



PRÉFET DE LA RÉGION LANGUEDOC-ROUSSILLON

**Direction Régionale
des Affaires Culturelles**

Arrêté n° 2014324-0027

**Zones de présomption de prescriptions archéologiques
Commune de Cers (Hérault)**

**Le préfet de la région Languedoc-Roussillon
Préfet de l'Hérault**

VU le code du patrimoine, notamment son livre V article L. 522-5 et sa partie réglementaire articles R. 523-1 à R. 523-8 ;

VU le code de l'urbanisme, notamment ses articles L. 121-1, R. 111-4, R. 423-2, R. 423-7 à R. 423-9, R. 423-24, R. 423-59, R. 423-69 et R. 425-31 ;

VU l'avis de la Commission interrégionale de la recherche archéologique Sud-est en date des 16 et 17 septembre 2014 ;

CONSIDERANT les éléments de connaissance du patrimoine archéologique recensés sur la commune de Cers mis en évidence lors de fouilles entreprises à l'occasion de projets d'aménagement et d'urbanisme ou de recherche programmée, lors de campagnes de prospection inventaire, lors du dépouillement de la documentation écrite ;

CONSIDERANT que ces éléments permettent de présumer que des vestiges archéologiques nombreux ou importants sont présents sur les terrains inclus dans le périmètre des zones ;

CONSIDERANT que les travaux d'urbanisme et d'aménagement sont susceptibles de détruire des vestiges archéologiques connus ou non encore identifiés ;

CONSIDERANT que leur protection implique que l'ensemble des dossiers, concernant ces travaux d'urbanisme et d'aménagement visés à l'article R. 523-4 du code du patrimoine, soit transmis au préfet de région ;

ARRÊTE

ARTICLE 1 :

Sur l'ensemble de la commune, conformément à l'article R. 523-4 du code du patrimoine, toutes les demandes ou déclarations relatives aux travaux suivants doivent être transmises au Préfet de région :

- réalisation de zones d'aménagement concerté créées conformément à l'article L. 311-1 du code de l'urbanisme et affectant une superficie supérieure ou égale à 3 hectares ;
- opérations de lotissement régies par les articles R. 442-1 et suivants du code de l'urbanisme, affectant une superficie supérieure ou égale à 3 hectares ;
- travaux d'affouillement, de nivellement ou d'exhaussement de sol liés à des opérations d'aménagement d'une superficie supérieure à 10 000 m² et affectant le sol sur une profondeur de plus de 0,50 m, travaux de préparation du sol ou de plantation d'arbres

34 place des Martyrs de la Résistance – 34062 Montpellier cedex
Standard : 04 67 61 61 61 – Site Internet : <http://www.languedoc-roussillon.gouv.fr>

Document : Dossier TGV Arrêté prescriptions archéologiques.pdf, page 3 sur 5

ou de vignes, affectant le sol sur une profondeur de plus de 0,50 m sur une surface de plus de 10 000 m², travaux d'arrachage ou de destruction de souches ou de vignes sur une surface de plus de 10 000 m², travaux de création de retenues d'eau ou de canaux d'irrigation d'une profondeur supérieure à 0,50 m et portant sur une surface de plus de 10 000 m² ;

- aménagements et ouvrages dispensés d'autorisation d'urbanisme, soumis ou non à une autre autorisation administrative, qui doivent être précédés d'une étude d'impact en application de l'article L. 122-1 du code de l'environnement ;
- travaux sur les immeubles classés au titre des monuments historiques qui sont dispensés d'autorisation d'urbanisme mais sont soumis à autorisation en application de l'article L. 621-9 du code du patrimoine .

Elles sont présumées faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à la réalisation de l'opération d'urbanisme ou d'aménagement faisant l'objet de la demande.

ARTICLE 2 :

Sur le territoire de la commune de Cers sont délimitées 10 zones géographiques dans le périmètre desquelles les projets d'aménagement affectant le sous-sol sont présumés faire l'objet de prescriptions archéologiques préalablement à leur réalisation.

Chacune de ces zones est délimitée et identifiée sur le plan, décrite sur la notice de présentation, documents qui sont annexés au présent arrêté.

ARTICLE 3 :

Dans les zones 1 à 9, qui portent sur des sites archéologiques avérés, outre les demandes et déclarations définies à l'article 1^{er}, toutes les demandes ou déclarations suivantes doivent être transmises au Préfet de région :

- permis de construire en application de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme ;
- permis d'aménager en application de l'article L. 421-2 du même code ;
- permis de démolir en application de l'article L. 421-3 du même code ;
- déclarations préalables en application de l'article L. 421-4 du même code ;
- décision de réalisation de zone d'aménagement concerté en application des articles R. 311-7 et suivants du même code ;
- tous les travaux définis à l'article R.523-5 du code du patrimoine (affouillements, nivellements, préparations du sol arrachage de souches, création de retenues d'eau ou de canaux...), sans seuil de superficie.

ARTICLE 4 :

Dans la zone 10, qui est une zone comportant un site archéologique et des concentrations d'indices et/ou de potentialités archéologiques, outre les demandes et déclarations définies à l'article 1^{er}, toutes les demandes ou déclarations suivantes dès lors que **le terrain d'assiette est supérieur ou égal à 1000 m²** doivent être transmises au Préfet de région :

- permis de construire en application de l'article L. 421-1 du code de l'urbanisme ;
- permis d'aménager en application de l'article L. 421-2 du même code ;
- permis de démolir en application de l'article L. 421-3 du même code ;
- décision de réalisation de zone d'aménagement concerté en application des articles R. 311-7 et suivants du même code ;
- travaux définis à l'article R. 523-5 du code du patrimoine (affouillements, nivellements, préparations du sol arrachage de souches, création de retenues d'eau ou de canaux...), le seuil de 10 000 m² étant ici abaissé à 1000 m².

ARTICLE 5 :

En application de l'article R. 523-7 du code du patrimoine, le Préfet de région peut, lorsqu'il dispose d'informations lui indiquant qu'un projet qui ne lui est pas transmis est néanmoins susceptible d'affecter des éléments du patrimoine archéologique, demander au maire de lui communiquer le dossier en cours d'instruction.

ARTICLE 6 :

En application de l'article R. 523-8 du code du patrimoine, le maire de la commune, ou toute autre autorité compétente pour délivrer une autorisation, peut saisir le préfet d'un projet dont la transmission n'est pas obligatoire, en se fondant sur des éléments de localisation du patrimoine archéologique dont il a connaissance.

ARTICLE 7 :

Les dossiers, demandes et décisions, mentionnés aux articles 1^{er}, 3 et 4 du présent arrêté, sont transmis sans délai aux services de la Préfecture de région (direction régionale des affaires culturelles, service régional de l'archéologie, 5 rue de la Salle l'Evêque, CS49020, 34967 MONTPELLIER cedex 2) afin que puissent être prescrites des mesures d'archéologie préventive dans les conditions définies par le code du patrimoine.

ARTICLE 8 :

Le présent arrêté sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture du département de l'Hérault et notifié au maire de la commune de Cers qui procèdera à son affichage pendant un mois en mairie à compter de sa réception.

ARTICLE 9 :

L'arrêté et ses annexes (plan et notice de présentation) seront tenus à disposition du public à la mairie de Cers et à la Préfecture du département de l'Hérault.

ARTICLE 10 :

Le Directeur régional des affaires culturelles, le Préfet du département de l'Hérault et le maire de la commune de Cers sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Montpellier, le 20 NOV. 2014

Pol Le Préfet


Le Secrétaire Général pour les Affaires régionales

Michel STOUMBOFF

Copie :
Communauté de communes ou d'agglomération
DREAL
DDTM
ONF
Conseil Général du département

Notice de présentation annexée à l'arrêté n° 2014324-0027

Zones sans seuil

Zone 1 : à *Montloubat*, à proximité du cimetière actuel, des tombes à inhumation médiévales et un habitat de la même époque ont été repérés

Zone 2 : vaste habitat romain de *Montloubat 1*

Zone 3 : *Les Chazottes Ouest*, exploitation agricole occupée durant toute la période romaine

Zone 4 : exploitation agricole du Haut-Empire romain de *La Joie*

Zone 5 : *Les Crémats*, exploitation agricole du Haut-Empire romain

Zone 6 : grande villa gallo-romaine de *La Grassette*

Zone 7 : *Le Chemin de Preigne*, occupation antique

Zone 8 : *Pech Arnaud*, habitat néolithique

Zone 9 : habitat du Bas-Empire romain des *Moutonnes*

Zone avec seuil à 1000 m²

Zone 10 : cette zone, située à l'Est du village, possède un fort potentiel archéologique. En périphérie ouest, un habitat néolithique, aujourd'hui détruit, a été reconnu.



TITRE IV : DISPOSITIONS APPLICABLES A LA ZONE AGRICOLE - ZONES A

CARACTERE DE LA ZONE

Il s'agit des secteurs de la commune à protéger en raison de leur potentiel économique de terres agricoles. Cette zone sera réservée en priorité à l'exploitation agricole, l'élevage et l'exploitation du sol.

LA ZONE AGRICOLE COMPREND :

DES SECTEURS DEDIES UNIQUEMENT A LA PRODUCTION AGRICOLE ET LA PRESERVATION DU PAYSAGE

Secteur A0 :

Il s'agit du zonage agricole strict destiné uniquement à la production agricole avec une protection forte et la préservation de cônes de vue sur le village. Ce périmètre concerne donc un territoire destiné uniquement à un usage de production agricole. Toute construction y est interdite, même les bâtiments à vocation agricole (hangar).

Secteur A3 :

Il s'agit des domaines « agricoles » ou « non agricoles » et « bâtiment religieux patrimonial » qui par leur qualité architecturale et paysagère impliquent une attention particulière en matière de restauration ou de reconstruction, en cas d'une éventuelle destruction ou détérioration du bâti existant. Afin de ne pas les dénaturer, celle-ci devra se faire à l'identique.

L'intégrité de l'enveloppe du bâtiment devra être respectée.

Ainsi :

La restauration et l'entretien normal des bâtiments existants sont autorisés à condition d'utiliser les matériaux d'origine.

La surface de plancher supplémentaire, autorisée de façon mesurée, doit être développée à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s).

Le domaine de Chazottes peut faire l'objet d'un changement de destination dès lors qu'il ne modifie pas le bâtiment existant.

UN SECTEUR DEDIE A LA PRODUCTION AGRICOLE SUCEPTIBLE DE RECEVOIR DES BATIMENTS

Secteur A1 :

Il s'agit d'un sous-secteur de la zone agricole standard relié au réseau collectif d'assainissement.

Secteur A2 :

La zone A correspond au zonage agricole standard susceptible d'accueillir sous conditions les nouvelles exploitations, les projets de hangar agricole ou autre bâtiment d'exploitation.



ARTICLE A1 - OCCUPATION ET UTILISATION DU SOL INTERDITES

En tout secteur,

Sont interdites les occupations ou utilisations AUTRES QUE :

- les équipements et les ouvrages publics et notamment ferroviaires.

En secteur A0,

Sont interdites les occupations ou utilisations AUTRES QUE :

- la stricte production agricole

En secteurs A1 et A2,

Sont interdites les occupations ou utilisations du sol, AUTRES QUE :

- **les constructions à usage d'exploitations agricoles ou forestières (bâtiments destinés au logement des récoltes, des animaux, du matériel agricole et des équipements indispensables à l'exploitation, serres de culture).** Les activités équestres sont assimilées à des activités agricoles, donc compatibles avec la vocation du secteur A (article 38 de la loi sur le développement des territoires ruraux).
- les extensions des constructions existantes intégrées au bâtiment existant à hauteur de 30% de la surface de plancher existante (non comprises les habitations légères et mobiles non permanentes : mobil-home, caravane, etc...).
- les gîtes ruraux intégrés aux bâtiments existants avec une extension possible de 30% de la SHOB.
- les constructions, les installations, les aménagements et les dépôts nécessaires au fonctionnement, à **l'exploitation, la gestion et l'entretien** du Domaine Public Autoroutier.

En secteur A3,

Sont interdites les occupations ou utilisations du sol, AUTRES QUE :

- **la reconstruction à l'identique ou le changement de destination dès lors qu'il ne remet pas en cause l'exploitation agricole.**

Dans tous les secteurs,

Sont notamment interdites dans tous les secteurs :

- les constructions à usage de bureaux ou de services
- **les constructions à usage d'artisanat, d'industrie, d'entrepôts commerciaux**
- les installations classées pour la protection de l'environnement qui peuvent présenter des dangers ou des inconvénients pour la **commodité des riverains, la santé, la sécurité, la salubrité publique, l'agriculture, la protection de la nature et de l'environnement, la conservation des sites et monuments (art. L511-1 alinéa 1^{er} du Code de l'Environnement),**
- les antennes relais de radiotéléphonie mobile
- les casses automobiles
- les installations de stockage et de traitement des déchets





L'extension mesurée des bâtiments d'exploitation sous réserve que :

- celle-ci soit **cohérente avec les besoins de l'exploitation**
- dans la limite de 30% de la surface de plancher existante.

L'extension mesurée de surface de plancher doit être **comprise à l'intérieur du** (des) bâtiment(s) existant(s).

En termes de développement agro-touristique, sera autorisée **en complément d'une exploitation agricole** avérée, la création de gîtes ruraux :

- dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre

Uniquement à l'intérieur du (des) bâtiment(s) existant(s). Le changement de destination est alors toléré.

Les travaux confortatifs et agrandissements de constructions existantes à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :

- **qu'ils ne dépassent pas 30%** de la surface de plancher existante
- ne conduise pas à créer un logement supplémentaire.

L'extension mesurée de surface de plancher doit être **comprise à l'intérieur du** (des) bâtiment(s) existant(s).

3- dans le cadre d'une activité économique, pour les nouvelles exploitations,

La construction des bâtiments d'exploitation destinés au logement des récoltes, des animaux et du matériel agricole et les équipements nécessaires à l'exploitation.

Les locaux à usage d'habitation sont autorisés sous réserve :

- **d'être directement liés et nécessaires à l'exploitation agricole;**

d'être édifiés simultanément ou postérieurement au bâtiment d'exploitation.

qu'ils ne représentent pas plus du ¼ de l'exploitation et dans la limite maximum de 150m² de surface de plancher ;

En termes de développement agro-touristique, sera autorisé **en complément d'une exploitation agricole** avérée : la création de gîtes ruraux,

- dans la limite maximum de 5 par exploitation et à raison de 25m² par chambre.

Sauf contraintes techniques avérées, **ces locaux à vocation d'habitat ou agro-touristique** prendront la forme soit **d'un logement intégré au volume global** du bâtiment d'exploitation ; **soit d'une habitation accolée** pour autant **que l'ensemble constitue un ensemble homogène** (registre architectural commun, hauteur et gabarit articulés...).

En secteur A3,

Sont autorisés sous conditions :

- **La reconstruction à l'identique, en cas d'une éventuelle destruction ou détérioration, du bâti existant en raison de son intérêt architectural ou patrimonial.** (Domaine de Chazottes)

- En application de l'article L123-1-5-II du Code de l'Urbanisme, un changement de destination des bâtiments désignés sur le plan de zonage, dès lors qu'il ne compromet pas l'exploitation agricole.

@1112 - APPRIOU Jean Philippe - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:47:49

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : ligne LGV Montpellier Beziers

Page 994 / 1332.

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

Contribution :

Je suis contre cette ligne LGV; tout au moins de ce tracé qui ne parait pas forcément le meilleur.

Gagner 18 mn entre Montpellier et Béziers pour un tel cout parait impensable.

faire des poteaux ou pieux au dessus de la source d'Issenka me laisse dubitatif. N'y a -t il pas de risques pour la nappe?

Passer en bas de la Gardiole qui est Natura 2000 ? est-ce bien normal?

Couper une partie du domaine de Picpoul semble aussi anormal.

Peut-être serait-il bon de calculer un nouveau tracé pour cette ligne.

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

@1113 - Jacqueline - Sète

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:52:39

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : CONTRE le tracé Montpellier-Béziers phase 1

Contribution :

Ce projet va enclaver notre territoire. Il est néfaste à bien des égards et destructeur pour le paysage, la faune et la flore avec la suppression des TGV en gare de Sète, la construction d'un viaduc le long de l'étang de Thau. Sans oublier l'impact économique sur un domaine viticole Picpoul de Pinet et sur la via Domitia, voie gallo romaine et bien d'autres encore. Tout cela payé avec beaucoup d'argent, le nôtre, car il s'agit de celui du contribuable. Est-ce que le gain de 18 mn entre Mtp et Perpignan mérite toutes ces destructions afin d'établir la connexion ferroviaire entre l'Espagne ? Merci de revoir le tracé pour éviter tous ces désastres sur notre territoire et pour l'intérêt de ses habitants.

