régionale.

- Passage en FRET sur l'ensemble du tracé, de Montpellier à Perpignan

La LNMP est l'opportunité de réduire considérablement le trafic de marchandises saturant aujourd'hui l'autoroute A9 ainsi que les émissions de gaz à effet de serre associées. Bien que la ligne existante

soit suffisamment dimensionnée pour acheminer le fret sur le tronçon Montpellier-Béziers, il est nécessaire d'anticiper son abandon progressif (contexte de montée des eaux) et donc de créer une ligne nouvelle répondant aux besoins futurs.

- Ne pas abandonner l'idée d'une traversée des Corbières en tunnel

Les Corbières sont indéniablement une des zones les plus riches en termes de biodiversité de France métropolitaine, accueillant des espèces absentes du reste du territoire. Le passage en tunnel sous ce secteur, bien que très coûteux et ardu techniquement, permettrait de préserver cette richesse biologique inestimable.

- Prendre en compte les effets cumulatifs

Les impacts cumulatifs des nombreux projets d'aménagement le long du projet, et plus particulièrement ceux causés par la LNMP et l'autoroute A9 sur les continuités écologiques doivent impérativement être considérés dans l'application de la séquence ERC.

- Définir des ratios de compensation adaptés aux cortèges d'espèces impactées

Au vu des espèces présentes sur le tracé de la LNMP, il apparaît nettement que les ratios de compensation envisagés sont en deçà de ce qui se pratique aujourd'hui localement dans les dimensionnements des mesures compensatoires. Il est crucial de mettre les moyens nécessaires dans chaque étape de la séquence ERC pour limiter au maximum les dégâts en termes de biodiversité.

- Éviter PUIS réduire PUIS compenser

Les premières estimations de surfaces à compenser sont très alarmantes lorsque l'on est conscient des tensions foncières dans les plaines agricoles du Languedoc. Dans certains secteurs, la recherche de quelques dizaines d'hectares de parcelles compensatoires s'avère déjà de plus en plus difficile, il est donc aisé de s'interroger sur la faisabilité d'un projet compensatoire à plusieurs centaines voire milliers d'hectares. Ainsi, un effort doit impérativement être fait sur les phases E et R (comme le préconise la loi) afin de limiter au maximum l'effort de compensation à fournir.

- Considérer les surfaces comprises entre l'autoroute et la voie ferrée comme des espaces perdus pour la biodiversité

La plupart des espèces (avifaune notamment) ont besoin d'une surface minimum pour réaliser l'ensemble de leur cycle de vie (alimentation, reproduction...). Ainsi, les espaces enclavés entre l'autoroute existante et la future LGV seront inhospitalières pour de nombreuses espèces et doivent donc être considérées comme "impactées" par le projet.

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

@1038 - Sonia

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 22:58:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV MONTPELLIER Perpignan

Contribution :

Je suis contre ce projet car un coût pharaonique 6 milliards pour 150 kms de ligne ferroviaire. Des arguments surréalistes comme la réduction de 18 minutes de trajet entre Perpignan et Montpellier pour un coût de 6 milliards

Des décisions surréalistes comme la création de 2 gares à proximité l'une de l'autre Béziers Narbonne et plus de gare à Sete pour desservir les 125 000 habitants du bassin de Thau Ces travaux vont engendrer des nuisances sonores indéniables et permanentes pour les habitants de Poussan avec la création d'un viaduc une dévalorisation et dévaluation de nombreux logements et entreprises Des travaux qui vont avoir un impact désastreux sur le quotidien des Poussannais pendant des mois voire des années comme le bruit la pollution... On assistera à une destruction massive de la faune et la flore une modification profonde de notre éco système

L'intérêt général n'est-il pas justement de mettre un terme à ce projet qui ne fera que provoquer des désastres dans tous les domaines humains écologiques économique... au détriment de quelques kilomètres de ferroviaires à un prix exorbitant ? A l'heure ou une gestion rigoureuse et plus que jamais d'actualité est-ce que ces 6 milliards de euros ne sont pas exagérés ?

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

@1039 - Roger - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:06:52

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE LA LGV

Contribution :

Bonjour,

Je suis contre le tracé de la LGV parce qu'il va défigurer le paysage et la garrigue et décimer l'AOP Picpoul de Pinet qui est en pleine expansion.

Que des inconvénients pour gagner 18 minutes sur un trajet, mais où va le monde ?

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

@1040 - EL HERECH Sami - Saint-Thibéry

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:18:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution de la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

Contribution :

-La CAHM souhaite obtenir des assurances que la desserte directe d'Agde depuis et vers Paris en TGV soit, a minima, du même niveau que la desserte actuelle. La mise en concurrence des lignes TGV fait planer une grande incertitude sur ces dessertes puisqu'un opérateur privé pourrait être tenté de privilégier, à horizon de la création de LNMP, des dessertes directes Paris – Montpellier ou Paris-Béziers et de laisser les voyageurs se rendre à Agde via une correspondance en TER.

-La base travaux, qui doit être créée à Bessan, est un élément crucial pour la construction de la ligne nouvelle. Mais les modalités de fonctionnement de cette base, les nuisances associées, le lien éventuel avec les réseaux ferré et routier existants ne sont pas connus alors qu'un certain nombre de communes limitrophes seront impactées par son activité. Le maître d'ouvrage doit donc donner des informations plus précises sur la relation entre la base et son environnement direct avant, pendant et après son exploitation.

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

-Nous rappelons, sur tous les sujets liés à la traversée du territoire par LNMP, que quatre communes de la Communauté d'agglomération sont directement impactées par le tracé et qu'il convient d'apporter des réponses rapides concrètes aux exigences et observations issues de leurs délibérations et avis respectifs.

Sont joints à cette contribution la délibération prise par la Communauté d'agglomération ainsi que le compte-rendu du Comité de Pilotage du 6 août dernier qui rappelle les engagements de la région Occitanie pour le maintien des TGV directs entre Agde et Paris.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CR COPIL LNMP 06-08-21_vDef.pdf, page 1 sur 6

**Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan
Première phase entre Montpellier et Béziers
COMITE DE PILOTAGE #13
20 juillet 2021**

Participants : Cf. annexe liste de présence.
Pièce jointe : support de présentation.

Monsieur **Étienne GUYOT**, préfet de la région Occitanie, et madame **Carole DELGA**, présidente du conseil régional d'Occitanie, accueillent les participants et ouvrent la séance.

Monsieur **Étienne GUYOT** introduit le comité de pilotage en rappelant les étapes déjà franchies par le projet, à savoir la saisine de l'Autorité environnementale et du Secrétariat général pour les investissements, la confirmation du financement par l'État à hauteur de 40 % et d'un financement européen qui sera recherché à hauteur de 20 %. La part de financement attendue des collectivités est de 40 %. Il indique que le projet d'ordonnance de création d'une société de financement sera présenté prochainement aux collectivités locales et qu'un directeur de projet sera mis en place à la rentrée. Il trace les perspectives à venir pour une mise à l'enquête publique de la phase 1 du projet (Montpellier-Béziers) d'ici la fin de l'année. L'objectif de ce comité de pilotage est d'informer les cofinanceurs sur l'état d'avancement du projet, et de leur présenter une hypothèse de répartition des financements afin de recueillir d'ici fin août leur accord écrit sur le projet de protocole d'intention de financement, élément indispensable pour compléter le dossier déposé auprès de l'Autorité environnementale (avant le 7 septembre) puis leur signature après délibération des collectivités (avant le 7 novembre) afin de l'insérer au dossier d'enquête publique.

Madame **Carole DELGA** introduit la séance en rappelant les fonctionnalités attendues par ce projet : un gain de temps de 18 minutes sur toutes les destinations nationales et régionales au-delà du Contournement de Nîmes-Montpellier; le doublement de la ligne classique aujourd'hui saturée et soumise aux aléas climatiques. Il permettra le développement d'un RER littoral en dégageant de la capacité pour augmenter le nombre et la fréquence des trains régionaux sur la ligne classique (4 TER par heure contre seulement 3 ou même 2 aujourd'hui). La desserte ferroviaire de Béziers sera assurée par la gare centre. Ce projet est attendu par nos partenaires européens et il répond également aux ambitions de mobilité bas carbone fixées dans le cadre national et européen tout en étant un vecteur de dynamique démographique et économique (voir les exemples de Reims, Bordeaux ou du Gard et de l'Hérault). Cinq mille emplois seront créés en phase travaux et une attention particulière sera apportée aux clauses d'insertion dans le cadre de la lutte contre la précarité (par analogie à ce qui a été constaté lors des travaux du CNM, le chantier LNMP phase 1 pourrait générer près de 700 000 heures d'insertion). Elle souligne l'effort financier de la Région Occitanie qui porte sa participation à 41 % de la part des collectivités.

Madame **Régine BREHIER**, présidente du comité technique du projet LNMP, rappelle les trois réunions du comité technique qui se sont tenues depuis le dernier comité de pilotage, en décembre, février et avril et ont permis d'avancer sur les points de l'ordre du jour de ce comité de pilotage puis passe la parole à SNCF Réseau.

PRÉSENTATION DU PROJET LNMP ET DES ÉTAPES DEPUIS LE DÉBAT PUBLIC

Monsieur **Stéphane LUBRANO**, SNCF réseau, rappelle les caractéristiques du projet et en particulier de la première phase : 52,3 km de ligne pour un montant de 2 040 M€ (conditions économiques de 2020) et indique que le calcul socio-économique fait ressortir une valeur actualisée nette de 2,28 Md€ (3,08 Md€ pour le projet complet) autorisant la création d'une société de financement en application de la LOM.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** présente l'état d'avancement du dossier : saisine de l'Ae et du SGPI le 5 juillet 2021, accusé de complétude reçu le jour même des deux autorités puis précise les étapes à venir pour une mise à l'enquête publique en décembre 2021 :

- 7 septembre 2021 : envoi du protocole de financement finalisé à l'Ae
- 22 septembre 2021 : avis de l'Ae

- 7 novembre 2021 : protocole signé (délibérations des collectivités d'ici fin octobre)
- 22 novembre 2021 : dépôt du dossier d'enquête publique (DEUP) en préfecture de l'Hérault

Monsieur **Stéphane LUBRANO** rappelle que la convention de financement n°5 relative aux études jusqu'à l'enquête publique pour un montant de 3,33 M€ a été votée par l'ensemble des partenaires. La convention relative aux acquisitions foncières (n°4) pour un montant de 5 M€ sera prise en charge par l'État et la Région.

Un besoin de financement complémentaire à hauteur de 18,2 M€ est nécessaire pour les acquisitions foncières en 2022 et 2023.

PROTOCOLE D'INTENTION DE FINANCEMENT

Madame **Yamina LAMRAMI-CARPENTIER** et Monsieur **Christian GODILLON** présentent le protocole de financement article par article ainsi que les demandes d'ajustements sollicitées par les collectivités suite à la concertation :

- Une solidarité de l'ensemble des collectivités sur la réalisation des deux phases du projet
- L'ajout d'une clause de lancement de la procédure de déclaration d'utilité publique de la phase 2 dès l'obtention de la DUP de la phase 1
- La possibilité d'utiliser les mêmes principes de répartition des financements pour la phase 2 et pour la phase 1
- Préciser les modalités d'intégration des financements européens et le mécanisme d'avance des autres cofinanceurs

FINANCEMENT DU PROJET

Madame **Régine BREHIER** présente les principes de calcul des clés de répartition de la part des collectivités locales du financement sur la base d'une hypothèse convenue de 40 % Etat, 20 % UE et 40 % collectivités.

Les critères appliqués comme pour le projet LNPCA (Ligne Nouvelle Provence Côte d'Azur) sont les suivants :

- La population : poids démographique de la collectivité
- La capacité financière : potentiel fiscal + moyenne de la capacité d'autofinancement des 3 dernières années
- Les gains de temps : gain de temps moyen toutes destinations confondues
- Les dessertes : hypothèse d'augmentation du nombre de trains dans les gares LGV

Les critères ont été pondérés chacun pour 1/4.

Madame **Carole DELGA** présente un scénario « Régional solidaire » visant à porter la participation au financement du projet LNMP du conseil régional à 41 % de la part des collectivités par mesure d'équité avec le projet GPSO à l'ouest de la région et allégeant ainsi l'effort d'investissement des collectivités locales en regard de l'accord sur LNPCA.

ÉCHANGES

Monsieur **Étienne GUYOT** propose de recueillir l'avis des partenaires sur ce protocole d'intention de financement construit sur la base des clés de financement présentées.

Monsieur **Robert MENARD**, maire de Béziers et président de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, confirme son accord sur la clef de financement, le protocole présenté, ainsi que la clause de solidarité sur la réalisation de la phase 2. Il s'engage à respecter les délais. Il confirme l'intérêt d'une desserte de la gare de Béziers centre, futur pôle d'échanges multimodal.

Madame **Carole DELGA** confirme le soutien de la Région au projet de pôle d'échange multimodal et reste attaché à une desserte en centre-ville pour le développement urbain.

Monsieur **Robert MENARD** souligne que ce choix implique de prévoir une branche de raccordement de la ligne classique vers la ligne à grande vitesse à l'ouest de Béziers.

Monsieur **Philippe VIDAL**, vice-président délégué à l'aménagement du territoire au conseil départemental de l'Hérault, confirme son accord pour le financement et la solidarité entre phases 1 et 2.

Monsieur **Jean-Marc JANSANA**, vice-président en charge des transports, des mobilités et de l'intermodalité à la communauté d'agglomération du Grand Narbonne, confirme son accord pour voter les éléments. Il demande des précisions sur la clé de répartition entre l'Etat et les collectivités dans l'hypothèse d'un taux de participation à 35 % de l'Union Européenne pour la phase 2. Il demande également si le budget de la gare nouvelle de Narbonne est intégré au coût du projet.

Madame **Carole DELGA** confirme son souhait d'obtenir ce taux de financement de l'UE tout en indiquant qu'il s'agit d'une estimation à ce stade et qu'il est difficile de préjuger du taux final d'un projet réalisé au mieux dans une dizaine d'années. Elle confirme l'intérêt de la gare nouvelle de Narbonne compte tenu de la complexité du nœud ferroviaire.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** confirme la prise en compte de la gare nouvelle de Narbonne dans l'estimation de la phase 2 du projet.

Monsieur **Jean-Charles DESPLAN**, vice-président délégué aux transports et mobilités à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, confirme que l'agglomération soutient le projet. Il se félicite de l'évolution des clefs de financement. Il rappelle que le projet a un impact environnemental significatif sur son territoire. Il demande la date de début de paiement de la contribution financière et souhaite une confirmation du nombre de desserte TGV d'Agde et du renforcement de desserte TER.

Monsieur **Stéphane LUBRANO** rappelle qu'il appartient aux entreprises ferroviaires d'organiser leur desserte. Il ajoute que le maître d'ouvrage ne peut pas s'engager sur la desserte spécifique de la ville d'Agde par TGV, ces services ferroviaires étant librement organisés. Les hypothèses de desserte sont celles d'un maintien du niveau de desserte en haute saison l'été.

Madame **Carole DELGA** confirme qu'elle est très attachée à ce qu'il y ait une desserte TGV à Agde et que la ville s'inscrit dans le projet de RER du littoral souhaité par la région. Elle précise qu'il y a des enjeux économiques et d'aménagement du territoire autour de la ville d'Agde.

Monsieur **Michaël DELAFOSSE**, maire de Montpellier et président de Montpellier Méditerranée Métropole, confirme l'engagement de sa collectivité dans le financement de la phase 1 du projet et pour la clause de réciprocité pour la phase 2. Il souligne son intérêt pour le report modal du fret vers le ferroviaire et la nécessité de réussir la liaison vers l'Espagne. Il rappelle l'intérêt d'un RER du littoral méditerranéen. Il considère que la création d'une société de financement permettra de pérenniser la réalisation du projet. Il demande à disposer d'un maximum d'éléments en support de la délibération (bénéfices du projet, critères de financement, création de la société de financement, etc.) afin de permettre un débat de qualité au sein des assemblées et de délibérer dans les meilleures conditions.

Monsieur **Hervé BARO**, vice-président chargé des solidarités territoriales et économie de proximité au conseil départemental de l'Aude, confirme que le département est totalement engagé dans ce projet et attaché à celui-ci. Le conseil départemental participera au financement de la phase 1. Il note avec satisfaction l'engagement réciproque des autres collectivités. La phase 2 donnera l'occasion à d'autres débats notamment sur la gare de Narbonne et la traversée des Corbières.

Monsieur **Norbert CHAPLIN**, vice-président délégué aux politiques de transport public et nouvelles mobilités à Sète agglomération Méditerranée, confirme son accord sur le financement et la solidarité entre phase 1 et 2. Il soulève la question de l'insertion d'un viaduc de grande hauteur sur son territoire.

Monsieur **Régis BANQUET**, Président de l'agglomération de Carcassonne, confirme son accord sur le protocole de la phase 1, en espérant que sa collectivité ne soit pas également sollicitée pour le financement de la ligne nouvelle Bordeaux Toulouse. Il souligne que le financement de la phase 2 représentera une somme très importante.

Madame **Carole DELGA** indique que le projet Bordeaux Toulouse ne fera pas appel aux contributions de Carcassonne bien que le projet apporte un bénéfice évident à ce territoire ainsi qu'à Castelnaudary.

Monsieur **Robert VILA**, Président de Perpignan Méditerranée Métropole, confirme son accord sur le financement. Il souhaite que la solidarité qui joue sur la phase 1 joue également pour la phase 2. Il sera vigilant pour que les travaux de la phase 2 soient engagés rapidement après ceux de la phase 1. Il demande que la dynamique engagée sur la première phase permette de franchir les étapes nécessaires pour la phase 2 après l'obtention de la DUP de la phase 1.

Monsieur **Etienne GUYOT** assure que tout sera fait pour réaliser un enchaînement des deux phases.

Madame **Hermeline MALHERBE**, présidente du conseil départemental des Pyrénées-Orientales, confirme son accord sur le financement de la phase 1 et souhaite la réciprocité pour la phase 2. Elle demande une rédaction plus précise sur ce point dans l'article 7 du protocole d'intention. Elle se prononce favorablement à la création d'une société de financement et appelle à une réduction des délais entre la réalisation de la phase 1 et de la phase 2.

Madame **Carole DELGA** indique que le travail est en cours avec le ministère des finances pour la création d'une société de financement.

Monsieur **Jean-Charles MORICONI**, vice-président délégué aux transports à Perpignan Méditerranée Métropole, demande quelle assurance a-t-on quant à un financement de l'Union européenne à hauteur de 35 % pour la phase 2.

Madame **Carole DELGA** indique que cette ligne nouvelle est prioritaire pour l'Union européenne mais il y n'a pas d'engagement officiel à ce jour sur ce taux. Cependant, bien qu'actuellement le taux maximum supporté par l'UE s'élève à 30%, un financement à hauteur de 35 % paraît possible. Ce projet correspond aux objectifs de l'Union européenne.

L'ordre du jour étant épuisé, monsieur le préfet **Étienne GUYOT** remercie l'ensemble des acteurs pour leur participation active et aux orientations consensuelles et positives. Il donne rendez-vous pour un prochain comité de pilotage au plus tard le 3 septembre prochain afin de finaliser le protocole et de le transmettre à l'Ae pour le 7 septembre. Il propose aux partenaires de confirmer par écrit d'ici là leur accord sur les termes du projet de protocole qui leur sera envoyé dans les délais les plus brefs. Il indique que ses services et ceux de la Région ainsi que SNCF Réseau sont à disposition des collectivités pour répondre à leurs questions cet été et confirme qu'un document de synthèse sera réalisé rapidement.

Annexe : liste des participants.

État

Préfecture de la région Occitanie

- Monsieur Étienne GUYOT, préfet
- Madame Zoé MAHE, secrétaire général adjointe aux affaires régionales (SGAR)
- Monsieur Benoît LEMOZIT, SGAR/chargé de mission mobilités
- Monsieur Frédérique LASNIER-LACHAISE SGAR/mission mobilités

Préfecture de l'Hérault

Préfecture des Pyrénées-Orientales

Préfecture de l'Aude

Ministère de la transition écologique

- Madame Régine BRÉHIER, inspectrice générale au CGEDD, coordinatrice technique du projet LNMP
- DGITM

DREAL Occitanie

- Madame Yamina LAMRANI-CARPENTIER, directrice adjointe
- Monsieur Christian GODILLON, directeur transport
- Monsieur Hervé DITCHI, adjoint à la cheffe du département mobilité & sécurité routière

DDTM de l'Hérault

- Monsieur Yoan LETROUBLON, chargé de mission grands projets & partenariats

Collectivités territoriales

Région Occitanie / Pyrénées-Méditerranée

- Madame Carole DELGA, présidente
- Pierre FOURNEL, Directeur de Cabinet
- Simon MUNSCH, Directeur général des services
- Christophe BAZZO, Directeur Général Délégué Infrastructures et Mobilités

Conseil départemental de l'Hérault

- Monsieur Philippe VIDAL, vice-président délégué à l'aménagement du territoire

Conseil départemental de l'Aude

- Monsieur Hervé BARO, premier vice-président chargé des solidarités territoriales et économie de proximité

Conseil départemental des Pyrénées-Orientales

- Madame Hermeline MALHERBE, présidente

Montpellier Méditerranée Métropole

- Monsieur Michaël DELAFOSSÉ, maire de Montpellier et président

Sète agglomération Méditerranée

- Monsieur Norbert CHAPLIN, vice-président délégué aux politiques de transport public et nouvelles mobilités

Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée

- Monsieur Jean-Charles DESPLAN, vice-président délégué aux transports et mobilités

Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée

- Monsieur Robert MENARD, maire de Béziers et président

Communauté d'agglomération du Grand Narbonne

- Monsieur Jean-Marc JANSANA, vice-président en charge des transports, des mobilités et de l'intermodalité

Communauté d'agglomération Carcassonne Agglo

- Monsieur Régis BANQUET, Président de l'agglomération de Carcassonne
- Monsieur Didier CARBONNEL, vice-président délégué aux grands projets et à la planification territoriale

Communauté urbaine Perpignan Méditerranée Métropole

- Monsieur Robert VILA, Président de Perpignan Méditerranée Métropole
- Monsieur Jean-Charles MORICONI, vice-président délégué aux transports

SNCF Réseau

- Madame Emmanuèle SAURA, directrice territoriale Occitanie
- Monsieur Stéphane LUBRANO, directeur du projet LNMP
- Monsieur Nicolas ALADERN, directeur adjoint du projet LNMP, responsable maîtrise d'ouvrage projet



EXTRAIT DU REGISTRE DES DELIBERATIONS
DE LA COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION HERAULT MEDITERRANEE

SÉANCE DU LUNDI 04 OCTOBRE 2021

République Française
Liberté - Egalité - Fraternité

Département de l'Hérault
Arrondissement de Béziers

NOMBRE DE MEMBRES :

Afférents au Conseil : 58
En exercice : 58
Ayant pris part à la délibération : 53
- Présents : 50
- Pouvoirs : 3

Date de convocation :
Mardi 28 Septembre 2021

Affichage effectué le :
12 octobre 2021
Mise en ligne le :
12 octobre 2021

OBJET :

Avis de la CAHM sur le dossier
d'enquête publique de la phase 1
de la Ligne nouvelle Montpellier-
Perpignan

N° 003683

Question N°17 à l'O.J.
Rubrique dématérialisation : 3.4 « Limites
territoriales »

L'an deux mille vingt et un et le lundi quatre octobre à dix-huit heures.
Le Conseil Communautaire d'Agglomération Hérault Méditerranée, régulièrement
convocqué, s'est réuni au nombre prescrit par la loi en séance ordinaire, à CAUX (salle
du Peuple), sous la présidence de M. Gilles D'ETTORE,

Présents :

ADISSAN : M. Patrick LARIO. AGDE : M. Gilles D'ETTORE, Mme Eve ESCANDE, M. Sébastien FREY, Mme Véronique REY, M. Jérôme BONNAFOUX, Mme Christine ANTOINE, M. Stéphane HUGONNET, M. Thierry DOMINGUEZ, Mme Chantal GUILHOU, M. François PEREA, M. Thierry NADAL, Mme Nadia CATANZANO, M. André FIGUERAS. AUMES : M. Michel GUTTON. BESSAN : M. Stéphane PEPIN-BONET, Mme Marie-Laure LLEDOS, M. André ALBERTOS, Mme Simone BUJALDON. CASTELNAU DE GUERS : M. Didier MICHEL. CAUX : M. Jean-Charles DESPLAN, Mme Virginie DORADO. CAZOULS D'HERAULT : M. Henry SANCHEZ représenté par Mme Françoise AVILEZ. FLORENSAC : M. Vincent GAUDY, Mme Noëlle MARTINEZ, M. Pierre MARHUENDA, Mme Murielle LE GOFF. LÉZIGNAN LA CÈBE : M. Rémi BOUYALA. MONTAGNAC : M. Yann LLOPIS, Mme Nicole RIGAUD, M. Philippe AUDOUI. NÉZIGNAN L'ÉVÈQUE : M. Edgar LICARD, Mme Jocelyne BALDY. NIZAS : M. Daniel RENAUD. PÉZENAS : M. Armand RIVIERE, Mme Aurélie MIALON, M. Jean-Marie BOUSQUET, Mme Danièle AZEMAR, M. René VERDEIL, M. Alain VOGEL-SINGER. PINET : Mme Nathalie BASTOUL. POMÉROLS : M. Laurent DURBAN, Mme Marie-Aimée POMAREDE. PORTIRAGNES : M. Philippe CALAS. SAINT-PONS DE MAUCHIENS : Mme Christine PRADEL. SAINT-THIBÉRY : M. Jean AUGÉ, Mme Joséphine GROLEAU. VIAS : Mme Sandrine MAZARS, M. Bernard SAUCEROTTE, Mme Pascale GENIEIS-TORAL.

Absents Excusés :

AGDE : M. Ghislain TOURREAU, Mme Véronique SALGAS. PORTIRAGNES : Mme Gwendoline CHAUDOIR. TOURBES : Mme Véronique CORBIERE. VIAS : M. Jordan DARTIER.

Mandants et Mandataires :

AGDE : Mme Sylviane PEYRET donne pouvoir à M. Jérôme BONNAFOUX, Mme Françoise MEMBRILLA donne pouvoir à M. Gilles D'ETTORE. VIAS : M. Olivier CABASSUT donne pouvoir à Mme Chantal GUILHOU.

Secrétaire de Séance : M. Stéphane PEPIN-BONET.

Rapporteur : M. Jean-Charles DESPLAN.

RECU EN PREFECTURE

Le 08 octobre 2021

VIA DOTELEC - FAST Actes

034-243400619-20211004-D00368310-DE

Monsieur le Vice-Président délégué aux transports et la mobilité rappelle que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire principal du Languedoc-Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale. Il permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne, participant ainsi au lien du sud de l'Europe avec le nord de l'Europe.

Dans la perspective de l'enquête publique de la première phase de la LNMP entre Montpellier et Béziers, la Communauté d'Agglomération Hérault Méditerranée, en tant que Personne Publique Associée (PPA), doit rendre un avis sur le contenu du dossier d'enquête préalable à la Déclaration d'Utilité Publique. Pour rappel, ledit dossier ne traite que du premier tronçon entre Montpellier et Béziers à l'exception de l'évaluation environnementale qui, elle, englobe les deux phases du projet.

Après lecture du dossier et consultation des communes de Pinet, Pomérols, Florensac et Bessan traversées par le projet, les points de vigilance mis en avant par le Conseil communautaire sont les suivants :

Document : 3683_CC04oct2021_avis_cahm_DEP_phase1_LNMP.pdf, page 2 sur 3

delib. n° 003683 du Lundi 4 Octobre 2021

Au titre des aménagements urbains :

- Les communes ont continué leur développement urbain dans un contexte d'abandon de la voie ferrée 732 000. Par conséquent, des perméabilités, parfois par conventionnement avec Réseau Ferré de France (devenu SNCF Réseau), pour permettre les cheminements piétons de part et d'autre des ouvrages ferroviaires. Il est donc nécessaire de conserver et sécuriser toutes les traversées piétonnes, souvent empruntées par des enfants, qui limitent l'effet de coupure au sein des communes traversées ;
- La RD 13 fait office de boulevard urbain dans Bessan et des travaux de requalification sont prévus pour confirmer cette fonction dans les prochaines années. Le nombre de véhicules franchissant le PN n°6 (RD13 avenue du 8 mai 1945) nécessite des aménagements de plus grande ampleur pour sa mise en sécurité. La RD13 est un axe urbain majeur, particulièrement en période estivale et, d'ici 2023, avec la réouverture de l'axe Bessan-Agde (création de la trémie vers le centre-ville d'Agde). A terme, les bouchons pourraient devenir fréquents sur cet axe d'entrée de ville et occasionner de nombreuses nuisances (sonores, pollution, etc.) Cela accentuerait d'autant plus le risque de franchissement du passage à niveau à l'approche d'un train ;
- Un état des lieux des voiries et chemins qui seraient impactés par les travaux de LNMP doit être réalisé pour assurer leur entretien ou leur remise en état en fin de chantier le cas échéant.

Enfin, afin d'assurer la réouverture et la pérennité de la ligne 732 000, SNCF-Réseau devra obligatoirement procéder au débroussaillage régulier et à l'arrachage des arbustes présents. SNCF-Réseau – ex-RFF - néglige l'entretien de cette ligne depuis de très nombreuses années, malgré l'obligation légale de débroussaillage. Un engagement et des actions concrètes de SNCF réseau sont nécessaires, de manière à limiter le risque d'incendie sur cette ligne passant dans un secteur où l'urbanisation s'est accrue.

Au titre des nuisances :

- La prise en compte des nuisances sonores nouvelles liées à la ligne LGV et au passage du Fret est primordiale sur toutes les communes traversées ;
- Une vigilance particulière est exigée lors de l'établissement du mur anti-bruit qui ne devra pas être un amplificateur de la nuisance sonore générée par l'autoroute A9 ;
- L'impact visuel sur les paysages (garrigues, patrimoine historique de la Via Domitia, etc.) doit être minimisé.

Au titre de l'impact sur l'activité économique :

- L'impact de la ligne nouvelle sur la zone AOP Picpoul devra être intégralement compensé en valeur et en surface pour préserver les volumes de l'appellation et les revenus des exploitants des parcelles concernées par l'emprise des travaux. Une analyse devra être faite sur l'impact économique exercé sur les caves coopératives et une compensation devra être envisagée le cas échéant.
- La commune de Bessan doit obtenir des précisions sur les modalités de fonctionnement de la base travaux avant, pendant et après les travaux de création de la ligne nouvelle.
Une attention toute particulière sera apportée à la situation des activités existantes actuellement sur le lieu de la future base travaux. Les exploitants de ces activités seront très certainement expropriés (Carrière des Roches Bleues, LR Broyage, Bessan Caravane...). Au-delà des indemnités légales et réglementaires, il conviendra de tout mettre en œuvre pour permettre la relocalisation de ces activités sur le territoire de Bessan.
- 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 fera face à une perte de taxe professionnelle (IFER / CVAE – CFE) avec ce démantèlement. C'est ici un préjudice certain.

Une compensation par le porteur de projet pourrait consister, en particulier, en un financement des aménagements cyclables que les collectivités vont devoir créer pour palier à l'impossibilité d'utiliser la voie ferrée, comme ce sera le cas pour tout le secteur compris entre Agde et Saint-Thibéry.

Au titre de l'impact sur la desserte ferroviaire du territoire :

La libéralisation du transport ferroviaire national implique que des opérateurs privés pourront exploiter les dessertes TGV depuis Paris vers le sud de la France. Avec la mise en œuvre de LNMP, aucune assurance n'est donnée à la Communauté d'agglomération que ces nouveaux opérateurs ne privilégieront pas, pour plus de rentabilité, un accès à Agde via Montpellier – Sud de France ou Béziers, laissant ainsi à la Région Occitanie le soin de prendre en charge les usagers en correspondance avec le réseau TER.

2/3

delib. n° 003683 du Lundi 4 Octobre 2021

Ce serait donc la fin des TGV directs depuis Paris et un coup porté à la station touristique du Cap d'Agde. L'éventuelle disparition de ces dessertes directes serait d'autant plus regrettable que la démarche de Pôle d'Echanges Multimodal, pilotée par la CAHM, base notamment ses projections de flux et le dimensionnement de ses ouvrages sur le nombre de trains estivaux se rendant à Agde.

En conséquence, le Rapporteur indique que la CAHM ne conteste pas que ce projet réponde un intérêt général qui dépasse très largement les limites de son territoire et que, même si l'intercommunalité et ses communes-membres n'en tireront aucun bénéfice en termes de desserte ferroviaire alors même qu'elles en subiront les nuisances, il convient d'en faciliter la réalisation en donnant un avis favorable à ce dossier d'enquête publique avant Déclaration d'Utilité Publique.

Ainsi, l'Assemblée délibérante est invitée à se prononcer sur le dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan.

LE CONSEIL COMMUNAUTAIRE

*Où l'exposé de son Vice-Président délégué,
Vu l'avis du Bureau communautaire consultatif réuni en séance du 20 septembre 2021,
Après en avoir délibéré,*

DÉCIDE À LA MAJORITÉ

52 Pour

1 Contre (Mme Simone BUJALDON)

- **DE DONNER UN AVIS FAVORABLE** au dossier d'enquête publique préalable à la Déclaration d'Utilité Publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan ;
- **DE CONDITIONNER CET AVIS FAVORABLE** à la prise en compte par l'Etat des points de vigilance exprimés ci-avant ;
- **DIT** que cette délibération sera notifiée aux communes, aux services de l'Etat et à SNCF-Réseau.

Fait et délibéré à CAUX les jour, mois et an susdits

*Le Président
Gilles D'ETTORE*

Signé électroniquement le
07/10/2021

Le Président certifie sous sa responsabilité le caractère exécutoire de cet acte et informe que la présente délibération peut faire l'objet d'un recours pour excès de pouvoir devant le Tribunal Administratif de Montpellier dans un délai de 2 mois francs, à compter de sa publication.



3/3

@1041 - Kirchner Odile - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:25:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Page 895 / 1332.

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

Objet : De nombreuses interrogations face aux risques pour l'environnement et à la dégradation de la qualité de vie

Contribution :

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

Le tracé annoncé de la LGV entre Montpellier et Béziers s'accompagnera de dégradations potentielles et de forts risques pour l'environnement, la biodiversité, la qualité de vie et de mobilité, le paysage du bassin de Thau.

De nombreuses questions se posent. Cette enquête publique est l'occasion de vous les adresser en espérant qu'elles recevront des réponses.

- Pourquoi le tracé initialement prévu il y a plusieurs années le long de l'autoroute, qui ne nécessitait pas la construction d'un tel viaduc, n'a-t-il pas été conservé ?

- Les études sur l'impact sur les réserves d'eau d'Issanka ont-elles été faites et quels en sont les résultats ?

- Comment se fait-il que le Premier ministre signe samedi 22 janvier le protocole d'engagement du financement de l'Etat de 816 M€ pour la première phase du projet alors que l'enquête publique est encore en cours ?

- Sète ne sera plus desservie que par 2 TGV par jour nous annonce-t-on. Cette forte dégradation des conditions de mobilité par le rail, que ce soit professionnelle ou personnelle, et cette perte d'attractivité de Sète et des communes avoisinantes, alors même que la ligne LGV sera en partie financée par la contribution de Sète agglomération Méditerranée et donc les impôts locaux des habitants, sera-t-elle compensée par la desserte d'un TER faisant la jonction avec Sète à chaque passage de TGV à Montpellier ? Cette correspondance TER sera-t-elle assurée dans la même gare (Saint Roch ou Sud de France) et à une dizaine de minutes d'écart pour limiter les ruptures de charge et les délais ?

- Le trafic routier de marchandises avec l'Espagne est considérable sur notre territoire et très impactant en termes d'émissions CO2. La ligne LGV reliant Montpellier à Barcelone dans le futur va-t-elle ouvrir de nouvelles et réelles perspectives d'accroissement du fret ferroviaire ?

Je vous remercie des réponses que vous apporterez à ces questions

Cordialement

Odile Kirchn

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

@1042 - Xavier - Sète

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:30:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV Méditerranée

Contribution :

A quoi va servir ce projet ?

A qui va-t-il profiter ?

Est-il opportun de dépenser autant d'argent pour un bénéfice si mince et au bénéfice de si peu de personnes ?

Quant aux retombées pour la population du bassin de Thau je ne vois pas quels en sont les avantages.

En plus de la lourde contribution financière demandée aux contribuables il semblerait qu'il n'y ait que des inconvénients.

L'argent public investi dans ce projet qui semble peu utile (à coup sûr pour la population locale) et nuisible pour l'environnement ne pourrait-il pas être mieux employé au service de cette même population pour améliorer ses conditions de transport au quotidien et anticiper les défis à venir en matière de déplacements et transports (accroissement de la population dans le Languedoc, montée des eaux, etc ...) ?

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

@1043 - Daniel Arnaud - Montpellier

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:33:12

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre

Contribution :

Je suis contre. Défigurer le bassin de Thau et dépenser tant d'argent pour gagner 18mn c'est une ineptie. 18mn qui au final ne seront que rarement gagnées aux vues des retards incommensurable et journées de grève à répétition !

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

@1044 - Patricia - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:37:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Je m'oppose au tracé de la LGV!

Contribution :

Je m'oppose au tracé de la LGV parce que, habitant Pinet, je suis déjà confrontée tous les jours aux nuisances de l'autoroute A9 (le bruit, l'odeur, la pollution,...) et ne veut pas d'une source de nuisances supplémentaires. De plus, il va considérablement fragilisé l'écosystème et la biodiversité de la garrigue qui est notre poumon.

Je ne comprends pas cette obstination à vouloir faire cette LGV qui est obsolète et affreusement chère!

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

@1045 - Baume Virginie - Pinet

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:45:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON au tracé de la LGV

Contribution :

Bonjour,

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

Voici pourquoi nous sommes contre le tracé de la LGV :

Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles. Nous avons mis 20 ans à créer cette exploitation avec un projet viable sur 20 hectares. Si l'on nous prend ces 2,5 hectares, cela mettra l'exploitation en difficulté.

Le tracé actuel impactera très fortement l'appellation Picpoul de Pinet.

Cela va poser des problèmes d'accès à nos parcelles (dans le projet actuel, où se trouve les tunnels ou passages pour passer d'un côté à l'autre?)

Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)

La LGV ensevelira en partie la Via Domitia, arrachera des centaines d'hectares de garrigue et mettra en danger un écosystème déjà fragile alors que nous viticulteurs faisons beaucoup d'efforts pour réduire les pollutions. La construction de la LGV génèrera un bilan carbone qui sera compensé en 240 ans !

Le village de Pinet a déjà subi les nuisances des travaux de l'autoroute A9 et subi encore aujourd'hui des nuisances sonores importantes ainsi qu'une forte pollution, cela ne suffit-il pas ?

Le financement de la LGV entrainera une hausse importante des impôts pour les locaux alors que la LGV ne profitera en rien aux riverains. La LGV est destinée aux « parisiens » qui veulent se rendre à Barcelone pour des vacances moins chères donc aucun bénéfice pour la région qui perdra des touristes.

Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers, n'y a-t-il pas d'autres priorités en France ???

De plus, à Villeneuve-les-Béziers, une soixantaine de maison et une quarantaine de bâtiments se trouvent sur le tracé. C'est effarant de penser qu'en 2022, il y a encore des personnes qui risquent de perdre leur maison pour des nécessités politiques...

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

Alors puisque vous voulez gagner du temps, pourquoi ne pas avoir prévu un tunnel qui du coup n'impacterait personne ???

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

En espérant que nos avis comptent...

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

@1046 - Mireille - Lyon

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:52:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : contre le tracé actuel de la LGV

Contribution :

un projet de 2,2 milliards d'euros et la via domitia (inscrite aux monuments historiques) en partie détruite

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

@1047 - Hélyary Jean-Michel - Montferrier-sur-Lez

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:54:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis sur le projet de LNMP présenté dans cette enquête publique

Contribution :

Le doublement de la ligne actuelle Montpellier-Perpignan est une nécessité. Ce n'est pas pour autant que le projet présenté à l'enquête publique soit satisfaisant, et cela pour plusieurs raisons, très bien analysées par nombre de contributeurs à cette enquête publique.

- Sur le plan environnemental, le tracé proposé impacte gravement plusieurs sites naturels, protégés, riches en biodiversité et de qualité paysagère : massif de la Gardiole, proximité du bassin de Thau, massif des Corbières, pour les plus importants.

- Il impacte aussi gravement plusieurs vignobles prestigieux, dont le célèbre Picpoul de Pinet, ce qui nuirait fortement à l'économie locale

- Surtout, il exclut le passage du fret dans la section Béziers-Perpignan, sans que ce choix ne soit clairement justifié dans le dossier

J'ai cru comprendre, à la lecture de ce volumineux dossier et d'un certain nombre d'observations très pertinentes, que l'exclusion du fret sur plus de la moitié du parcours (tronçon Béziers-Perpignan) serait due à la nécessité d'assurer une vitesse de pointe de 320km/h sur ce tronçon, alors que le fret obligerait à la réduire à 220km/h, afin de réduire le différentiel de vitesse entre les trains voyageurs et les trains de fret. Mais, ainsi qu'il est expliqué dans plusieurs contributions d'éminents spécialistes, le passage de 320km/h à 220km/h sur le tronçon Béziers-Perpignan ne ferait "perdre" que 10 minutes sur ce tronçon. Que représentent ces 10 minutes, si on met en regard les avantages - voire l'absolue nécessité - d'assurer une liaison fret beaucoup plus régulière, plus rapide et plus ponctuelle? Comme le déclare très justement Madame la Présidente du conseil Départemental de l'Aude, l'utilisation exclusive de la ligne actuelle serait un non sens, puisque cette ligne est sujette à des aléas que l'on observe déjà, la ligne étant très vulnérable aux submersions marines déjà présentes et surtout à venir. De plus, la conception d'une ligne à 220km/h est beaucoup moins onéreuse que celle d'une ligne à 330km/h et les économies réalisées par le 220km/h pourraient servir à améliorer les "trains du quotidien", par exemple en renforçant et en sécurisant la ligne actuelle.

Pour toutes ces raisons, j'émet un avis défavorable à la Déclaration d'Utilité Publique du projet présenté, y compris pour cette première phase Montpellier-Béziers.

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

Page 899 / 1332.

@1048 - Christophe - Bouzigues

Date de dépôt : Le 26/01/2022 à 23:56:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à la ligne LGV Montpellier perpignan

Contribution :

Le tracé soumis à la enquête publique pour projet d intérêt général en vue de l expropriation des terrains retenus ne tient pas compte de la traversée du bassin versant de l étang de thau. Il n y a aucune prise en compte de la biodiversité qui sera détruite. Pas de prise en compte des risques entraînés par un éventuel accident ferroviaire qui pourrait anéantir économie conchylicole ainsi que la nappe phréatique d issanka.

Le viaduc envisagé va porter atteinte à un environnement exceptionnel.

Ce projet a un bilan carbone catastrophique.

Il anéanti également un vignoble de qualité et porte atteinte à la gardiole cette garrigue tellement riche en faune et flore.

Non à ce projet avec un trace beziers Montpellier totalement aberrant.

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

@1049 - CAVERIVIERE Martine

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 01:49:11

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRIBUTION ENQUETE PUBLIQUE LNMP PHASE 1

Contribution :

Contribution à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la phase 1 du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Je suis une habitante du bassin de Thau préoccupée, vigilante et investie sur le respect de mon territoire et de ses habitants. SNFC réseau nous offre la possibilité de nous exprimer pour en tirer des conclusions sur l'utilité publique de ce projet.

Un premier constat est le manque d'information des habitants qui doivent se prononcer dans la précipitation (pendant les fêtes de fin d'année) sur un projet ancien et sur la base de données non réactualisées.

Vous entendez répondre aux besoins de mobilité et de renforcer la réponse ferroviaire pour notre territoire :

Votre projet démontre le contraire car l'offre va encore plus enclaver le territoire puisque nous n'aurons, à terme, plus de gare sur le bassin (la gare de Sète sera peu desservie avec ses 2 TGV sur 10 aujourd'hui). Les gares d'accès au service tgv sont excentrées et imposent, de fait, aux habitants de prendre leurs véhicules majorant ainsi le temps d'accès de 1h30 avec un impact carbone significatif.

Votre projet ne répond pas non plus aux besoins des transports de proximité ou du quotidien. Le réseau TER ne relie pas les gares TGV, le trafic du quotidien restera concentré sur le réseau existant

Page 900 / 1332.

qui est, à terme, compromis car la ligne du littoral est submersible. Votre étude ne tient pas compte de l'avis de l'Autorité environnementale sur le sujet.

La réponse ferroviaire pour notre territoire est défailante et porte atteinte à l'économie locale. Les temps et les conditions d'accès se dégradent pour tout le secteur économique et social. Le tracé choisi traverse et bouleverse l'organisation du territoire.

La non-mixité totale de la ligne fret/voyageurs est en contradiction avec la stratégie nationale de doublement de la part modale du fret en 2030.

L'attractivité de notre territoire va décroître et ce projet qui aurait dû booster notre territoire sera un vecteur de décroissance pour tous les domaines d'activités :

Les Termes de Balaruc les Bains, la conchyliculture, la pêche et les connections avec le port de Sète, la viticulture, le tourisme.

L'investissement financier est énorme (2 Milliards €) dont 40% à la charge des collectivités locales.

Les compensations ? ce n'est pas la bonne réponse car tout n'est pas échangeable contre de l'argent.

Le tracé de la LNMP sur le territoire de Thau est porteur de dégâts environnementaux majeurs. L'Autorité environnementale dans son avis alerte aussi sur les conséquences d'un tel tracé :

Il traverse des zones classées Natura 2000, des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique et des zones humides impactant des espèces végétales et animales spécifiques à notre territoire. L'étang de Thau est un site classé remarquable avec un écosystème unique mais très fragile. Le projet prévoit, sur le bassin versant de Thau, la construction d'un viaduc de 1,4km de long et de 28m de haut passant sur la zone d'Issanka où se situe des sources d'eau potable (Sète). Les études sont encore en cours.

Ce tracé ne devrait pas être soumis à l'avis de la population sans que soient connues les conclusions des études de faisabilité.

Le tracé est une cicatrice destructrice de notre paysage et de notre patrimoine culturel. Les travaux, les remblais et tous les trafics d'engins liés aux chantiers vont s'ajouter à la destruction de la nature et à sa pollution pendant de nombreuses années. La Via Domitia sera en partie détruite et 10% du terroir de Picpoul sacrifié, le Domaine de Creyssels coupé en deux.

En conclusion

Il convient de repenser le projet en l'état et le tracé qui est trop destructeur pour notre territoire. Nous avons besoin d'une nouvelle ligne mais pas dans ces conditions. Le projet ne répond pas aux attentes des habitants puisqu'il les enferme, leur fait prendre des risques pour leurs conditions de vie, leur développement.

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

@1050 - Jacquot Nathalie - Loupian

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 07:38:33

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Désaccord ligne LGN Béziers Montpellier

Contribution :

Bonjour,

Page 901 / 1332.

C'est au nom de l'Association LTN (Loupian Tri Nature) , club de triathlon de 90 membres que je viens fortement désapprouver la construction de cette ligne LGV qui va complètement défigurer la garrigue dans laquelle nous évoluons chaque semaine et weekend en course à pied et en VTT avec des groupes de jeunes. Quelles monotraces pourrons nous emprunter? Tous les parcours existants seront inévitablement perturbés?

Cette ligne aura forcément des conséquences fâcheuses sur les événements sportifs que nous organisons (trails, triathlon et vétahlon).

Sans parler des désagréments sonores et visuels que tout cela va engendrer.

Merci de bien vouloir considérer nos doléances.

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

@1051 - SARDA LIMOUSIS Pascale - Gigean

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 07:48:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Demande information complémentaire et requête accès et murs antibruits Massif Gardiole

Contribution :

Bonjour, Nous sommes désolés de voir que le tracé va nuire à notre bel environnement malgré de son utilité publique.

Nous sommes une association sportive de la commune de Gigean qui va voir son terrain de jeu modifié. Nous courrons, organisons des sorties vtt avec les enfants dans ce secteur.

Avez vous prévu de conserver les accès piétons existants permettant d'aller au massif de la Gardiole du sud de la commune de Gigean ? C'est un véritable terrain de promenade, de loisirs pour la population à préserver.

C'est pourquoi, notre requête concerne l'esthétique et le bruit.

Peux t on construire svp un projet avec un habillage esthétique et sonore au delà du projet présenté ? Le tracé initial ne prévoyait pas cette ligne en hauteur et cela change la donne.

Cet ouvrage va vraiment nuire à notre environnement autant visuel que sonore.

Aussi, as tu on prévu des murs antibruits pour les habitants qui vivent à proximité du tracé ?

Je vous demande de bien vouloir prendre en compte notre requête. Ce projet est ambitieux en terme d'intégration dans le paysage.

Pascale Sarda Présidente Association sportive Gigeannaise

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

@1052 - Chichrie Anthony - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 08:16:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Rejet proposition LGV

Page 902 / 1332.

Contribution :

Bonjour,

Je suis fermement contre l'apparition d'une nouvelle LGV a cause :

- L'apparition d'un viaduc sera un réelle pollution visuelle pour notre paysage.
- Cette ligne passe par la via domitia que l'on doit absolument préserver. Elle est un trésor pour les locaux et les touristes.
- La destruction d'une partie du terroir de l'appellation Picpoul de Pinet. De nombreux viticulteurs vont se retrouver en grande difficulté en voyant leur terre désapproprié.
- Cette LGV entrainera une baisse de passage de train pour les gares locales tel que Sète.

Ce projet n'est rien d'autre qu'une décision politique de personnes vivant à Paris ou Montpellier dans le seul but de gagner quelques minutes dérisoires sur leur trajet pour rallier Perpignan. Tous ca dans la plus grande insouciance des personnes vivant dans ces zones.

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

@1053 - Boileau marie-hélène - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 08:19:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Lgv

Contribution :

Ce projet dispendieux risque d'être catastrophique pour les communes de l'étang de Thau. Il impactera une zone natura 2000, détruira des terres agricoles et des écosystèmes fragiles. Le gain de temps est insignifiant à côté des préjudices causés par ce projet. Habitante de Sète, je suis totalement opposée à ce projet.

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

@1054 - Colette - Sète

Organisme : Particulier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 08:28:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Ligne tgv

Contribution :

Contre une ligne grande vitesse sans intérêt pour la région et priorité à la nature au silence etcc

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

@1055 - Pascal - Montbazin

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 08:36:59

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique pour la phase 1 du projet de la LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

La procédure et la lecture des divers documents mis à l'enquête appelle plusieurs remarques, tant sur le fond que sur la forme.

En premier lieu, le choix de la période d'enquête publique sur un sujet aussi impactant pour le territoire (incluant les fêtes de fin d'année et donc une moindre disponibilité des personnes consultées) ne manque pas d'interpeller et ne laisse que peu de temps pour consulter les documents et formuler des avis.

Concernant les habitants du bassin de Thau, l'un des territoires directement impactés par ce projet, il semble difficile d'en distinguer des bénéficiaires alors que les nuisances directes semblent nombreuses, dont en particulier :

- Dégradation, par la création d'ouvrages d'art imposants, d'un paysage remarquable qui devrait être préservé à tout prix,
- incidences sur des terres agricoles (avec la destruction de milliers d'hectares qui pour plusieurs présentent de réelles qualités agronomiques et contribuent à l'économie et à l'identité de ce territoire),
- incidences enfin sur les usagers du train qui verront la fréquence des TGV baisser sur la gare la plus proche, celle de Sète (très utilisée tant d'un point de vue des trajets personnels que des déplacements professionnels), rendant souvent obligatoire de se rendre à Montpellier, avec des incidences socioéconomiques trop peu considérées (temps et coût des transports supplémentaires...) et des impacts écologiques (liés à ces trajets supplémentaires).

Le coût pour la collectivité Sète Agglopol Méditerranée, qui comme dit précédemment n'en retirera pas de réel bénéfice mais bien des désagréments, est de plus prohibitif (plus de 12 millions d'euros !!!).

Au-delà de ces constats, les impacts du projet ne semblent que partiellement appréciés, voire sous-estimés, et les mesures (en particulier l'application de la séquence « éviter – réduire – compenser ») proposées ne semblent que partielles. A titre d'exemple, en plus des impacts probables sur les milieux (fragmentation, destruction), les espèces, des risques vis-à-vis des rivières (en cas de pollution accidentelle, lors des traitements de désherbage, etc.)..., le projet traverse, sur sa partie héraultaise, plusieurs secteurs présentant de fortes sensibilités du point de vue des eaux souterraines et des nappes alluviales, en lien avec leur usage pour l'alimentation en eau potable, en particulier :

- le captage du Filliol en nappe alluviale de l'Hérault assurant l'alimentation en eau potable d'une part importante de la population du secteur
- la nappe astienne, fortement vulnérable et affleurante dans les secteurs de Florensac puis Mèze, et classée en tant que ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable au sein du SDAGE (ce qui ne me semble pas être signalé dans les dossiers)
- le captage d'Issanka alimentant une partie de la ville de Sète...

Les SAGE présents sur ces territoires fournissent des prescriptions quant à leur préservation, et simplement mentionner (cas de la nappe astienne) « qu'une concertation avec la Commission Locale de l'Eau (CLE) est prévue par le maître d'ouvrage pour valider un schéma d'assainissement cohérent avec les enjeux de protection de la ressource et de recharge de l'aquifère et respectant le SAGE »

semble un peu « léger » à ce stade pour bénéficier d'un avis favorable dans le cadre de l'instruction de ce projet.

Au regard des conséquences de ce projet sur les habitants, sur les milieux et les espèces, sur un patrimoine architectural majeur qu'est la Via Domitia, au regard également du bilan carbone qui ne s'équilibrera que dans plus de 2 siècles !, n'apparaît-il pas plus pertinent de réfléchir à de nouvelles modalités, sur la base d'une optimisation des installations existantes, d'une ligne mixte (telle qu'évoquée puis écartée dans l'analyse des solutions de substitution raisonnables examinées) ou autre ? S'il s'agit là d'un projet visant une relance économique « post-crise », ne doit-elle pas se faire en considérant avant tout les enjeux écologiques et climatiques auxquels nous avons à faire face ?