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

@1114 - CHRISTINE - Ivry-sur-Seine

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 13:57:42

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : TGV Montpellier Béziers tracé du TGV Montpellier Béziers

Contribution :

Ces structures vont détruire une bonne partie de notre patrimoine, vignobles, la faune et la flore.

Il y a toujours la possibilité de développer les services des TER.

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

@1115 - DEHILLOTTE-LEBLOND Martine - Sète

Page 995 / 1332.

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:01:55

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : enquête préalable à la déclaration d'utilité publique - phase 1 Montpellier Béziers - demande de report et de modification

Contribution :

Le projet de ligne à Grande Vitesse tel qu'il est proposé semble faire fi des lois de notre pays et semble ignorer les lois concernant :

1/l'impact du bruit sur les habitants et la faune ? TGV lancé à 300km/h est de 92dB(A) contre 80 dB(A) pour un TER (chiffres donnés par la SNCF)

2/ la faune et de la flore protégées par Natura 2000 sur l'Etang de Thau et le Lido

3/ la protection de la Voie Domitienne notre patrimoine historique.

Quelles compensations l'Etat offre-t-il aux agriculteurs expropriés sur des hectares de terres agricoles ? Et pour les vignobles de Pinet ?

Quelles subventions versées à VINCI, grand constructeur privilégié d'autoroutes, d'aéroports et de voies ferrées en France, et donc aux actionnaires de VINCI pour la réalisation de ce projet ?

Quelle UTILITE PUBLIQUE ? A partir de quels services et de quelles sommes parle t-on d'Utilité Publique ?

Ici en l'occurrence quels services publics pour quels publics ou quel public ? Pour quels usagers ?

Ou pour quel usage ? Permettre aux touristes des pays de Nord de traverser la France pour rejoindre le soleil et les plages d'Espagne dans les meilleurs délais ?

- au détriment des usagers de nos territoires traversés qui voient les lignes utilisées au quotidien diminuer et vieillir ?

- au détriment d'un service de fret marchandise inexistant mais au profit de trafic autoroutier incessant de camions espagnoles faisant fi de notre réglementation de routage le dimanche et rendant le flux de circulation de plus en plus insécurisant pour les véhicules .

Quelle prospective pour la gestion de notre trait de côte à l'horizon des prochaines années alors que le monde s'inquiète pour le climat et alors que les conditions sanitaires dues à la COVID ne favorise pas les déplacements hors frontières.

Réfléchir et gérer les projets actuels sur des bases d'il y a 30 ans en arrière est une gageure ! La vitesse ne compensera pas le génie d'un projet conciliant fret marchandise et fret usagers respectant notre territoire et notre biodiversité. L'Europe ne demande pas l'aliénation des territoires mais recherche une entente intelligente pour assurer la gestion des subventions allouées à chaque partenaire de façon raisonnée.

Le projet de Ligne à Grande vitesse doit donc être revu pour tenir compte de ces impératifs : fret marchandise et fret voyageur tout en préservant la faune et la flore de notre territoire, les terres agricoles, la Voie Domitienne et anticiper les événements climatiques qui pourraient mettre à mal le déplacement des flux existants de Sète à Perpignan en bord de mer. Alors on pourra parler d'un projet d'utilité publique respectant l'homme sur son territoire, la biodiversité et l'économie impactée d'une région.

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

@1116 - BOUVIER Vincent - Lapeyrouse-Fossat

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:08:36

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Une nécessité pour une mobilité du XXI^e siècle

Contribution :

Ce projet, et notamment cette première phase, est une nécessité pour accroître une mobilité vertueuse.

Elle permettra de faciliter les déplacements des voyageurs (régionaux, nationaux et internationaux) et du fret en OCCITANIE, sur le territoire national et à l'international.

Je suis pour la mise en œuvre de ce projet dont les concepteurs ont réussi à trouver un équilibre entre les contraintes environnementales, architecturales, faunistiques et floristiques, techniques, financières, humaines, et

Bravo et merci !

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

@1117 - Popy Simon - Montpellier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:09:25

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis de France Nature Environnement Languedoc-Roussillon

Contribution :

Mesdames et Messieurs les commissaires enquêteurs,

Je vous prie de trouver ci-jointe la contribution de FNE LR à l'enquête publique sur la DUP de la LNMP phase 1.

C'est quasiment notre dernière cartouche pour pousser l'Etat et SNCF Réseaux à revoir le projet. Pour l'enquête publique sur la gare Sud de France nous étions très nombreux à dénoncer les aberrations du projet (plus de 700 contributions négatives, et seulement une dizaine positives). Le commissaire enquêteur d'alors avait émis un avis positif sans trouver utile de formuler aucune réserve. La suite nous a amplement donné raison, que ce soit sur le plan des mobilités ou du gaspillage d'argent public. J'entretiens l'espoir que cette expérience traumatisante ne se reproduise pas à une échelle et avec des conséquences encore plus grandes. Votre responsabilité est historique

Je vous prie d'agréer, Mesdames et Messieurs, mes salutations respectueuses.

Simon Popy

président de FNE LR

Pièce(s) jointes(s) :

Document : réponse EP FNELR.pdf, page 1 sur 14



NOTRE RÉPONSE À L'ENQUÊTE PUBLIQUE SUR LE PROJET DE LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

27 janvier 2022

SOMMAIRE

1. Rappel de notre position historique sur le projet de nouvelle ligne.....	2
2. Intérêt socio-économique du projet.....	2
2.1. Les gains de temps avancés sont un mirage.....	3
2.2. Des gares déconnectées des Pôles d'Echanges Multimodaux.....	5
2.3. Des gares excentrées facteur d'artificialisation.....	6
2.4. Le fret ferroviaire : une absence de stratégie.....	6
2.5. Silence sur l'avenir de la ligne historique.....	7
2.6. Sur la faisabilité d'un tunnel sous les Corbières.....	7
3. Prise en compte des impacts environnementaux.....	8
3.1. Périmètre du projet : un découpage qui nuit à la vision d'ensemble.....	8
3.2. Un niveau d'impact exceptionnel sur la biodiversité.....	9
3.3. L'évitement et la réduction des impacts sur la biodiversité sont insuffisants.....	9
3.4. Le volume de compensation est insuffisant mais déjà irréaliste.....	10
3.5. Effets sur la santé : le bruit des trains de fret en ville.....	11
3.6. Le trafic induit localement par les gares excentrées passé sous silence.....	11
3.7. Le projet présenté n'apparaît pas rentable sur le plan climatique.....	11
4. Avis et demandes de FNE LR.....	12
5. Remarques pratiques sur la consultation.....	13
6. Qui sommes-nous.....	13

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

1/14

Document : réponse EP FNELR.pdf, page 2 sur 14

1. RAPPEL DE NOTRE POSITION HISTORIQUE SUR LE PROJET DE NOUVELLE LIGNE

France Nature Environnement Languedoc-Roussillon a de tous temps été favorable au projet de **nouvelle ligne mixte Fret/Voyageurs** achevant de relier le contournement Nîmes Montpellier (2017), à la LGV mixte Perpignan Figueras (2013) par la façade méditerranéenne. Son aménagement permettrait:

- de **fluidifier le trafic** dans tout le sud de la France, actuellement bloqué au moindre incident sur la ligne unique du littoral ;
- d'offrir une **meilleure robustesse et une meilleure fiabilité sur cet axe, ce qui est indispensable pour favoriser l'usage du train par les voyageurs**, mais aussi **pour développer le transport ferroviaire de fret** avec une forte perspective de report modal bénéficiant à tout le corridor euro-méditerranéen ;
- de répondre à des objectifs majeurs pour **faire face au défi climatique** (décarbonation des transports) ;
- de **réduire la pollution de l'air** en Languedoc-Roussillon (enjeu sanitaire) comme dans toutes les régions traversées aujourd'hui par les poids lourds transportant sur voies (auto)routières les marchandises, notamment entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.

Cette nouvelle ligne est par ailleurs **indispensable sur le tronçon Béziers-Rivesaltes du fait de la vulnérabilité de la ligne historique** (dite "des étangs" au sud-ouest de Narbonne) à la hausse du niveau de la mer en sus des aléas de vents violents et d'embruns.

Il faut par ailleurs rappeler que l'objectif originel de mixité de la ligne, d'intérêt européen et pas seulement régional, a été plébiscité par la plupart des divers contributeurs au débat public de 2009. **Cet objectif a été par la suite une des conditions sine qua non de l'absence d'opposition de la fédération FNE LR face au projet de Contournement Nîmes-Montpellier, malgré ses impacts environnementaux très importants.**

Selon FNE LR, la prolongation de la ligne pourrait contribuer - sous réserve d'une bonne conception de la ligne - à remplir certains objectifs de la transition écologique que nous soutenons.

La très grande vitesse n'a en revanche jamais été pour nous l'intérêt premier de ce projet, FNE LR ayant constamment souligné l'importance d'évaluer l'effet global de toutes les solutions "intermédiaires" à vitesse élevée mais inférieure à 350 km/h.

Cette position de FNE LR avait été exprimée à l'occasion des états généraux du rail de la Région en assortissant clairement son soutien au doublement de la ligne à certaines conditions :

- *"polyvalence de la ligne (fret + voyageurs) de bout en bout au moyen notamment d'une vitesse réduite (220 km/h pour les passagers) ;*
- *traversée des Corbières en tunnel afin de minimiser l'impact environnemental ;*
- *utiliser en priorité les gares des centres villes."*

Le projet de ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, en deux phases, présenté à l'enquête publique en vue de sa déclaration d'utilité publique ne répond malheureusement plus en rien aux conditions rappelées ci-dessus.

2. INTÉRÊT SOCIO-ÉCONOMIQUE DU PROJET

Il convient tout d'abord d'observer que les finalités du projet qui avaient initialement emporté notre adhésion ont évolué dans le temps. D'une liaison fret-ferroviaire grande capacité modernisée, connectée avec le réseau espagnol, sans gares excentrées, le projet initial a glissé à notre grand regret vers une ligne essentiellement focalisée sur le transport de voyageurs à très grande vitesse.

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

2/14

L'étude socio-économique s'appuie sur les gains de temps des voyageurs et la libération des possibilités de fret pour montrer comment les objectifs du projet sont atteints. Le gain de temps des usagers, valorisé monétairement selon les normes en vigueur, emporte l'essentiel du bénéfice du projet. Le projet a également pour but de favoriser un transfert modal depuis les usagers de la voiture ou de l'avion. Ce transfert permet aussi une économie d'émissions de gaz à effet de serre qui contribuerait, selon le dossier, à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone, ainsi qu'une réduction des externalités négatives du transport routier en matière de pollution de l'air, notamment de rejets d'oxydes d'azote et de particules (40 000 morts prématurées en France d'après Santé publique France voire 97000 en 2018 selon une étude britannique récente qui tient compte de l'ensemble des émissions de particules).

2.1. LES GAINS DE TEMPS AVANCÉS SONT UN MIRAGE

Comme trop souvent la faiblesse majeure de ce type de dossier vient de l'**absence de prise en considération du temps d'accès aux gares**, notamment en transports en commun. Les accès aux gares situées en dehors des villes étant négligés, le dossier ne prend en compte que les gains de temps pendant le trajet en TGV et donc présente un bilan socio-économique positif fallacieux. De nombreuses liaisons entre les gares de centre-ville de Nîmes, Montpellier, Béziers et Narbonne seront transférées vers des gares éloignées (cf fig. 1, 2 et 3) induisant des pertes de temps qui sont comptées dans le projet comme des gains de temps. Certains passagers utiliseront leur voiture pour rejoindre ces gares, ce qui aura pour conséquences un renforcement du coût lié à l'utilisation des parcs de stationnement, une augmentation des émissions de polluants et de gaz à effet de serre, à quoi il faut ajouter d'artificialisation des sols liée à l'urbanisation induite par ces gares. C'est le cas à Montpellier où le trajet en transports en commun (hors cheminements piétonniers et aléas d'attente) entre la gare Saint-Roch et la gare Sud de France est de 40 min à plus d'1 heure pour un gain de temps dans le train de 10 à 15 min. Si l'on ajoute la marge de sécurité liée à l'anticipation nécessaire des aléas du trafic routier, et la durée du contrôle désormais imposé à l'embarquement des voyageurs dans les TGV, des Sétois ont évalué leur perte de temps à 1h30 ! La perte de temps pour les Montpellierains ou pour les voyageurs en correspondance à Montpellier Saint-Roch ou devant aller à Montpellier Sud-de-France en voiture n'a jamais été prise en compte dans les études économiques du contournement Nîmes - Montpellier et de la gare nouvelle Sud de France, ce qui illustre parfaitement le caractère virtuel des bénéfices mis en avant pour justifier l'utilité publique de ces projets. D'ailleurs, **aucun retour d'expérience sur les effets et le bilan de la mise en services des gares nouvelles de Nîmes et Montpellier ne figure dans le dossier de la LNMP**, ce qui est particulièrement choquant puisque le projet est largement inspiré du CNM. FNE LR remet donc en cause les conclusions de l'analyse socio-économique et soutient que l'absence de prise en compte des erreurs du passé produira à nouveau les mêmes aberrations.

Sur la base de son analyse biaisée, le dossier présenté fait une évaluation erronée du bénéfice collectif à 2,6 milliards d'euros avec un gain pour les usagers de 11 milliards d'euros. Ce gain est d'autant plus virtuel que plus de 70% de ces 11 milliards ne sont dus qu'à quelques minutes gagnées par les voyageurs utilisant déjà le train actuellement. Moins de 20% correspondent à des nouveaux voyageurs.



Figure 1: (Figure 41 du dossier) : Circulations Grandes Lignes en 2019

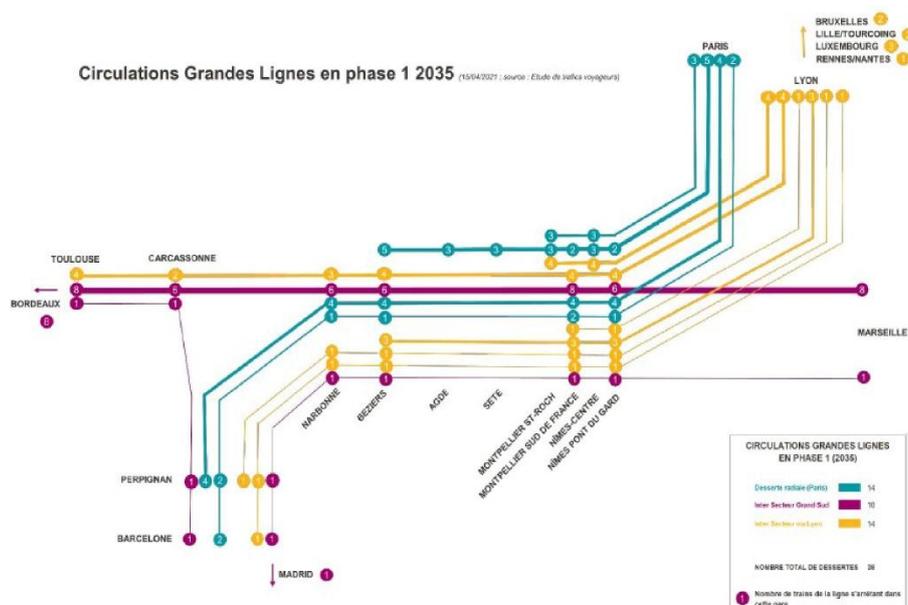


Figure 2: (Figure 110 du dossier) : Circulations Grandes Lignes pour la phase 1 en 2035