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

@1056 - Mauné Stéphane - Pézenas

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 08:40:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet ligne LGV Montpellier Béziers

Contribution :

Afin de faire "gagner" 18 pauvres minutes sur un trajet Paris-Montpellier, le projet de LGV va détruire une grande surface d'espaces agricoles, principalement vinicole (appellation Picpoul de Pinet), de façon irréversible et zébrer le paysage qui n'a absolument pas besoin de cela. Le coût d'un tel projet est démesuré par rapport à ces pauvres 18 minutes et ce qui est très gênant c'est la fuite en avant de nos élus, en particulier les maires qui dans leur grande majorité y sont favorables, sous la pression amicale de la Région Occitanie. On se rue sur ce type d'infrastructure en imaginant qu'il crée de l'emploi. Certes oui pendant les travaux mais après ? Après moi le déluge..... Quelle est la prochaine étape, une piste d'atterrissage géante pour les navettes spatiales ? Pendant ce temps on ne parle pas du transport des marchandises par le rail qui serait bien plus utile. Pendant ce temps la pression pour la fermeture du nucléaire augmente alors que c'est sur le modèle d'une électricité bon marché et décarbonnée que repose en partie la réussite du TGV. Lorsque nous n'aurons que des éoliennes et des panneaux solaires, comment les TGV rouleront la nuit ? Tirés par des boeufs ? Tout ceci est vraiment ubuesque.

Il y a également un certain nombre de problèmes d'hydraulique et d'écoulement qui vont gravement peser sur le très fragile équilibre de ce qui reste de ces espaces "naturels". Je ne parle même pas des nuisances sonores pour les riverains du secteur de Poussan. On parle aussi d'une reprise d'exploitation du basalte du plateau de Nizas, nous aurons un nouveau trou béant. Un tel massacre de paysages est proprement scandaleux et je suis écoeuré du manque de lucidité de nos "décideurs".

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

@1057 - Reynard Patrice - Montbazin

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:11:23

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition à une ligne ferroviaire qui traverse des zones naturelles protégées

Contribution :

Je propose de ne pas construire une autre ligne ferroviaire Montpellier - Perpignan. C'est un non sens écologique : la pollution et les nuisances permanentes et momentanées qu'elle va générer lors de son éventuelle réalisation contrebalancent largement les quelques minutes de trajet gagnées par la grande vitesse. Il vaut mieux continuer à mettre un peu plus de temps en train et rajouter des rames de train sur une ligne existante que d'en faire une autre qui passe par l'étang de Thau et le massif de la gardiole.

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

@1058 - Grin Patrick - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:12:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV Thau

Contribution :

Non à ce projet délirant.

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

@1059 - nicole - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:14:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :contre le tracé actuel de la LGV

Contribution :

des nuisances sonores, visuelles et écologiques;

le bassin de Thau défiguré

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

@1060 - Maurille Cécile - Pézenas

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:20:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Impact sur l'environnement naturel et nuisance sonore

Contribution :

Monsieur, Madame,

Comment en 2022, peut on encore impacter un environnement naturel où des vignerons, viticulteurs, centre équestre , primeurs et autres habitants ont leurs terres et demeures ? Pour gagner 18 mn ?

Les nuisances de L'A9 (bruit, pollution...) sont déjà difficiles pour les autochtones. Respectons ce beau littoral et ces terres qui offrent de belles perspectives. Pensons à nos enfants et petits enfants!! Maintenant on connaît les impacts...

Souvenons nous qu'en tant qu'être vivant, nous faisons partie de la chaîne du vivant.

Merci de le mettre au centre de votre étude .

Avec toute ma gratitude.

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

@1061 - Aguilar Guy-Charles - Saint-Jean-de-Fos

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:36:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : report décision concernant une DUP mal renseignée

Contribution :

Faut il creuser l'écart de taxe entre essence et gasoil pour accroître le parc diesel, fleuron de notre technologie et réducteur massif de consommation ?

vous conviendrez que la réponse attendue dans les années 80 n'a plus cours quelques décennies plus tard. Puis je me permets de vous demander : qu'en pensez vous ?

et pourtant c'est bien sur une étude des années 10 que l'on vous demande de préparer une DUP dans les années 20... et pourtant beaucoup de nouveaux éléments remettent en question les positions d'il y a plus de 10 ans notamment les positions présidentielles... et pourtant elle tourne !

Pour satisfaire un agenda politicien prendra t on la responsabilité d'un risque de pollution d'une nappe phréatique au karstique particulièrement sensible aux agressions de surface nous disent les spécialistes. Ferez vous l'impasse sur les résultats de cette étude pour ouvrir le champs à une DUP déléguée

Enfin le contexte de notre démocratie est sensible en période préélectorale, ne désespérons pas ...Thau

Dissocions une décision aussi importante sur le plan structurel, d'une conjoncture qui sera peut être jugée demain comme inappropriée...au moins

Nous avons besoin de relier le sud de l'Europe à son nord par voie propre, n'entachons pas ce noble objectif ...

Une bonne décision satisfait l'intérêt général en réglant des problèmes pour le plus grand nombre :

Une étude du tracé suivant A750 puis A75 de Montpellier à Béziers assorti d'une gare TGV en Clermontais au service du Larzac du cœur d'Hérault ...a t elle été suffisamment menée ? ceci avec rénovation et maintien de la desserte sétoise à moyenne vitesse 220 vs 330 sur quelques kilomètres .

Quelle sera la responsabilité de la commission d'enquête face à une décision peut être dangereuse ?

Si des éléments des années 20 viennent modifier la position de la majorité des municipalités pouvez vous ne pas en tenir compte ? si elles ont aujourd'hui les éléments pour dire ...effectivement elle tourne

Emettez un avis négatif pour permettre une reprise sérieuse et moins anachronique avec une vision plus large plus départementale pour la portion entre nos deux grandes villes

Page 907 / 1332.

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

Merci très sincèrement pour votre attention et pour votre travail d'analyse et de restitution si difficile dans le respect de la démocratie

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

@1062 - Iziquel Yvon - Frontignan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:46:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de Sète agglomération méditerranéenne

Contribution :

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint l'avis de Sète agglomération méditerranéenne sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la LNMP soumis à enquête publique.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022_01_27_Avis_Sam.docx, page 1 sur 6

Frontignan, le 26 janvier 2022

DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Service : **DGD 4 - Pôle Attractivité et Développement Territorial**
Suivi par : Jean-Jacques TAILLADE
Tél : 0467464814
Vos Réf :
Références à rappeler dans toute correspondance:
FC/BDB/JL/JJT/EA – – 2022 / 86

Monsieur Bernard COMAS
Président
Commission d'enquête LNMP
1, place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER CEDEX 2

Objet : Observation SAM enquête publique LNMP

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après l'avis de Sète agglomération méditerranéenne sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la LNMP soumis à enquête publique.

Le propos est organisé en deux temps. Une première partie synthétise les impacts du projet sur notre territoire. Une deuxième partie développe les propositions, les mises en garde et les demandes de Sète agglomération méditerranéenne adressées au porteur du projet.

1. Sur le territoire de Sète agglomération méditerranéenne, la LNMP aboutit à une baisse de l'offre de mobilité et à de lourds impacts sur les milieux aquatiques et agricoles, la biodiversité et les paysages.

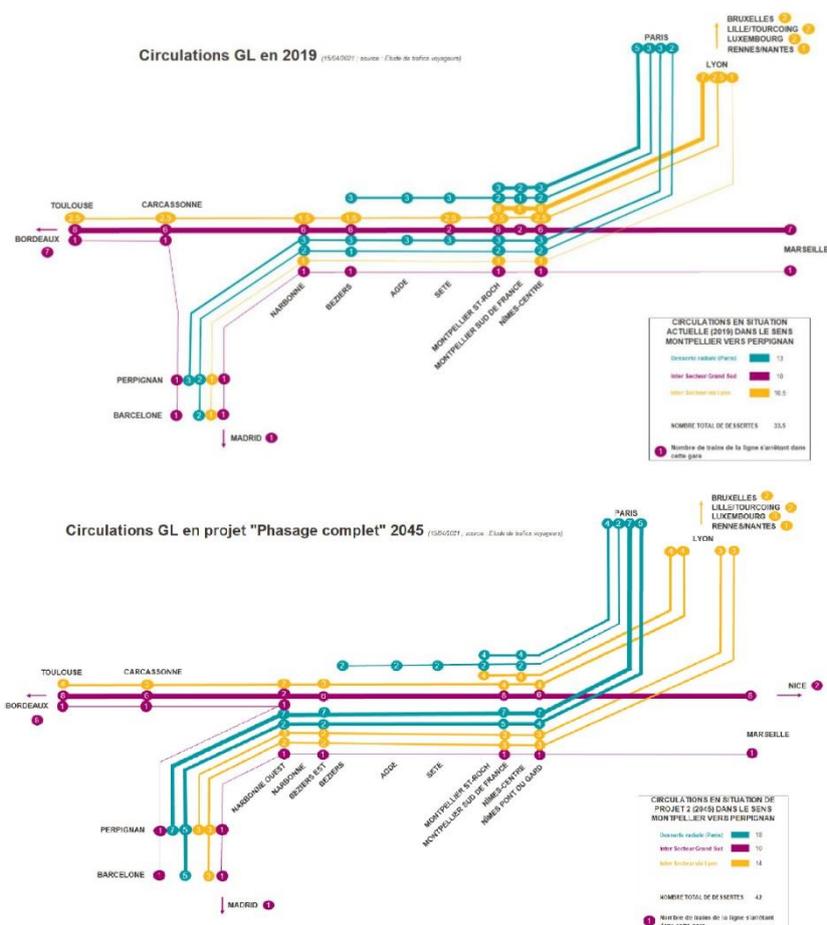
1.1 Le projet de LNMP réduit l'offre de mobilité du territoire

Sète agglomération méditerranéenne ne remet pas en cause l'intérêt de la LNMP au plan national, toutefois les habitants du Bassin de Thau s'interrogent sur le coût du projet au regard du gain de temps qui sera inférieur à 40 mn pour un trajet Paris - Barcelone.

S'il est à peu près certain que les territoires bénéficiant de nouvelles gares verront leur attractivité accrue, rien de tel pour le bassin de Thau qui n'en bénéficiera pas.

Il apparaît à contrario que la LNMP entrainera à terme une baisse drastique de l'offre de mobilité pour le territoire. Les deux graphiques ci-dessous attestent de la réduction du nombre de TGV à l'horizon 2045 avec plus de 10 TGV par jour à l'heure actuelle contre 2 TGV à terme.

Document : 2022_01_27_Avis_Sam.docx, page 2 sur 6



En compensation à cette perte de TGV en gare de Sète, Sète agglomération méditerranéenne s'interroge sur le futur temps de parcours cumulé d'un habitant du territoire désireux de se rendre en TGV à Paris depuis la gare de Montpellier Sud de France ou celle de Béziers. En première analyse, il semble fort probable que la solution la plus rapide pour se rendre dans l'une ou l'autre de ces gares résidera dans l'utilisation d'un véhicule léger et non dans l'utilisation des transports en commun.

Du point de vue du territoire, il est donc impossible de considérer le projet comme une amélioration de l'offre de service pour ses habitants. De la même manière, du fait de cette dégradation de service et d'accessibilité, on peut s'interroger sur les impacts du projet sur l'attractivité du territoire. Les politiques conduites localement en matière de tourisme, d'événementiel culturel ou patrimonial (forte activité festivalière, grandes manifestations patrimoniales telles que Escalade à Sète qui peut concerner jusqu'à 300 000 visiteurs) pourraient

être mises à mal par cette dégradation des conditions de desserte, par ailleurs renforcées sur d'autres territoires qui pourraient devenir concurrentiels.

1.2 La LGV affecte fortement les milieux aquatiques

Onze cours d'eau et leurs ripisylves, dont les deux plus importants du territoire, le Pallas et la Vène, sont interceptés par la LGV, nécessitant de lourds ouvrages d'art pour assurer la transparence hydraulique.

Si leur évitement par une modification du tracé n'est pas possible, les deux zones humides de Font-Mars à Mèze et de Roumègues à Poussan seront détruites.

Les deux cours d'eau des Aiguilles à Poussan et des Barbières à Gigean vont connaître des déplacements de leurs lits.

Le projet traverse le périmètre de protection rapproché (PPR) du captage d'Issanka, unique ressource d'approvisionnement de Sète agglomération méditerranéenne sur son territoire. A ce jour, la construction de la LNMP est incompatible avec la déclaration d'utilité publique des captages d'Issanka qui interdit toutes nouvelles constructions (ligne de train, routes ou autres) au sein du PPR au droit des calcaires jurassiques affleurants. Cette DUP est néanmoins en cours de révision pour ajuster les conditions de prélèvement aux besoins actuels.

Dans le cadre du renouvellement de la DUP, l'hydrogéologue agréé spécifiait en 2017 : « A l'intérieur du Périmètre de Protection Rapprochée, on interdira (...) l'ouverture de nouvelle voie routière ou ferroviaire au droit des zones d'affleurements des calcaires. En dehors de ces zones d'affleurement des calcaires du Massif de La Gardiole, tout projet d'ouverture de nouvelles chaussées ou lignes ferroviaires devra faire l'objet, tant en ce qui concerne sa création que son fonctionnement, d'une étude d'impact et d'incidence sur la ressource en eau souterraine du champ captant d'Issanka. Cette étude devra être soumise à avis sanitaire d'un hydrogéologue agréé. »

Aujourd'hui une étude hydrogéologique complémentaire a été réalisée et est actuellement soumise à l'avis de l'hydrogéologue agréé. Toutefois, cette étude n'a pas fait l'objet d'une présentation devant le comité technique composé notamment du BRGM, du SMBT et de l'ARS qui disposent d'une connaissance approfondie du site, ce qui était pourtant un engagement de la SNCF qui n'a pas été respecté.

Cette étude indique : « Les reconnaissances géologiques ont permis de valider la présence de calcaire jurassique à l'affleurement au droit du futur tracé de la LNMP. Sauf révision des prescriptions de l'hydrogéologue agréé, le projet, le projet LNMP n'est pas compatible avec la DUP. »

Le protocole d'étude validé par SAM et la SNCF devait fixer un référentiel commun permettant d'évaluer les éventuels dommages quantitatifs causés par le projet. Ce document n'a pas été exécuté.

1.3 Les agro-écosystèmes et les paysages payent un lourd tribut au projet de LNMP

Le prélèvement foncier sur le milieu agricole et viticole est estimé à 218 ha (pour les secteurs 5 et 6), appartenant à 72 exploitations dont une partie en AOC non transposable, non substituable. Il s'accompagne d'un impact sur le bâti de 4 exploitations. S'y ajoute le morcellement des exploitations, les pertes d'exploitation en phase travaux, ainsi que l'impact financier définitif de domaines ayant investi sur la diversification touristique.

195 ha de massifs forestiers sont détruits ou morcelés, dont 25 ha à enjeu économique fort (2 ha de futaie de pin d'Alep et de Cèdre de l'Atlas sur la Gardiole et 23 ha à Poussan). 15 ha de Gardiole se retrouvent enclavés entre l'autoroute A9 et la LGV.

Au total 540 ha d'espaces naturels seront sacrifiés (secteurs 5 et 6) perturbant fortement les continuités écologiques.

Les paysages du bassin de Thau vont être affectés de manière irréversible par cinq viaducs dans la plaine de Poussan, la vallée de la Vène, le site inscrit d'Issanka. Le projet crée une véritable saignée dans le massif classé de la Gardiole et se retrouve en co-visibilité avec l'abbaye Saint Félix-de-Monceau. L'impact paysager sera particulièrement fort depuis le belvédère du Mont Saint Clair à Sète qui constitue le principal point de vue élevé du littoral héraultais.

2. Maintenir une offre de mobilité de qualité, garantir l'intégrité de la source d'Issanka et maîtriser les compensations

2.1 Maintenir une offre de mobilité de qualité

- ➔ Sète agglomération méditerranéenne demande le maintien d'une offre TGV de qualité en gare de Sète avec une offre égale à celle d'aujourd'hui. La LNMP doit être considérée comme porteuse de fréquences supplémentaires, sans incidence sur l'offre locale.
- ➔ Si à l'horizon 2045, l'offre TGV était réduite comme décrit dans le dossier d'enquête, Sète agglomération méditerranéenne souhaite avoir la garantie d'un renforcement très significatif de l'offre TER qui pourrait, par un renforcement des services locaux, constituer un « palliatif » à la perte de services grande vitesse. Le renforcement devra autant conduire à améliorer l'offre en heure de pointe du matin et du soir sur les trajets domicile/travail, que faciliter les correspondances TER/TGV tout au long de la journée.
- ➔ Avec l'élévation annoncée du niveau de la mer liée au changement climatique, et comme l'a également souligné l'Autorité Environnementale, la ligne historique qui traverse le lido de Sète à Marseillan risque d'être submergée ou fortement sujette à inondations répétées. Or la LGV a toujours été présentée comme un doublement des lignes littorales, et non une substitution de la ligne historique par une ligne nouvelle plus éloignée du rivage. Sète agglomération méditerranéenne demande à SNCF Réseau de prendre dès aujourd'hui les mesures nécessaires à l'horizon 2050/2100, pour maintenir en fonctionnement la ligne historique longeant le littoral Héraultais.

2.2 Garantir l'alimentation en eau de la ville de Sète depuis la source d'Issanka

- ➔ L'étude en cours par l'hydrogéologue agréé doit conduire à la révision de la déclaration d'utilité publique du périmètre de protection de la source d'Issanka. Sète agglomération méditerranéenne, la Commission Locale de l'Eau et la ville de Sète ne transigeront pas sur les garanties qui doivent être apportées pour assurer la parfaite

intégrité de la source d'Issanka. La solution apportant la plus grande garantie consistant à éviter purement et simplement le périmètre de protection de la source d'Issanka.

- Au titre de sa compétence GEMAPI, Sète agglomération méditerranéenne souhaite se voir délégué par SNCF Réseau les travaux de restauration des ripisylves sous les viaducs (Pallas, Nègue-Vaques, Font Frats, Lauze et Vène), de renaturation des cours d'eau des Aiguilles et des Barbières et de recréation des zones humides de Font-Mars et de Roumègues (si elles n'ont pas pu être évitées).

2.3 Maîtriser les compensations agricoles, écologiques et paysagères

Pour ce qui relève de la biodiversité, le projet intègre en phase travaux un certain nombre de mesures de réductions (un éco-pont à Poussan et un crapauduc à Mèze pour rétablir la continuité écologique avec le plan d'eau de Font Mars-Cressels, un hop-over pour les chauves-souris au niveau du ruisseau des Barbières à Gigean).

Toutefois les impacts résiduels nécessiteront de compenser les impacts à la biodiversité. Les besoins en la matière sont conséquents. Il en va de même pour le foncier agricole où les surfaces perdues sous appellation d'origine contrôlée seront difficiles à relocaliser.

- Sète agglomération méditerranéenne fait savoir au porteur de projet qu'elle souhaite que les impacts générés sur son territoire soient compensés sur le territoire avec une synergie d'action en faveur des écosystèmes et des agrosystèmes. Elle tient à disposition du porteur de projet une cartographie du foncier disponible susceptible d'accueillir les mesures compensatoires.
- Sète agglomération méditerranéenne souhaite également maîtriser la mise en œuvre des mesures sur son territoire et étudier au plus tôt le dispositif contractuel qui pourra être envisagé avec le porteur de projet.

A ce stade des études (AVP), les mesures compensatoires évoquées par le porteur de projet relèvent de principes. Elles seront quantifiées et localisées précisément au stade de l'autorisation environnementale.

- Toutefois, Sète agglomération méditerranéenne fait savoir au porteur de projet que sa préférence ira à la recréation ou restauration de milieux créant des synergies entre écosystèmes et agrosystèmes. Elle goûte peu par expérience les opérations de transplantation d'espèces au succès très aléatoire.

Pour appréhender au mieux les impacts paysagers Sète agglomération méditerranéenne demande au porteur de projet qu'un concours d'architecte soit organisé pour l'intégration paysagère du viaduc de Poussan avec un cahier des charges particulièrement exigeant.

De façon globale Sète agglomération exprime les positions suivantes :

- Si le tracé de la LNMP peut encore être modifié à la marge, il gagnerait à tangenter au plus près l'autoroute quitte à baisser la vitesse commerciale dans le secteur Montpellier-Béziers. Cela permettrait de limiter au maximum les impacts sur les espaces les plus sensibles : vignoble en AOC et secteurs de grande vulnérabilité dont notamment captage d'Issanka.
- Sète agglomération méditerranéenne incite SNCF Réseau à certifier le projet HQE Infrastructures.
- Dans le cadre de l'instauration d'une éventuelle taxe ou imposition spécifique pour le financement de cette infrastructure et au regard de l'absence d'apports directs pour les habitants et entreprises de son territoire, que ceux-ci en soient totalement exonérés.

En conclusion, au vu des arguments développés dans la synthèse qui précède, Sète agglomération méditerranéenne souhaite que des réponses soient apportées à ses demandes notamment par un ajustement de tracé permettant un moindre impact sur le territoire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.

François Commeinhes
Président



Frontignan, le 26 janvier 2022

DIRECTION GENERALE DES SERVICES
Service : **DGD 4 - Pôle Attractivité et Développement Territorial**
Suivi par : Jean-Jacques TAILLADE
Tél : 0467464814
Vos Réf. :
Références à rappeler dans toute correspondance:
FC/BDB/JL/JJT/EA -- 2022 / 86

Monsieur Bernard COMAS
Président
Commission d'enquête LNMP
1, place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER CEDEX 2

Objet : Observation SAM enquête publique LNMP

Monsieur le Président,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-après l'avis de Sète agglopolo méditerranée sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la LNMP soumis à enquête publique.

Le propos est organisé en deux temps. Une première partie synthétise les impacts du projet sur notre territoire. Une deuxième partie développe les propositions, les mises en garde et les demandes de Sète agglopolo méditerranée adressées au porteur du projet.

1. Sur le territoire de Sète agglopolo méditerranée, la LNMP aboutit à une baisse de l'offre de mobilité et à de lourds impacts sur les milieux aquatiques et agricoles, la biodiversité et les paysages.

1.1 Le projet de LNMP réduit l'offre de mobilité du territoire

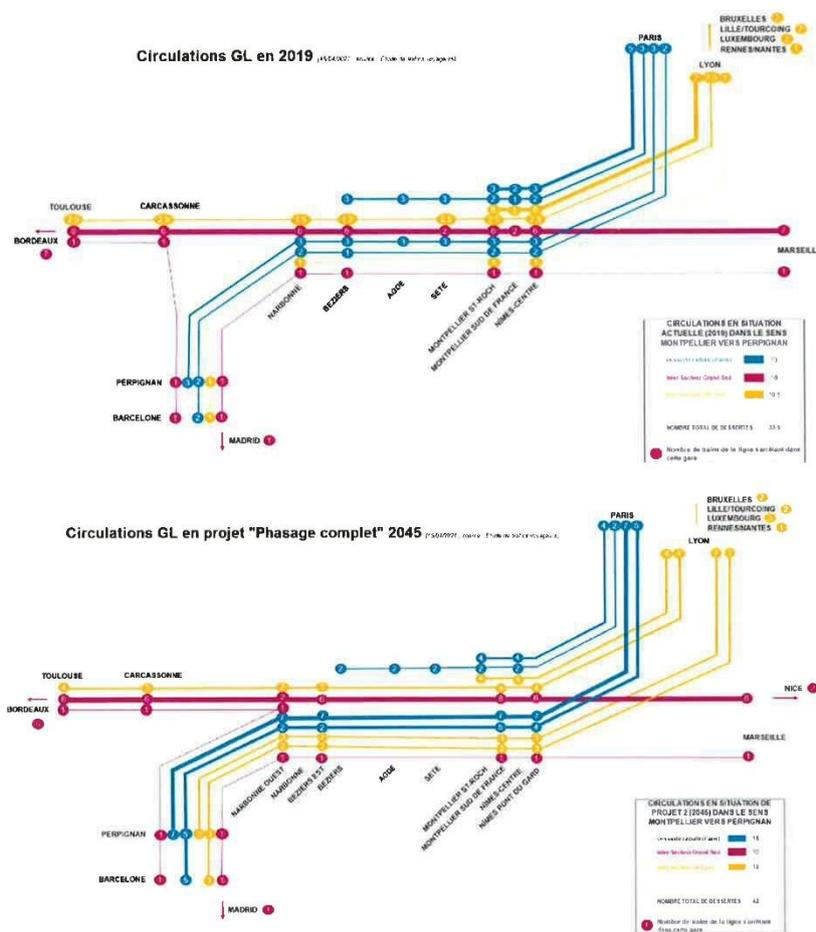
Sète agglopolo méditerranée ne remet pas en cause l'intérêt de la LNMP au plan national, toutefois les habitants du Bassin de Thau s'interrogent sur le coût du projet au regard du gain de temps qui sera inférieur à 40 mn pour un trajet Paris - Barcelone.

S'il est à peu près certain que les territoires bénéficiant de nouvelles gares verront leur attractivité accrue, rien de tel pour le bassin de Thau qui n'en bénéficiera pas.

Il apparaît à contrario que la LNMP entraînera à terme une baisse drastique de l'offre de mobilité pour le territoire. Les deux graphiques ci-dessous attestent de la réduction du nombre de TGV à l'horizon 2045 avec plus de 10 TGV par jour à l'heure actuelle contre 2 TGV à terme.

Sète agglopolo méditerranée
4 avenue d'Aigues,
BP 600 - 34110 FRONTIGNAN
Tél. : 04 67 46 47 48 - Fax : 04 67 46 47 47
GPS : 43°26'16.7"N 3°42'04.9"E
www.agglopolo.fr

Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Frontignan, Gigean, Loupian, Marseillan, Mèze, Mireval, Montbazin, Poussan, Sète, Vic-la-Gardiole, Villeveyrac



En compensation à cette perte de TGV en gare de Sète, Sète agglomération méditerranéenne s'interroge sur le futur temps de parcours cumulé d'un habitant du territoire désireux de se rendre en TGV à Paris depuis la gare de Montpellier Sud de France ou celle de Béziers. En première analyse, il semble fort probable que la solution la plus rapide pour se rendre dans l'une ou l'autre de ces gares résidera dans l'utilisation d'un véhicule léger et non dans l'utilisation des transports en commun.

Du point de vue du territoire, il est donc impossible de considérer le projet comme une amélioration de l'offre de service pour ses habitants. De la même manière, du fait de cette dégradation de service et d'accessibilité, on peut s'interroger sur les impacts du projet sur l'attractivité du territoire. Les politiques conduites localement en matière de tourisme, d'événementiel culturel ou patrimonial (forte activité festivalière, grandes manifestations patrimoniales telles que Escala à Sète qui peut concerner jusqu'à 300 000



ARCHIPEL DE THAU

visiteurs) pourraient être mises à mal par cette dégradation des conditions de desserte, par ailleurs renforcées sur d'autres territoires qui pourraient devenir concurrentiels.

1.2 La LGV affecte fortement les milieux aquatiques

Onze cours d'eau et leurs ripisylves, dont les deux plus importants du territoire, le Pallas et la Vène, sont interceptés par la LGV, nécessitant de lourds ouvrages d'art pour assurer la transparence hydraulique.

Si leur évitement par une modification du tracé n'est pas possible, les deux zones humides de Font-Mars à Mèze et de Roumègues à Poussan seront détruites.

Les deux cours d'eau des Aiguilles à Poussan et des Barbières à Gigean vont connaître des déplacements de leurs lits.

Le projet traverse le périmètre de protection rapproché (PPR) du captage d'Issanka, unique ressource d'approvisionnement de Sète agglomération méditerranée sur son territoire. A ce jour, la construction de la LNMP est incompatible avec la déclaration d'utilité publique des captages d'Issanka qui interdit toutes nouvelles constructions (ligne de train, routes ou autres) au sein du PPR au droit des calcaires jurassiques affleurants. Cette DUP est néanmoins en cours de révision pour ajuster les conditions de prélèvement aux besoins actuels.

Dans le cadre du renouvellement de la DUP, l'hydrogéologue agréé spécifiait en 2017 : « A l'intérieur du Périmètre de Protection Rapprochée, on interdira (...) l'ouverture de nouvelle voie routière ou ferroviaire au droit des zones d'affleurements des calcaires. En dehors de ces zones d'affleurement des calcaires du Massif de La Gardiole, tout projet d'ouverture de nouvelles chaussées ou lignes ferroviaires devra faire l'objet, tant en ce qui concerne sa création que son fonctionnement, d'une étude d'impact et d'incidence sur la ressource en eau souterraine du champ captant d'Issanka. Cette étude devra être soumise à avis sanitaire d'un hydrogéologue agréé. »

Aujourd'hui une étude hydrogéologique complémentaire a été réalisée et est actuellement soumise à l'avis de l'hydrogéologue agréé. Toutefois, cette étude n'a pas fait l'objet d'une présentation devant le comité technique composé notamment du BRGM, du SMBT et de l'ARS qui disposent d'une connaissance approfondie du site, ce qui était pourtant un engagement de la SNCF qui n'a pas été respecté.

Cette étude indique : « Les reconnaissances géologiques ont permis de valider la présence de calcaire jurassique à l'affleurement au droit du futur tracé de la LNMP. Sauf révision des prescriptions de l'hydrogéologue agréé, le projet, le projet LNMP n'est pas compatible avec la DUP. »

Le protocole d'étude validé par SAM et la SNCF devait fixer un référentiel commun permettant d'évaluer les éventuels dommages quantitatifs causés par le projet. Ce document n'a pas été exécuté.

Sète agglomération méditerranée

4 avenue d'Algues,
BP 600 - 34110 FRONTIGNAN
Tél. : 04 67 46 47 48 - Fax : 04 67 46 47 47
GPS : 43°26'16.7"N 3°42'04.9"E
www.agglopoie.fr

Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Frontignan, Gigean, Loupian, Marseillan, Mèze, Mireval, Montbazin, Poussan, Sète, Vic-la-Gardiole, Villeveyrac

Document : 2022_01_27_Avis_Sam.pdf, page 4 sur 6

1.3 Les agro-écosystèmes et les paysages payent un lourd tribut au projet de LNMP

Le prélèvement foncier sur le milieu agricole et viticole est estimé à 218 ha (pour les secteurs 5 et 6), appartenant à 72 exploitations dont une partie en AOC non transposable, non substituable. Il s'accompagne d'un impact sur le bâti de 4 exploitations. S'y ajoute le morcellement des exploitations, les pertes d'exploitation en phase travaux, ainsi que l'impact financier définitif de domaines ayant investi sur la diversification touristique.

195 ha de massifs forestiers sont détruits ou morcelés, dont 25 ha à enjeu économique fort (2 ha de futaie de pin d'Alep et de Cèdre de l'Atlas sur la Gardiole et 23 ha à Poussan). 15 ha de Gardiole se retrouvent enclavés entre l'autoroute A9 et la LGV.

Au total 540 ha d'espaces naturels seront sacrifiés (secteurs 5 et 6) perturbant fortement les continuités écologiques.

Les paysages du bassin de Thau vont être affectés de manière irréversible par cinq viaducs dans la plaine de Poussan, la vallée de la Vène, le site inscrit d'Issanka. Le projet crée une véritable saignée dans le massif classé de la Gardiole et se retrouve en co-visibilité avec l'abbaye Saint Félix-de-Monceaux. L'impact paysager sera particulièrement fort depuis le belvédère du Mont Saint Clair à Sète qui constitue le principal point de vue élevé du littoral héraultais.

2. Maintenir une offre de mobilité de qualité, garantir l'intégrité de la source d'Issanka et maîtriser les compensations

2.1 Maintenir une offre de mobilité de qualité

- ➔ Sète agglomération méditerranéenne demande le maintien d'une offre TGV de qualité en gare de Sète avec une offre égale à celle d'aujourd'hui. La LNMP doit être considérée comme porteuse de fréquences supplémentaires, sans incidence sur l'offre locale.
- ➔ Si à l'horizon 2045, l'offre TGV était réduite comme décrit dans le dossier d'enquête, Sète agglomération méditerranéenne souhaite avoir la garantie d'un renforcement très significatif de l'offre TER qui pourrait, par un renforcement des services locaux, constituer un « palliatif » à la perte de services grande vitesse. Le renforcement devra autant conduire à améliorer l'offre en heure de pointe du matin et du soir sur les trajets domicile/travail, que faciliter les correspondances TER/TGV tout au long de la journée.
- ➔ Avec l'élévation annoncée du niveau de la mer liée au changement climatique, et comme l'a également souligné l'Autorité Environnementale, la ligne historique qui traverse le lido de Sète à Marseillan risque d'être submergée ou fortement sujette à inondations répétées. Or la LGV a toujours été présentée comme un doublement des lignes littorales, et non une substitution de la ligne historique par une ligne nouvelle plus éloignée du rivage. Sète agglomération méditerranéenne demande à SNCF Réseau de prendre dès aujourd'hui les mesures nécessaires à l'horizon 2050/2100, pour maintenir en fonctionnement la ligne historique longeant le littoral Héraultais.

2.2 Garantir l'alimentation en eau de la ville de Sète depuis la source d'Issanka

- ➔ L'étude en cours par l'hydrogéologue agréé doit conduire à la révision de la déclaration d'utilité publique du périmètre de protection de la source d'Issanka. Sète agglomération méditerranéenne, la Commission Locale de l'Eau et la ville de Sète ne transigeront pas sur les garanties qui doivent être apportées pour assurer la parfaite



intégrité de la source d'Issanka. La solution apportant la plus grande garantie consistant à éviter purement et simplement le périmètre de protection de la source d'Issanka.

- Au titre de sa compétence GEMAPI, Sète agglopolo méditerranée souhaite se voir délégué par SNCF Réseau les travaux de restauration des ripisylves sous les viaducs (Pallas, Nègue-Vaques, Font Frats, Lauze et Vène), de renaturation des cours d'eau des Aiguilles et des Barbières et de récréation des zones humides de Font-Mars et de Roumègues (si elles n'ont pas pu être évitées).

2.3 Maîtriser les compensations agricoles, écologiques et paysagères

Pour ce qui relève de la biodiversité, le projet intègre en phase travaux un certain nombre de mesures de réductions (un éco-pont à Poussan et un crapauduc à Mèze pour rétablir la continuité écologique avec le plan d'eau de Font Mars-Cressels, un hop-over pour les chauves-souris au niveau du ruisseau des Barbières à Gigean).

Toutefois les impacts résiduels nécessiteront de compenser les impacts à la biodiversité. Les besoins en la matière sont conséquents. Il en va de même pour le foncier agricole où les surfaces perdues sous appellation d'origine contrôlée seront difficiles à relocaliser.

Sète agglopolo méditerranée fait savoir au porteur de projet qu'elle souhaite que les impacts générés sur son territoire soient compensés sur le territoire avec une synergie d'action en faveur des écosystèmes et des agrosystèmes. Elle tient à disposition du porteur de projet une cartographie du foncier disponible susceptible d'accueillir les mesures compensatoires.

Sète agglopolo méditerranée souhaite également maîtriser la mise en œuvre des mesures sur son territoire et étudier au plus tôt le dispositif contractuel qui pourra être envisagé avec le porteur de projet.

A ce stade des études (AVP), les mesures compensatoires évoquées par le porteur de projet relèvent de principes. Elles seront quantifiées et localisées précisément au stade de l'autorisation environnementale.

Toutefois, Sète agglopolo méditerranée fait savoir au porteur de projet que sa préférence ira à la récréation ou restauration de milieux créant des synergies entre écosystèmes et agrosystèmes. Elle goûte peu par expérience les opérations de transplantation d'espèces au succès très aléatoire.

Sète agglopolo méditerranée
4 avenue d'Aigues,
BP 6000 - 34110 FRONTIGNAN
Tél. : 04 67 46 47 48 - Fax : 04 67 46 47 47
GPS : 43°26'16.7"N 3°42'04.9"E
www.agglopolo.fr

Balaruc-les-Bains, Balaruc-le-Vieux, Bouzigues, Frontignan, Gigean, Loupian, Marseillan, Mèze, Mireval, Montbazin, Poussan, Sète, Vic-la-Gardiole, Villeveyrac

Pour appréhender au mieux les impacts paysagers Sète agglomération méditerranéenne demande au porteur de projet qu'un concours d'architecte soit organisé pour l'intégration paysagère du viaduc de Poussan avec un cahier des charges particulièrement exigeant.
De façon globale Sète agglomération exprime les positions suivantes :

Si le tracé de la LNMP peut encore être modifié à la marge, il gagnerait à tangenter au plus près l'autoroute quitte à baisser la vitesse commerciale dans le secteur Montpellier-Béziers. Cela permettrait de limiter au maximum les impacts sur les espaces les plus sensibles : vignoble en AOC et secteurs de grande vulnérabilité dont notamment captage d'Issanka.

Sète agglomération méditerranéenne incite SNCF Réseau à certifier le projet HQE Infrastructures.

Dans le cadre de l'instauration d'une éventuelle taxe ou imposition spécifique pour le financement de cette infrastructure et au regard de l'absence d'apports directs pour les habitants et entreprises de son territoire, que ceux-ci en soient totalement exonérés.

En conclusion, au vu des arguments développés dans la synthèse qui précède, Sète agglomération méditerranéenne souhaite que des réponses soient apportées à ses demandes notamment par un ajustement de tracé permettant un moindre impact sur le territoire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes meilleurs sentiments.



François Commeinhes
Président

@1063 - Camille - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:48:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution à l'enquête sur la LGV

Page 920 / 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,

Bien que ne m'opposant pas en soi à l'amélioration du transport ferroviaire, je souhaitais marquer mon opposition au tracé de cette ligne LGV sur une partie du trajet prévu.

En effet, résidant actuellement à Sète, je constate à la fois de vrais impacts négatifs en termes de pollution visuelle et sonore, mais aussi une vraie perte d'accessibilité pour les habitants de la ville qui ne sera plus desservie, et des dégâts environnementaux importants sur un écosystème déjà très fragile (bassin de Thau), avec 15 sites Natura 2000 qui seront impactés, sans compter la la protection de la source d'Issanka à proximité.

Je souhaiterais donc une nouvelle réflexion sur le tracé de cette LGV, prenant en compte les risques environnementaux ainsi que la perte d'accessibilité pour toutes les personnes vivant sur le bassin de Thau (dont les curistes qui se rendent régulièrement à Balaruc-les-Bains par exemple).

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

@1064 - Ramos Vincent - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:49:51

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre le tracé actuel de la Ligne LGV Montpellier Perpignan

Contribution :

Des espèces menacées, des nuisances sonores visuelles et écologiques coût financier exorbitant

Un réel avantage pour la société vu le contexte mondial?

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

E1065 - Carole Ramadier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:52:52

Lieu de dépôt : Par email

Objet :lnmp

Contribution :

Bonjour, Veuillez trouver ci-joint la contribution de Christophe MORGO, Maire de VILLEVEYRAC relative à la LNMP. Bien cordialement. Carole RAMADIERDirectrice générale des servicesMairie de VILLEVEYRAC09.72.60.89.10direction@villeveyrac.fr

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Contribution Christophe MORGO.pdf, page 1 sur 2

A l'attention de Monsieur le Commissaire Enquêteur

Contribution de Christophe MORGO, Maire de Villeveyrac et conseiller départemental à L'enquête publique préalable à la DUP du projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan

Enclavement du territoire de Thau :

Aucune Gare TGV entre Montpellier et Béziers, plus de TGV en gare de Sète- Frontignan Agde (10 à 12 aujourd'hui).

Il est pratique actuellement pour un citoyen du territoire de se rendre à Paris, exemple, un Villeveyracois se rend à Sète en 20 min en voiture ou en bus (Sète Agglopôle Méditerranée).

Le stationnement est gratuit à proximité de la gare et 3h30 plus tard il est au centre de Paris.

Idem pour la plupart des habitants de Thau, très pratique également pour les touristes venant du monde entier visiter Sète et les communes voisines.

Idem pour les curistes se rendant à Balaruc les Bains, arrivés en gare de Sète en 10 min après ils sont en station ; Balaruc les Bains première station thermale de France avec 5 3000 curistes en France.

Plus de TGV en Gare de Sète le citoyen de ce territoire devra se rendre à la gare sud de France Mogère. Ce même citoyen sera dans l'obligation d'emprunter l'autoroute, de se garer au parking payant avec une perte de temps de 40 min.

La personne non véhiculée sera, elle dans l'obligation d'utiliser le bus de ville pour se rendre à la gare de Sète prendre un TER pour se rendre à la gare sud de France, temps 1h30.

Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau :

La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique : l'étang et ses lagunes, notre terroir agricole et viticole, nos espaces naturels (massif de la Gardiole et collines de la Moure, notamment, sites classés au titre du code de l'environnement).

Les nuisances seront écologiques, sonores et visuelles, puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28 mètres de haut, à moins d'1 km de l'étang de Thau.

C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré.

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

Document : Contribution Christophe MORGO.pdf, page 2 sur 2

Un risque de pollution :

Les travaux vont provoquer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'étang.

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

Un investissement colossal :

Malgré cet environnement délicat, le secteur du bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutier (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne.

Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.

C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementales, économiques, sociales, et de mobilités qui vont en résulter.

@1066 - Coulouma Elisabeth - Montpellier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:55:44

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne nouvelle à grande vitesse Montpellier Perpignan

Page 923 / 1332.

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

Contribution :

Avis défavorable pour plusieurs raisons :

1) à l'heure du réchauffement climatique et de la perte massive de biodiversité et perte de terres agricoles sous le béton, il faut stopper tous les projets entraînant de nouvelles dégradations. Or une ligne "grande vitesse" a une emprise énorme au sol (et sous-sol), et détruit les circulations naturelles transversales, ainsi que des terres agricoles et des espaces naturels. Encore des destructions de biodiversité, destruction de paysages. L'urbanisation de notre département a fait déjà suffisamment de dégâts.

2) Nous n'avons pas besoin de "grande vitesse", qui d'ailleurs n'est pas possible si l'on veut desservir les nombreuses villes du parcours. Hors de question de vouloir "gagner" des minutes sur un parcours déjà bien desservi (je connais bien la ligne actuelle puisque je l'emprunte 2 fois par semaine). Par ailleurs la grande vitesse fait perdre le bénéfice écologique du rail. À partir de la très grande vitesse, le bilan écologique, le bilan CO₂ et le bilan économique ne sont pas favorables, mais très négatifs.

3) Seul le FRET, qui est actuellement arrêté entre Béziers et l'Espagne, a besoin d'être rétabli de toute urgence sur la ligne existante pour nous éviter l'énorme pollution des camions sur l'arc méditerranéen.

4) seule une mise hors d'eau voire détournement de la ligne classique aux seuls endroits sujets à submersion marine sera nécessaire dans l'avenir. Une ligne classique crée beaucoup moins de nuisances qu'une ligne à grande vitesse et elle est beaucoup moins coûteuse.

5) Il est complètement anormal dans cette enquête de ne pas prendre en compte l'ensemble du projet Montpellier Perpignan. Mes arguments sont en tout cas valables pour toutes les sections du projet LNMP.

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

@1067 - Fonquerne Xavier - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:56:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Blocage depuis 2014

Contribution :

Je suis propriétaire de 2 parcelles, Fon de Janes, à Issanka.

En 2014, j'avais déposé une demande de permis de construire afin de rendre habitable la maison qui se situe sur l'une des parcelles, l'agrandir.

Malgré le feu vert de autorités de l'agglomération, la mairie m'avait bloqué le projet sous des prétextes obscurs de fosse sceptique et de nappe phréatique (compétence de l'agglomération, par ailleurs, qui avait donc donné son feu vert).

Je suppose qu'à l'époque le tracé était déjà déterminé et que ma maison serait probablement démolie ou très décotée à l'approche du projet.

J'aime ces terres, j'aurais y vivre et on me l'a refusé. Depuis c'est une maison secondaire où je viens une fois par mois (mais toujours avec plaisir). C'est invendable avec votre projet en suspens et pourtant je rêve toujours de ma petite maison dans la nature.

Dans l'absolu, je ne m'oppose pas à votre projet et suis favorable au développement du train, écologiste dans l'âme.

Cependant je m'étonne du choix du tracé qui passe sur un territoire préservé comme Issanka alors qu'une autoroute dégrade déjà le paysage quelques centaines de mètres plus au nord. C'est grotesque mais j'imagine que vous avez vos raisons.

Au vu des tracés, une grosse partie de mon terrain est sur votre zone de sécurité.

Si ça se confirme, je souhaite une grande promptitude dans vos propositions de rachat, afin que je puisse me tourner vers un autre projet rapidement.

Si ce n'est pas le cas, je suppose que j'aurai juste une maison de campagne supposément calme, à quelques mètres d'une LGV... pas de chance pour moi.

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

@1068 - grangeon paul marie - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 09:59:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Desserte de l'agglomération de Thau par le TGV (remplace ma contribution du 26 01 2022)

Contribution :

LE PROJET ACTUEL EST INACCEPTABLE, SEULE POSSIBILITE POUR LE RENDRE ACCEPTABLE : OBLIGATION POUR LES EXPLOITANTS DE MAINTENIR LE NOMBRE DE DESSERTES TGV DES GARES DU LITTORAL : SETE, AGDE

principe général : les habitants de l'agglomération de Thau (comme ceux de celle d'Agde Pézenas et de Narbonne) doivent continuer à avoir un accès rapide au TGV. C'est une condition fondamentale à l'acceptation de cette ligne nouvelle.

ma proposition : le cahier des charges des exploitants de la nouvelle ligne doit comporter l'obligation d'assurer autant de dessertes par TGV des gares des villes situées sur la voie littorale qu'il en existe aujourd'hui (ce que la sncf avait dit vouloir faire lors du débat public sur le principe de la ligne en 2009)

proposition alternative (peu réaliste) : créer une gare TGV pour l'agglomération de Thau à Poussan ou Gigean et une ligne de train ou tramway la reliant à la gare de Sète.

Le projet dans la notice jointe montre que la gare de Sète desservie en 2019 par 6 allers retours quotidiens de TGV pour Paris (3 Paris Beziers et 3 Paris Perpignan, nota ces chiffres sont inférieurs à la réalité car le vendredi le chiffre est de 8 allers retours), et de 2,5 allers retours quotidiens de TGV pour Lyon (et au delà Bruxelles, Nantes....) ne sera plus desservie que par 3 TGV quotidiens pour Paris dans une première phase et par 2 TGV quotidiens pour Paris à la fin de la création de la nouvelle ligne Montpellier Perpignan.

Ce projet est inacceptable pour 3 raisons :

- il va entrainer une grande difficulté d'accès au TGV pour la population de l'agglomération de Sète (plus de 100 000 habitants) (sujet probablement identique pour l'agglomération d'Agde Pézenas, et semble t il aussi mais dans une moindre mesure pour celle de Narbonne) car la gare la plus proche se situera si ce projet est mené à son terme à Montpellier Sud de France accessible en 45 à 60 mn de Sète par TER puis tramway !!!!!

- la SNCF S'ETAIT ENGAGEE LORS DU DEBAT PUBLIC SUR LA NOUVELLE LIGNE EN 2009 A CONSERVER LE NOMBRE DE DESSERTES TGV des gares du littoral (Sète, Agde...voir page 43 du compte rendu du débat de 2009 et les verbatim notamment d'Agde, et réponse à des questions de contributeurs dont réponse à ma question de l'époque) ce qui avait rassuré les populations et les élus qui n'avait donc pas manifesté leur opposition au projet puisque ce point essentiel de l'accès facile au TGV était acquis. IL S'AGIT DONC D'UNE REMISE EN CAUSE D'UN PREALABLE FONDAMENTAL A L'ACCEPTATION DE CETTE NOUVELLE LIGNE.

- cette situation a été rendue encore plus inacceptable par les décisions prises depuis le grand débat de 2009 et le choix (par la SNCF ?) de la position de la nouvelle gare de Montpellier au Sud alors que l'emplacement Ouest à Saint Jean de Védas, proposé et soutenu par l'agglomération de Sète, n'a été retenu. Une gare nouvelle à Saint Jean de Védas aurait pourtant été un compromis acceptable puisqu'elle permettait la jonction de la nouvelle ligne et de l'ancienne et une desserte rapide par TER de la gare TGV à partir de la gare de Sète. La construction de la gare de Montpellier Sud de France, est une erreur fondamentale qui n'a pas été guidée par la prise en compte des besoins de la population de l'ensemble de la population potentiellement concernée mais seulement par celle de la population montpelliéraine.

LE PROJET EN L'ETAT EST DONC INACCEPTABLE

SEULES DEUX POSSIBILITES POUR LE RENDRE ACCEPTABLE :

- la première est la création d'une gare nouvelle sur la ligne nouvelle pour l'agglomération de Thau. Elle pourrait se situer à Poussan ou Gigan. Il est probable qu'une telle solution ne puisse être retenue compte tenu de la proximité de la gare de Montpellier Sud de France,

- la seconde et en fait LA SEULE OPTION REALISTE : CONTINUER A ASSURER LE NOMBRE DE DESSERTES TGV DES GARES DU LITTORAL (SETE, AGDE....) comme la SNCF s'y était engagée (pour Sète par exemple 6 à 8 allers retours quotidiens de TGV pour Paris et 2,5 pour LYON et au deà Bruxelles, Nantes Les obligations des exploitants en ce domaine devraient être formalisées dans un contrat/cahier des charges leur imposant de se coordonner pour assurer cette obligation.

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

@1069 - MARTIN Arnaud - Montpellier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:01:19

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contribution du Conservatoire d'Espaces Naturels d'Occitanie

Contribution :

Préambule

Le Conservatoire d'Espaces Naturel d'Occitanie est une association de protection de la nature agréé par l'Etat et la Région. A ce titre, il est gestionnaire de 30 000 Ha d'espaces en Région Occitanie. Il intervient conformément à ses statuts pour la préservation, la conservation et la restauration des écosystèmes en faveur de la biodiversité. Il intervient également dans des opérations de compensation écologique dans le cadre de la charte nationale fixée par la Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels.

Son avis se concentre uniquement sur les répercussions du projet en termes de biodiversité (excluant de ce fait les aspects utilité publique, énergétiques, climatiques, de déplacements, etc. qui seront abordés par d'autres organisations).

Page 926 / 1332.

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

Du fait de son appartenance au bassin méditerranéen, le territoire du Département de l'Hérault fait partie des 35 « hot spots » mondiaux de biodiversité. La très grande diversité d'écosystèmes rencontrés, du littoral aux piémonts cévenols en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces agricoles, accueille une diversité biologique exceptionnelle : près de deux tiers des espèces connues en France et plus de 50 % des effectifs ou de l'aire de répartition européenne ou nationale de certaines espèces. Le territoire présente une responsabilité dans la préservation de certains habitats naturels ou certaines espèces remarquables.

Néanmoins, l'érosion de la biodiversité s'est aggravée, aussi bien à l'échelle nationale que locale, avec la poursuite de la destruction des habitats naturels et de la fragmentation des milieux. L'Hérault n'est pas épargné. Le Bilan de l'artificialisation dans l'Hérault entre 1980 et 2010 établi par la Préfecture de l'Hérault est de 17 000 ha artificialisés
<https://www.herault.gouv.fr/Publications/Documentation/Agriculture-Foret-Alimentation/Evolution-de-la-consommation-de-l-espace-dans-l-Herault>)

Avis

Cet avis porte uniquement sur la phase 1 du projet LNMP.

Dans l'état, le projet soumis à l'enquête publique ne permet pas d'apprécier correctement sa capacité à garantir la zéro perte nette de biodiversité » exigé.

Ceci pour plusieurs raisons :

-Au-delà des variantes en tracé (Pièce F4), le projet ne fait pas la démonstration par comparaison des effets de variantes techniques sur le tracé retenu. Par exemple, le passage en tranchée sur le Massif de la Gardiole n'a pas fait l'objet d'évaluation de son effet potentiel sur la biodiversité par rapport au scénario retenu en déblai/remblai.

-L'analyse des effets du projet sur les continuités écologiques ne tient pas compte de la proximité d'ouvrages constituants déjà des obstacles à la continuité écologique. Selon nous, la fragmentation induite par le projet LNMP doit être évaluée en cumulant les effets déjà induits par les ouvrages existants et projetés. Il s'agit notamment de l'autoroute A9 pour laquelle la ligne nouvelle LNMP se situe à proximité immédiate sur une proportion importante. Cette autoroute a été conçue depuis plusieurs décennies, à une époque où les standards de conception ne prenaient pas bien en compte ces effets de fragmentation pour la biodiversité. Le franchissement cumulé de l'autoroute A9, avec ses ouvrages dans leurs configurations actuelles et la future LNMP, va constituer un obstacle de taille pour la bonne circulation des espèces. Aucun élément du dossier ne permet d'apprécier correctement ces effets cumulés.

-Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Surface impactée

La quantification surfacique des impacts sur la biodiversité repose sur une prise en compte des effets d'emprise directs (emprise travaux = 890 ha) et les effets indirects de dérangement et d'exploitation pour les espèces sensibles (« ex : tampon de dérangement de 250 m de part et d'autre de l'aménagement pour l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard »), p103.

Par déduction avec le total des surfaces impactées présenté dans le tableau de synthèse p113, cette surface d'effets indirects est donc de 60 ha (950 ha – 890 ha).

Le dossier ne permet d'apprécier la localisation des secteurs où cet effet indirect a été pris en compte ni pour quelle espèce.

Au-delà du dérangement que peut susciter l'exploitation pour de nombreuses espèces (Pie grèche méridionale...), le projet ne permet pas d'apprécier comment la mortalité future par collision a été intégrée dans le calcul de ces effets indirects.

Sans avoir d'éléments tangibles pour préciser notre avis, cela nous semble sous-évalué.

Par ailleurs, comme pour les continuités écologiques, la proximité de l'autoroute A9 sur une portion importante du linéaire nous amène à considérer les espaces résiduels futurs entre les deux infrastructures comme « impacter » par le projet pour la biodiversité.

De nombreuses espèces identifiées dans l'état initial de l'environnement (exemple : Œdicnème criard, Pie grièche méridionale, etc.) ont des exigences écologiques spécifiques en termes de domaine vital et autres, qui font que ces espaces résiduels, bien que non détruit physiquement, ne rempliront plus leur fonction d'accueil de la biodiversité pour ces espèces.

La littérature scientifique mentionne par exemple des domaines vitaux entre 30 ha et 60 ha d'un seul tenant pour l'Œdicnème criard.

Les documents versés à l'enquête publique ne donnent aucun élément de caractérisation des pertes de fonctions écosystémiques de ces espaces résiduels.

-Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Ratio de compensation

Le tableau de synthèse de la page 113 mentionne une surface de mesures compensatoires de 1730 ha soit un ratio de 1,82.

Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques.

Aucuns éléments du dossier nous permettent d'apprécier ce qui a conduit à ce dimensionnement des mesures compensatoires.

Le mémoire en réponse fournit à l'avis du CGEDD ne donne aucune information supplémentaire notamment en s'appuyant sur des retours d'expériences d'anciens projets.

Synthèse de l'avis.

Le projet LNMP aura des impacts majeurs pour la conservation d'espèces animales et floristiques pour lesquelles la France et la zone méditerranéenne ont une responsabilité toute particulière.