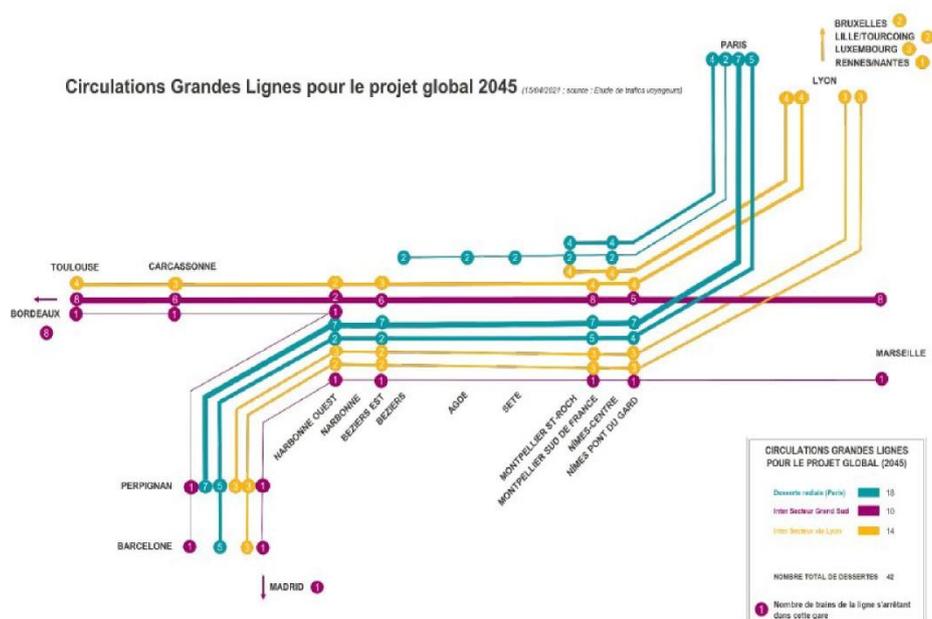


Figure 3: (Figure 112 du dossier) : Circulations Grandes Lignes pour le projet global en 2045

2.2. DES GARES DÉCONNECTÉES DES PÔLES D'ÉCHANGES MULTIMODAUX

Le projet de **gare nouvelle de Narbonne** est relié au réseau TER: ce choix pourrait apparaître comme judicieux, pour autant que cette gare soit nécessaire, car il permettrait, dans la mesure où le service TER serait cadencé harmonieusement avec les TGV, un accès de tout le territoire à la grande vitesse en transport en commun de bout en bout, donc une réduction concomitante des émissions de gaz à effet de serre. Néanmoins les horaires des correspondances sont rarement harmonieux, **ce qui risque surtout d'augmenter considérablement le temps d'accès à la ville centre.**

Deux sites ont été envisagés pour la **gare nouvelle de Béziers**. Le site choisi n'est pas accessible en TER, contrairement au site alternatif dit « Canal du midi » qui jouxte la voie classique. L'évolution du trafic TER n'étant pas pris en compte formellement par le dossier, il est indiqué que « *les gains de trafics observés en gare « Canal du Midi » proviennent essentiellement d'un report de voyageurs TER depuis les gares existantes à proximité (Béziers, Vias, Agde...).* Le gain de trafic lié strictement à la capacité de faire des correspondances TER-TGV reste limité en raison des faibles trafics voyageurs dans les gares desservies par la ligne existante (à l'exception des gares de Béziers et Agde) ». Cette assertion est insatisfaisante et peu compréhensible, car d'une part elle n'est **étayée par aucune donnée précise**, d'autre part elle **présente comme négligeables les besoins de mobilité de Sète et Agde, ce qui reste à démontrer.**

Le dossier ne dit d'ailleurs rien des **graves pertes de services pour les habitants de Sète et Agde** qui bénéficiaient de six circulations quotidiennes vers Paris ramenées à 3 en 2035 et 2 en 2045, les Sétois sont également reliés par 2,5 circulations vers Lyon et 2 vers Marseille qui seront supprimées dès 2035. Ces suppressions sont aggravées par le basculement des TGV

sur le CNM et la gare Sud de France, rendant difficiles voire totalement irréalistes les correspondances avec les TER en gare St Roch, ce qui revient à réduire le nombre de relations possibles (en particulier avec Sète et Agde). Et **on voit s'accroître le paradoxe suivant, déjà observé avec la mise en service du CNM et des gares nouvelles: plus on a d'infrastructures ferroviaires sur le territoire, plus sa desserte se dégrade**. Les habitants et élus concernés ont d'ailleurs émis un souhait appuyé d'une gare nouvelle entre Béziers et Montpellier. Il est seulement noté que : « *Les gares centres, dont Agde, verraient leur desserte grandes lignes diminuer. Toutefois, la capacité libérée sur le réseau existant par la ligne nouvelle, permettrait de renforcer la desserte de Sète et Agde par les trains régionaux vers les gares nouvelles de Montpellier et Béziers, par rapport à la situation actuelle.* » Affirmation totalement fautive et **contradictoire avec le choix de ne pas relier la gare nouvelle de Béziers avec le réseau TER**. Et, pour la gare nouvelle de Montpellier, cela supposerait de mettre en service des TER supplémentaires entre la gare Sud de France et Narbonne. Enfin, elle constitue une provocation vis-à-vis de la plus grande agglomération située sur le territoire desservi. À ce stade, le "pôle multimodal", comme le désigne SNCF Réseau, constitué par les deux gares de Montpellier, ne permet de relier ces gares que par la réalisation du prolongement de la ligne 1 du tramway pour une durée de correspondance d'environ 45min.

Ces observations ont également été portées par l'Autorité environnementale qui observe par exemple que « *Le dossier ne présente pas l'articulation existant entre les différents modes de transport du territoire et notamment les grandes lignes ferroviaires, les TER, parking relais, bus, car et tramway et la billetterie et les tarifications associées.* »

Nous rappelons que la **règle n°2 du projet de SRADDET Occitanie** contraint à "améliorer les performances des réseaux de transports collectifs en développant les interconnexions autour des Pôles d'Echanges Multimodaux". Le dossier présenté nous conduit à douter du respect de cette règle par le projet soumis à l'enquête. Ce règlement de SRADDET n'est certes pas encore en vigueur, mais l'imminence de son entrée en vigueur (enquête publique en cours) devrait conduire à minima à surseoir à statuer sur la DUP et à s'assurer que le projet répond à ce règlement d'aménagement fixé par la Région Occitanie.

FNE LR estime donc qu'à l'instar des gains de temps, **les perspectives de transfert modal sont surestimées**, ce qui invalide à nos yeux la contribution du projet à la stratégie nationale bas carbone. Pour FNE LR, **un calcul économique prenant en compte les temps d'accès aux gares conduirait certainement à un bilan économique négatif pour les usagers**.

2.3. DES GARES EXCENTRÉES FACTEUR D'ARTIFICIALISATION

Les trains circulant sur la ligne nouvelle seront accessibles directement à partir de gares desservant les agglomérations de Perpignan, Narbonne, Béziers et Montpellier. De ces quatre, seule la gare de Perpignan restera située en centre-ville.

La mise en place de gares en dehors des villes constitue une incitation forte à l'utilisation de la voiture individuelle pour l'accès au TGV, il s'agit donc ipso facto d'un **encouragement à l'étalement urbain vers les petites bourgades situées en dehors des grandes agglomérations**. Ce choix ne respecte pas la **règle n°4 du règlement du projet de SRADDET** actuellement en enquête publique : "**Localiser prioritairement les projets d'équipements et de services (dont les services marchands) dans les centralités définies par les territoires ou dans des lieux accessibles en transport collectif (existants ou programmés) ou par une solution alternative à l'usage individuel de la voiture**"

2.4. LE FRET FERROVIAIRE : UNE ABSENCE DE STRATÉGIE

Concernant le fret ferroviaire, le dossier considère que les gains de temps et de trafic seront faibles. Il n'est pas évoqué de stratégie visant à renforcer le développement de plateformes logistiques ferroviaires en dehors de l'emprise des ports et de la frontière, et du secteur de Perpignan pour les fruits et légumes. L'accès aux agglomérations de Montpellier et Nîmes semble devoir rester routier, ce qui est malheureusement cohérent avec les efforts constatés de l'aéroport de Montpellier pour créer des plateformes logistiques routières sur son domaine. L'absence de continuité de l'itinéraire de fret sur l'ensemble de la ligne entre Montpellier et Perpignan aboutit à un **paradoxe : le fret traversera les centres-ville tandis que les passagers devront prendre leur voiture pour accéder aux gares situées à l'extérieur des villes**. Au bilan, le dossier ne témoigne pas d'une

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

6/14

ambition en matière de transfert modal pour le fret à la hauteur des besoins de décarbonation des transports de marchandises. Dans le bilan socio-économique, le fret compte quasiment pour zéro.

Le dossier ne trouve même pas utile de faire référence aux objectifs nationaux ou européens en matière de développement du FRET, il n'analyse pas les capacités du projet à y répondre, et n'envisage pas de perspectives d'évolution. Concernant ce dernier point, on peut comprendre le silence de SNCF Réseau étant donné que **le choix technico-financier court-termiste de la non-mixité sur la portion Béziers-Rivesaltes condamne à terme cet axe pour le fret** :

- vulnérabilité de la ligne (ancienne, aléas submersion inéluctable, embruns)
- impossibilité de reporter le FRET sur la nouvelle ligne pour les siècles à venir (inadaptée par conception)
- risques de saturation et de concurrence avec les trains du quotidien entre Villeneuve-lès-Béziers et Narbonne.

L'analyse des variantes repose sur 28 combinaisons possibles de mixité partielle à totale entre fret et transport de voyageurs. Ce nombre est réduit en excluant les options qui présentent un bilan en termes d'analyse multicritère trop défavorable. Cinq options sont analysées in fine : deux de mixité totale, deux de mixité réduite à Montpellier - Béziers et une avec mixité jusqu'à Nissan-lez-Enserune. Ces options concernent des trains de fret d'une longueur de 750m, le dossier mentionne cependant les travaux prospectifs visant à créer des trains de 1500m pour le fret international mais aucune hypothèse ne le prend en compte. Il n'est pas non plus évoqué la possibilité de faire circuler des trains de fret à grande vitesse, solution qui avait été utilisée par la Poste dans les années 2000 et qui fait l'objet d'expérimentations en Italie.

2.5. SILENCE SUR L'AVENIR DE LA LIGNE HISTORIQUE

A l'instar de l'autorité environnementale il nous paraît **indispensable d'intégrer à ce dossier la question de l'avenir de la ligne littorale existante**, alors que l'atteinte des objectifs du projet LNMP dépend de son bon fonctionnement. Cette ligne, dans sa partie Narbonne-Perpignan, est d'ores et **déjà reconnue comme non fiable et menacée par la hausse du niveau marin**. Son coût de maintenance infrastructure serait déjà 3 fois supérieur à la moyenne normale. Or dans le scénario de SNCF Réseau, **c'est sur elle que repose totalement l'avenir du développement du fret**.

Dans le cadre de la concertation qui a précédé l'enquête publique, lors de notre rencontre avec SNCF Réseau, il nous a été répondu à cette question que postérieurement à la construction de la LNMP, **la ligne des étangs devrait faire l'objet d'un déplacement**. Cette hypothèse de la construction d'une 3e ligne pour pallier à la défaillance prévisible de l'ancienne ligne et au défaut de conception de la nouvelle (non mixte), ne figure nulle part dans le dossier présenté et ne fait l'objet d'aucune évaluation ; or si tel est le raisonnement de SNCF Réseau, il pose de nombreuses questions en termes de bilan socio-économique et environnemental. **Cette raison seule devrait suffire à surseoir à statuer sur la DUP de ce projet**.

2.6. SUR LA FAISABILITÉ D'UN TUNNEL SOUS LES CORBIÈRES

Le dossier mentionne le surcoût de la mixité qui s'élèverait à 1200M€ pour la mixité entre Béziers et Perpignan, ce surcoût est essentiellement expliqué par la nécessité de construire plusieurs tunnels pour la traversée des Corbières, il est donc associé à un bénéfice environnemental majeur, compte tenu de la haute valeur écologique et paysagère des milieux traversés, notamment au sein du parc naturel de La narbonnaise (Enjeux non évités : sites Natura 2000 des Basses Corbières et Corbières orientales (ZPS et Zico), complexe lagunaire de Bages-Sigean (ZSC), habitats d'intérêt Majeur : Crêt de Mil / Combe du Fenouil, Crête de Jambon et Garrigues associées, Bordure Sud des Corbières, La Berre, 16 corridors écologiques sur 28). Une partie de l'argumentaire sur le choix parmi ces variantes s'appuie sur une concertation intervenue en 2012-2013, et sur la décision ministérielle de 2013 qui a renoncé à la mixité totale. Ces éléments de support à la décision sont antérieurs à la conférence de Paris sur le climat de 2015 et aux différentes lois et accords internationaux ayant significativement renforcé la prise en compte de l'environnement et du changement climatique dans les politiques publiques, ainsi que chez les élus et dans

le grand public. Ainsi, **la nécessité de la mixité totale et à de l'accès ferroviaire au TGV, est-elle sous-estimée à l'aune de la sensibilité écologique de 2022.**

Il nous paraît fallacieux d'avancer des obstacles techniques à la faisabilité d'un tunnel de 10 à 15 km sous les Corbières, quand bien même il s'agisse d'un massif karstique, quand nous sommes capables de creuser un tunnel sous la Manche, au travers des Pyrénées ou traversant les Alpes. Par ailleurs, aucune étude précise n'est venue appuyer cette contre-indication technique dont l'origine est floue. **La faisabilité technique doit être étudiée sérieusement, avec toutes ses conséquences en termes de coût et d'adaptations du tracé de la ligne, mais également en termes de gains environnementaux :**

- potentiel de FRET,
- possibilité de sortir les trains de FRET des centres villes,
- possibilité pour le FRET ferroviaire d'emprunter au besoin l'une ou l'autre ligne selon les besoins,
- possibilité d'une requalification de la ligne littorale en ligne légère, potentiellement surélevée, uniquement dédiée au transport voyageurs entre les stations balnéaires du littoral,
- et surtout, impact environnemental bien moindre.

Une partie des arguments avancés par SNCF Réseau pour rejeter la mixité ne concerne pas directement les rampes et l'éventuel tunnel sous les Corbières, mais le raccordement entre Narbonne et la LNMP vers Perpignan, que SNCF Réseau envisage (pour le rejeter) construit dans un tunnel entre aiguillage et gare excentrée. En réalité, l'obstacle technique allégué s'atténue fortement si on renonce à la gare excentrée de Narbonne, et si on aménage ce raccordement via une boucle par Montredon-des-Corbières et l'embranchement déjà prévu entre la ligne venant de Toulouse et la LNMP vers Perpignan.

Concernant le coût, FNE LR ne saurait accepter l'argument selon lequel le coût supplémentaire de 1 milliard d'euros (qui ne repose néanmoins sur aucune étude transparente et détaillée) serait insurmontable. Et ce d'autant moins que le "bénéfice" économique avancé par SNCF Réseaux serait de 11 milliards !

Pour FNE LR ces choix doivent être revus, l'enjeu de biodiversité qui implique la nécessité de recourir à des tunnels pour la traversée des Corbières, rencontre l'enjeu du transfert modal du fret vers le mode ferroviaire. **L'option de mixité totale doit donc être considérée à nouveau.**

3. PRISE EN COMPTE DES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX

3.1. PÉRIMÈTRE DU PROJET : UN DÉCOUPAGE QUI NUIT À LA VISION D'ENSEMBLE

L'objectif principal du projet est, selon le dossier, double :

- accroître la mobilité ferroviaire des passagers et du fret entre les territoires situés le long de l'axe Espagne – littoral du golfe du Lion – vallée du Rhône, débouchant sur l'Île-de-France et le Nord de l'Europe ;
- dégager des possibilités de renforcement des transports régionaux de passagers sur le réseau existant, aujourd'hui saturé.

Le dossier présenté ne comprend que la description et l'analyse des impacts de la section Montpellier – Béziers, dite phase 1, puis Béziers – Perpignan, dite phase 2. L'atteinte des objectifs précités et le fonctionnement d'ensemble ne saurait séparer ni le contournement de Nîmes et Montpellier du projet présenté sur le périmètre Montpellier - Perpignan, ni la phase 1 de la phase 2. L'application stricte de l'article L. 122-1 du code de l'environnement justifierait que le périmètre du projet concerne l'ensemble constitué de la ligne nouvelle entre Nîmes et Perpignan, des opérations de renforcement de la desserte régionale voyageurs sur la ligne classique, des accès aux gares et de l'ensemble des plateformes permettant le développement du fret ferroviaire et multimodal.