Considérant que le projet soumis à l'en

-Ne présente pas d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité ;

-Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ;

-Que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité ;

-Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires ;

Dans l'état actuel du projet, nous émettons un avis défavorable sur l'utilité publique de la LNMP et notamment sa capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique et ratifié par la puissance publique.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contribution enquête public LGV Montpellier-Perpignan.pdf, page 1 sur 3



Siège social
Immeuble de Thèbes
26 Allée de Mycènes, 34000 MONTPELIER
Tél. 04 67 02 21 28 Fax 04 67 58 42 19
Sirt : 384 643 938 00051 – APE 9104Z
www.cenlr.org

Objet : Contribution à l'enquête publique sur la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Montpellier – Perpignan

Préambule

Le Conservatoire d'Espaces Naturel d'Occitanie est une association de protection de la nature agréé par l'Etat et la Région. A ce titre, il est gestionnaire de 30 000 Ha d'espaces en Région Occitanie. Il intervient conformément à ses statuts pour la préservation, la conservation et la restauration des écosystèmes en faveur de la biodiversité. Il intervient également dans des opérations de compensation écologique dans le cadre de la charte nationale fixée par la Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels. Son avis se concentre uniquement sur les répercussions du projet en termes de biodiversité (excluant de ce fait les aspects utilité publique, énergétiques, climatiques, de déplacements, etc. qui seront abordés par d'autres organisations).

Du fait de son appartenance au bassin méditerranéen, le territoire du Département de l'Hérault fait partie des 35 « hot spots » mondiaux de biodiversité. La très grande diversité d'écosystèmes rencontrés, du littoral aux piémonts cévenols en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces agricoles, accueille une diversité biologique exceptionnelle : près de deux tiers des espèces connues en France et plus de 50 % des effectifs ou de l'aire de répartition européenne ou nationale de certaines espèces. Le territoire présente une responsabilité dans la préservation de certains habitats naturels ou certaines espèces remarquables.

Néanmoins, l'érosion de la biodiversité s'est aggravée, aussi bien à l'échelle nationale que locale, avec la poursuite de la destruction des habitats naturels et de la fragmentation des milieux. L'Hérault n'est pas épargné. Le Bilan de l'artificialisation dans l'Hérault entre 1980 et 2010 établi par la Préfecture de l'Hérault est de 17 000 ha artificialisés (<https://www.herault.gouv.fr/Publications/Documentation/Agriculture-Foret-Alimentation/Evolution-de-la-consommation-de-l-espace-dans-l-Herault>)

En 2019, l'IPBES (Plateforme Intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques) rendait son « Evaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques » avec un constat alarmant : la biodiversité s'effondre.

1 espèce sur 8 est menacée d'extinction dans les 10 prochaines années, les populations animales ont chuté de 60 % au cours des quarante dernières années. Les facteurs de cette érosion sont bien connus, l'artificialisation et la fragmentation des habitats sont clairement identifiés.

Là aussi, l'Hérault n'échappe à ce constat et notamment le territoire d'implantation du projet LMNP. On y retrouve des enjeux de biodiversité très particuliers pour lequel nous portons une responsabilité forte avec la présence d'espèce ayant une dynamique négative. On peut citer par exemple l'Outarde canepetière. Lors de la réévaluation de 2016, l'espèce a été classée « en danger » sur la liste rouge nationale UICN des espèces menacées en France. Ce classement intervenait notamment face au constat d'une chute de ces effectifs de 60% au cours des trente dernières années.

Pour faire face à cet enjeu, la réglementation a renforcé la prise en compte de la biodiversité (protection des habitats et des espèces) dans le cadre de la planification et de l'aménagement du territoire, en fixant

Conservatoire d'Espaces Naturel d'Occitanie
Membre de la Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels (FCEN)
<https://reseau-cen.org/>

Document : contribution enquête public LGV Montpellier-Perpignan.pdf, page 2 sur 3

maintenant un objectif de « zéro perte nette » de biodiversité, à travers notamment l'application de la séquence « Eviter Réduire Compenser ».

Le projet de ligne nouvelle LNMP aura indiscutablement un impact très fort sur la biodiversité et porte donc une responsabilité très forte vis-à-vis des objectifs de conservation de celle-ci.

C'est donc bien dans ce contexte qu'il convient d'apprécier le projet notamment à travers cette enquête publique. Le projet aura notamment un impact très fort en termes d'accroissement considérable de la fragmentation des paysages et des Trames Vertes et Bleues. En effet, le projet s'inscrit dans faisceau d'infrastructures linéaires ayant déjà fortement impacté le fonctionnement des écosystèmes qui va être encore plus impacté avec ce projet. Il nous paraît essentiel pour un projet de tel ampleur de mieux appréhender les impacts sur la biodiversité non seulement dans le périmètre du projet mais également dans l'ensemble du territoire déjà fortement impacté par des infrastructures linéaires et une urbanisation en accroissement constant depuis plus de 50 ans.

Avis

Cet avis porte uniquement sur la phase 1 du projet LNMP.

Dans l'état, le projet soumis à l'enquête publique ne permet pas d'apprécier correctement sa capacité à garantir la zéro perte nette de biodiversité » exigé.

Ceci pour plusieurs raisons :

- Au-delà des variantes en tracé (Pièce F4), le projet ne fait pas la démonstration par comparaison des effets de variantes techniques sur le tracé retenu. Par exemple, le passage en tranchée sur le Massif de la Gardiole n'a pas fait l'objet d'évaluation de son effet potentiel sur la biodiversité par rapport au scénario retenu en déblai/remblai.
- L'analyse des effets du projet sur les continuités écologiques ne tient pas compte de la proximité d'ouvrages constituants déjà des obstacles à la continuité écologique. Selon nous, la fragmentation induite par le projet LNMP doit être évaluée en cumulant les effets déjà induits par les ouvrages existants et projetés. Il s'agit notamment de l'autoroute A9 pour laquelle la ligne nouvelle LNMP se situe à proximité immédiate sur une proportion importante. Cette autoroute a été conçue depuis plusieurs décennies, à une époque où les standards de conception ne prenaient pas bien en compte ces effets de fragmentation pour la biodiversité. Le franchissement cumulé de l'autoroute A9, avec ses ouvrages dans leurs configurations actuelles et la future LNMP, va constituer un obstacle de taille pour la bonne circulation des espèces. Aucun élément du dossier ne permet d'apprécier correctement ces effets cumulés.
- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Surface impactée

La quantification surfacique des impacts sur la biodiversité repose sur une prise en compte des effets d'emprise directs (emprise travaux = 890 ha) et les effets indirects de dérangement et d'exploitation pour les espèces sensibles (« ex : tampon de dérangement de 250 m de part et d'autre de l'aménagement pour l'Outarde canepetière et l'Ædicnème criard »), p103.

Par déduction avec le total des surfaces impactées présenté dans le tableau de synthèse p113, cette surface d'effets indirects est donc de 60 ha (950 ha – 890 ha).

Le dossier ne permet d'apprécier la localisation des secteurs où cet effet indirect a été pris en compte ni pour quelle espèce.

Au-delà du dérangement que peut susciter l'exploitation pour de nombreuses espèces (Pie grièche méridionale...), le projet ne permet pas d'apprécier comment la mortalité future par collision a été intégrée dans le calcul de ces effets indirects.

Sans avoir d'éléments tangibles pour préciser notre avis, cela nous semble sous-évalué.

Par ailleurs, comme pour les continuités écologiques, la proximité de l'autoroute A9 sur une portion importante du linéaire nous amène à considérer les espaces résiduels futurs entre les deux infrastructures comme « impacter » par le projet pour la biodiversité.

De nombreuses espèces identifiées dans l'état initial de l'environnement (exemple : Œdicnème criard, Pie grièche méridionale, etc.) ont des exigences écologiques spécifiques en termes de domaine vital et autres, qui font que ces espaces résiduels, bien que non détruit physiquement, ne rempliront plus leur fonction d'accueil de la biodiversité pour ces espèces.

La littérature scientifique mentionne par exemple des domaines vitaux entre 30 ha et 60 ha d'un seul tenant pour l'Œdicnème criard.

Les documents versés à l'enquête publique ne donnent aucun élément de caractérisation des pertes de fonctions écosystémiques de ces espaces résiduels.

- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Ratio de compensation

Le tableau de synthèse de la page 113 mentionne une surface de mesures compensatoires de 1730 ha soit un ratio de 1,82.

Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques.

Aucuns éléments du dossier nous permettent d'apprécier ce qui a conduit à ce dimensionnement des mesures compensatoires.

Le mémoire en réponse fournit à l'avis du CGEDD ne donne aucune information supplémentaire notamment en s'appuyant sur des retours d'expériences d'anciens projets.

Synthèse de l'avis.

Le projet LNMP aura des impacts majeurs pour la conservation d'espèces animales et floristiques pour lesquelles la France et la zone méditerranéenne ont une responsabilité toute particulière.

Considérant que le projet soumis à l'enquête publique dans son état actuel :

- Ne présente pas d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité ;
- Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ;
- Que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité ;
- Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires ;

Dans l'état actuel du projet, nous émettons un avis défavorable sur l'utilité publique de la LNMP et notamment sa capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique et ratifié par la puissance publique.



Arnaud Martin

Président du Conservatoire d'espaces naturels d'Occitanie

@1070 - Jerome - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:07:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête publique LGV

Page 931 / 1332.

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

Contribution :

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

Non aux nuisances sonores et visuelles.

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

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

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

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

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

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

Proposition :

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

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

E1071 - M M

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:07:42

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Observations tracé

Contribution :

Bonjour, Habitante de Bouzigues, je souhaitais vous faire part de mes observations sur le choix du tracé. PAYSAGE : Un viaduc haut de 10 étages sur + d 1 km proche de notre magnifique crique de l'angle. Havre de paix, paradis de notre faune notamment des flamants. Et à côté il prévoit une barrière de béton de 26m visible de loin et qui nous accueillera dès la sortie d'autoroute. BRUIT : Qu'est-il prévu ? Nuisance sonore en perspective. Peu probable que nous n'entendrons pas un TGV !! POLLUTION : Le train écolo ok mais il faudra 200 ans pour compenser la pollution due aux travaux. Les études prennent elles tous les éléments ? TRANSPORT : Notre gare de proximité Sète sera moins desservie. Du coup il nous faudra quand même aller sur Béziers ou Montpellier donc pas d'avantage au contraire. – pratique d'accès. ARGENT : 40% du projet est prévu d'être financé par nous, par une taxe spéciale qui viendra sur les impôts locaux des habitants à – de 50 km des gares concernées. Compensé par quel bénéfice ? PATRIMOINE : 10% des vignes de Picpoul détruite. Renommée internationale et destruction de la via domitia Train mix donc un risque d'accident de produits chimiques qui se déverseraient dans notre étang entraînant des dégâts irréversibles niveau écologique et économique. Sans parler de notre régie d'eau potable à ISSANKA. Le tracé est sur une zone naturelle protégée donc emplacement illogique (gardiole) Qu'est ce qui justifie ce massacre ? L'intérêt général n'est-ce pas de protéger cela ? INFORMATION : le tracé initial a été déplacé pour gagner 18 min !! Il devait passer ailleurs causant moins d'impact à 200km mais pour pouvoir le faire passer a 300km/h ils ont dû adapter la trajectoire = viaduc. Avec le contexte sanitaire, la population est peu informée de cela. Les études sont obsolètes ou incomplètes mais le projet presse d'un coup
Page 932 / 1332.

alors qu'il date de très longtemps. Pourquoi vouloir le passer en vitesse et en force d'un coup sans même avoir toutes les études nécessaires ? Un remaniement politique serait-il proche ? Je vous remercie de l'attention que vous porterez à mes observations.

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

E1072 - Jrme Decoupigny - Mairie de Montbazin

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:18:42

Lieu de dépôt : Par email

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.

Cet envoi annule et remplace la contribution déposée le 26 janvier à 17h04 sur le site Internet www.registre-numerique.fr, suite à une problème de prise en charge de la pièce jointe.

Par sécurité, la pièce jointe vous est proposée en format word et pdf.

Vous en souhaitant bonne réception.

Cordialement,

Jérôme DECOUPIGNY

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

[uc?export=download&id=15i-DIT2DOtHaOBilXdiDjYm7RbaWo79l&revid=0B6jWzdVZjv6NeXZscGhKUTIObDJqZGszWUwwbTJiRTQ1WIA0PQ]

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 20220124_Motion_LGV_Montbazin_VF (1).docx, 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).docx, 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



**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 Agglopôle 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

@1073 - Philippe

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:31:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : une destruction de notre région

Page 937 / 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 souhaite réagir à ce dossier d'enquête visant la ligne LGV et de son tracé de Montpellier à Beziers.

je trouve ce tracé inadmissible autant pour le respect de l'environnement que celui des habitants, et le tout pour un gain de temps minimal à l'arrivée.

La guardiole est un paysage unique, le voir ainsi défiguré n'est pas supportable. Le tracé prévu ne respecte pas non plus les habitants placés sur son trajet. Alors que de multiples options plus respectueuses existent, pourquoi choisir la pire?

Je suis totalement contre le tracé en l'état.

Cordialement

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

@1074 - Porthé Emeline - Paris

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:34:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : NON au tracé du TGV Montpellier Béziers

Contribution :

Non au tracé du TGV Montpellier-Béziers car il va :

- ✗ faire passer un train à très grande vitesse (300/320 km/h annoncés, mais ils ne seront pas atteints en réalité)
- ✗ éloigner ce train des centres villes, avec obligation de rejoindre les gares... en voiture ! (sic)
- ✗ ne pas tenir compte des habitants et des paysages traversés, puisque la priorité est avant tout... d'aller très vite
- ✗ supprimer la desserte de certaines villes, en premier lieu #Sète (3 TGV par jour dans le meilleur des cas, au lieu de 8 ou 10)
- ✗ construire des ouvrages d'art très coûteux et impactant sur le paysage, car pour aller à 300 km/h, il faut aller en ligne droite (on ne contourne plus les obstacles, on les traverse)
- ✗ drainer donc un budget COLOSSAL 💰, qui permettrait de remettre à neuf et réactiver tout notre réseau régional et ses petites lignes (6 à 8 Milliard pour cette LGV, quand on prévoit au mieux 800 Millions pour tous les autres trains réunis !)
- ✗ les rejets de carbones générés par la seule construction de cette ligne ne seraient pas compensés avant... des décennies (voire 2 siècles).

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

@1075 - LEROUGE Claude - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:38:34

Page 938 / 1332.

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV

Contribution :

Le tracé de la future LGV doit être modifié.

Le projet actuel sera une catastrophe écologique, visuelle et environnementale.

Merci.

Claude LEROUGE

Conseiller municipal à Bouzigues

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

@1076 - Lelievre Marc - Saint-Arey

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:46:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : La fuite en avant

Contribution :

Avis défavorable pour plusieurs raisons :

- 1) à l'heure du réchauffement climatique et de la perte massive de biodiversité et perte de terres agricoles sous le béton, il faut stopper tous les projets entraînant de nouvelles dégradations. Or une ligne "grande vitesse" a une emprise énorme au sol (et sous-sol), et détruit les circulations naturelles transversales, ainsi que des terres agricoles et des espaces naturels. Encore des destructions de biodiversité, destruction de paysages. L'urbanisation de notre département a fait déjà suffisamment de dégâts.
- 2) Nous n'avons pas besoin de "grande vitesse", qui d'ailleurs n'est pas possible si l'on veut desservir les nombreuses villes du parcours. Hors de question de vouloir "gagner" des minutes sur un parcours déjà bien desservi. Par ailleurs la grande vitesse fait perdre le bénéfice écologique du rail. A partir de la très grande vitesse, le bilan écologique, le bilan CO2 et le bilan économique ne sont pas favorables, mais très négatifs.
- 3) Seul le FRET, qui est actuellement arrêté entre Béziers et l'Espagne, a besoin d'être rétabli de toute urgence sur la ligne existante pour nous éviter l'énorme pollution des camions sur l'arc méditerranéen.
- 4) seule une mise hors d'eau voire détournement de la ligne classique aux seuls endroits sujets à submersion marine sera nécessaire dans l'avenir. Une ligne classique crée beaucoup moins de nuisances qu'une ligne à grande vitesse et elle est beaucoup moins coûteuse.
- 5) Il est complètement anormal dans cette enquête de ne pas prendre en compte l'ensemble du projet Montpellier Perpignan. Mes arguments sont en tout cas valables pour toutes les sections du projet LNMP.

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

@1077 - Laura - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:51:18

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Projet inutile

Contribution :

Je pense que c'est un projet inutile, nous nous sommes toujours débrouillés sans, je ne vois pas pourquoi aujourd'hui il faudrait dépenser de l'argent et de l'énergie là dedans.

C'est un projet qui est en opposition avec les valeurs environnementales et esthétiques de notre région et je pense que l'on pourrait mettre de l'argent dans quelque chose de bien plus utile.

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

@1078 - LE NUZ christian - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:53:30

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition à la ligne grande vitesse Montpellier Perpignan

Contribution :

Pourquoi une ligne de cette nature ??? alors que les lignes "grande vitesse" sont toutes déficitaires à ce jour. Il me semblait avoir entendu les gouvernants dire qu'ils n'y aurait plus de nouvelles constructions !?

Pourquoi ne pas améliorer, moderniser la ligne actuelle pour faire rouler les trains un peu plus vite et gagner ces quelques fameuses minutes ?

Qui va utiliser cette ligne ? Les espagnols, les parisiens !? Alors que nous riverains, ne devront avoir des solutions (TER) pour nous rendre à Béziers ou Montpellier pour travailler car fini les voitures diésél dès 2025.

Des millions d'euros pour 18 minutes n'y a t-il pas mieux à faire avec notre argent ?

Le transport de fret sera négligeable en terme d'amélioration par rapport à aujourd'hui. D'ailleurs aucun chiffre fourni à ce propos.

Alors que l'on parle écologie, protection de la planète, ce projet va dans le sens contraire. Je n'ai pas vu un seul argument suffisamment important pour défendre ce projet sinon la volonté d'un ministre !

On se fiche des dégradations que cela va entraîner, des méfaits pour les riverains (à plusieurs kilomètres de distance surtout lorsqu'il va passer en surélévation), destruction du milieu naturel d'exception de cette région, faune, flore. Des domaines viticoles détruits.

NON, NON à ce projet sans consistance et économiquement aberrant !

NON, NON à ce projet qui va couper une région en deux !

NON, NON à ce projet anti écologique !

NON, NON, j'ai envi de vivre, on a envi de vivre dans le calme et la quiétude !

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

Page 940 / 1332.

@1079 - Michel Gerard - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 10:59:07

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé ligne Lgv Montpellier Perpignan

Contribution :

Je suis contre ce tracé.

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

Quelle est l'utilité publique d'un projet qui comporte plus de négatif que de positif :

_ points négatifs :

La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés

Disparition de la via domitia sur plusieurs km.

Pinet perd 10% de son Picpoul.

L'eau d'Issanka est menacée.

Viaducs avec celui de Poussan (le plus long) polluant visuellement et construction aura un impact néfaste sur la lagune.

Délai pour aller sur Montpellier sud de France 1h30

Point positif :

_ 18mn de trajet gagnés pour un trajet depuis Paris.

Alors je dis Non.

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

@1080 - PARMENTIER Jean-Marie

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:06:21

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : LGV Montpellier-Béziers.

Contribution :

- Disparition d'une partie de la Via Domitia: je croyais que les monuments historiques étaient protégés...

- Risque pour l'eau potable d'Issanka: les travaux vont polluer de l'eau; en aurait-on tant que cela pour se permettre de "polluer"?

- On nous rappelle sans arrêt qu'il convient d'agir pour l'écologie, le climat: 240 ans afin de compenser le bilan carbone de ces travaux... Cela laisse songeur!

- A propos d'écologie: a-t-on pensé à la biodiversité? Je pense que non, puisqu'il y aura pollution.

Page 941 / 1332.

- Qui va (encore les citoyens) payer ces travaux?

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

@1081 - MARTIN Arnaud - Montpellier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:14:41

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contribution du Conservatoire d'Espaces Naturels d'Occitanie

Contribution :

Le Conservatoire d'Espaces Naturel d'Occitanie est une association de protection de la nature agréé par l'Etat et la Région. A ce titre, il est gestionnaire de 30 000 Ha d'espaces en Région Occitanie. Il intervient conformément à ses statuts pour la préservation, la conservation et la restauration des écosystèmes en faveur de la biodiversité. Il intervient par exemple dans des opérations de compensation écologique dans le cadre de la charte nationale fixée par la Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels.

Son avis se concentre uniquement sur les répercussions du projet en termes de biodiversité (excluant de ce fait les aspects utilité publique, énergétiques, climatiques, de déplacements, etc qui seront abordés par d'autres organisations).

Du fait de son appartenance au bassin méditerranéen, le territoire du Département de l'Hérault fait partie des 35 « hots spots » mondiaux de biodiversité. La très grande diversité d'écosystèmes rencontrés, du littoral aux piémonts cévenols en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces agricoles, accueille une diversité biologique exceptionnelle : près de deux tiers des espèces connues en France et plus de 50 % des effectifs ou de l'aire de répartition européenne ou nationale de certaines espèces. Le territoire présente une responsabilité dans la préservation de certains habitats naturels ou certaines espèces remarquables.

Néanmoins, l'érosion de la biodiversité s'est aggravée, aussi bien à l'échelle nationale que locale, avec la poursuite de la destruction des habitats naturels et de la fragmentation des milieux. L'Hérault n'est pas épargné. Le Bilan de l'artificialisation dans l'Hérault entre 1980 et 2010 établi par la Préfecture de l'Hérault est de 17 000 ha artificialisés
<https://www.herault.gouv.fr/Publications/Documentation/Agriculture-Foret-Alimentation/Evolution-de-la-consommation-de-l-espace-dans-l-Herault>)

Avis

Cet avis porte uniquement sur la phase 1 du projet LNMP.

Dans l'état, le projet soumis à l'enquête publique ne permet pas d'apprécier correctement sa capacité à garantir la zéro perte nette de biodiversité » exigé.

Ceci pour plusieurs raisons :

-Au-delà des variantes en tracé (Pièce F4), le projet ne fait pas la démonstration par comparaison des effets de variantes techniques sur le tracé retenu. Par exemple, le passage en tranchée sur le Massif de la Gardiole n'a pas fait l'objet d'évaluation de son effet potentiel sur la biodiversité par rapport au scénario retenu en déblai/remblai.

-L'analyse des effets du projet sur les continuités écologiques ne tient pas compte de la proximité d'ouvrages constituants déjà des obstacles à la continuité écologique. Selon nous, la fragmentation induite par le projet LNMP doit être évaluée en cumulant les effets déjà induits par les ouvrages existants et projetés. Il s'agit notamment de l'autoroute A9 pour laquelle la ligne nouvelle LNMP se

située à proximité immédiate sur une proportion importante. Cette autoroute a été conçue depuis plusieurs décennies, à une époque où les standards de conception ne prenaient pas bien en compte ces effets de fragmentation pour la biodiversité. Le franchissement cumulé de l'autoroute A9, avec ses ouvrages dans leurs configurations actuelles et la future LNMP, va constituer un obstacle de taille pour la bonne circulation des espèces. Aucun élément du dossier ne permet d'apprécier correctement ces effets cumulés.

-Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Surface impactée

La quantification surfacique des impacts sur la biodiversité repose sur une prise en compte des effets d'emprise directs (emprise travaux = 890 ha) et les effets indirects de dérangement et d'exploitation pour les espèces sensibles (« ex : tampon de dérangement de 250 m de part et d'autre de l'aménagement pour l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard »), p103.

Par déduction avec le total des surfaces impactées présenté dans le tableau de synthèse p113, cette surface d'effets indirects est donc de 60 ha (950 ha – 890 ha).

Le dossier ne permet d'apprécier la localisation des secteurs où cet effet indirect a été pris en compte ni pour quelle espèce.

Au-delà du dérangement que peut susciter l'exploitation pour de nombreuses espèces (Pie grièche méridionale...), le projet ne permet pas d'apprécier comment la mortalité future par collision a été intégrée dans le calcul de ces effets indirects.

Sans avoir d'éléments tangibles pour préciser notre avis, cela nous semble sous-évalué.

Par ailleurs, comme pour les continuités écologiques, la proximité de l'autoroute A9 sur une portion importante du linéaire nous amène à considérer les espaces résiduels futurs entre les deux infrastructures comme « impacter » par le projet pour la biodiversité.

De nombreuses espèces identifiées dans l'état initial de l'environnement (exemple : Œdicnème criard, Pie grièche méridionale, etc.) ont des exigences écologiques spécifiques en termes de domaine vital et autres, qui font que ces espaces résiduels, bien que non détruit physiquement, ne rempliront plus leur fonction d'accueil de la biodiversité pour ces espèces.

La littérature scientifique mentionne par exemple des domaines vitaux entre 30 ha et 60 ha d'un seul tenant pour l'Œdicnème criard.

Les documents versés à l'enquête publique ne donnent aucun élément de caractérisation des pertes de fonctions écosystémiques de ces espaces résiduels.

-Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Ratio de compensation

Le tableau de synthèse de la page 113 mentionne une surface de mesures compensatoires de 1730 ha soit un ratio de 1,82.

Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques.

Aucuns éléments du dossier nous permettent d'apprécier ce qui a conduit à ce dimensionnement des mesures compensatoires.

Le mémoire en réponse fourni à l'avis du CGEDD ne donne aucune information supplémentaire notamment en s'appuyant sur des retours d'expériences d'anciens projets.

Synthèse de l'avis.

Le projet LNMP aura des impacts majeurs pour la conservation d'espèces animales et floristiques pour lesquelles la France et la zone méditerranéenne ont une responsabilité toute particulière.

Considérant que le projet soumis à l'enquête publique dans son état actuel :

-Ne présente pas d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité ;

-Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ;

-Que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité ;

-Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires ;

Dans l'état actuel du projet, nous émettons un avis défavorable sur l'utilité publique de la LNMP et notamment sa capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contribution enquête public LGV Montpellier-Perpignan.pdf, page 1 sur 3



Siège social
Immeuble de Thèbes
26 Allée de Mycènes, 34000 MONTPELIER
Tél. 04 67 02 21 28 Fax 04 67 58 42 19
Sirt : 384 643 938 00051 – APE 9104Z
www.cenlr.org

Objet : Contribution à l'enquête publique sur la nouvelle Ligne à Grande Vitesse Montpellier – Perpignan

Préambule

Le Conservatoire d'Espaces Naturel d'Occitanie est une association de protection de la nature agréé par l'Etat et la Région. A ce titre, il est gestionnaire de 30 000 Ha d'espaces en Région Occitanie. Il intervient conformément à ses statuts pour la préservation, la conservation et la restauration des écosystèmes en faveur de la biodiversité. Il intervient également dans des opérations de compensation écologique dans le cadre de la charte nationale fixée par la Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels. Son avis se concentre uniquement sur les répercussions du projet en termes de biodiversité (excluant de ce fait les aspects utilité publique, énergétiques, climatiques, de déplacements, etc. qui seront abordés par d'autres organisations).

Du fait de son appartenance au bassin méditerranéen, le territoire du Département de l'Hérault fait partie des 35 « hot spots » mondiaux de biodiversité. La très grande diversité d'écosystèmes rencontrés, du littoral aux piémonts cévenols en passant par les étangs, les garrigues et la mosaïque d'espaces agricoles, accueille une diversité biologique exceptionnelle : près de deux tiers des espèces connues en France et plus de 50 % des effectifs ou de l'aire de répartition européenne ou nationale de certaines espèces. Le territoire présente une responsabilité dans la préservation de certains habitats naturels ou certaines espèces remarquables.

Néanmoins, l'érosion de la biodiversité s'est aggravée, aussi bien à l'échelle nationale que locale, avec la poursuite de la destruction des habitats naturels et de la fragmentation des milieux. L'Hérault n'est pas épargné. Le Bilan de l'artificialisation dans l'Hérault entre 1980 et 2010 établi par la Préfecture de l'Hérault est de 17 000 ha artificialisés (<https://www.herault.gouv.fr/Publications/Documentation/Agriculture-Foret-Alimentation/Evolution-de-la-consommation-de-l-espace-dans-l-Herault>)

En 2019, l'IPBES (Plateforme Intergouvernementale sur la biodiversité et les services écosystémiques) rendait son « Evaluation mondiale de la biodiversité et des services écosystémiques » avec un constat alarmant : la biodiversité s'effondre.