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

8/14

Document : réponse EP FNELR.pdf, page 9 sur 14

En tout état de cause, l'absence de prise en compte de l'ensemble des éléments ci-dessus conduit à une information du public incomplète puisque celui-ci n'est pas en mesure de s'assurer de l'atteinte des objectifs, notamment :

- connaître la réalité des services dont il bénéficiera ;
- estimer les possibilités de transfert modal qui s'offrent à lui ;
- évaluer les impacts environnementaux et les risques divers liés à l'ensemble de la restructuration du transport ferroviaire dans la région Occitanie Pyrénées-Méditerranée.

3.2. UN NIVEAU D'IMPACT EXCEPTIONNEL SUR LA BIODIVERSITÉ

Les impacts environnementaux du projet seront démesurés : 2770 ha d'espaces naturels vont être directement affectés dont 30 ha de zones humides (avec des espèces rares comme la Renouée de France, la Salicaire à trois bractées, la Salicaire à feuilles de Thym, la Crypside faux-Choin et la Crypside aigue, le Péplis de Boreau, le Péplis pourpier, ainsi que des amphibiens patrimoniaux comme le Pélobate cultripède).

Étant donné que la ligne va traverser toute la plaine languedocienne, hotspot mondial de biodiversité, pas moins de 55 sites Natura 2000 seront impactés ! Les enjeux sont presque partout forts à très forts, et plus encore sur le massif de la Gardiole pour la phase 1, et dans les Corbières, pour la phase 2, où ils sont de niveau exceptionnel. Ce massif héberge en effet des espèces qui n'existent quasiment qu'à cet endroit en France (comme la Scorzonère à feuilles crispées, la Fauvette à lunettes, le Cochevis de Thékla, le Traquet oreillard ou l'Acidalie aragonaise). Nos associations craignent également une altération de la fonctionnalité intersites pour les chiroptères sur les différentes zones Natura 2000 du secteur.

Concernant les terres agricoles, 1905 ha de Surface Agricole Utile vont être consommés, soit 564 exploitations. Là aussi, de nombreuses espèces patrimoniales spécifiques des zones agricoles seront impactées comme l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard, la Pie-grièche à tête rousse, le Pipit rousseline ou le Lézard ocellé, qui verront leurs habitats fragmentés.

Nous estimons qu'en comparaison du CNM, qui était déjà très impactant pour les espèces de milieu agricole, les impacts de la LNMP sont 3 à 4 fois plus importants. Il s'agit probablement du projet ferroviaire le plus impactant pour la biodiversité française depuis des décennies.

Cet impact est par ailleurs largement sous-estimé puisque seul l'impact de la construction de la ligne est évalué et que l'urbanisation induite par la création de cette nouvelle infrastructure n'est pas abordée.

Par conséquent, ce projet **ne peut être déclaré d'Utilité Publique que s'il se montre exemplaire** sur les aspects environnementaux, qui comprennent la conception de la ligne et la **maximisation de ses aménités positives** (en matière de report modal notamment), mais aussi la **minimisation de ses impacts** sur la population et sur la biodiversité. **Avec le projet qui nous est présenté, nous sommes très loin du compte.**

3.3. L'ÉVITEMENT ET LA RÉDUCTION DES IMPACTS SUR LA BIODIVERSITÉ SONT INSUFFISANTS

Il est clair pour notre association que pour un projet de cette ampleur, il est impossible d'éviter totalement les impacts, sauf à ne pas réaliser le projet, ce qui n'est pas notre position sous réserve d'une révision du projet. Néanmoins, le projet conduit à plusieurs incidences résiduelles significatives sur les espèces et habitats ayant justifié la désignation de sites Natura 2000, en phase 1 pour la ZPS « Est et sud de Béziers » et en phase 2 pour l'ensemble des sites. La directive européenne "Habitats" reprise par l'article L.414-4 du code de l'environnement ne permet aux pouvoirs publics d'autoriser le projet qu'après avoir successivement démontré l'absence de *solution alternative*, les *raisons impératives d'intérêt public majeur* et *proposé des mesures compensatoires de nature à "maintenir la cohérence globale du réseau Natura 2000"*. Pour ce qui concerne l'intérêt public majeur *"seules peuvent être évoquées des considérations liées à la santé de l'homme et à la sécurité publique ou à des*

conséquences bénéfiques primordiales pour l'environnement ou, après avis de la Commission, à d'autres raisons impératives d'intérêt public majeur."

Pour FNE LR, la mise en place de tunnels dans la traversée des Corbières, doit donc impérativement être étudiée avant de conclure, au risque de ne pas respecter ces conditions et de créer une fragilité juridique importante.

Il en va de même avec la traversée du massif de la Gardiole pour laquelle nos associations réclament un tunnel plus long sous le Bois Royal, afin de minimiser les impacts. Concernant la Raison Impérative d'Intérêt Public Majeur, indispensable pour obtenir des dérogations à la destruction d'espèces protégées, l'intérêt public est atténué fortement par le fait d'exclure l'accès en gare depuis le centre-ville par le mode ferroviaire pour Béziers et Montpellier, ce qui permet de douter des effets sanitaires positifs du projet. Il s'y ajoute l'effet du **choix de non mixité entre Béziers et Perpignan qui atténue très fortement les effets bénéfiques sur le climat et la qualité de l'air. Ces éléments concourent à fragiliser juridiquement le dossier.**

3.4. LE VOLUME DE COMPENSATION EST INSUFFISANT MAIS DÉJÀ IRRÉALISTE

Tout d'abord les méthodes employées pour estimer les surfaces nécessaires nous apparaissent entraîner un biais conduisant à **une sous-estimation compte tenu des enjeux concernés**. Les espaces interstitiels entre A9 et ligne TGV devraient être considérés comme perdus. La fragmentation que va constituer cette ligne nouvelle n'est pas prise en compte. L'étude d'impact devrait évaluer la capacité des espèces à franchir ces obstacles cumulés. Il n'y a pas non plus d'analyse qualitative des très nombreux ouvrages proposés. Enfin le ratio de 2 concernant la plupart des mesures compensatoires nous semble insuffisant pour garantir l'absence de perte nette de biodiversité, eu égard à ce qui est observé sur d'autres dossiers, et au risque d'échec d'un grand nombre de mesures.

En termes de compensation, malgré cette sous-estimation, le dossier prévoit actuellement presque 6000 ha (5765 ha) d'espaces dégradés à trouver pour mettre en œuvre des mesures : 3730 ha d'habitats ouverts/semi ouverts des plaines agricoles, 1310 ha d'habitats ouverts/semi-ouverts de type promontoires rocheux, pelouses et garrigues, 595 ha de matorrals arborescents et boisements, et 130 ha de zones humides et ripisylves. Pour rappel, le CNM avait déjà occasionné une surface record de mesures compensatoires avec environ 2000 ha.

Même sous-estimés, **nous doutons de la possibilité d'atteindre les objectifs surfaciques de compensation fixés**. SNCF Réseaux ne donne **pas d'éléments probants, renvoyant la question à plus tard**, alors qu'une étude de la capacité des territoires à accueillir ces mesures est indispensable, de même qu'un bilan des mesures compensatoires préexistantes, et une évaluation des conséquences socio-économiques de ce programme de compensation, qui risque de bloquer des surfaces considérables de terres indispensables, soit pour d'autres activités, soit pour permettre la compensation, et donc la réalisation, d'autres projets que la LNMP sur les territoires traversés.

Par ailleurs, étant donné les choix qui maximisent les impacts environnementaux sur la traversée des Corbières, **la possibilité de compenser la destruction de milieux uniques en France pose question** et constitue, comme nous l'avons annoncé depuis longtemps, une fragilité juridique majeure pour l'obtention de l'autorisation environnementale. C'est également le cas pour la compensation de certaines destructions de milieux très rares sur la phase 1 (massif de la Gardiole), qui nécessitent une phase d'expérimentation afin de savoir si elles peuvent effectivement être compensées.

Pour FNE LR le processus de définition du projet technico-économique n'a à aucun moment intégré les impacts environnementaux dans une logique Eviter-Réduire-Compenser. Les enjeux de biodiversité ont été plaqués a posteriori sur un projet déjà préconçu, occasionnant un volume de mesures compensatoires démesuré, faute d'avoir **mieux soigné la phase d'évitement**. Conséquence de l'absence d'écoute de SNCF réseaux et des pouvoirs publics vis à vis des alertes des associations, il est **désormais nécessaire de revoir le scénario technico-économique choisi au regard des contraintes environnementales**. Le projet en l'état ne doit pas être approuvé et les solutions de substitution doivent être réétudiées, comme nous le réclamons depuis des années.

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

10/14

3.5. EFFETS SUR LA SANTÉ : LE BRUIT DES TRAINS DE FRET EN VILLE

Les effets du bruit ne sont analysés que vis-à-vis des riverains de la ligne nouvelle, les effets induits sont seulement mentionnés sans évaluation. Pour FNE LR, du fait de la non mixité de bout en bout, les effets induits doivent être également évalués afin de tenir **compte du choix du renforcement du fret sur la ligne classique, laquelle traverse les agglomérations, notamment la nuit**. Il convient en outre de ne pas se limiter à démontrer le respect de la réglementation mais d'identifier les impacts bâti par bâti au regard des valeurs recommandées par l'organisation mondiale de la santé (OMS), en particulier concernant les émergences sonores. Il faut également rappeler que la règle 22 du SRADDET Occitanie imposera sous peu aux collectivités, au titre de la protection contre la pollution sonore, d'identifier les secteurs les plus concernés où l'implantation de bâtiments sensibles est à éviter **et de préserver les secteurs peu ou pas impactés**. Enfin, si l'essentiel des mesures consiste en des protections à la source, il importe d'identifier les 70 bâtis protégés par isolation de surface et de justifier avec précision ce choix au regard du fait que la réduction n'est pas totale car elle **oblige les habitants à vivre avec les fenêtres fermées**, ce qui, dans un territoire méditerranéen, revient à recourir à la climatisation.

Du point de vue du bruit, la non-mixité de la ligne a là-aussi des conséquences très négatives, puisqu'**il est aberrant de faire circuler des trains de fret en ville, alors que la LNMP mixte devrait permettre à ces trains de contourner les villes**. SNCF réseaux choisit délibérément de ne pas éviter cet impact pourtant évitable.

3.6. LE TRAFIC INDUIT LOCALEMENT PAR LES GARES EXCENTRÉES PASSÉ SOUS SILENCE

L'autre risque important pour la santé est lié à la qualité de l'air. Le dossier indique que la tendance est à l'amélioration et que la variation de trafic liée à la ligne sera faible (2%) et **justifie de ne pas réaliser d'évaluation** ; c'est pourtant sur la qualité de l'air que doit jouer positivement, et sur toute la longueur du trajet, le report de l'autoroute au rail réduisant les émissions de GES et les rejets de particules fines. Il apparaît par ailleurs que l'évolution du trafic prévu aux horizons 2035 et 2045 impliquerait un accroissement significatif des embarquements dans les gares nouvelles de Nîmes, Montpellier, Béziers et Narbonne au détriment des gares centrales. Seules deux de ces gares sont accessibles en train, permettant potentiellement un accès aisé avec une rupture de charge minimale pour les habitants des centres-villes. **La situation est différente à Montpellier, Sète, Agde et Béziers où la configuration projetée induit un déplacement massif vers les gares éloignées avec un développement concomitant des transports individuels en automobile**. Les cartes de temps de parcours au sein des territoires fournies par le dossier sont d'ailleurs établies pour les transports routiers. Il faut donc s'attendre à un **accroissement de la circulation automobile et aussi également de l'étalement urbain induit par ce choix de positionnement des gares**. Les émissions locales vont accroître la pollution et donc les impacts sanitaires dans les quartiers traversés, **il convient d'évaluer ces impacts avec précision**, au regard notamment des nouvelles lignes directrices de l'OMS, et de mettre en place, le cas échéant, des mesures d'évitement, de réduction et de compensation.

3.7. LE PROJET PRÉSENTÉ N'APPARAÎT PAS RENTABLE SUR LE PLAN CLIMATIQUE

Sans prise en compte des effets induits sur la mobilité de l'ensemble du territoire, le bilan des émissions de gaz à effet de serre du projet présenté dans le cadre de l'étude d'impact n'a aucune valeur. Un bilan plus précis et complet aurait certainement permis d'objectiver les bénéfices du projet et de comparer les variantes sur des bases objectives. Il aurait également autorisé des projections conformes aux enjeux climatiques actuels et aux ambitions régionales, nationales et européennes de développement d'un réseau ferré permettant de tirer tous les bénéfices d'un report modal massif depuis la route.

Dans le dossier manque un vrai chiffrage de la réduction des externalités négatives par les reports de l'avion aux TGV (passagers), du poids lourd au train (marchandises), ou des voitures légères au train (passagers). Selon le chiffrage communiqué par FERRMED en mai 2013, c'est la charge quotidienne de 6 000 poids lourds qui pourrait être reportée chaque jour de l'autoroute au rail. **Ce report ne concerne pas que les 150 km de la LNMP (ce que considère SNCF réseaux dans**

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

11/14

son estimation) mais le trajet moyen des camions de 1000 km (dont 800 au Nord du Perthus). La prise en compte de ce trafic évité, dans sa totalité et non sur le tronçon en projet, multiplierait l'impact positif du fret ferroviaire sur le bilan écologique de la ligne.

FNE LR s'étonne également de la disproportion du décalage entre les deux chiffres avancés par SNCF réseaux concernant le temps de retour carbone (ou rentabilité énergétique), qui fait le bilan entre les émissions de GES dues aux travaux et les économies de GES lors du fonctionnement. Ce temps de retour carbone est de 35 ans (selon le scénario AMS, ancien) ou 240 ans (selon le scénario AME, récent). Là où SNCF Réseaux met en avant le résultat obtenu avec un scénario dépassé, il nous semble (à l'instar de l'Autorité Environnementale) que **le scénario à prendre en compte aujourd'hui est le scénario actualisé. Il faudrait donc, en l'état du projet et des estimations de SNCF réseaux, 240 ans pour tirer bénéfice de la ligne sur le plan des émissions de GES.** Bien que ce calcul soit largement biaisé du fait que SNCF Réseaux ait très largement sous-estimé l'impact du report des camions sur train de fret (§ précédent), nous en concluons néanmoins qu'il s'agit d'un argument supplémentaire pour ne pas délivrer la DUP, prendre le temps de réaliser un vrai bilan, et surtout, revoir le projet. **Sans une maximisation du report modal (incluant le fret et les voyageurs), ce projet n'apparaît tout simplement pas rentable sur le plan climatique. Il ne saurait donc en l'état être déclaré d'utilité publique et doit absolument être revu profondément.**

4. AVIS ET DEMANDES DE FNE LR

Dans son état actuel, ce projet est incohérent et souffre de trop nombreux défauts, trop graves, qui nous engageraient sur une mauvaise voie pour un temps très long. **C'est pourquoi nous émettons un avis globalement négatif concernant l'Utilité Publique du projet présenté.**

L'objectif de développement des transports ferroviaires de voyageurs et de fret au moyen d'une ligne nouvelle, qui accroît la mobilité à longue distance, permet le transfert modal de la route au rail et dégage de nouvelles possibilités de mobilité ferroviaire locale et régionale, est vertueux. Néanmoins, **le projet présenté est extrêmement décevant du fait des choix opérés. Il ne répond pas actuellement aux besoins des citoyens en termes de mobilité et présente un bilan environnemental qui doit être très fortement amélioré.**

L'absence de mixité fret - voyageurs de bout en bout, les deux gares nouvelles excentrées et non raccordées au réseau classique, l'absence de prise en compte au bon niveau de plusieurs enjeux environnementaux, notamment les sites Natura 2000, et des enjeux sanitaires, les bilans économique et environnemental décevants conduisent à recommander une refonte profonde du projet.

L'étude d'impact, centrée sur la seule ligne nouvelle Montpellier - Perpignan, sans prise en compte des effets sur l'ensemble du territoire, et largement lacunaire, **ne permet par ailleurs pas d'éclairer correctement le public sur les choix et d'objectiver les meilleurs compromis.**

Nous demandons :

- que le projet de LNMP soit considéré dans sa globalité, la phase 2 conditionnant l'utilité publique de la phase 1,
- d'avoir des perspectives claires sur le devenir de la ligne historique,
- la mixité voyageurs/fret de bout en bout,
- que les gares-centres soient desservies par les raccordements nécessaires, en particulier entre Narbonne centre et la LNMP vers Perpignan,
- une évaluation socio-économique pertinente et complète, basée sur les besoins en déplacements de l'ensemble du bassin de vie du territoire, et une estimation réaliste des temps de parcours, assortie d'une véritable stratégie de développement du fret ferroviaire,
- des scénarios technico-économiques mis en balance avec leurs impacts environnementaux,

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

12/14

Document : réponse EP FNELR.pdf, page 13 sur 14

- un évitement maximal des enjeux environnementaux, qui implique dès maintenant
 - une étude complète du scénario avec tunnel sous les Corbières,
 - l'étude du rallongement du tunnel du Bois Royal (massif de la Gardiole)
- des mesures compensatoires à la hauteur des impacts résiduels, et tenant compte du potentiel du territoire,
- des mesures de protection plus importantes contre les nuisances sonores,
- une nouvelle phase de concertation.