1 espèce sur 8 est menacée d'extinction dans les 10 prochaines années, les populations animales ont chuté de 60 % au cours des quarante dernières années. Les facteurs de cette érosion sont bien connus, l'artificialisation et la fragmentation des habitats sont clairement identifiés.

Là aussi, l'Hérault n'échappe à ce constat et notamment le territoire d'implantation du projet LMNP. On y retrouve des enjeux de biodiversité très particuliers pour lequel nous portons une responsabilité forte avec la présence d'espèce ayant une dynamique négative. On peut citer par exemple l'Outarde canepetière. Lors de la réévaluation de 2016, l'espèce a été classée « en danger » sur la liste rouge nationale UICN des espèces menacées en France. Ce classement intervenait notamment face au constat d'une chute de ces effectifs de 60% au cours des trente dernières années.

Pour faire face à cet enjeu, la réglementation a renforcé la prise en compte de la biodiversité (protection des habitats et des espèces) dans le cadre de la planification et de l'aménagement du territoire, en fixant

Conservatoire d'Espaces Naturel d'Occitanie
Membre de la Fédération des Conservatoires d'Espaces Naturels (FCEN)
<https://reseau-cen.org/>

Document : contribution enquête public LGV Montpellier-Perpignan.pdf, page 2 sur 3

maintenant un objectif de « zéro perte nette » de biodiversité, à travers notamment l'application de la séquence « Eviter Réduire Compenser ».

Le projet de ligne nouvelle LNMP aura indiscutablement un impact très fort sur la biodiversité et porte donc une responsabilité très forte vis-à-vis des objectifs de conservation de celle-ci.

C'est donc bien dans ce contexte qu'il convient d'apprécier le projet notamment à travers cette enquête publique. Le projet aura notamment un impact très fort en termes d'accroissement considérable de la fragmentation des paysages et des Trames Vertes et Bleues. En effet, le projet s'inscrit dans faisceau d'infrastructures linéaires ayant déjà fortement impacté le fonctionnement des écosystèmes qui va être encore plus impacté avec ce projet. Il nous paraît essentiel pour un projet de tel ampleur de mieux appréhender les impacts sur la biodiversité non seulement dans le périmètre du projet mais également dans l'ensemble du territoire déjà fortement impacté par des infrastructures linéaires et une urbanisation en accroissement constant depuis plus de 50 ans.

Avis

Cet avis porte uniquement sur la phase 1 du projet LNMP.

Dans l'état, le projet soumis à l'enquête publique ne permet pas d'apprécier correctement sa capacité à garantir la zéro perte nette de biodiversité » exigé.

Ceci pour plusieurs raisons :

- Au-delà des variantes en tracé (Pièce F4), le projet ne fait pas la démonstration par comparaison des effets de variantes techniques sur le tracé retenu. Par exemple, le passage en tranchée sur le Massif de la Gardiole n'a pas fait l'objet d'évaluation de son effet potentiel sur la biodiversité par rapport au scénario retenu en déblai/remblai.
- L'analyse des effets du projet sur les continuités écologiques ne tient pas compte de la proximité d'ouvrages constituants déjà des obstacles à la continuité écologique. Selon nous, la fragmentation induite par le projet LNMP doit être évaluée en cumulant les effets déjà induits par les ouvrages existants et projetés. Il s'agit notamment de l'autoroute A9 pour laquelle la ligne nouvelle LNMP se situe à proximité immédiate sur une proportion importante. Cette autoroute a été conçue depuis plusieurs décennies, à une époque où les standards de conception ne prenaient pas bien en compte ces effets de fragmentation pour la biodiversité. Le franchissement cumulé de l'autoroute A9, avec ses ouvrages dans leurs configurations actuelles et la future LNMP, va constituer un obstacle de taille pour la bonne circulation des espèces. Aucun élément du dossier ne permet d'apprécier correctement ces effets cumulés.
- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Surface impactée

La quantification surfacique des impacts sur la biodiversité repose sur une prise en compte des effets d'emprise directs (emprise travaux = 890 ha) et les effets indirects de dérangement et d'exploitation pour les espèces sensibles (« ex : tampon de dérangement de 250 m de part et d'autre de l'aménagement pour l'Outarde canepetière et l'Ædicnème criard »), p103.

Par déduction avec le total des surfaces impactées présenté dans le tableau de synthèse p113, cette surface d'effets indirects est donc de 60 ha (950 ha – 890 ha).

Le dossier ne permet d'apprécier la localisation des secteurs où cet effet indirect a été pris en compte ni pour quelle espèce.

Au-delà du dérangement que peut susciter l'exploitation pour de nombreuses espèces (Pie grièche méridionale...), le projet ne permet pas d'apprécier comment la mortalité future par collision a été intégrée dans le calcul de ces effets indirects.

Sans avoir d'éléments tangibles pour préciser notre avis, cela nous semble sous-évalué.

Par ailleurs, comme pour les continuités écologiques, la proximité de l'autoroute A9 sur une portion importante du linéaire nous amène à considérer les espaces résiduels futurs entre les deux infrastructures comme « impacter » par le projet pour la biodiversité.

De nombreuses espèces identifiées dans l'état initial de l'environnement (exemple : Œdicnème criard, Pie grièche méridionale, etc.) ont des exigences écologiques spécifiques en termes de domaine vital et autres, qui font que ces espaces résiduels, bien que non détruit physiquement, ne rempliront plus leur fonction d'accueil de la biodiversité pour ces espèces.

La littérature scientifique mentionne par exemple des domaines vitaux entre 30 ha et 60 ha d'un seul tenant pour l'Œdicnème criard.

Les documents versés à l'enquête publique ne donnent aucun élément de caractérisation des pertes de fonctions écosystémiques de ces espaces résiduels.

- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Ratio de compensation

Le tableau de synthèse de la page 113 mentionne une surface de mesures compensatoires de 1730 ha soit un ratio de 1,82.

Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques.

Aucuns éléments du dossier nous permettent d'apprécier ce qui a conduit à ce dimensionnement des mesures compensatoires.

Le mémoire en réponse fournit à l'avis du CGEDD ne donne aucune information supplémentaire notamment en s'appuyant sur des retours d'expériences d'anciens projets.

Synthèse de l'avis.

Le projet LNMP aura des impacts majeurs pour la conservation d'espèces animales et floristiques pour lesquelles la France et la zone méditerranéenne ont une responsabilité toute particulière.

Considérant que le projet soumis à l'enquête publique dans son état actuel :

- Ne présente pas d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité ;
- Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ;
- Que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité ;
- Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires ;

Dans l'état actuel du projet, nous émettons un avis défavorable sur l'utilité publique de la LNMP et notamment sa capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique et ratifié par la puissance publique.



Arnaud Martin

Président du Conservatoire d'espaces naturels d'Occitanie

@1082 - Jean-Etienne - Mèze

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:16:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :NON à la LGV

Page 947 / 1332.

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

Contribution :

Pourquoi ?, pourquoi réaliser cette LGV qui va à l'encontre de tout ce que nous devons envisager pour préserver notre environnement.

La nature va être défigurée par le béton et un immense viaduc.

Des sites classés Natura 2000 vont être menacés.

Des exploitations viticoles et un terroir celui du picpoul de Pinet vont être amputés.

La faune et la flore vont être perturbés.

Tout cela pour quoi ? gagner 18 minutes... que représentent 18 minutes par rapport à la nature ?

Il serait bien plus utile d'utiliser tout cet argent pour compléter la ligne de fret entre Beziers et l'Espagne pour désengorger nos routes du trafic de camions qui ne cesse d'augmenter.

Alors... Don't look up ? ou Look up ?

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

@1083 - Widad - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:18:57

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non à ce tracé, non à la LGV : Rapport bénéfice/risque catastrophique

Contribution :

Un vieux projet qui s'étudie depuis environ 35 ans qui est régulièrement repoussé car pas (mal) finançable, pas rentable, pas écologique... Puis on nous le ressort avec brutalité et urgence avec une proposition qui ne répond pas aux besoins : LGV polluante (c'est un comble) et pas écologique avant 240 ans (scandaleux), chère (le budget apparaît en plus sous évalué (quid des murs antibruit, des sols instables, des mesures à prendre pour les risques de pollution des eaux potables et de l'étang...)), pas rentable, dangereuse, pénalisante pour les populations notamment celles du bassin de Thau (bruit, paysage, gare accessible en transport en commun en 1h30).. etc...

Après avoir été repoussé à de nombreuses reprises puis jusqu' aux calendes grecque (pour des raisons évidentes déjà citées), ce projet refait surface générant l'inquiétude du plus grand nombre sinon l'indifférence car si peu audible tant c'est loin et le quotidien est souvent assez pénible. C'est une histoire qui semble se répéter. Il faudrait enfin avoir le courage de revenir dessus et de réfléchir à d'autres objectifs et d'autres solutions pour nos territoires.

Ce projet a perdu toute sa crédibilité au fil des reports successifs et de son intérêt au fil des contraintes révélées par les études. Les sursis à statuer de 18 mois demandés par RFF quand le projet est lui reporté de 5 ans en 10 ans n'ont pas de sens. Les études deviennent obsolètes et ce tracé est une aberration ! Ce qui était peut être "vrai" hier ne l'est certainement plus aujourd'hui !

Pourquoi a-t'il tant de difficultés à sortir ? Tout simplement parce qu'il est trop contraignant, ses fondations ne sont pas (ou plus) bonnes et les études vont à son encontre. Il est temps de repartir de zéro ou du moins de ces nouvelles bases. C'est peut être difficile mais on aura la satisfaction d'avoir respecté le travail réalisé et les résultats des études et donc l'intérêt des territoires. On abandonne pas on revoit les plans en tenant compte du nouveau contexte et des nouvelles technologies et nouveaux besoins. Ce projet est sous-estimé. Il ne sera pas rentable. Les technologies, nos modes de déplacements (...) évoluent. Nos ponts, nos rails, nos routes peinent à être correctement entretenus et sécurisées. Nos avions ne pollueront plus en 2050, des nouvelles technologies

Page 948 / 1332.

permettent de les rendre plus silencieux... L'hydrogène, la fusion vont peut être révolutionner nos modes de vie d'ici à 2030 et nous on sortirait notre bonne vieille LGV qui aura ruiné un territoire sur bien des aspects...

Durant cette crise sanitaire, le gouvernement entre autre nous parle et nous rabâche le rapport bénéfice/risque pour que l'on se vaccine notamment. Ici, Mesdames, Messieurs, les commissaires enquêteurs, les risques, les contraintes dépassent et de très, trop loin les bénéfices. Un autre projet est possible. Il y a de jeunes entreprises, architectes, chercheurs avec qui il faudrait travailler pour un autre projet qui répondra au besoins de notre territoires et au delà...

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

@1084 - Julien - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:22:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne TGV montpellier Beziers

Contribution :

Bonjour,

Je suis habitant de Poussan et commerçant à sète.

Le projet m'inquiète au plus haut point.

- Esthétiquement et écologiquement car il dénature deux sites exceptionnels que sont la gardiole et l'étang de Thau

- économiquement car le développement touristique de Sète et grandement assuré par la desserte directe en tgv depuis paris (sans changement). Cette ligne n'est pas économiquement viable et ne satisfait qu'une promesse faite a l'espagne qui elle a dejay't realisée sa ligne haute vitesse jusqu'à la frontière

Nous sacrifions donc pour des intérêts européens, notre patrimoine, nos espaces et notre économie locale.

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

@1085 - Françoise Herman - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:23:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Tracé Tgv Montpellier Perpignan

Contribution :

Je suis contre ce tracé.

Poussan va être défigurée avec ce viaduc de 11 étages hors de prix.

Quelle est l'utilité publique d'un projet qui comporte plus de négatifs que de positifs.

Gagner 18mn et sacrifier la biodiversité de nos 12 sites natura 2000 traversés.

Page 949 / 1332.

La via Domitia que l'on détruit sur plusieurs km, le picpoul de Pinet qui perd 10% de ses terres.

L'eau d'Issanka qui dessert Sète est menacée.

Les Viaducs avec celui de Poussan (le plus long) polluant visuellement et sa construction aura un impact néfaste sur la lagune.

avec ce tracé seulement 2 arrêts quotidiens du Tgv à Sète. donc pour aller sur Montpellier sud de France 1h30, voiture, tgv +parking + émissions à effet de Serre.

Alors je dis Non.

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

@1086 - RIOLS Christian - Narbonne

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:24:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis défavorable de la LPO Occitanie DT Aude

Contribution :

La LPO Aude juge que le projet présenté lors de cette concertation ne prend pas à sa juste mesure la conservation de l'exceptionnelle biodiversité de la zone de passage.

Pour ces raisons, la LPO Aude est défavorable à ce projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Avis_LPO_Aude_DUP_LNMP_2022.pdf, page 1 sur 1



AGIR pour la
BIODIVERSITÉ
AUDE

Monsieur le Commissaire enquêteur
Mairie de Montpellier

A Narbonne, le 27 janvier 2022

Objet : Avis sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan

Monsieur,

L'Association Locale « LIGUE POUR LA PROTECTION DES OISEAUX OCCITANIE, Délégation territoriale de l'Aude » ou LPO Aude, régie par la loi de 1901, reconnue d'utilité publique et agréée pour la Protection de l'Environnement, dont le siège social est situé 15 Rue du Faucon crécerellette, 34560 VILLEVEYRAC, représentée par son Vice-président en exercice, Monsieur Christian RIOLS, et domiciliée à son siège social, a l'honneur de porter à votre connaissance ses observations sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.

Tout d'abord, la LPO Aude a pour objet la sauvegarde des oiseaux et plus largement de la faune sauvage et de ses habitats naturels. Nos actions visent à corroborer l'action publique et à encourager un aménagement du territoire qui intègre et préserve au maximum l'exceptionnel patrimoine naturel de l'Aude.

Le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan intersecte de nombreux habitats d'espèces rares et menacées en France et en Europe : Aigle de Bonelli, Pie-grièche à Poitrine Rose, Outarde Canepetière, Pie-grièche à tête rousse, Pie-grièche méridionale, Faucon crécerellette, Cochevis de Thékla, Traquet Oreillard, Lézard ocellé entre autres. Pour l'ensemble de ces enjeux de biodiversité, la LPO Aude demande à ce que le projet intègre pleinement des mesures d'évitement et de réduction conséquentes. En effet pour nombres de ces espèces, il n'existe plus d'habitat de replis et les effectifs des populations sont déjà critiques. De ce constat, nous réitérons nos avertissements sur l'impossibilité de compenser l'impact sur les noyaux de biodiversité identifiés.

La LPO Aude propose notamment à ce que le passage en tunnel de l'ensemble du massif des Corbières soit privilégié afin d'éviter de détruire paysages et habitats d'espèces menacées. Cette solution, même si elle est plus coûteuse, permettrait aussi de permettre le passage du FRET et d'éviter des travaux impactant et non viables à long terme sur la ligne Narbonne - Port-la-Nouvelle au vu des risques accrus de submersion.

Aussi, la LPO Aude juge que le projet présenté lors de cette concertation ne prend pas à sa juste mesure la conservation de l'exceptionnelle biodiversité de la zone de passage.

Pour ces raisons, **la LPO Aude est défavorable à ce projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.**

Veuillez agréer, Monsieur, nos salutations les meilleures.

Christian RIOLS
Vice président de la LPO Occitanie

LPO Aude

Ecluse de Mandirac – Ancienne Gare de Gruissan Tournebelle – 11 100 Narbonne
Tél./Fax : 04 68 49 12 12 • <http://aude.lpo.fr> • aude@lpo.fr
Association loi 1901 • SIREN : 349275214



@1087 - Vincent - Valence d'Agen

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:26:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne TGV

Page 951 / 1332.

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

Contribution :

Les lignes TGV ne sont pas rentable

Les TGV sont vides et réservés aux vaccinés

Les trains normaux sont très bien et ils devraient être un service public donc gratuit

Et les trains devraient remplacer les camions autant que possible

Le long des lignes il faut y installer des panneaux solaires

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

@1088 - CORMIER Valérie - Toulouse

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:31:16

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : AVIS DE L'ASSOCIATION EUROSUD TEAM SUR LE PROJET LNMP PHASE 1

Contribution :

Notre association apporte un avis favorable à cette première phase du projet LNMP car il répond aux enjeux majeurs que sont l'urgence climatique, la pression démographique, la congestion du corridor méditerranéen, la fragilité et l'obsolescence de nos infrastructures ferroviaires qui se sont aggravés significativement durant les 10 dernières années durant lesquelles le projet a stagné. Plus aucun retard ne doit être pris désormais.

Nos réserves portent essentiellement sur le phasage du projet LNMP en 2 phases car il coûtera plus cher au final. Le phasage reporte également la résolution de questions essentielles laissées en suspens depuis de trop longues années : la mixité fret-voyageurs de la ligne de Béziers à Perpignan et le raccordement de la ligne Narbonne – Toulouse, qui fait aussi partie du corridor prioritaire européen Méditerranée. Il faut trancher définitivement cette question de la mixité de la ligne jusqu'à Perpignan, car dans un contexte de montée des eaux non maîtrisé à ce jour, le bon dimensionnement et la mise en sécurité des nouvelles infrastructures doit être prioritaire. Il est avéré que la voie littorale dont on nous dit encore aujourd'hui qu'elle absorbera le fret franco-espagnol entre Béziers et Perpignan sera impactée par la montée des eaux à court ou moyen termes.

L'avenir du fret ferroviaire passe aussi par des infrastructures nouvelles. C'est l'absence d'investissement et d'innovation dans ce mode qui produit les murs de camions que nous subissons dans cette région depuis bientôt deux décennies, contrairement aux autoroutes qui ont concentré tous les investissements.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : EP LNMP-avis Eurosud-déf.pdf, page 1 sur 4



Contribution à enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers - janvier 2022

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers se déroule du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30.

C'est dans ce cadre que l'association Eurosud TEAM¹ produit cette contribution.

Contexte

Il y a presque 13 ans, en 2009, la Commission Nationale du Débat Public, clôturait le Débat Public sur le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) en précisant dans son bilan la forte attente du territoire en faveur du projet.

i Extrait du bilan du Débat Public de 2009 sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan :

Le projet « contribuerait à la **poursuite d'objectifs largement partagés** :

- Développement et **désenclavement de divers territoires**,
- Lutte contre les **émissions de CO2**,
- Amélioration du **transfert modal**,
- Contribution à la **relance économique**,
- Meilleure **continuité ferroviaire** entre l'Espagne et le reste du continent européen. »

Malheureusement, dans cet intervalle, et malgré ses atouts et son caractère prioritaire pour l'Europe, le projet Montpellier-Perpignan, n'a plus franchi aucune des procédures qui permettent aux grands projets d'infrastructures d'avancer vers leur construction. L'enquête publique, en particulier, aurait dû être lancée dans les 5 ans qui suivent la clôture du Débat Public.

Espérée à l'hiver 2016-2017, après la décision ministérielle de janvier 2016, cette enquête publique devait jusqu'à cette date, porter sur la totalité de l'axe Montpellier-Perpignan. C'est finalement scindée en deux phases qu'elle aura lieu, tout comme le projet lui-même.

Tenant compte de ce contexte nous souhaitons tout d'abord exprimer notre satisfaction sur la **relance de ce projet stratégique pour notre pays et pour l'Europe et qui a connu beaucoup trop d'atermolements**.

¹ Eurosud TEAM, association loi 1901 créée en 1992, se consacre aux enjeux de la mobilité, de la transition écologique et de l'aménagement local. Elle assure une veille sur les projets impactant les territoires, informe objectivement responsables et grand public et favorise les synergies par la mise en relation des acteurs.

La mobilisation des collectivités, au premier rang desquelles la Région Occitanie et le soutien de nombreux acteurs socio-économiques ont permis que la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan **figure dans les priorités d'investissements de l'Etat** pour les 10 ans à venir, **inscrites dans la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM)**, promulguée en décembre 2019.

LNMP devrait également pouvoir faire l'objet **d'une société de projet**, autorisée par la LOM, un dispositif destiné à faciliter et à accélérer la réalisation des grands projets d'infrastructures.

Des choix conservatoires utiles ont également été opérés de 2016 à 2019, avec la **sanctuarisation du tracé** mais aussi concernant le **montage financier** du projet, un aspect décisif pour s'engager dans la procédure d'enquête d'utilité publique aujourd'hui.

Le 22 janvier 2022, Le Premier Ministre a signé avec la Région Occitanie un **protocole d'accord sur le financement de ce premier tronçon** de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, entre Montpellier et Béziers. Le protocole stipule que les 2,04 milliards d'euros nécessaires à la réalisation du projet seront financés à 40 % par l'Etat, à 40 % par 11 collectivités territoriales, et à 20 % par l'Europe. Cette étape marque une avancée décisive pour la réalisation de cette ligne mixte qui permettra la circulation des voyageurs et des marchandises dans la continuité du Contournement Nîmes-Montpellier (CNM) mis en service en 2017. L'enquête publique s'achevant ce 27 janvier, la DUP est attendue au plus tard le 27 juillet 2022.

Dans ce contexte, notre première demande est que plus aucun retard ne soit pris car pendant ces treize années, plusieurs indicateurs sont passés au rouge.

L'urgence climatique, la pression démographique, la congestion du corridor méditerranéen, l'obsolescence de nos infrastructures ferroviaires, se sont aggravés significativement.

Les difficultés rencontrées sur le réseau actuel sont récurrentes. La fragilité des infrastructures actuelles au regard des événements climatiques de plus en plus violents, imprévisibles et fréquents rendent la construction de la ligne nouvelle urgente et indispensable.

Un incident majeur a eu lieu sur la voie entre Béziers et Agde en octobre 2019 en raison d'orages violents qui ont causé des dégâts considérables. Les travaux ont été coûteux et ont duré de longues semaines, pénalisant les populations locales et paralysant totalement le corridor méditerranéen et ses services ferroviaires voyageurs et marchandises.

En septembre 2021, le scénario s'est répété et la voie ferrée conventionnelle entre Nîmes et Montpellier s'est retrouvé sous les eaux durant plusieurs jours. **C'est le Contournement Nîmes-Montpellier, une voie nouvelle mixte qui a sauvé la situation** en permettant notamment la circulation des Intercités et TGV entre Bordeaux, Toulouse, Montpellier et Marseille mais aussi de nombreux TER.

En raison de la saturation du réseau, notamment au niveau des nœuds urbains, la Région Occitanie qui investit massivement dans les TER ne peut plus développer la politique de trains du quotidien qu'elle souhaite mettre en place compte tenu de sa croissance démographique et des enjeux climatiques. De plus la naissance de la grande région a rendu indispensable de rapprocher les deux métropoles de Toulouse et Montpellier.

Enfin, le développement du fret ferroviaire, également considéré comme prioritaire par l'Etat restera limité dans son développement, tant que le « doublet de ligne » mixtes de la phase 1 ne sera pas réalisé.

Si la phase 1 de LNMP devrait pouvoir répondre en grande partie à ces préoccupations, elle appelle de notre part certaines réserves pour les raisons suivantes :

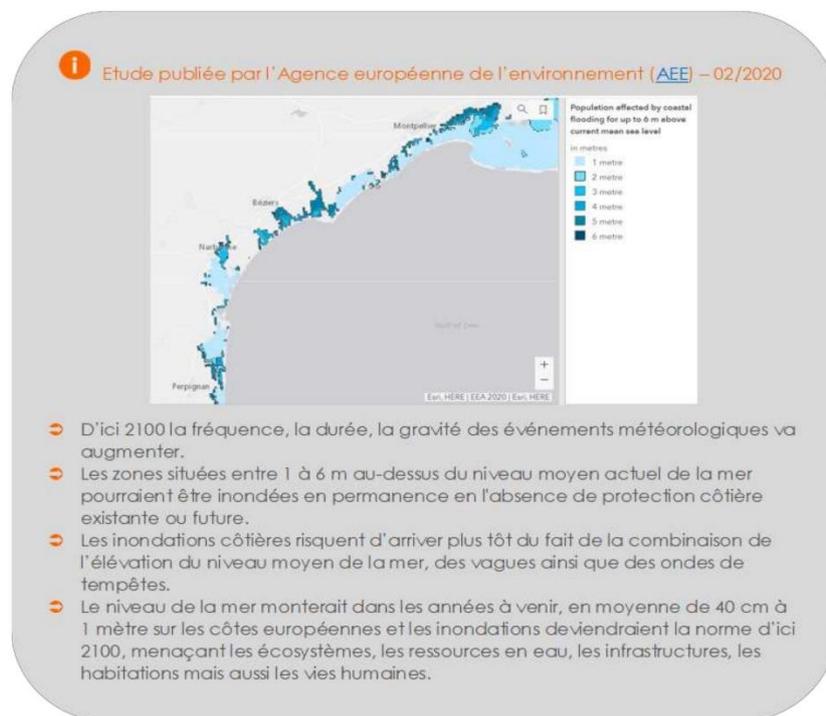
Le phasage en deux du projet LNMP répond à une logique budgétaire de court terme et coûtera plus cher finalement. Une infrastructure en pointillés ne permet pas de développer une qualité de service répondant à une logique d'axe. Elle risque de ne pas être au RDV en termes de destinations, de temps de parcours, de fréquence, de qualité des sillons, de capacités nouvelles.

Au moment où l'Union européenne a décidé de concentrer ses moyens de financement sur 9 corridors prioritaires dont LNMP fait partie, est-il opportun de morceler un projet qui présente tous les critères d'éligibilité pour que les travaux soient financés à 40% par des fonds européens ?

La continuité avec l'Espagne est essentielle pour bénéficier d'aides significatives, mais également pour la réussite du projet. Rien ne doit donc entraver ou retarder la connexion de Béziers à la section transfrontalière Figueras-Perpignan.

De plus, le phasage reporte encore la résolution de questions essentielles laissées en suspens depuis de trop longues années : **la mixité fret-voyageurs de la ligne de Béziers à Perpignan** et raccordement de la ligne Narbonne – Toulouse, récemment rattachée au corridor prioritaire européen Méditerranée.

Il faut trancher définitivement cette question de la mixité de la ligne jusqu'à Perpignan, car dans un contexte de **montée des eaux non maîtrisée** à ce jour, le bon dimensionnement et la mise en sécurité des nouvelles infrastructures doit être prioritaire. Il est avéré que la voie littorale dont on nous dit encore aujourd'hui qu'elle absorbera le fret franco-espagnol entre Béziers et Perpignan sera impactée par la montée des eaux à court ou moyen termes.



3/4

Document : EP LNMP-avis Eurosud-déf.pdf, page 4 sur 4

Les récents incidents climatiques destructeurs qui ont conduit à l'arrêt total des circulations ferroviaires sur l'axe en octobre 2019 et septembre 2021 et la perspective de leur augmentation en fréquence et en intensité, contraignent à prendre cette décision d'un axe mixte de bout en bout entre Montpellier et Perpignan.

On ne peut pas construire un grand axe européen et développer les trains du quotidien (TER et TER-GV), les trains de nuit, les Intercités, le fret et les autoroutes ferroviaires, comme cela est prévu, avec de telles incertitudes.

Soyons innovants pour configurer ce grand axe ferroviaire mixte. L'avenir du fret ferroviaire passe aussi par des infrastructures nouvelles et c'est l'absence d'investissement dans ce mode qui produit les murs de camions que nous subissons dans cette région depuis bientôt deux décennies.