Ce projet s'inscrit dans le temps long, de l'ordre du siècle. Nous plaidons pour que l'Etat et les collectivités ne lésinent pas sur les moyens et prennent le temps nécessaire pour en faire une ligne respectueuse de l'environnement, de la biodiversité et des habitants.

5. REMARQUES PRATIQUES SUR LA CONSULTATION

Il est regrettable que cette enquête publique ait été lancée en pleine période de Noël.

La quantité d'informations à digérer étant très importante, il aurait été souhaitable d'en faciliter plus l'appréhension et l'accès. Il était par exemple impossible de télécharger tout le dossier en une fois : les très nombreuses pièces ont dû être téléchargées une à une. La taille des fichiers était excessive et leur format parfois très pénible à lire sur un écran de taille normale, certains pdf présentant des doubles pages côte à côte.

On notera également que l'avis de l'Autorité Environnementale n'était pas du tout mis en valeur, caché dans un document avec de multiples autres avis. Seul un expert sachant quoi chercher était susceptible de le trouver.

En conclusion, nous estimons que les conditions d'une information claire et complète du public n'ont pas été correctement assurées.

6. QUI SOMMES-NOUS

FRANCE NATURE ENVIRONNEMENT LANGUEDOC-ROUSSILLON est la fédération régionale d'associations des associations de protection de la nature et de l'environnement couvrant les départements de l'Hérault, du Gard, de l'Aude, des Pyrénées-Orientales et de la Lozère. Elle est agréée pour la protection de l'environnement au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement à l'échelle régionale.

FNE LR a pour objet la protection de la nature, de l'environnement, du cadre de vie, la lutte contre le dérèglement climatique et les catastrophes naturelles, dans le respect de la santé publique et dans la perspective humaniste d'une société supportable et désirable. Il s'agit notamment de :

- conserver et restaurer les espaces, ressources, milieux et habitats naturels, les espèces animales et végétales, la biodiversité et les équilibres fondamentaux de la biosphère, l'eau, l'air, le sol, le sous-sol, la géodiversité, les sites et paysages diurnes et nocturnes, les services et fonctions écologiques et les valeurs d'usage qu'ils fournissent,
- protéger le patrimoine bâti au plan architectural, culturel ou historique, ainsi que les paysages urbains,
- participer à la sauvegarde du domaine public naturel, des chemins ruraux et des itinéraires de randonnée, y compris contre leur aliénation,
- lutter contre les pollutions, nuisances et déchets, la dissémination de substances et produits dangereux et toxiques pour la santé humaine et la biodiversité,

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

13/14

Document : réponse EP FNELR.pdf, page 14 sur 14

- promouvoir une utilisation de l'énergie sobre et efficace, prévenir les dommages écologiques et les risques naturels, chimiques, nucléaires, industriels, technologiques et sanitaires,
- veiller à un aménagement soutenable du territoire et un urbanisme économes, harmonieux et équilibrés,
- veiller à la défense des espaces littoraux et montagnards,
- promouvoir et veiller à une production et une consommation ainsi que des déplacements supportables et désirables pour l'humain et l'environnement,
- promouvoir et veiller à la diffusion et au développement d'une information environnementale et sanitaire, vraie et loyale,
- veiller à l'application des engagements environnementaux des entités publiques ou privées pris au titre de leur responsabilité sociétale,
- lutter contre les pratiques de verdissement d'image,
- contribuer au développement d'une conscience écologique, populaire et citoyenne par la connaissance, par la transparence et la diffusion de l'information, par la participation et la représentation de la société civile, par une fonction sentinelle, par un changement des comportements collectifs et individuels vers une économie circulaire,
- veiller à l'intégration des préoccupations environnementales sus-mentionnées à l'occasion de l'adoption de décisions financières et de contrats administratifs et de la gestion des propriétés des personnes publiques,
- lutter contre les règlements, décisions et contrats financiers portant atteinte aux intérêts environnementaux sus-mentionnés.

D'une manière générale, son objet est également d'agir pour la sauvegarde de ses intérêts dans le domaine de l'environnement, ainsi que pour la défense en justice de l'ensemble de ses membres, y compris la défense de tous leurs intérêts notamment ceux résultant de l'objet de chaque association fédérée ou définis par l'agrément délivré au titre de l'article L. 141-1 du code de l'environnement et des droits et obligations relatifs à l'agrément d'association agréée de protection de l'environnement au titre des articles L. 141-1 et L. 141-3 du code de l'environnement.

Libre de toute appartenance confessionnelle, politique, syndicale, sociale, professionnelle ou économique, FNE LANGUEDOC-ROUSSILLON œuvre en toute indépendance et de manière désintéressée pour la réalisation de son objet social.

Elle représente actuellement 52 associations, représentant plus de 6000 personnes affiliées. Elle porte leur voix dans le dialogue environnemental, et lorsque c'est nécessaire, saisit les tribunaux pour garantir le respect des lois environnementales.

FNE Languedoc-Roussillon Fédération régionale des associations de protection de la nature et de l'environnement
39 rue Jean Giroux 34080 MONTPELLIER | fne.languedocroussillon@gmail.com
www.fne-languedoc-roussillon.fr

14/14

@1118 - Arnaud-Gaujal A-Virginie

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:19:40

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au tracé actuel de la LGV Montpellier-Béziers

Page 1011 / 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 m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5 en tant que vigneronne, productrice en AOP Picpoul de Pinet et en tant que citoyenne sur ce territoire. Je développe mes arguments dans le fichier joint.

En vous remerciant d'avoir pris le temps de me lire.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Lettre Opposition LGV A-Virginie Arnaud-Gaujal 27Janv2022.pdf, page 1 sur 2

A-Virginie ARNAUD-GAUJAL
chez Madame S. Arnaud-Gaujál 34850 Pinet

Le 27 Janvier 2022

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

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5 en tant que vigneronne, productrice en AOP Picpoul de Pinet et en tant que citoyenne sur ce territoire.

La ligne LGV reliant Montpellier-Béziers est une aberration dans sa réalisation actuelle. Le long de son tracé, elle impacte une zone géographique à fort potentiel économique (bassin de Thau, terroir Picpoul de Pinet) et touristique avec notamment le développement de l'œnotourisme.

Cette ligne impacte notre environnement pour une réduction de trajet de 18 minutes ! avec aucun bénéfice pour les habitants de cette zone, puisque rejoindre la ligne imposera un temps supérieur à celui existant actuellement imposant un trajet plus long pour rejoindre les nouvelles gares TGV (incidence sur l'indice carbone).

Gagner du temps pour les longues distances mais à quel prix pour nous locaux ! nos cultures, notre paysage, notre environnement, notre activité professionnelle, notre qualité de vie, tout est chamboulé, bouleversé ou même anéanti.

Cette ligne doit soi-disant améliorer les dessertes et désenclaver. Quid ?

A titre d'anecdote, avec la nouvelle gare TGV Montpellier l'exemple est formidable !!!! Vous arrivez à la gare Montpellier Sud de France pour rallier le Centre-Ville de Montpellier et la gare St Roch, il faut plus d'une heure si vous n'avez pas votre propre chauffeur qui vous attend !

Mes parcelles sont localisées sur la commune de Florensac. Pour y accéder, nous utilisons des chemins de service.

Avec la ligne TGV, nous ne savons pas ce qu'il va advenir ? Quels seront les modifications de trajet ? Comment accéder à ces parcelles ?

Risques d'accidents par la suppression de la plupart des chemins des services nécessitant une utilisation plus importante des routes départementales étroites et dans les villages avec

cohabitation des engins agricoles, des voitures de tourisme, des camions où les conducteurs s'impatientent du fait de la faible vitesse des engins agricoles.

L'augmentation de la durée de transport pour s'y rendre est préjudiciable par le coût horaire, le carburant mais aussi pendant les vendanges en augmentant le temps de rentrée du raisin à la cave de vinification. La qualité du raisin peut être impacté.

Il faut aussi souligner que le temps de rentrée du cépage piquepoul doit être contrôlé et limité pour bénéficier de l'appellation Picpoul de Pinet (cf. cahier des charges).

Il faut se rappeler que l'aire de production a déjà été amputée par le passage de l'autoroute. Cette autoroute a déjà partagé le terroir AOP Picpoul de Pinet en deux. Avec ce nouveau projet, notre AOP sera coupée en trois avec un impact environnemental très fort. Notre paysage, qui est notre carte de visite : « Picpoul de Pinet son terroir c'est la mer » sera dénaturée et défigurée. Le TGV n'est pas un point de communication !!

Qui peut-nous dire quelle incidence aura le passage des TGV et trains de fret plusieurs fois par jour et par nuit sur la faune, la flore de ce secteur privilégié ?

Quels vont-êtré les impacts environnementaux :

- avec la sécheresse qui devient de plus en plus fréquente ? difficultés pour avoir l'irrigation pour les parcelles situées entre la ligne LGV et l'autoroute.

- avec les épisodes cévenols qui nous amènent un important volume d'eau en un laps de temps réduit et qui provoquent des dégâts importants.

L'autoroute constitue un barrage et concentre le passage de l'eau d'une manière restrictive causant pour ceux qui sont en aval de nombreux dégâts.

Avec un second barrage et un remblai réalisé par la construction de la ligne LGV, ces nuisances des terres et vignes en aval ne peuvent que s'aggraver.

Incidences sur les entrées maritimes ??

Incidences sur la qualité des raisins (atteinte de la pruine qui joue le rôle de « buvard »). L'AOP Picpoul de Pinet n'est pas délocalisable. La qualité de notre raisin est indispensable à la reconnaissance de notre production en AOP Picpoul de Pinet.

En tant que vigneronne et citoyenne, je renouvelle donc mon opposition au tracé actuel de la ligne LGV Montpellier-Béziers.

Pour servir et valoir ce que de droit.

Avec mes remerciements pour avoir pris le temps de me lire, en attente de votre réponse, recevez mes meilleures salutations.

A-Virginie Arnaud-Gaujal
vigneronne

@1119 - Arnaud-Gaujal Simonne - Pinet

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

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au tracé actuel de la LGV Montpellier-Béziers

Page 1014 / 1332.

Contribution :

Bonjour,

Je m'oppose, par la présente, au passage du TGV en tant que vigneronne, productrice en AOP Picpoul de Pinet pour des raisons environnementales, écologiques et économiques.

Je vous remercie de prendre connaissance de mes arguments en fichier joint.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : Lettre Opposition LGV Madame S. Arnaud-Gaujaj 27Janv2022.pdf, page 1 sur 2



Madame S. Arnaud-Gaujal
1 rue Ludovic Gaujal
34850 Pinet

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,

Vin de messe, vin de table, VDQS, AOC Languedoc, AOP Picpoul de Pinet, 1200ha à quelques encablures de l'étang de Thau et de la mer.
Toutes ces marches gravées par les femmes et les hommes de ce terroir ont permis d'obtenir ce produit, ce vin qui parle de notre Languedoc aux quatre coins du monde.
Au-delà de la culture de la vigne, cette valorisation a su inciter à la rencontre avec ce paysage, où la Méditerranée imprègne l'horizon, où la garrigue jouxte la vigne.

C'est sur ce lieu emblématique que techniciens et ingénieurs sans âmes, sur un papier anonyme, ont posé une « règle » pour tracer la ligne LGV, abandonnant ainsi toutes réflexions agro-environnementales, tout respect de l'existant, alors qu'il suffirait de connaître notre terre pour bouger « la règle » et éviter de saccager notre AOP 75ha et peut-être le double en surface pour la réalisation totale de ce projet.
D'un seul trait de crayon, notre terroir est à jamais blessé, souillé par la main de l'homme. Cela pourrait bien s'apparenter à un crime !

Opposée au tracé, oui je le suis. Comme le dit André Derieux (spécialiste en œnotourisme), « dégustez un verre de vin en face d'un paysage viticole améliorerait même sa perception et la qualité gustative du nectar » tant le paysage, l'environnement est parti prenante du fruit de la vigne.

Comment intégrer alors dans le monde subtil de la sensation, le passage éclair d'un TGV qui tel un monstre dans un bruit assourdissant vous envahit et vous transporte dans l'enfer industriel ?

Domaine viticole depuis presque trois siècles, impactée à Pinet, oui je le suis. 7h6870 sont balafrés par le passage de la ligne LGV. Ils sont concernés sur tout ou partie de la surface. Ces surfaces en attente sur le Domaine devaient nous permettre de compenser nos terres cernées par le village et les constructions nouvelles avec une ZNT de plus en plus présentes qui un jour risque de nous mettre en difficultés par une atteinte à notre production en AOP Picpoul de Pinet.

Nous subissons déjà les miasmes de l'autoroute (bruits, odeurs, poussières) et surtout ces conséquences avec l'évolution climatique qui depuis la création de cet asphalte nous a fait connaître plus fréquemment, le gel et surtout la grêle. Avant la création de cet ouvrage, les épisodes de grêle étaient relativement inconnus à Pinet. Ils sont maintenant assez fréquents. Nous avons pu constater une différence entre avant et après la présence de l'autoroute. La transmission de l'expérience familiale, nous permet de suspecter une incidence avec le passage de la LGV.

Où sont donc les écologistes ? Les médias à longueur de journée et avec raison le plus souvent nous sensibilisent aux gestes écologiques ! Pourquoi ce silence sur ce petit coin du Languedoc alors que l'ensemble de l'AOP Picpoul de Pinet sera impacté par les nuisances sonores, visuelles, olfactives ?

Le passage de la LGV va porter atteinte à la biodiversité. L'installation de la ligne par le déboisement, le débroussaillage préalable aux terrassements va avoir de sinistres effets avec atteinte des espèces végétales et animales.

Tous ces préjudices seront subis par l'ensemble des habitants de la commune. Pourquoi tant d'agressivité gratuite et si pénalisante pour nous ? N'y a-t-il pas un moyen, une personne pour nous entendre et éloigner ce fléau et repousser : « la règle ».

Vignerons ou non vignerons, tous solidaires nous les rejoignons tous pour dire et redire notre opposition au passage de la LGV sur les terres de l'aire AOP Picpoul de Pinet, laissez-les vivre !
Laissez-nous vivre !

Pour servir et valoir ce que de droit.

Avec mes remerciements pour avoir pris le temps de me lire, en attente de votre réponse, je vous prie d'agréer mes salutations distinguées.

Madame S. Arnaud-Gaujál

@1120 - BAILLY Caroline - Bouzigues

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:28:54

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Laissez-moi vous raconter...

Page 1017 / 1332.

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

Contribution :

Nous voici au grand carrefour des intérêts. Pour les uns c'est concevoir une ligne à grande vitesse qui ralliera la péninsule ibérique, pour les autres c'est préserver leur cadre de vie, leur terroir et la biodiversité qui s'y développe.

J'imagine que depuis le 14 décembre, vous avez dû tout apprendre de ce territoire exceptionnel de beauté et de richesses naturelles.

Si ça n'est pas le cas, laissez-moi vous guider.

Le territoire de Thau est un kaléidoscope de milieux naturels au sein desquels vit une faune et une flore tant variées que fragiles. Cet écosystème survit sur le fil de l'équilibre grâce à l'attention que nous lui portons et certainement aussi grâce à beaucoup de chance. Sur les massifs alentour et sur ses rives, on peut y admirer des oiseaux rares, tels que la sterne naine et pierregarin, l'avocette élégante, le gravelot à collier interrompu... qui ont choisi la lagune de Thau pour vivre et se reproduire.

L'eau, omniprésente, tant salée, saumâtre ou douce, arrive en cours d'eau et se répand en zones humides pour former ce milieu unique qu'est le Bassin de Thau, une zone classée site Natura 2000 qui abrite près de 400 espèces aquatiques dont le mythique cheval de mer : l'hippocampe. Aussi timide que fragile, il nous a choisi pour colocataires.

Cet étang est également le jardin de culture de la célèbre huître de Bouzigues, un produit délicat et soumis à de nombreux risques de pollution que les ostréiculteurs tentent de tenir à distance chaque jour.

Le Bassin de Thau, c'est également un terroir d'exception qui donne naissance à la plus grande appellation de vin blanc du Languedoc. Ce vin sec qui propage en bouche un fruit mûri par le soleil et hydraté par les embruns qu'il reçoit directement de l'étang. Un vin dont la devise dit tout : « son terroir, c'est la mer ».

Ce lieu qui mélange beauté sauvage et infrastructures harmonieuses, terroir et histoire, ce lieu où nous vivons et que tant de gens viennent admirer, ce lieu est un joyau.

J'ai quitté Paris malade et vidée du sens de la vie, le Bassin de Thau de mon enfance m'a redonné le goût de l'essentiel. Ce territoire est symbole de vie car la vie pullule en son sein.

Aujourd'hui, cette vie est menacée par un tracé qui déconsidère le vivant, quel qu'il soit : humain, animal ou végétal. Il met à mal des années de labeur pour certains, des années d'économies pour d'autres, des décennies de recherche, de préservation et d'aménagement pour conserver ce vivant et son histoire. Ce tracé nous isole et nous contraint à voir notre territoire s'éteindre. Seules les vaches regardent passer les trains.

Vous connaissez par coeur la liste des incohérences de ce tracé, vous avez près de 1000 raisons de le déclarer de NON-utilité publique voire de danger public.

Vous avez près de 1000 raisons de demander la reconsidération d'un tracé adapté suivant une ligne de mobilité déjà existante : l'autoroute.

Êtes-vous prêt à sacrifier la vie d'un territoire traversé, enclavé, ignoré, pour 18 minutes qui nous mèneront inexorablement à notre perte si l'on continue d'ignorer que cette planète nous accueille ?

Le temps c'est de l'argent, mais ce que nous perdrons ne se rachète pas.

Quels sont les enjeux que vous souhaitez privilégier dans votre existence, pour vous et les générations qui vous succèdent ?

« Des enjeux nombreux que l'autorité environnementale a identifié et listé : "les risques d'affaissement liés à l'instabilité des sols et sous-sols; le risque d'inondation et d'incendie; la biodiversité, notamment les habitats et espèces protégées, les continuités écologiques et les zones
Page 1018 / 1332.

humides; la qualité des eaux superficielles et souterraines; les nuisances (bruits et vibrations) et leurs conséquences; le patrimoine bâti et paysager, notamment protégé; les émissions de gaz à effet de serre et la vulnérabilité au changement climatique" » ou bien des enjeux économiques qui ne respecteront jamais ce qu'ils engagent ?

« J'ai remarqué que même les gens qui prétendent que tout est prédestiné, et que nous ne pouvons rien faire pour le changer, regardent avant qu'ils ne traversent la route. »

Stephen Hawking

Si vous le souhaitez, vous pouvez faire une pause dans ce lourd dossier et vous laisser porter par cette vidéo : <https://youtu.be/hq8lvPU2p4>

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

E1121 - KHALED Soraya

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:28:35

Lieu de dépôt : Par email

Objet : Contribution à l'enquête publique LGV Montpellier-Perpignan

Contribution :

Bonjour,

veuillez trouver jointe la contribution citée en objet et émanant de conseillers municipaux du groupe Ensemble pour Sète. Cette transmission par mail double le dépôt déjà effectué sur le registre en ligne.

Bien cordialement

P/O Mmes Calueba-Estryng-Lesage-Seguine et Mrs Andral-Carabasse-Hercé

Soraya KHALED

Sète agglomération méditerranéenne

Assistante

Secrétariat des élus de l'opposition

04-*** ** **56 (téléphone)

s.khaled@agglomeration.fr

<https://www.agglomeration.fr>

[logo_signature_mails.png]

Pièce(s) jointes(s) :

Document : texte lgv.pdf, page 1 sur 2



Véronique Calueba - Madeleine Estryn - Anne-Monique Lesage - Laura Seguin - Sébastien Andral -
Philippe Carabasse - Laurent Hercé
Conseillers Municipaux de la ville de Sète

Sète, le 27 janvier 2022

Contribution à l'enquête publique sur la création de LGV Montpellier -Perpignan

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

La création d'une ligne ferroviaire est nécessaire au nord de notre bassin. Le changement climatique, la montée des eaux, prévisible d'ici 20/30 ans avec pour conséquence le recul du trait de côte, menacent à terme la ligne actuelle longeant notre littoral.

La création d'une seconde ligne, et de fait, la libération de l'occupation notamment par le fret de l'ancienne voie, pourrait offrir un service efficace de liaisons locales par l'augmentation de l'amplitude et des fréquences des rames TER.

L'optimisation et la facilité de l'accès au TER apporterait une réponse pertinente aux besoins et exigences des déplacements locaux. Ils favoriseraient la mobilité douce par l'augmentation des voyageurs et l'abandon des déplacements automobiles.

La création d'une nouvelle ligne est une nécessité mais nous devons nous opposer à la logique de la grande vitesse en tant que diktat sur la totalité du parcours. Nous prohibons donc le tracé rectiligne très impactant pour l'environnement, la biodiversité et les populations riveraines. Une vitesse de 224 km/h oblige un rayon de 1.851 mètres, une vitesse de 344km/h oblige un rayon de 5.555 mètres. Quand le passage de 220 km/h à 320 km/h est exigé, on augmente de près de 4000 mètres le rayon qui tend à devenir une droite, et accroît inévitablement et fortement la contrainte d'insertion dans l'environnement.

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

L'insertion de la ligne ordonnée par le choix de la grande vitesse sur notre territoire défigurera nos paysages, tout particulièrement avec l'implantation d'un viaduc de 1400m, entraînera une pollution visuelle et sonore pour les villages tout au long du tracé, entraînera la perte de 150 hectares de vignoble Picpoul et des risques à court terme sur la Vise et les cours d'eau du bassin versant de la lagune de Thau, et aura également des répercussions néfastes pour la faune.

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

Le choix de la Grande Vitesse sur l'intégralité de la ligne est une erreur, éloigner le train des centres villes, avec obligation de rejoindre les gares en voiture, une autre !

Nous devons donc également nous opposer aux gares excentrées de Béziers et Narbonne, car toutes les gares TGV excentrées ont montré leur inutilité jusqu'à présent, malgré un coût d'investissement élevé.

Nous regrettons que l'actuelle version de ce projet LNMP ait été conçu postérieurement au débat public de 2009 par un établissement public (RFF) qui se moquait bien des fonctionnalités de l'ouvrage et des desiderata des citoyens et usagers, du moment que l'ouvrage était financé.

Document : texte lgv.pdf, page 2 sur 2

Il était ensuite facile de répondre positivement aux exigences des micro-féodalités politiques réparties le long de la ligne pour la construction de gare excentrée vecteur de l'étalement urbain. Les gares excentrées c'est aussi supprimer la desserte de certaines villes, en premier lieu, Sète, 3 TGV par jour dans le meilleur des cas annoncés et garantis la première année, au lieu de 8 à 10 aujourd'hui. Combien demain ? .

A terme un investissement de 6,2 Milliards et pour un gain 18 mm entre Montpellier et Béziers et un gain total de 39 mm pour Perpignan, engendrera paradoxalement pour près de 110 000 habitants un temps additionnel de une heure à une heure trente pour se rendre à Paris, temps nécessaire pour rallier la gare extra urbaine de Montpellier. C'est donc uniquement une logique économique pour relier l'Europe du Sud et du Nord qui conduit ce dossier de la LGV.

Nous verrons donc bien les trains passer sans pouvoir les prendre. Derrière cette politique de la grande vitesse à tout prix, nous retrouvons toute l'absurdité d'autres politiques publiques, généralement conçues en fonction d'objectifs politiques, mais étrangers au bien commun et des intérêts des citoyennes et citoyens.

@1122 - RUIZ Françoise - Pézenas

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:29:45

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :LNMP enquête publique

Page 1021 / 1332.

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

Contribution :

Le projet de LNMP est la continuité logique de développement du réseau ferroviaire à la suite du Contournement de Nîmes et Montpellier, avec toujours cette mixité TGV - fret qui favorise le report modal des nombreux camions qui saturent l'A9 . Il faut donc lancer rapidement la suite des études pour que cette ligne rejoigne la frontière espagnole.

Pour cette enquête de la phase 1, Je tiens à souligner la qualité du dossier, que ce soit sur les aspects techniques, économiques et environnementaux. Les mesures proposées par la SNCF pour limiter les impacts (bruit, inondation, biodiversité,...) sont claires et très détaillées. J'espère que leurs engagements seront tenus et que tous les agriculteurs seront indemnisés à la juste valeur des biens perdus pour ce projet d'intérêt général, et même d'intérêt européen !

En conclusion, vous l'aurez compris, je suis favorable à cette phase 1, mais aussi favorable pour la suite jusqu'à la frontière...et vite !

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

@1123 - Jean-Paul - Poussan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:31:04

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :PROJET A RE-EXAMINER DANS LE RESPECT DE NOTRE ECO-SYSTEME ET DE NOTRE DEMOCRATIE

Contribution :

Un projet avec un tel impact environnemental et sur le bassin d'emplois, ainsi que sur les populations environnantes, doit suivre une véritable procédure d'enquête publique assortie de délais permettant une vraie concertation. Ce n'est manifestement pas le cas du présent projet.

D'aucuns invoqueront les besoins d'adaptation des lignes ferroviaires. J'en conviens. Mais il semble que des alternatives ne mettant pas en péril notre écosystème existent. Ces solutions doivent être mises sur la table et discutées notamment avec les acteurs locaux. Ne précipitons pas un projet qui n'est pas mûr !

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

@1124 - MOREL Anaëlle - Montpellier

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:47:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :Observations du Conseil Départemental de l'Hérault

Contribution :

La contribution se trouve dans le fichier joint.

Bien cordialement,

Pièce(s) jointes(s) :

Document : 2022-01-27_Avis_CD34_LNMP_EP.pdf, page 1 sur 26

Page 1022 / 1332.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Montpellier, le 27 JAN. 2022

AT/10000

Direction Générale des Services

DGA – Aménagement du Territoire
Pôle Solidarités Territoriales / DAT

Dossier suivi par : Didar Gelas
Références : D22-000227
Téléphone : 04 67 67 65.27
E-mail : dgelas@herault.fr

MONSIEUR LE PRÉSIDENT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE
PUBLIQUE PRÉALABLE À LA DÉCLARATION D'UTILITÉ
PUBLIQUE DE LA LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER
PERPIGNAN

Monsieur le Président,

Le Département de l'Hérault a été consulté par le Ministre chargé des transports, en date du 27 juillet 2021, sur le projet de dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP).

Le Département s'est prononcé et a émis un avis en date du 24 septembre 2021.

Dans la continuité de cette démarche, vous trouverez, ci-joint, les observations du Département concernant les routes départementales, l'agriculture, les espaces naturels sensibles, le paysage, la politique départementale de l'eau et des risques inondation, les eaux souterraines, la défense de la forêt contre l'incendie et les sports de pleine nature, telles qu'elles ressortent de la consultation du dossier d'enquête actuellement soumis au public.

Après analyse des documents et au regard des enjeux sur le territoire héraultais, le Département émet **un avis favorable** sur ce dossier après prise en compte des demandes et des remarques détaillées en annexe, particulièrement pour les projets en cours, notamment routiers et agricoles.

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

Pour le Président et par délégation
Le directeur général adjoint en charge
de l'aménagement du territoire,


Dominique JAUMARD

P.J. : Annexe : Avis et observations du département sur le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP)

Hôtel du Département
Mas d'Alco
1977 avenue des moulins
34087 Montpellier Cedex 4

T : 04 67 67 67 67
W : herault.fr

Le Département dispose de moyens informatiques destinés en interne à améliorer le traitement de vos courriers. Conformément à la loi informatique et libertés vous disposez d'un droit d'accès et de rectification des informations vous concernant. Vous pouvez l'exercer en vous adressant au service courrier.

Document : 2022-01-27_Avis_CD34_LNMP_EP.pdf, page 2 sur 26



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

I. Les routes départementales

L'avis rédigé au titre des Routes et mobilités tient compte des enjeux départementaux suivants :

- La prise en compte par SNCF Réseau (SNCFR) des opérations de modernisation du réseau routier déjà lancées ayant fait l'objet d'échanges techniques préalables entre SNCFR et le Département,
- La prise en compte de toute opération programmée par le Département dont la faisabilité doit être préservée,
- Les mesures d'exploitation en phase travaux pour garantir la sécurité des usagers,
- Le rétablissement, sans exception, de toutes les voies départementales franchies par le projet. Ces rétablissements devront respecter les prescriptions établies par le Département en matière de tracé en plan, de gabarit, de profil en travers, etc.

Il est à noter que l'avis technique départemental concernant les profils en travers proposés par SNCFR s'appuie sur d'anciennes références techniques de travail datant de 2014, faute de schémas détaillés présents dans le dossier soumis à l'avis. Si ces références ont évolué depuis lors, le Département devra reprendre son avis dès lors qu'il aurait connaissance de ces modifications.

De plus, certaines opérations routières seront réalisées avant le début des travaux de la LNMP. Comme tous travaux, ces opérations consistent notamment en des travaux de terrassement qui auront un impact plus ou moins fort sur la qualité des sols que pourrait trouver SNCFR au moment de la réalisation de son opération sur des emprises en proximité. Le Département ne saurait en être tenu responsable.

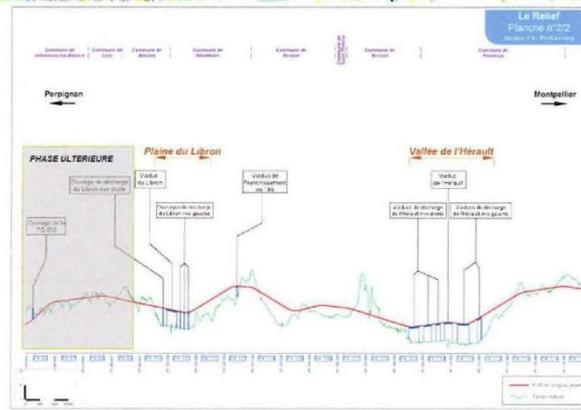
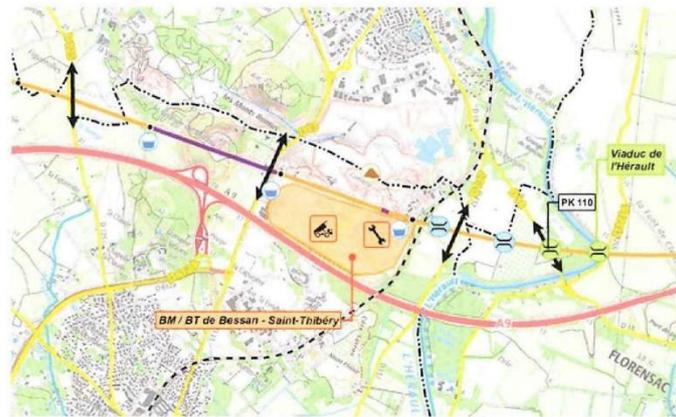
1. Remarques sur la phase 1 :

1.1. Concernant les opérations en cours

RD13 – Desserte Sud de St Thibery

Le Département étudie la sécurisation de l'entrée d'agglomération depuis la RD13 intégrant la reprise de la section de la RD13 jusqu'au pont autoroutier et des modifications d'accès (entrée-sortie) entre la RD13 et la contre-allée desservant la future BTBM.

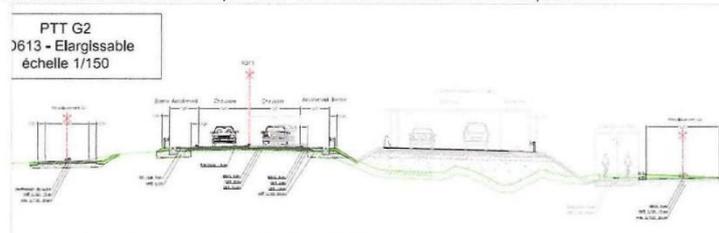
Les plans ne font pas figurer d'ouvrage de franchissement de la RD13 (dossier *présentation du projet – p27et 29*). Les modalités de franchissement sont à préciser.