Enfin, cessons d'opposer les lignes existantes et les lignes nouvelles, les trains du quotidien et les TGV. Cela n'a pas de sens. Si l'on veut développer **un système ferroviaire robuste, pérenne, innovant et agile** et nous le devons aux générations futures, il faut les deux tout comme dans le corps humain, le système circulatoire est composé d'artères, de veines et de vaisseaux capillaires. Si l'artère n'est pas dimensionnée, c'est la thrombose.

Nos coordonnées :

Eurosud TEAM – 101 bd de Suisse – Immeuble Le Vincennes – 31200 Toulouse
Tél : 05 34 41 18 39 - contact@eurosudteam.com – www.eurosudteam.com

Contact :

Valérie Cormier, Directrice – valerie.cormier@eurosudteam.com – 06 15 09 61 46

Organisation et fonctionnement :

Eurosud TEAM est une association loi 1901, présidée par Jean-Louis Chauzy, également président du CESER Occitanie.

@1089 - LOISON HENRI - Frontignan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:32:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TRACE LGV

Page 956 / 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 demande l'abandon de ce projet qui est une atteinte à notre environnement au détriment des dessertes des moyennes et petites communes, il serait plus utile d'améliorer les dessertes régulières des moyennes et petites communes des départements traversés.

Une véritable politique du développement des territoires doit être planifiée afin d'éviter des aberrations et des dépenses somptuaires qui mettent à mal notre pays.

Modernisme ne rythme pas avec vitesse et abandon de notre qualité de vie.

Il est grandement temps de repenser les politiques de transport collectif avec l'objectif d'une vie apaisée pour notre société, les intérêts financiers de certains au détriment de tous n'y contribuent pas voire mettent en danger les équilibres sociologiques qui sont en cette période troublée très fragiles.

Il y a certainement mieux à faire en ce début du XXIème siècle pour notre qualité de vie quotidienne.

Un habitant du Bassin de Thau

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

E1090 - BENECH Marion [EIFFAGE INFRASTRUCTURES]

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:47:50

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - Phase 1 Montpellier Béziers - Contribution société EIFFAGE

Contribution :

Monsieur le Président de la Commission d'Enquête, Dans le cadre de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique relative à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Phase 1, je vous prie de bien vouloir trouver ci-jointes : - La contribution de la société EIFFAGE, y compris de la Société des enrobés Méditerranéens dont EIFFAGE est actionnaire, sous forme de lettre - L'annexe 1 à ladite lettre intitulée « Photo aérienne » Vous remerciant par avance de l'attention que la commission d'enquête que vous présidez voudra bien porter à la présente correspondance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre vive considération. Cordialement, Marion Bénech Service Juridique Eiffage Route Grand Sud 38 Chemin du Chapitre - BP 92313 - 31023 Toulouse Cedex T.+33 (0)5.61.19.22.78 - M. +33 (0)6. 18.97.70.94

Cet e-mail et ses éventuelles pièces jointes peuvent contenir des informations confidentielles et sont exclusivement adressés au(x) destinataire(s) mentionné(s) ci-dessus. Toute diffusion, exploitation ou copie sans autorisation de cet e-mail et de ses pièces jointes est strictement interdite. Si vous recevez ce message par erreur, merci de le détruire et d'avertir immédiatement l'expéditeur. EIFFAGE décline toute responsabilité si ce message a été modifié ou falsifié.

This message and any attachments may contain confidential information and are established exclusively for his or its recipients. Any use of this message, for which it was not intended, any distribution or any total or partial publication is prohibited unless previously approved. If you receive this message in error, please destroy it and immediately notify the sender thereof. The EIFFAGE Group declines all responsibility concerning this message if it has been altered or tampered with.

Pièce(s) jointes(s) :



Document : LNMP T1 - EIFFAGE SEM Lettre à la commission d'enquête.pdf, page 1 sur 4



Monsieur Bernard COMAS
Président de la Commission d'Enquête
LNMP phase 1, Montpellier-Béziers
1 place Georges Frêche
34267 MONTPELLIER CEDEX

Vitrolles, le 27 Janvier 2022

Par courriel lnmp-phase-1@mail.registre-numerique.fr et remise en mains propres en vue d'être annexée aux registres d'enquête

OBJET : OBSERVATIONS À LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Monsieur le Président,

Vous présidez la commission d'enquête dédiée à l'enquête publique¹ préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), Phase 1, portant sur la section Montpellier-Béziers, laquelle comprend dans son fuseau les communes de Bessan et de Saint-Thibéry (département de l'Hérault) sur le territoire desquelles le groupe EIFFAGE exerce d'importantes activités industrielles, et ce, depuis de longues années.

Il s'agit d'un site industriel dont l'emplacement est stratégique pour notre groupe.

Au vu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il s'avère qu'une partie significative du site industriel est incluse dans le fuseau de la ligne ferroviaire, ce qui ne sera pas sans conséquences pour les entités et activités exercées sur ce site.

¹ qui se tient du 14 décembre 2021 au jeudi 27 janvier 2022

Document : LNMP T1 - EIFFAGE SEM Lettre à la commission d'enquête.pdf, page 2 sur 4

1) Les entités présentes sur le site

Plusieurs entités relevant du groupe EIFFAGE exercent leurs activités sur le site, il s'agit des sociétés suivantes :

- la **SNC Carrières des Roches Bleues** (« C.R.B. ») qui exerce ses activités sur des terrains d'une superficie d'environ 90.000 m²,
- la **société Eiffage Route Grand Sud** (« E.R.G.S ») qui exerce ses activités sur une emprise de 80 230 m², (soit laboratoire 3 026 m², centrale enrobés à froid 77 204 m²)
- la **société A.E.R Equipement de la Route** (« A.E.R ») qui exerce ses activités sur une emprise de 2 000 m².

Est également présente sur le site la **Société des Enrobés Méditerranéens** («S.E.M. ») dont les actionnaires sont EIFFAGE, COLAS, EUROVIA, TPSO, qui exerce ses activités sur une emprise 30 500 m²,

S'y ajoutent des entités totalement extérieures au groupe EIFFAGE, à savoir :

- la **SCI Carrières Basaltiques des Roches Bleues** (« C.B.R.B. »), propriétaire foncier qui exerce ses activités sur un terrain d'une superficie de 41 210 m²,
- la **SAS Transports Prunières** (« Transports Prunières ») qui exerce ses activités sur une emprise de 4.440 m²,
- le **Syndicat Mixte de Collecte et de Traitement des Ordures Ménagères Pézenas-Agde** (« S.M.I.C.T.O.M. ») qui exerce ses activités sur une emprise de 4 697 m².

En substance, coexistent sur ce tènement foncier **différents statuts** : propriétaire, preneur à bail commercial, preneur à bail civil et sous-locataire.

2) Les activités exercées sur le site

Sur ce site sont essentiellement exercées des activités industrielles soumises au code de l'environnement et notamment à la législation relative aux installations classées pour la protection de l'environnement.

A ce titre, sont concernés par le fuseau :

- **S.M.I.C.T.O.M** : aire de stationnement de camions et bennes (*occupation 4 697 m²*),
- **C.R.B** : un local à archives, un bâtiment de bascule de la pesée, un pont bascule, des bureaux administratifs et d'exploitation avec parking (*superficie exploitée directement 26 400 m² pour un chiffre d'affaires de 12 545 000 € en 2021*),
- **A.E.R** : des bureaux d'entreprise de travaux publics (*occupation 2 000 m²*),
- **S.E.M** : une partie de la centrale de production et commercialisation d'enrobés bitumineux à chaud, comprenant un parking, un atelier, des bâtiments à usage de bureaux-locaux sociaux, une voie d'accès, une bascule (*usine automatisée 300 000 Tonnes/an en moyenne sur 20 ans ; 14 000 000 € de chiffre d'affaires en 2021*),
- **E.R.G.S** :
 - la centrale de production et de commercialisation d'enrobés à froid au liant hydraulique ou hydrocarboné, avec une composante recyclage de matériaux (*production 3 500 Tonnes/an en moyenne, stock de 100 000 tonnes*),
 - les activités de laboratoire (*occupation 1 300 m²*),

3) Les impacts

Le projet LGV phase 1 devrait, selon l'emprise du fuseau telle qu'elle ressort du dossier soumis à enquête publique, impacter une superficie d'environ **30 hectares soit 40%** de la surface de la zone d'activité des entités du groupe EIFFAGE, y compris celle de la S.E.M dont il est actionnaire, sur le site des communes de BESSAN et de SAINT-THIBERY.

La mise en œuvre de ce projet devrait donc avoir des impacts multiples et particulièrement significatifs pour les entités et activités présentes sur le site, qui se caractérisent par une importante **synergie** entre elles et sont par nature très difficilement délocalisables.

L'interaction entre ces activités différentes sur un site unique constitue en effet un facteur important de **compétitivité** dont bénéficie chacune des entités présentes.

Cela se traduit d'abord et évidemment sur le plan économique, mais également en termes d'optimisation de la performance carbone qui est déjà et sera encore plus déterminante dans l'avenir.

En outre, la présence, à proximité du site, des autoroutes A9 et A75 constitue un atout fondamental pour sa desserte et le rayonnement de ses productions, essentielles aux activités des travaux publics et de la route.

Du point de vue social également, la déstabilisation de ce pôle d'activités est de nature à mettre grandement en péril un nombre conséquent d'emplois, évalué actuellement entre 200 et 250 pour les seules entités du groupe EIFFAGE sur site, et avec autant de familles et d'emplois connexes localement.

D'un point de vue plus général, une désorganisation massive est à craindre dans la satisfaction de la demande de matériaux au niveau départemental et régional, spécialement celle émanant de la commande publique dans le cadre de la réalisation de travaux publics routiers, compte tenu des arrêts de production générés par les suppressions ou transferts d'activités consécutifs aux expropriations. L'attention de la Commission est attirée en particulier sur le fait que la société C.R.B. exploite un gisement d'intérêt régional voire national.

Enfin, il importe de souligner que les activités précitées relevant de la réglementation ICPE, toute modification qui s'imposerait nécessiterait des procédures administratives particulièrement lourdes en termes de coûts et de délais, soumises au surplus aux risques de contestations.

Autant donc d'impacts majeurs sur ce site stratégique.

* * *

Dans ce contexte, le groupe EIFFAGE y compris la S.E.M dont il est actionnaire, se tient à la disposition de l'autorité expropriante pour l'étude de toute éventuelle variante, tout aménagement possible et, plus généralement, pour la mise en place de mesures d'accompagnement de sorte à réduire les impacts de toute nature.

* * *

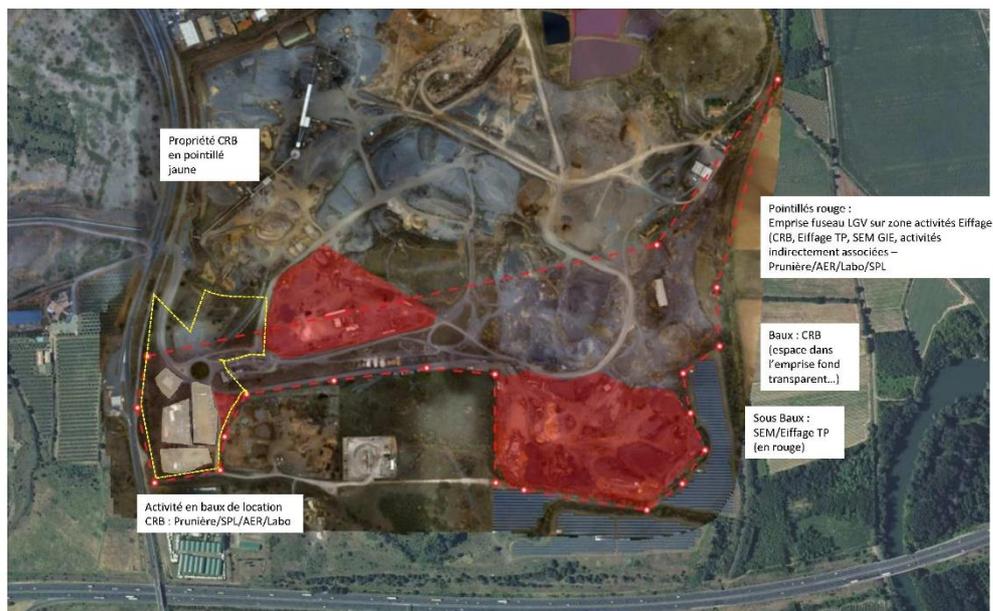
Vous remerciant par avance de l'attention que la commission d'enquête que vous présidez voudra bien porter à la présente correspondance, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de notre vive considération.

Jean-Marc SAILLARD
Directeur



Pièce jointe :

Photo aérienne du site avec indication des entités et activités



@1091 - Philippe - Courchelettes

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:51:53

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracé tgv Montpellier Bézier.

Contribution :

Ce tracé tgv va détruire de la nature et est t'il vraiment utile, tous les ans la (biodiversité est de plus en plus impacté (route, autoroute, logementetc...) l'être humain doit prendre conscience, qu'il à assez fais de dégâts et tout cessé des maintenant, se sera un soulagement pour la terre.

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

@1092 - Duvot Catherine - Montagnac

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:53:09

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Ligne LGV

Contribution :

Détruire des hectares de flores, déstabiliser tout un écosystème sur des centaines de kilomètres, dépenser des milliards d'euros pour gagner 18 MINUTES par rapport au temps mis actuellement par les TGV !!!!! Si ça n'était pas sérieusement envisagé, j'en rirais.

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

@1093 - MAILHAN Catherine - Gruissan

Page 962 / 1332.

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

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:59:13

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Non au tracé du TGV Montpellier Beziers

Contribution :

Je ne suis pas favorable à la création de cette nouvelle ligne.

La création d'une gare hors centre ville n'apportera rien.

Face à la menace du réchauffement climatique, il est temps de cesser de bétonner les terres qui restent.

NON AU NOUVEAU TRACÉ !

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

@1094 - Isabelle - Pontcharra

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 11:59:46

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : avis sur le projet de TGV Montpelleir Béziers

Contribution :

Je suis contre ce projet TGV en tant que citoyenne contre tous les projets inutiles, nuisibles et coûteux (bien que je n'y habite pas, j'y réside très souvent, mais même si je ne fréquentais pas souvent la région, je serais opposée à ce projet).

Voici les raisons pour lesquels je suis contre ce projet :

1. Destruction irréversible de l'environnement, du paysage et de vestiges archéologiques dans une région environnementalement très riche et fragile

2. Utilité très discutable et non discutée :

Ce projet n'est pas destiné aux gens qui habitent la région, mais aux touristes qui traversent la région pour aller en Espagne.

Il ne sert même pas au fret ferroviaire pour acheminer tous les fruits, légumes et autres produits venus d'Espagne !

C'est de petites lignes régionales de type TER dont nous avons besoin, avec des dessertes locales, et ce projet de TGV mobilise l'argent des citoyens contribuables sans offrir de réponse à ces besoins de dessertes locales (même à Sète il n'y a pas d'arrêt prévu !)

L'argent ne va pas au bon projet !

Et son coût élevé doit être supporté par les habitants qui ne profiteront pas de ses bénéfices mais qui subiront ses nuisances !

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

@1095 - REFUVEILLE Josyane - Frontignan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:08:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Tracé LGV

Contribution :

Alors que même les groupes industriels se gargarisent de "respect de la planète", d'"éco-responsabilité"et autres mots (qui ne veulent plus rien dire tant ils sont dévoyés par les pollueurs eux-mêmes), pour redorer leur blason auprès des consommateurs justement inquiets, des technocrates hors-sol pondent un projet écologiquement aberrant sur notre territoire.

Dans quel siècle vivent-ils? Combien gagnent-ils en défigurant le bassin de Thau? Car il s'agit bien d'un profit qui ne concernera pas les habitants, bien au contraire.

Notre région, en particulièrement la ville de Sète, qui a misé sur le tout tourisme, aurait beaucoup à y perdre.

Josyane Refuveille

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

@1096 - perez mauricette

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:12:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :détérioration du territoire

Contribution :

TOUS LES BEAUX SOUVENIRS D'ENFANCE SERONT PERDUS LA NATURE BOUSILLÉE POUR RIEN ILS Y A TROP D'INTELLECTUEL QUI REGARDENT LES PLANS SUR DES CARTES ILS NE SONT JAMAIS VENU SUR LE TERRAIN

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

@1097 - Docteur Arnaud Alain - Narbonne

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:15:35

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Opposition au tracé actuel de la LGV Montpellier-Béziers

Contribution :

Originaire de Villeveyrac et ayant des attaches à Pinet, je souhaite manifester mon opposition à la construction de la ligne LGV Montpellier-Béziers dans son trajet actuel pour :

- des raisons médicales et
- des raisons environnementales et économiques

que je développe dans la pièce jointe.

Vous en souhaitant bonne lecture, avec mes remerciements.

Page 964 / 1332.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Lettre Opposition LGV Dr Arnaud 27Janv2022.pdf, page 1 sur 2

DOCTEUR ALAIN ARNAUD
EX-ANTERNE DES HÔPITAUX PSYCHIATRIQUES
DIPLOMÉ D'ÉTUDES SPÉCIALES DE NEURO-PSYCHIATRIE
DIPLOMÉ EN PSYCHOLOGIE ET GÉRIATRIE
DIPLOMÉ DE RÉPARATION JURIDIQUE DU DOMMAGE CORPOREL
LICENCIÉ EN PSYCHOLOGIE
EXPERT PRÈS LA COUR D'APPEL
MALADIES DU SYSTÈME NERVEUX
ÉLECTROENCÉPHALOGRAPHIE
DOPPLER

2, BOULEVARD MARCEL SEMBAT
31100 NARBONNE
TÉL. : 04 68 32 15 67

Le 27 Janvier 2022

Monsieur Bernard COMAS,
Président de la Commission d'Enquête
LNMP Phase 1, Montpellier-Béziers
1 Place Georges Frêche
34 267 Montpellier Cedex 2

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

Monsieur Le Président, Madame et Messieurs les Commissaires Enquêteurs,

Originaire de Villeveyrac et ayant des attaches à Pinet, je suis très fermement opposé à la construction de la ligne LGV Montpellier-Béziers dans son trajet en approche de l'étang de Thau notamment sur la commune de Pinet dans le département de l'Hérault :

- d'une part, en raison de ma profession médicale (neuro-psychiatre),
- d'autre part, sensibilisé comme tous les pinetois à une atteinte à un paysage, à tout un passé historique (voie romaine) à la destruction de tout un environnement, à une altération de la biodiversité par une modification de la flore et de la faune.

1°) Il faut souligner que cette ligne ferroviaire est parallèle à l'autoroute mise en service en 1973.

En conséquence, les nuisances actuelles vont se multiplier et s'intensifier.
Ces nuisances vont devenir insupportables et pourront dépasser le seuil de tolérance sensoriel des habitants.

Ces nuisances peuvent déclencher des réactions psychologiques voire psychiatriques susceptibles d'engendrer des troubles (troubles du sommeil, hypertension artérielle, troubles du comportement, dépression) avec susceptibilité d'arrêt de travail, invalidités plus ou moins sévères.

En 50 ans, les riverains ne sont pas encore habitués aux nuisances ininterrompues en raison notamment de la proximité des habitations. Que va-t-il se passer avec des nuisances beaucoup plus violentes ? Quid de la responsabilité ?

2°) En ce qui concerne la viticulture, le bouleversement créé par le passage de l'autoroute est encore aujourd'hui visible et ressenti par la pollution (particules sur les fruits et modification du climat).

Document : Lettre Opposition LGV Dr Arnaud 27Janv2022.pdf, page 2 sur 2

Avec la création de la LGV, il faut retenir la perte des terres agricoles, de vignes classées en AOP Picpoul de Pinet (une AOP n'est pas délocalisable), isolement des parcelles, reconstitution insatisfaisante des voies d'accès, modification du climat (augmentation des épisodes de grêle, pollution, influence sur la croissance végétale avec des répercussions sur la qualité du vin).

Je suis donc fermement opposé pour des raisons médicales, pour des raisons environnementales et pour des raisons économiques (atteinte à l'APO Picpoul de Pinet) au tracé actuel proposé par la LGV.

Pour servir et valoir ce que de droit.

En attente de votre réponse, je vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

Docteur A. ARNAUD

@1098 - DALOZ Aurélien - Montbazin

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:17:08

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LNMP - Pour un vrai projet d'utilité publique
Page 966 / 1332.

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

Contribution :

En préambule, une nouvelle ligne de chemin de fer ne semble pas aberrante au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle. Mais la question d'une ligne à grande vitesse, qui nécessite des lignes droites, un aqueduc au-dessus du bassin de Thau, etc. doit être redébatue au regard des impacts irréversibles pour les générations actuelles et futures, qui remettent actuellement en cause l'utilité publique de ce projet :

Impacts sur la biodiversité :

Le projet envisagé va détruire des milliers d'hectares d'espaces naturels à enjeux patrimoniaux, pour lesquels l'Etat français a des obligations européennes de préservation et de remise en état (risque de contentieux). De nombreux espaces agricoles seront détruits, ce qui rajoute une pression supplémentaire vis-à-vis de l'artificialisation exponentielle de notre région malgré l'impérieuse nécessité de ménager le territoire pour l'avenir, notamment dans un contexte de recherche de résilience alimentaire des territoires.

L'actuel tracé envisagé créera en effet une nouvelle grande infrastructure de transport linéaire fragmentante pour notre territoire. 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, ce qui va à l'encontre de la politique de la Trame verte et bleue introduite dans le code de l'environnement depuis 2009.

A la lecture du dossier, 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 l'environnement, et en particulier qu'ils n'occasionnent aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps, ne sont pas assez pris en compte ni étayés. Une "réduction" de ce projet consisterait notamment à envisager dès aujourd'hui une réelle ligne mixte Train, Fret, TER avec raccordement aux gares existantes afin d'éviter la création de gares nouvelles et la destruction d'espaces naturels et agricoles qui en découle. En outre, les mesures compensatoires à mettre en œuvre doivent mieux prendre en compte les aspects de fonctionnalité et de continuité écologique, et en l'état ne peuvent être considérées comme suffisantes.

Impacts sur la ressource en eau :

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.

Impacts sur le climat :

Le bilan carbone de l'opération ne pourra pas être équilibré avant 240 ans, sans compter les externalités négatives de ce projet qui n'ont pas été prises en compte, à savoir les trajets supplémentaires engendrés pour les habitants ne disposant pas de gare à proximité (émissions supplémentaires de gaz à effet de serre).

Impacts économiques :

Les externalités précitées engendreront également une perte de temps et une perte économique pour le bassin de population de la lagune de Thau afin de se rendre aux gares nouvelles de Montpellier ou Béziers.

Le dossier est par ailleurs jalonné de projections de rentabilité anciennes, qui ne font pas état de nouvelles études prospectives (démobilité liée à de nouveaux usages professionnels, notamment le télétravail).

Faible niveau de concertation :

Il est constaté 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 (notamment les permanences dans les communes). Ceci alimente les suspicions et les rejets réguliers de la classe politique sur des sujets d'ampleurs qui concernent tous les citoyens. La date de fin de l'enquête publique devrait être prorogée.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il paraît indispensable de revoir 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. Un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu. 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 au maximum le linéaire de l'autoroute actuelle et ainsi de limiter les impacts sur la biodiversité, les paysages et les habitants.

En conclusion, le projet tel que présenté souffre d'un manque criant de prise en compte des enjeux économiques nouveaux et des enjeux relatifs à la biodiversité et au climat, et revêt donc en l'état un caractère d'inutilité publique.

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

@1099 - LALLET Nathalie

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:29:29

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Enquête publique : mise en compatibilité des documents d'urbanisme Phase 1 Montpellier-Béziers

Contribution :

Mesdames, Messieurs,

L'argent est votre moteur, mais notre planète est notre garantie de notre survie!!!

Il est temps de regarder le fond des choses sans vos lunettes pécunières. Ce projet qui va dans le sens de valider la destruction de la biodiversité, à chaque fois pour le tout plus vite, plus loin... vous impactez les écosystèmes gravement endommagés par vos constructions, aménagements avec la même "politique depuis plus de 40 ans". Vos excès de pollutions sont à prendre en compte! Les politiques publiques annoncent le zéro artificialisation nette et la reconquête de la biodiversité. Incohérence des dires et des actes.

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

@1100 - Moynier Arnaud - Beaulieu

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:31:06

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Sauvegarde de l'appellation Picpoul de Pinet

Contribution :

L'appellation Picpoul de Pinet ne doit pas être la variable d'ajustement du projet de LGV.

Cette appellation historique a su, au cours du siècle dernier et encore plus aujourd'hui prouver sa capacité à réaliser des vins de grandes qualités.

Elle contribue très largement à accentuer la création de valeur autour de ce territoire et plus largement au sein de notre région.

La destruction occasionnée de cette valeur sera-t-elle compensée, voir "remplacée " par des trains ! Il n'en est rien.

Enfin, ce sont des emplois, des entreprises, des familles qui seront directement impactées. Dans une région où la viticulture tire TOUT !

Bref. Respectez le travail des hommes. Celui de toute une vie.

Arnaud MOYNIER

MAIRE DE BEAULIEU

VIGNERON

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

@1101 - szwiten jean marcel - Pinet

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:37:28

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne grande vitesse montpellier narbonne

Contribution :

Cette ligne soit disant grande vitesse ne sert a rien ,

Le nombre d' arrêts fait que le TGV ne pourra rouler a 300 km/ heures que très rarement, le fait que la ligne doit également correspondre aux besoins des trains de fret pose des problèmes.

Le fait d' être obligé de se déplacer dans de nouvelles gares en dehors des centres des villes annule le peu de gain en temps.
Par
contre elle va détruire un paysage unique , la garrigue .

Encore une fois l' État ne tient aucun compte de l' avis des Français

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

@1102 - Brice - Balaruc-le-Vieux

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:50:26

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition

Contribution :

Je pense que les nuisances environnementales , sonores et visuelles ainsi que la destruction de nombreux sites remarquables de la Gardiole, de la Mourre et du vignoble de Pinet serait plus dommageable a l'économie de la région que ce projet disproportionné.

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

@1103 - Nadege - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:51:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Contre le tracé actuel de la Ligne LGV

Contribution :

Outre les nuisances sonores, le massif de La Gardiole et le Bassin de Thau seront défigurés et une partie du terroir de Picpoul sera sacrifié.

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

@1104 - Sanchez Robert - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 12:53:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Inutilité du projet.

Contribution :

Un tel projet n'est pas d'une utilité publique avérée: il apparaît comme étant d'un autre temps, mais à l'heure où les financements publics manquent pour entretenir le réseau ferré existant, consacrer une telle somme d'argent à une ligne à grande vitesse qui ne bénéficiera qu'à un nombre restreint d'utilisateur est déraisonnable.

Il serait bien plus utile de consacrer ces financements à l'amélioration de la ligne existante et à proposer une offre de transport ferroviaire utile pour l'ensemble des usagers du réseau au quotidien, pour les déplacements domicile - travail par exemple.

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

@1105 - Initiatives Citoyennes - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:21:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet LNMP

Contribution :

Les contributions des membres de l'association Initiatives Citoyennes sont rassemblées dans le document ci-joint

Pièce(s) jointes(s) :

Document : contributions_IC.pdf, page 1 sur 12



Association régie par la loi de 1901
n° W343017857

47 Chemin du Cimetière
34560 POUSSAN

contact@forum-initiatives.org

Contributions des membres de l'association à l'enquête publique LNMP

Document : contributions_IC.pdf, page 2 sur 12

contribution A

p.1

En tant qu'association citoyenne soucieuse de l'environnement et de l'intérêt général, nous ne pouvons que nous interroger sur le bien-fondé d'un projet que nous avions cru abandonné, à savoir le prolongement de la LGV de Montpellier à Perpignan.