Pour autant, la pièce D - Notice explicative p93 indique ci-dessous :

127+910 Bessan RD RD 13 OUI La trace de la route est légèrement reprise pour afin de positionner le PRC en dehors de l'emprise de la route actuelle. **Phasage** : La circulation est maintenue sur la route existante mais un phasage spécifique sera nécessaire pour les 2/A 450 PRC

Le passage de convois exceptionnels aux gabarits 6x6m par 1/2 chaussée est à garantir du fait du classement « Route à Grande Circulation » de cette voie. De plus, le Département a conduit un projet de doublement de la RD13, intégrant une voie cyclable et la préservation des contre-allées, depuis Pézenas jusqu'à Bessan ; ce projet est reconnu d'utilité publique par arrêté du 8/4/2013. La mise à 2x2 voies la RD13 suspendue à ce jour, pourrait redevenir nécessaire au regard des évolutions démographiques de ce secteur connu pour son attractivité et ces encombrements saisonniers. Le profil en travers ci-dessous est donc à préserver.



Le Département émet donc un avis défavorable au PT 2A et demande le PT ci-dessus.

Les conditions d'accès au bassin de traitement des eaux sont à préciser.
Concernant les conditions d'accès à la Base de Travaux / Base de maintenance depuis la RD13, voir paragraphe 1.5.

RD600 – Mise à 2x2 voies

Le Département étudie la mise à 2x2 voies de la RD600 depuis l'échangeur autoroutier de Poussan jusqu'à Frontignan La Peyrade. Ce projet intègre des modifications majeures de l'échangeur RD600/RD613, intersecté par le tracé de la LNMP. (Viaduc)

De nombreux échanges techniques (et transmission des plans projet) ont déjà eu lieu entre SNCFR et le Département, ce dernier ayant apporté des modifications géométriques à son projet (raccourcissement des bretelles de sortie de l'aire de covoiturage) au regard des implantations possibles des piles du viaduc.

Ainsi, les 2 projets semblent compatibles mais les plans proposés dans le dossier ne permettent pas encore d'apprécier précisément l'emplacement des piles du viaduc au niveau de l'échangeur.

De plus, l'enquête publique de la mise à 2x2 voies de la RD600 intégrant les éléments convenus avec SNCF Réseaux sera organisée en 2022.

RD613 – Reconfiguration de l'échangeur RD613/RD2e5

Intégré dans l'opération globale de la RD600, le Département reconfigure l'échangeur RD613/RD2e5 en créant un giratoire. Au regard des hypothèses d'emplacement des piles du viaduc transmises par SNCFR, le Département a décalé le giratoire de sorte d'en préserver un maximum.

De même que précédemment, les plans proposés dans le dossier ne permettent pas encore d'apprécier précisément l'emplacement des piles du viaduc au niveau de l'échangeur.

Projet départemental au niveau de l'échangeur RD613/RD2e5



1.2. Concernant le rétablissement et les profils en travers (PT)

D'une manière générale, les études de détails devront faire l'objet d'une étroite concertation avec le pôle routes et mobilités du Département afin de déterminer les gabarits minimum d'ouvrage.

Ces derniers devront tenir compte des contraintes d'exploitation actuelles et permettre des élargissements futurs des RD en vue de la modernisation du réseau routier (accotement, continuité cyclable etc..).

Dans certains cas en fonction du biais de l'ouvrage, une modification du tracé en plan de la route sera nécessaire pour éviter tout problème de visibilité.

Observations sur la pièce F2 description du projet / Extrait annexe 5

Franchissement Rociade RD612

0+100	Villeneuve-de-Béziers	RD	RD 912	NON IMPACTEE	Maintien de la RD12 en l'état actuel mais la réalisation des 2 PRA imposera un passage nécessitant une inflexion de chaussées après	2424	140	PRA
0+100	Villeneuve-de-Béziers	RD			Préajuge : La circulation à 2x2 voies sera maintenue à tout moment mais la largeur des voies sera réduite pendant la phase travaux			PRA

2 ponts rails à réaliser sur RD612. Maintien PT 2x2 : Avis favorable

3/25

Franchissement RD28

101+340	Montbanc	RD	RD28	OUI	La route est maintenue en place sous l'ouvrage de décharge de Libron et simplement reprise au niveau de l'OA. Phasage : La réalisation de l'ouvrage nécessitera la création d'une voie provisoire.	2-C	150	DECH
---------	----------	----	------	-----	---	-----	-----	------

Franchissement par ouvrage de type pont-rail (ouvrage de décharge N°2 plaine du Libron)
 Profil en travers type de l'ouvrage proposé : 2C – avis défavorable, profil en travers type demandé : 2B. Le Département a pour projet la recalibrage de la RD28 entre Bessan et Béziers avec le profil suivant : voie 6 m + 2 bandes multifonctions de 1,5 m soit une chaussée circulaire de 9 m.

Franchissement RD125

109+350	Bessan	RD	RD 125 - RD 98	NON IMPACTEE	La route est maintenue en place et simplement reprise au niveau de l'OA. Phasage : La réalisation du PRA nécessitera la création d'une voie provisoire.	2-C	100	PRA
---------	--------	----	----------------	--------------	--	-----	-----	-----

PT 2-C proposé : Avis favorable

Franchissement RD137

109+350	Bessan	RD	RD 137	NON IMPACTEE	Maintien de la route en place mais les travaux de la pile de viaduc seule en bordure de route nécessiteront une réduction de voie. Phasage : Léger dévoiement de la route le temps des travaux.	2-D	50	VIA
---------	--------	----	--------	--------------	--	-----	----	-----

PT proposé 2-D : Avis favorable

Franchissement RD32e7

112+310	Flerensac	RD	RD 32E7	OUI	Reprise du tracé de la route afin de limiter le bois. La configuration du site fait que le raccordement doit se faire entre la LOU et l'autoroute A5 dans une zone très étroite nécessitant de déroger à l'ARP RD2 avec des rayons R40. Cette configuration n'est pas à contrepartir qui l'exigent. Phasage : Un petit phasage de chantier sera nécessaire pour les raccordements provisoires.	2-D	250	PRA
---------	-----------	----	---------	-----	---	-----	-----	-----

PT proposé 2-D + dérogation ARP : Avis favorable

Franchissement RD161

114+400	Pinet	RD	D 161	OUI	Blais repris le tracé de la RD après PRA de 60m à créer en décalé. Phasage : Voie provisoire à créer.	2-C	520	PRO
---------	-------	----	-------	-----	--	-----	-----	-----

PT proposé 2-C : Avis favorable

Franchissement RD161e2

115+350	Pinet	RD	D 161E2	OUI	LN situé à peu près au niveau du TN ne permettant pas de passer en PRA. Phasage : Travaux de déviation par RD161.	2-C	520	PRO
---------	-------	----	---------	-----	--	-----	-----	-----

PT proposé 2-C + déviation RD161 phase travaux : Avis favorable

Franchissement RD613

121+855	Mixe	RD	RD 613	OUI	Blais très important. Réduction à 75g. PRA à réaliser en dehors de l'emprise routière actuelle. Phasage : Phasage de chantier à faire pour les raccordements provisoires.	2-A	690	PRA
---------	------	----	--------	-----	---	-----	-----	-----

PT proposé 2-A : Avis favorable

Franchissement RD158e3

125+820	Loupain	RD	D 158E3	OUI	Route maintenue en l'état actuel. Uniquement réflexion de chaussée sous PRA. Phasage : Création d'une voie provisoire pour les travaux.	2-C	90	PRA
---------	---------	----	---------	-----	---	-----	----	-----

PT proposé 2-C : Avis favorable

Franchissement RD2e5

131+710	Poussan	RD	RD 2E5 - Avenue de Sète	NON IMPACTEE	Route maintenue en l'état sous viaduc de l'échangeur de Poussan.	2-C		VIA
---------	---------	----	-------------------------	--------------	--	-----	--	-----

Voir remarques § RD613 – Reconfiguration de l'échangeur RD613/RD2e5
 PT proposé 2-C : Avis défavorable. Partir sur la base du profil 2-B en y ajoutant une piste cyclable de 3 mètres et les élargissements liés à l'arrivée sur le giratoire.

Franchissement Echangeur RD600/613

132+275	Poussan	RD	Echangeur RD600/RD613	OUI	Reprise de la limite au niveau des piles du viaduc. Phasage : Phasage de chantier spécifique au site.	2-A	200	
---------	---------	----	-----------------------	-----	--	-----	-----	--

Voir remarques § RD613 – Reconfiguration de l'échangeur RD600/RD613
 PT proposé 2-A : Avis défavorable. Se référer aux plans transmis par le Département à SNCFR relatifs à la mise à 2x2 voies de la RD600.

Franchissement RD613

133+010	Poussan	RD 3x	RD613 variante	OUI	Route tracée en 2x2 voies conformément à la demande du CC34. Variante à voir sous défilé. Viaduc étroit pour le passage de la route à travers le pontail. Phasage : Phasage de chantier à faire pour les raccordements provisoires et création d'une voie provisoire pour la réalisation du viaduc au dessus de la route.	2x2-A	550	VIA
---------	---------	-------	----------------	-----	--	-------	-----	-----

PT proposé 2x2-A : Avis défavorable. Se référer aux plans transmis par le Département à SNCFR relatifs à la mise à 2x2 voies de la RD600. Intégrer les bretelles d'accès à la RD600.
 A noter que la RD613 n'est pas concernée par le franchissement de la LNMP au niveau de Poussan. Seules les RD600 et RD2E5 sont concernées.

Franchissement RD119e7

132*716 Poussan RD RD119 E7 OUI Voie à réhabiliter sans OA en contexte du grand remblai de Poussan
 Passage : Voie coupée pendant les travaux 2-D 490

PT proposé 2-D + fermeture pendant travaux : Avis favorable

1.3. Chapitre F-7A.2 Phase 1 : Effets et mesures

5.4.6.1 Effets et mesures associées en phase travaux p.175

Sur les infrastructures routières

La création de la Ligne Nouvelle impactera plusieurs voies de communication qui impliqueront des perturbations et nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement.

Les principaux effets de la phase travaux sont :

- des perturbations plus ou moins longues des circulations sur ces axes (fermeture de l'axe, déviation provisoire, déviation définitive) et une gêne à la circulation (circulation d'engins, salissures, ombrages...), spécifiquement à proximité des bases chantier et des différentes aires de stationnement des engins ;
- le volume de trafic circulant sur les axes routiers, particulièrement à proximité des bases chantier.

Les restrictions de circulation à mettre en place sur les RD en phase travaux devront faire l'objet d'une autorisation préalable par le gestionnaire du Domaine Public Routier départemental.

Tableau 55 : Liste des voiries interceptées par le projet

Secteur géographique	Commune	Voies concernées
Secteur géographique n°4	Villeneuve-lès-Béziers	RD37E13, RD612
	Montblanc	RD28, autoroute A9
	Bessan	RD125, RD13, RD137
	Florensac	RD18, RD32E6, RD32, RD161
Secteur géographique n°5	Pinet	RD161, RD161E
	Méze	RD613, RD5E8
	Loupian	RD5E8,
Secteur géographique	Commune	Voies concernées
		RD158E3, autoroute A9
	Poussan	RD2E5, RD600, RD613
Secteur géographique n°6	Gigean	RD2
	Fabrigues	RD114, RD185
	Saint-Jean-de-Védas	RD612

La RD37E13 n'est pas une voie classée dans le domaine public routier départemental (mauvaise dénomination, il s'agit d'une voie communale).

1.4. Mesures d'évitement et de réduction

Sur les infrastructures routières

Maintien et/ou rétablissement des circulations

Pour le franchissement de l'autoroute A9, les travaux se feront sous circulation. Afin de limiter au maximum les perturbations sur la circulation autoroutière, les travaux les plus impactant seront réalisés dans la mesure du possible durant des périodes de moindre trafic.

Pour les routes, des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Ces déviations sont susceptibles d'être mises en place sur les routes suivantes :

- sur le secteur géographique n°4 : RD612, RD37E13, RD28, RD125, RD13, RD137, RD18 et RD32 ;
- sur le secteur géographique n°5 : RD161, RD161E2, RD613, RD5E8, RD158E3, RD600 et RD2 ;
- sur le secteur géographique n°6 : RD2, RD114, RD185 et RD612.

Les déviations les plus courtes seront recherchées.

Des rétablissements provisoires seront mis en œuvre si aucun contournement satisfaisant n'est possible. Ces déviations seront étudiées ultérieurement, lors des études détaillées.

La RD612 (rocade de Béziers) ne pourra pas faire l'objet d'une déviation ou d'un rétablissement provisoire. La circulation devra être maintenue à minima à 2X2 voies réduites.

Réparation et/ou indemnisation des dommages

Pendant les travaux, les voies seront régulièrement nettoyées et remises en état si des dégradations apparaissent.

Un état des lieux contradictoire des RD impactées par les travaux (travaux de rétablissement des ouvrages, transports de matériaux depuis les bases travaux ou les lieux de stockage) devra être réalisé avant et après travaux.

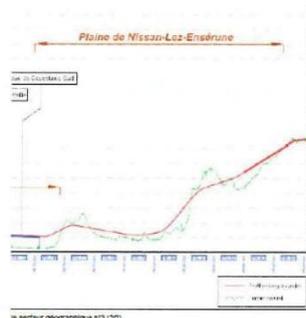
Tableau 55 : Synthèse des rétablissements routiers

Secteur géographique	Communes	Type de franchissement	PK	Nom de la voie
Villeneuve-lès-Béziers	Poncalis	Poncalis	0+2 (raccordement B, V2 et V1)	Avenue de la Gare (RD37E13)
		Poncalis	0+8 (raccordement B, V2 et V1)	RD612
		Poncalis	2+5 (raccordement V2 et V1)	Voie communale déviée (chemin de la Barce)
Cair	Poncalis	Poncalis	1+6 (raccordement B, V2 et V1)	Chemin d'exploitation (chemin de Barpont)
		Poncalis	9+5	Chemin d'exploitation
Béziers	Vaduc du Litron	Vaduc du Litron	100+5 à 100+8	Plusieurs chemins
		Vaduc	101+2	RD28
Montblanc	Poncalis	Poncalis	102+3	Chemin rural
		Vaduc	102+9	Autoroute A9
		Poncalis	102+4	Chemin des Possonniers

Même remarque que plus haut : La RD37E13 est une voie communale

Rétablissement routier RD28 : Incohérence avec pièce F2 – annexe 5 qui indique ouvrage PRA de type cadre (décharge).

Chapitre F-7B.2 phase 2 volume 1 - Fig.11 secteur géographique n°3



Les ouvrages de la plaine de Nissan ne figurent pas sur le profil en long.

Sur les infrastructures routières

Maintien et/ou rétablissement des circulations

Pour les routes, des déviations seront mises en place si la circulation ne peut être maintenue pendant les travaux. Ces déviations sont susceptibles d'être mises en place principalement sur les routes suivantes :

- sur le secteur géographique n°1 : RN116, RD916, RD616A, RD45, RD614, RD117, RD5 et RD12 ;
- sur le secteur géographique n°2 : RD50, RD27, RD66, RD205, RD3 et RD611A ;
- sur le secteur géographique n°3 : RD6113, RD607, RD169, RD369, RD13, RD1118, RD37 ;
- sur le secteur géographique n°4 : RD609, RD14, RD64, RD19, RD612.

Le détail de ces déviations sera étudié ultérieurement, lors des études détaillées du projet.

Pas de déviation sur RD609, RD64, RD612 – maintien de la circulation pendant les travaux.

Sur le secteur géographique n°3

Une tranchée couverte, 9 ponts-routes et 16 ponts-raills seront spécifiquement créés sur l'ensemble du linéaire du projet au sein du secteur géographique n°3 pour rétablir les voies de communication.

44 rétablissements de voirie se feront par ailleurs par passage sous des viaducs permettant le rétablissement de cours d'eau et/ou de vallées/travées importants, ou sous des ouvrages nécessités par d'autres franchissements.

Outre le franchissement proprement dit de la voie routière par la Ligne Nouvelle, les tracés de certains axes routiers seront légèrement modifiés, tout en assurant la continuité de service, notamment :

- la RD607 et la RD69 sur Narbonne sont décalées respectivement vers le Sud et vers le Nord ;
- La RD369 à Cuxac d'Aude est décalée vers le Nord ;
- La RD609 est décalée vers l'Ouest à Nissan-les-Enserune.