Cette réalisation n'était plus d'actualité parce que trop coûteuse, complexe, et surtout parce que les LGV s'avéraient déficitaires et ne répondaient pas aux besoins induits par la nécessité de protection de l'environnement et de sobriété énergétique.

Pourquoi alors le retour d'un projet vieux de plus de 30 ans, s'appuyant sur une vision du monde dépassée, celle de la croissance infinie et de ses corollaires, la multiplication des déplacements et l'augmentation de la vitesse ?

Ce projet est-il réactualisé et intègre-t-il les nouveaux paramètres désormais indiscutables, à savoir que l'activité humaine est responsable du réchauffement climatique et que ses réalisations sont œuvres de destruction ?

L'examen de « l'avis de l'Autorité environnementale » nous permet d'en douter...

Les enjeux environnementaux sont fondamentaux :

- Instabilité des sols et risque d'affaissement dans des zones où alternent plaines littorales (Aude, Orb, Hérault, Mosson) et massifs montagneux : Corbières et Massif de la Moure, Gardiole
- Risque de pollution des eaux, le tracé retenu interférant avec 17 captages pour l'alimentation en eau potable.
- Risque d'inondation accrue par l'artificialisation des sols dans un secteur déjà exposé à des épisodes méditerranéens catastrophiques.
- Dégradation d'un patrimoine naturel riche et diversifié, déjà fortement fragilisé par la pression démographique : zone de garrigues, landes, friches constituant d'habitats pour des espèces protégées
- Accentuation de l'artificialisation des terres agricoles : l'Hérault est le département qui a connu la plus forte disparition de terres agricoles...

L'étang de Thau, déjà impacté par la proximité de l'autoroute et une forte croissance de l'urbanisation en amont, serait encore plus fragilisé.

Quels avantages pour la population ?

La gare de Sète devenant à vocation régionale, la population du bassin de Thau devrait se déplacer en voiture jusqu'à la nouvelle gare TGV de Montpellier augmentant encore un peu plus le trafic routier sur des axes déjà saturés et accidentogènes.

Les nouvelles gares de Béziers et Narbonne, situées en dehors des centres-villes, nécessiteraient, elles aussi, la voiture, l'étude ayant fait l'impasse sur l'articulation entre les différents modes de transport : TGV, TER, parkings, cars.

Document : contributions_IC.pdf, page 3 sur 12

contribution A

p.2

Pour cela, on verra plus tard, quand on se heurtera à l'inaccessibilité du site. Le manque d'accessibilité des gares augmentera donc le temps de trajet : cette ligne grande vitesse sera, en réalité, pour la population, une perte de temps dans les embouteillages.

Les riverains gagneront en prime une nuisance sonore indéniable contre laquelle se battent les populations proches de la ligne Paris-Bordeaux.

Et le fret dans tout cela ?

L'objectif initial de fret ferroviaire à grande capacité ne paraît plus central. La mixité de la ligne n'est prévue que sur la partie Montpellier- Béziers et Soler-Rivesaltes : cette discontinuité n'incitera pas les routiers à prendre le rail.

Autre incongruité : le fret continuera à circuler dans les gares de centre-ville générant de fortes nuisances sonores alors que, nous l'avons vu, les voyageurs devront accéder à des gares excentrées. Les marchandises ont, sans doute, besoin de plus de services que les humains. . .

Il serait pourtant nécessaire d'envisager la desserte de gares-centres pour les voyageurs et de réaliser des contournements pour le fret qui peut être constitué de substances dangereuses.

L'Autorité environnementale souligne le manque de retours d'expérience de la réalisation de lignes et de gares nouvelles : serait-ce parce qu'ils ne sont pas positifs ? Et elle pointe les imprécisions et les incertitudes de ce projet aussi bien quant à son impact sur l'environnement que sur le gain supposé quant à la fluidité du trafic routier.

La complexité du projet, avec plus de 350 ouvrages hydrauliques dont 45 viaducs, des centaines de milliers de tonnes de déblais et de remblais situés en zone inondable, aurait nécessité une étude plus approfondie.

En clair, elle recommande à ses auteurs de revoir leur copie qui survole allègrement l'impact de tels travaux sur la qualité de l'eau, ne prend pas en compte les incidences paysagères d'un tel projet et reste floue sur le bilan économique.

Pour une mise en service en 2035, une évaluation est effectuée jusqu'en 2140 et l'équilibre serait atteint, pour la phase 1, en 2060, principalement grâce aux gains de temps des usagers.

Mais il faut noter que ces gains potentiels ne prennent pas en compte les pertes de temps liées au caractère excentré des nouvelles gares.

Des gains bien réels seraient ceux qui nous permettraient de nous passer de la voiture en remettant en service les lignes délaissées, en redensifiant le réseau ferroviaire.

Telle était la position du gouvernement avant cette volte-face : renoncer aux lignes TGV trop dispendieuses, construites au détriment de l'entretien du réseau et concentrer ses efforts sur les lignes de proximité tout en développant le ferroutage.

Document : contributions_IC.pdf, page 4 sur 12

contribution A

p.3

Enfin, est-ce bien raisonnable de tirer des plans sur la comète à l'horizon 2060, et même 2140, soyons audacieux, alors que nous ne pouvons pas prévoir si demain les trains partiront à l'heure ?

Ce projet semble bâti sur des sables mouvants, mais ce qui est bien réel, c'est que sa mise en œuvre fragiliserait un peu plus notre territoire.

Nous n'avons pas besoin de grande vitesse : nous manquons cruellement de trains du quotidien qui désenclaveraient les territoires et permettraient à la population de se défaire, enfin, de la voiture.

C'est pourquoi nous, Initiatives Citoyennes, demandons aux élus porteurs de ce projet de reprendre pied avec la réalité du monde qui nous entoure et de renoncer à une réalisation qui ne répond en rien aux besoins des citoyens mais accélère la dégradation de notre territoire.

Document : contributions_IC.pdf, page 5 sur 12

contribution B

De quel type de ligne ferroviaire ont besoin le bassin de Thau, le Languedoc-Roussillon et plus généralement le pays pour le 21ème siècle ?

Certainement pas du type proposé par le dossier de LNMP soumis à cette enquête.

Pourquoi ?

Un enjeu majeur est de mettre fin au « tout routier » qui encombre l'A9 de milliers de camions, consomme des énergies fossiles, s'avère polluant et accidentogène. . .

Puisque l'actuelle ligne est saturée (et à supposer qu'elle le reste), un transfert sur le ferroviaire justifie sans doute la création d'une nouvelle ligne.

Mais pas la LNMP qui est projetée.

Celle-ci est abusivement appelée mixte « voyageurs + fret » mais elle est faite en réalité pour les seuls voyageurs puisqu'elle ne sera mixte sur deux petits tronçons Montpellier/Béziers et Rivesaltes/Toulouges.

C'est donc un autre projet ferroviaire qu'il faut concevoir, pour répondre à l'impératif de délestage routier et autoroutier.

Par ailleurs, l'avis de « l'Autorité environnementale » met en lumière les nombreux risques encourus cette LNMP : instabilité des sols et risque d'affaissement, pollution des eaux (le tracé interfère avec de nombreux captages d'eau potable), inondation accrue due à l'artificialisation des sols, dégradation d'un patrimoine naturel riche et diversifié mais fragile, accentuation de l'artificialisation des terres agricoles, menaces sur l'étang de Thau. . .

C'est donc un autre tracé qu'il faut pour le bassin de Thau et pour le Languedoc-Roussillon.

Autre considération : gagner 18 minutes sur la ligne est un enjeu dérisoire par rapport aux enjeux environnementaux rappelés ci-dessus. Le nombre des grands déplacements de voyageurs va-t-il toujours croître ? Pas si sûr, à l'heure du télétravail ! Quid pendant ce temps, des réseaux ferroviaires du quotidien ? C'est donc un autre « écosystème ferroviaire » qu'il faut pour le bassin de Thau et pour le Languedoc-Roussillon. Bref, c'est une autre ligne qu'il faut concevoir, en revoyant profondément les enjeux et considérations qui ont présidé à la conception du projet présenté.

Le monde change et cette LNMP est conçue comme si on était encore dans les années 1980/90, ignorant la nécessité de prendre radicalement en compte les enjeux environnementaux et les évolutions socio-économiques majeures en cours.

Pour ces raisons, qui s'ajoutent à toutes celles tenant aux nuisances locales dans le bassin de Thau, j'émetts un avis défavorable à ce projet.

Document : contributions_IC.pdf, page 6 sur 12

contribution C

p.1

Nos griefs contre la Ligne Grande Vitesse Montpellier/Perpignan et son Monde

Pourquoi faudrait-il toujours et à n'importe quel prix gagner du temps sur les trajets ?

Est-ce vraiment pour gagner 18 minutes ?

La transformation du voyage en pur transit, avec son accélération technologique, s'accompagne d'un prix écologique insensé.

Les politiciens de tout bord s'appuient sur une vision fantasmée de l'avenir de notre monde. Celle de la poursuite des affaires comme si de rien n'était, celle de la croissance infinie et du développement industriel illimité, celle de la multiplication des déplacements et de l'augmentation de la vitesse. C'est au nom de cet imaginaire mortifère qu'il nous faudrait accepter n'importe quel grand projet inutile...

La construction d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan, c'est le retour en force d'un projet vieux de plus de 30 ans grâce au premier ministre Jean Castex, également ex-maire de Prades (66) qui rêve de grandeur pour sa région... et qui copine bien sûr avec les lobbies de l'industrie, tous les marchands de béton, constructeurs de ponts, de tunnel etc. Ceux là ont le monopole et la maîtrise de l'initiative en matière d'équipements collectifs, ils en profitent pour vendre à l'opinion des projets qui ne répondent en rien aux besoins réels des populations.

Et si on leur offrait plutôt un « Notre Dame des Landes » version Bassin de Thau ?

Les habitants des villes actuellement desservies par le TGV mettront jusqu'à une heure et demi pour aller prendre leur train. Les plus téméraires prendront un TER, un tram et une navette pour arriver à la Gare TGV « Grand Sud Montpellier ». Pour les autres ce sera voiture, embouteillages et parking payant ! Mais là n'est pas le problème des décideurs et de leurs ingénieurs... Cette vision très « urbaine » est aussi celle de la gentrification des métropoles hyper connectées entourées de « villages dortoirs ».

35 ans que cette ligne est en gestation... Pensez-vous vraiment qu'elle soit nécessaire au vu du fiasco économique, écologique et humain de toutes les Lignes à Grande Vitesse françaises ? Les 18 minutes « gagnées » sur un trajet Montpellier-Perpignan grâce à des trains filant à toute allure à travers la garrigue vont-elles pouvoir compenser les dégâts environnementaux et humains des travaux sur 170 km de long ?

Document : contributions_IC.pdf, page 7 sur 12

contribution C

p.2

« L'Autorité environnementale » met en lumière les nombreux risques encourus : instabilité des sols et risque d'affaissement, pollution des eaux, risques d'inondations accrus par l'artificialisation des terres agricoles, dégradation d'un patrimoine naturel fragile, menaces sur l'étang de Thau...

Perdre sa vie à aller vite et perdre son temps pour rejoindre une gare TGV : c'est la grande idée des concepteurs de ce projet. Pour notre part, nous n'en voulons pas, ni ici, ni 10 km plus au nord, ni ailleurs.

A l'heure du réchauffement climatique provoqué par l'activité humaine, certains tronçons de la ligne actuelle sont par contre menacés par la montée des eaux à moyen terme. C'est pourquoi nous appelons de toute notre force à une réflexion sur une ligne à taille humaine qui réponde aux besoins réels des usagers et qui permette aussi le délestage routier et autoroutier par le développement du fret. Il pourrait s'agir également de remettre en service les lignes délaissées et re-densifier le réseau. Nous n'avons pas besoin de grande vitesse : nous manquons cruellement de trains du quotidien qui désenclaveraient les territoires et permettraient à la population de se défaire de la voiture.

C'est donc un autre projet ferroviaire qu'il faut concevoir

Document : contributions_IC.pdf, page 8 sur 12

LNMP : erreur d'aiguillage

Nous avons entériné la décision gouvernementale d'abandon des LGV, trop coûteuses, pas rentables et à l'intérêt contestable. Leur conception fait partie d'une vision passéiste, basée sur l'accumulation des richesses, au profit d'une minorité, une course continue de la croissance, l'éloge de la vitesse et un développement effréné, tel un rouleau compresseur, détruisant tout sur son passage.

L'accélération du réchauffement climatique, conjugué avec la crise sanitaire actuelle, impose un changement drastique de paradigme, une réorientation des politiques, en clair, l'abandon des projets inutiles, générateurs de profit pour le BTP mais destructeurs non seulement de l'environnement mais aussi de la cohésion sociale.

L'argent englouti dans ces travaux pharaoniques est un gaspillage d'argent public qui manque cruellement pour améliorer les conditions de vie de toute une partie de la population.

Nos élus savent lancer de grands travaux mobilisant des tonnes de béton mais ils manquent totalement de vision de l'aménagement du territoire, de l'organisation de la cité.

Dans les métropoles, les quartiers sont à l'abandon et deviennent des zones de non-droit.

Les écoles manquent d'enseignants et sont souvent délabrées, les hôpitaux manquent de soignants, les cœurs de villes moyennes se désertifient.

Dans les zones rurales, les transports publics sont rares et inadaptés, obligeant les habitants à prendre leur voiture pour aller travailler, subissant ainsi, non seulement l'impact du prix de l'essence mais aussi un temps de trajet qui ne fait qu'augmenter d'année en année : la perte de temps quotidienne dans les embouteillages à Montpellier est bien supérieure à 18 minutes !

Coincé dans une voiture, on ne peut que subir cette perte de temps, alors que dans le train on peut lire, travailler, ou rêver. On peut aussi goûter au télétravail...

Et les élus, ou les cadres, pourraient mettre à profit ces 18 minutes « perdues » entre Montpellier et Perpignan pour prendre enfin le temps de la réflexion nécessaire à un réaménagement total de la société, à un bouleversement de leur grille de valeurs.

L'irruption du COVID dans notre vie quotidienne nous a fait croire un temps que le « monde d'après » serait différent car l'on avait enfin compris ce qui était vital, nécessaire et ce qui n'était que superflu.

Le retour à la réalité a été de courte durée et très vite les vieilles recettes sont réapparues, d'autant plus facilement que cet intermède sanitaire a été un moment d'infantilisation de la population et de restriction des libertés.

contribution D

p.2

Cette crise sanitaire laisse des traces indélébiles sur les populations les plus fragiles, les précaires, les enfants et les adolescents. Il faudra beaucoup d'énergie et de détermination pour les effacer.

Quel remède nous propose-t-on ?

Un projet vieux de plus de 30 ans qui doit, sur le papier, nous faire gagner 18 minutes. . .

Cette erreur d'aiguillage risque soit de nous entrainer droit dans le mur, soit de nous faire dérailler.

Mais à toute vitesse

Document : contributions_IC.pdf, page 10 sur 12

contribution E

Le point le plus pertinent inscrit dans le projet de LGV est la volonté d'introduire la liaison fret avec l'Espagne, compte-tenu de la saturation permanente de transport poids lourds sur l'A9. Désengorger le trafic routier, libérer la ligne ferroviaire actuelle passant par Sète pour faciliter les liaisons ferroviaires TER et intercity est indispensable.

Le projet actuel risque de produire l'effet inverse

- La mixité de la nouvelle ligne n'étant prévue que sur le tronçon Montpellier-Béziers, le transport de marchandises entre l'Espagne et la France risque fort de continuer de se faire majoritairement par camion sur l'A9. Aucune étude maintenant les gares centre et le contournement des agglomérations pour le fret ne semble avoir été envisagée.
- la perte du passage des TGV à Sète va augmenter, pour les habitants du Bassin de Thau, la circulation routière pour accéder à la Gare de Montpellier Sud de France, gare dépourvue de liaison ferroviaire avec le réseau actuel.
- Le projet dans son état actuel ne fait aucune prospective sur les devenir possibles de la ligne actuelle ni des besoins en matière de mobilité locale ou régionale.

Oui une ligne supplémentaire pour le transport est indispensable mais le projet actuel ne répond pas du tout à cette nécessité. Ce projet, qui rentre parfaitement dans la catégorie **Grands Projets Inutiles**, projets qui fleurissaient à la fin du XXe siècle mais dont certains ont la vie dure, doit être abandonné et repensé prioritairement en termes de transport de marchandises.

Document : contributions_IC.pdf, page 11 sur 12

contribution F

Je veux intervenir dans cette enquête pour exprimer ma position en ce qui concerne d'abord le gain de temps sur le trajet de la LGV de Poussan où j'habite, à Montpellier-la-Mogère pour aller à Paris.

Je devrais prendre :

1. un bus pour aller à Saint Jean de Vedas au départ du tramway
2. le tramway pour aller à la gare St Roch de Montpellier
3. puis un nouveau bus pour aller à Montpellier-la-Mogère

Tout cela me prendrait au moins une heure et demie (1h1/2), alors qu'actuellement je me rends à la gare de Sète en quinze minutes (15mn), pour prendre le TGV.

D'autre part je m'interroge sur la réduction du trafic européen de camions sur l'autoroute A9 promise depuis des années : le ferroutage va t-il être sérieusement organisé pour réduire , la pollution, le coût du transport, les accidents routiers....

Document : contributions_IC.pdf, page 12 sur 12

contribution G

Une insoutenable vision de l'avenir

Le futur de la circulation ferroviaire le long de l'arc méditerranéen doit être étudié dans le cadre de scénarios à long terme accordant un rôle prépondérant aux contraintes environnementales majeures qui bouleverseront très probablement les activités humaines :

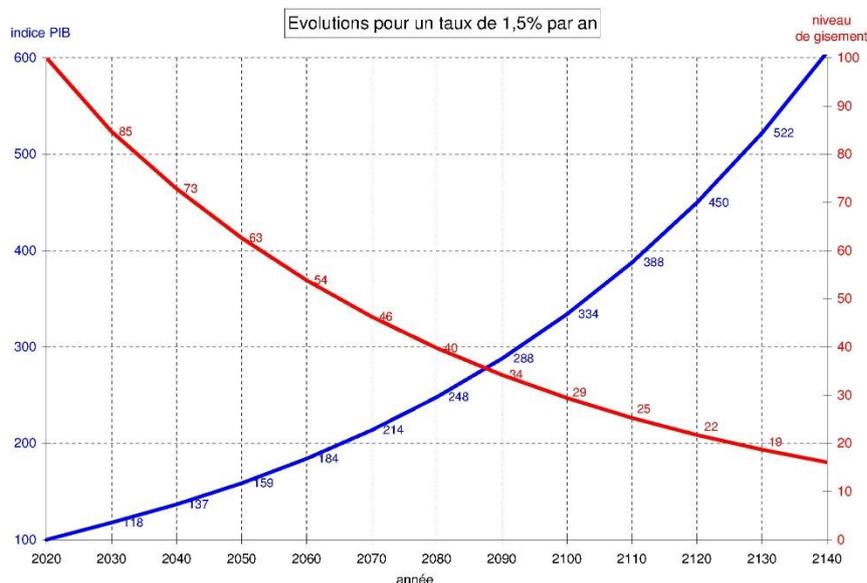
- épuisement des ressources fossiles de vecteurs énergétiques et de minerais essentiels,
- réchauffement climatique,
- effondrement des écosystèmes,
- etc...

Ce n'est pas le cas du projet LNMP actuel qui s'inscrit dans un « scénario de référence » unique reposant sur l'hypothèse, hautement improbable, de la poursuite au cours du siècle à venir des phénomènes et tendances observés dans le passé récent, notamment en matière socio-économique : PIB, comportement des usagers, coûts, valeur du temps, etc.

Cette option méthodologique ruine la justification du projet en la fondant sur des paramètres dont la nature et le niveau sont éminemment discutables, notamment ceux liés à une croissance continue du PIB au taux de 1,5% par an jusqu'en 2140 (!) aux conséquences désastreuses.

De ce seul fait, le projet LNMP doit être abandonné.

croissance du PIB \implies décroissance des gisements de ressources fossiles



@1106 - Pascale - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:25:01

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : OPPOSITION A L' ACTUEL TRACÉ DE LA LGV

Page 982 / 1332.

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

Contribution :

-Pourquoi faire une enquête publique au moment des fêtes ?

et pourquoi avoir refusé la proposition de la prolonger pour que tous les citoyens soit informés?

-Ce projet date de 1988; y-a-t'il eu depuis de nouvelles études pour le mettre en adéquation avec les nouvelles perspectives (et futures de 2030) économiques, sociales et environnementales? et lesquelles?

-L'Europe devait participer à hauteur de 40% pourquoi cette participation est maintenant de 20%?

Je demande l'étude d'un autre tracé en accord avec les communes imputées et les associations du terrain.Est ce possible??

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

@1107 - Carine et David - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:36:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Contre la nouvelle ligne TGV

Contribution :

Nous sommes fermement opposés à la construction de cette nouvelle ligne TGV, qui va défigurer le bassin de Thau, provoquer des nuisances sonores, visuelles et environnementales sans précédent, détruira une grande partie du domaine de Picpoul de Pinet et un territoire protégé : la via domitia. Le tout pour un gain de temps de 18 mn !!!.

A notre époque il parait inconcevable de proposer un tel projet destructeur de l'environnement et de notre patrimoine.

Utilisons déjà à bon escient les infrastructures existantes.

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

@1108 - emmanuelle

Organisme : particulier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:37:56

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LGV MONTPELLIER BÉZIERS

Contribution :

Ce projet ne être révisé pour tenir compte d'impératifs incontournables:

1/Écologiques: l'avis de la Haute autorité environnementale souligne les incidences sur la zone Natura 2000, sur l'étang de Thau et sa biodiversité,, sur la Gardiole ou encore le bois de Maurin.

Les émissions de gaz à effet de serre de la phase de travaux et d'exploitation seraient compensées par celles évitées grâce au projet en...240 ans (p 25).

2/ mobilité et enclavement du territoire du pays de Thau

Ce projet n'inclut pas de gare sur ce territoire. Les TGV ne circuleront plus à terme jusqu'à Sete (2 ou 3 quotidien au lieu de 12). S'il sera toujours possible de prendre un TER en gare de Sete puis tgv à Montpellier St Roch, c'est une régression inadmissible à une époque où les enjeux climat et mobilité sont connus.

De plus, la ligne actuelle en zone PRI est très vulnérable. Elle ne peut pas être exclue de ce projet.

Sinon, le projet va en laver le pays de Thau ou contraindre à l'utilisation de la voiture. C'est totalement antinomique avec les impératifs actuels.

3/ économiques

L'agriculture, avec la perte de plus de 10% du vignoble de Picpoul est mise à mal.

L'activité des thermes de Balaruc les Bains sera fortement impactée alors que 52000 curistes viennent annuellement.

4/ Financier

Le coût de ce projet imparfait va porter sur les finances de nos collectivités. Il convient donc de prendre le temps d'une véritable réflexion intégrant les problèmes soulevés par le projet en l'état. C'est un non sens à contre courant du Green deal européen.

5/ technique

Sans être ingénieur, compte tenu du faible gain de temps, il est indispensable de prendre en compte l'étude d'un nouveau tracé ne nécessitant pas d'être aussi rectiligne.

En conclusion: non au projet en l'état, oui au projet revu et lié à l'inclusion du devenir de la ligne actuelle et à une réflexion sur l'impact écologique fort alors que dans quelques années l'existence de trains pendulaires ou à hydrogène permettra sans doute un tracé répondant aux exigences climatiques et à nos engagements dans le cadre de la COO 21.

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

@1109 - PRUNIER Vincent - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:40:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Viaduc de 28m de haut dans la zone Natura 2000

Contribution :

Bonjour

Comment est il possible que pour la construction de la lgv le projet prévoit de dénaturer un site protégé Natura 2000 qui dans la période actuelle de sauvegarde de l'environnement me semble hors sujet ?

De plus les nombreux paysages agricoles qui constituent notre culture régionale seront défigurés par cette voie ferrée !

N'est il pas possible de juxtaposer la voie ferrée à l'autoroute qui constitue déjà une barrière de notre région ?

Merci de ne pas précipiter les choses et prendre le temps de la cohérence dans notre époque déjà très tourmenté par les besoins de sauvegarde de l'environnement et de croissance économique !

Bien cordialement

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

@1110 - VERONIQUE - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:44:34

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Intérêt écologique

Contribution :

Quel est l'intérêt de construire cette ligne avec des gares excentrées des villes ?

D'un point de vue écologique, l'utilisation de ces trains à tarifs très élevés, ne compensera pas l'utilisation des véhicules que nous devons emprunter pour rejoindre ces nouvelles gares (comme aujourd'hui la gare de Montpellier sud)...

De plus la population qui utilise le plus ce transport sur ce parcours (Nîmes- Beziers) sont essentiellement des personnes se rendant à leur travail.

L'utilisation du TGV et de ses tarifs est trop cher pour concurrencer la voiture.

Enfin d'un point de vue écologique, encore 1 fois c'est abîmer tout un arrière-pays à forte attraction touristique.

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

@1111 - Maffre Baugé Marguerite - Vauvert

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:45:15

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Projet de raccordement TGV sur la voie ferrée existante et son impact désastreux sur l'agriculture et sur le Domaine de Chazottes à Cers

Contribution :

Exploitante agricole du Domaine de Chazottes pendant quarante ans et actuellement à la retraite, je suis toujours propriétaire des terres.

Outre les conséquences désastreuses sur le bâti, propriété de ma fille Sophie Maffre Baugé, le tracé actuel du projet de raccordement va avoir de graves conséquences sur la rentabilité mais aussi sur la valeur des terres, anéantissant des décennies de restructurations faites par ma famille et moi-même depuis trois générations.

Cette exploitation de 32 hectares D'UN SEUL TENANT située sur les communes de Cers et Villeneuve lès Béziers est particulièrement intéressante, recherchée par les agriculteurs en raison de ses grandes parcelles et de sa situation géographique ; elle se trouve par ailleurs en zone non inondable et réservée à l'agriculture (voir Cers modification du PLU N°1/Novembre 2014, "Titre IV - Dispositions applicables à la zone agricole Zone A", fichier joint).

Les incidences sont donc majeures :

- 1 - Diminution importante des surfaces.
- 2 - Partage de l'exploitation en deux parties rendant ainsi la gestion et le travail de ses terres beaucoup plus compliqués .
- 3 - Baisse de la rentabilité des parties restantes.
- 4 - Diminution de la valeur du foncier restant en raison de son morcellement.
- 5 - Destruction du réseau enterré d'irrigation.
- 6 - Conséquences au niveau patrimonial car zone de présomption de prescriptions archéologiques "sites archéologiques avérés ", en particulier sur une de nos parcelles, zone 3.

(voir en fichier joint l'arrêté préfectoral n°2014-324-0027 Direction Régionale des Affaires Culturelles : "Zone 3 Les Chazottes Ouest, exploitation agricole occupée durant toute la période Romaine" .

En résumé, ce tracé de raccordement sur cette zone déjà très impactée par une hyper urbanisation va avoir des conséquences néfastes et irrémédiables sur l'agriculture en général et mes petits-enfants en particulier qui auraient souhaité reprendre cette belle exploitation agricole ex viticole.

Il y a certainement d'autres solutions

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Dossier TGV Arrêté prescriptions archéologiques.pdf, page 1 sur 5



Document : Dossier TGV Arrêté prescriptions archéologiques.pdf, page 2 sur 5