Sur le secteur géographique n°4

Une tranchée couverte, un viaduc, 7 ponts-routes et 7 ponts-raills seront créés sur l'ensemble du linéaire du projet.

7 rétablissements de voirie se feront par ailleurs par passage sous des viaducs permettant le rétablissement de cours d'eau et/ou de vallées/travées importants.

Outre le franchissement des voies par la Ligne Nouvelle, certains axes routiers seront modifiés :

- la RD609 sera décalée vers l'ouest de son positionnement actuel à Lespignan, alors que la RD14 sera quant à elle décalée très légèrement vers l'Est ;

Les projets de tracés en plan, profil en long de la RD609, RD14 devront faire l'objet d'une validation préalable par les services du Département

Tableau 35 synthèse des principaux rétablissements

Nissan-les-Enserune	Pont-raills	76+5	Chemin rural
	Viaduc	80+5	RD37
	Pont-route	81+4	RD162E3
	Pont-raills	81+6	RD162
	Pont-raills	82+6	Voie communale de la C
Lespignan	Pont-route	83+4	RD609
	Pont-route	84+3	Route de Colombiers
	Pont-route	84+9	Voie communale
	Pont-route	86+3	RD14
Béziers	Pont-route	87+1	voie communale
	Tranchée couverte	87+7	A9
	Pont-raills	88+9	RD64
Vendres	Pont-raills	89+0	Avenue de l'Europe
Communes	Type de franchissement	pk	
Sauvian	Pont-raills	90+9	RD19
	Viaduc	91+8	Chemin d'exploitation
	Viaduc	92+2	Chemin de Maussac Patau
	Viaduc	93+2	Chemin rural, chemin des Aspes
Villeneuve-lès-Béziers	Pont-raills	93+5	Chemin de Bousigou
	Viaduc	93+9	D912b: piste cyclable, chemin de halage
	Pont-raills type route	94+7	Chemin d'exploitation
	Viaduc	95+7	Avenue de la Méditerranée (RD612)
	Pont-route	96+0	Chemin de l'aire ventouse

De manière générale concernant la phase 1 :

- Les conditions d'exploitation sous chantier devront faire l'objet d'un accord préalable par les services de routes du Département.
- Les caractéristiques techniques (tracé en plan, profil en long, profil en travers, dimensionnement) des chaussées provisoires (voies de déviation pendant les travaux) devront faire l'objet d'une validation préalable par les services du département
- Les caractéristiques techniques (tracé en plan, profil en long, profil en travers, dimensionnement) des chaussées définitives (voies rétablies) devront faire l'objet d'une validation préalable par les services du département.
- Des conventions fixant les obligations de SNCF Réseaux et du Département devront être établies pour la surveillance, l'entretien et la réparation des ouvrages de rétablissement des routes départementales.

1.5. Base travaux / Base de maintenance

Bessan/St Thibéry – RD13

Si la desserte des bases travaux concerne directement ou indirectement des routes départementales, les plans d'accès devront faire l'objet d'une validation préalable par les services du Département. Tout accès sur RD, même provisoire, devra au préalable faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès du gestionnaire du DPR départemental. En effet, les usages de ces accès pourraient nécessiter la réalisation en définitif ou provisoire de carrefours de dessertes adaptés à la charge de SNCFR et sur accord du gestionnaire.

2. Remarques sur la phase 2 :

2.1. Concernant les rétablissements et les profils en travers

Pièce F2 description du projet / Extrait annexe 5

Franchissement RD37

80-450	Nissan-lez-Essens	RD	RD 37 - route de Poitiers	NON IMPACTEE	Road positionnée sous le SEM - VF Bordeaux - Béze + RD37 et maintenue en PRO Phasage : circulation maintenue lors des travaux	2-C	0	VIA
--------	-------------------	----	---------------------------	--------------	--	-----	---	-----

Franchissement de la RD37 par viaduc au niveau de l'ouvrage SNCF actuel (saut de mouton de la ligne Béziers-Narbonne) – pas d'impact sur RD37 : Avis favorable

Franchissement RD162e3

81-330	Nissan-lez-Essens	RD	RD 162 E3	OUI	Tracé existant maintenu mais abaissement du PL, de niveau du PRO Phasage : Tracé sans impact sur les travaux. Etalage de déviation par le chemin du Mûrier au départ de Colombiers	2-D	200	PRO
--------	-------------------	----	-----------	-----	---	-----	-----	-----

Profil en travers type demandé : 2C : Avis défavorable

Franchissement RD162

81-750	Nissan-lez-Essens	RD	RD 162	OUI	Tracé existant maintenu mais abaissement du PL, pour assurer le gabarit minimal au niveau du PRA Phasage : Tracé sans impact sur les travaux, mais avec fréquence de pas sur caractéristiques Voie provisoire à créer pendant les travaux	2-B	300	PRA
--------	-------------------	----	--------	-----	---	-----	-----	-----

Avis favorable

Franchissement RD609

83-610	Lesignan	RD	RD 609	OUI	Le tracé de la route avec la LGV ne permet pas de conserver le tracé actuel La configuration de terrain ne permet pas de passer en PRA et impose un PRO avec un remblai important. Phasage : Les travaux de réajustement projet / existant imposent un phasage chantier	3-A	1100	PRO
--------	----------	----	--------	-----	---	-----	------	-----

Proposition initiale PRA – 2x2 – A demandé. Nouvelle proposition PRO avec décalage du tracé de la RD 609 – PT proposé : 3-A. Avis défavorable : Profil 2x2- A demandé.

Franchissement RD14

86-280	Lesignan	RD	RD 14	OUI	Le tracé de la route est légèrement repris pour limiter le tracé au niveau du PRO Phasage : Les réalisations du PRO et des rampes imposent de créer une voie provisoire pour maintenir la circulation	2-A	460	PRO
--------	----------	----	-------	-----	--	-----	-----	-----

Avis favorable

Franchissement RD64

88-530	Vendres	RD 20V	RD 64	NON IMPACTEE	Road non impactée mais l'une des 2 bases kilométriques SAC doit être évitée de sorte à être intégrée sous le PRA de la SICA. Des réflexions d'urgence seront à prévoir en fin de chantier au niveau du PRA. Phasage : Maintien des 2 x 2 voies à tout moment pendant le chantier mais un phasage chantier spécifique sera à définir	2x2A	100	PRA
--------	---------	--------	-------	--------------	---	------	-----	-----

Avis favorable

Franchissement RD19

30450	Savain	RD	RD 19	OUI	Route conservée en l'état avec les 2 chemins adjacents de part et d'autre sont coupés et doivent être rétablis avec de autres travaux à créer après le PSA. Des réfectifs devront être posés à l'entrée de la zone de chantier au niveau du PSA. Phasage : voir travaux à créer pendant les travaux.	2.A	100	PSA
-------	--------	----	-------	-----	--	-----	-----	-----

Avis favorable

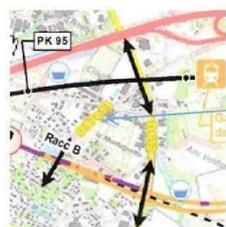
Franchissement RD612B

30450	Villeuve-les-Béziers	RD	RD 612B	NON IMPACTEE	Voir franchissement en l'état sous viaduc. Phasage : à la circulation est autorisée.			VIA
-------	----------------------	----	---------	--------------	---	--	--	-----

Avis favorable

Franchissement RD37E13

34225	Villeuve-les-Béziers	RD	RD 37E13	NON IMPACTEE	Aménagement limité au procoement d'ouvrage. Pas de trafic de la voirie. Phasage : La route sera coupée et fermée des travaux.			PSA
-------	----------------------	----	----------	--------------	---	--	--	-----



Route non départementale (voie communale)

Dénomination erronée cette voie est communale (supprimer la référence à RD37E13 dans tous les documents).

Franchissement RD612

30470	Villeuve-les-Béziers	RD 2x2V	RD 612	OUI	Route à très fort trafic. Le tracé est conservé mais le FL est renoncé de sorte à obtenir le gabarit futurinaire. La vitesse de circulation sera réduite. Le carrefour abou du RD 612 croisement avec la LCU n'est pas impacté. Phasage : Pour les travaux une déviation sur la voie latérale Est existante sera créée. 2 voies de 3.50 m séparées par une 100 mètres aménagées. La vitesse de circulation sera réduite. La desserte des entreprises situées près de la voie existante sera assurée par l'aménagement d'une voie provisoire dans les parcelles avec remise en état après travaux.	DIG A	360	PRO
-------	----------------------	---------	--------	-----	--	-------	-----	-----

Profils en travers : Avis favorable.

Modification du profil en long de la RD612 – Proposition d'exploitation sous chantier durant les travaux, basculement des 2 sens de circulation sur chaussée bidirectionnelle (voie latérale Est) à créer.

Avis défavorable : La RD612 (rocade de Béziers) ne pourra pas faire l'objet d'une déviation ou d'un rétablissement provisoire à 2 voies de 3.50m. La circulation devra être maintenue à minima à 2x2 voies réduites.

2.2. Base travaux / Base de maintenance

Nissan lez Ensérune

Si la desserte des bases travaux concerne directement ou indirectement des routes départementales, les plans d'accès devront faire l'objet d'une validation préalable par les services du Département. Tout accès sur RD, même provisoire, devra au préalable faire l'objet d'une demande d'autorisation auprès du gestionnaire du DPR départemental.

2.3. Gare de Béziers Est

Avis sur les possibilités de desserte et de raccordement à la RD612 (rocade de Béziers) :

- Via l'échangeur de La Devèze, la traversée de la zone commerciale présente un risque de saturation de l'échangeur généré par le trafic supplémentaire lié à la desserte de la gare.
- Via le carrefour de La Montagnette, le raccordement à la RD612 devra se faire par la création d'un échangeur complet dénivelé.

II. L'agriculture

Impacts fonciers principaux pour l'Hérault (Documents SNCF du 27/07/2021) :

Phase 1 : 18 communes concernées (de Montpellier à Béziers) par 966,7 ha d'emprise et une « Zone d'étude rapprochée (ZER)¹ » de 1 153 ha ; dont 584 ha (51%) de surface agricole utile (SAU) sous ZER, liée à 121 exploitations impactées-enquêtées (IE).

Phase 2 : 4 communes concernées (de Sauvian à Nissan-lez-Ensérune) par 230,1 ha d'emprise et une ZER de 330 ha ; dont 283 ha (84%) de SAU sous ZER, liée à 55 exploitations impactées-enquêtées (IE).

Total Hérault : 22 communes sous emprise, pour **1 196,8 ha d'emprise** et 1 492 ha de ZER; dont **868 ha (58%) de SAU** sous ZER, liée à 176 exploitations impactées-enquêtées (IE).

Trois commentaires agricoles essentiels :

1- Le document reste confus et pas assez clair au sujet des « **prélèvements fonciers** » opérés globalement pour ce projet (Données modifiées en présentation CDPENAF du 21/09/2021). Les données à clarifier devront pouvoir relier les impacts en phase travaux, ainsi que les effets cumulés avec les compensations naturelles qui par leur cahier des charges contraignant, retirera le libre choix des productions agricoles.
Un effort de synthèse et de cohérence est demandé dans la version finale qui sera mise à l'enquête.

2- En matière d'exercice de **compétence** du Département en « **Aménagement foncier rural** » à venir :

Outre la nécessité d'obtenir une solide justification des assiettes d'emprises (agricoles, forestières et/ou naturelles), les opérations d'aménagement foncier agricole et forestier (AFAF) sont du ressort du **volet « réduire »** dans la séquence ERC, et non pas « compenser ». En effet, l'AFAF ne peut restituer les emprises retirées à l'agriculture ou à la forêt, mais ne peut qu'en **atténuer les effets** sur les structures économiques par certaines procédures mises au choix des instances pilotes locales : les Commissions locales d'aménagement foncier (CLAF).

Le financement d'un « stockage foncier » apparaît pour le Département comme essentiel, même s'il ne figure pas obligatoire, à la bonne réussite des procédures AFAF, et devrait **pouvoir être éligible aux mesures compensatoires collectives**, traitées par la CDPENAF.

3- En matière du budget consacré à la contribution de la **compétence** du Département en « **Aménagement foncier rural** » à venir :

Le Département de l'Hérault estime ce **budget insuffisant (-1,5 M€, soit -21%)** à ses propres estimations basées : d'une part sur 6 décisions d'AFAF (0,5 M€) par les 6 CLAF envisagées, et d'autre part avec le **financement d'un stock foncier agricole** de 50% des surfaces d'emprise (300ha en Phase 1, pour un coût estimé à 1M€), à constituer sur 10ans (durée procédure AFAF).

Détails des remarques agricoles opérées sur le document F5 :

(F5 : Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation - Volume 2/2) :

5. Effets et mesures concernant l'agriculture, la viticulture et la sylviculture (pp. 15-84)

5.1.1. Effets et mesures associées en phase travaux (pp. 16-19)

Le traitement compensatoire des établissements agritouristiques impactés n'a aucun rapport avec les aménagements foncier agricoles et forestiers (AFAF), préconisé en p.19.

5.1.2.1.2. a l'échelle des exploitations individuelles (pp. 22-23)

« **Eviter** » : « (...) un soin particulier sera apporté pour ne pas créer de délaissés difficilement exploitables. »

Merci de préciser les actions envisagées par le Maître d'ouvrage à ce sujet et le résultat recherché in fine.

« **Réduire** » : (rubrique à rétablir)

¹ ZER = Emprises définies par les emplacements réservés « PIG-2019 » + Rétablissement Routiers + Bassins

L'AFAF réduit les effets déstructurant de l'emprise sur le territoire, tout en permettant un traitement collectif du foncier et des travaux connexes.

Les réserves foncières ne peuvent à proprement parlé « compenser » les emprises qui demeurent toujours un prélèvement à l'activité (agricole / forêt) initiale. Elles permettent juste de profiter d'opportunités foncières pour les prioriser selon les souhaits des représentants du territoire (CLAF). La maîtrise du marché foncier est ici conduite par les opérateurs intéressés au stock constitué.

« Compenser » :

L'acquisition foncière (via protocole CA34/SNCF) est un dernier ressort, visant à indemniser un patrimoine, mais sans assurer une valorisation économique (personnelle) des sommes versées.

NB : en fonction du choix opérer en CLAF (AFAF avec inclusion), **les acquisitions directes ne sont plus d'actualité.**

5.1.2.2. *Effets liés à la destruction des bâtis agricoles* (p.23)

La relocalisation de bâti agricole sera facilitée si les réseaux (voiries, énergies, EP/EU) sont disponibles.

L'AFAF est un outil qui permet la relocalisation des propriétaires déplacer aux endroits de la commune déjà pourvus en équipements ruraux.

5.1.2.3. *Déstructuration et désorganisation des exploitations* (pp. 24-26)

La figure (n°4) pourrait illustrer l'effet du rallongement de parcours.

« *Cette coupure du parcellaire est particulièrement ressentie dans les secteurs ayant fait l'objet d'aménagements fonciers récents ou nouvellement restructurés.* »

Il n'apparaît aucun remembrement historique sur la ZER.

Néanmoins certaines coopératives ont engagées depuis plusieurs années (Pinet, Florensac,...) des démarches incitatives de restructuration de petits parcellaires aux grés des cessions amiables de leurs adhérents (**bilan restructurations 2015-2021 ci-après**) :

BILAN DES CESSIONS DES PETITS IMMEUBLES RURAUX (CPIRF) – PERIODE 2015 – 2021

Caves Coopératives (Communes)	Surface acquise (Ha)	Nombre d'îlots structurés	Surf totale des îlots constitués et aidés	Dépenses éligibles	Aide du Département
L'Ormarine (Pinet, Castelnau /G., Montagnac, Pomerols)	31,4	29	70,7	33 737 €	11 921 €
Les Vignerons de Montagnac (AFAF clôturée en 2019)	8,0	2	8,2	9 626 €	4 277 €
Les Vignerons de Sérignan (Vendres, Sauvian, Béziers, Sérignan)	32,8	16	81,5	40 675 €	19 160 €
SCAV Cruzy (Lespignan)	1,4	25	98,9	2 326 €	698 €
Vignerons Pays Ensérune (Lespignan, Nissan Ens.)	1,6	15	55,0	4 218 €	1 096 €
Alma Cersius (Cers, Portiragnes, Villeneuve Bz. Vendres)	50,9	18	132,8	53 153 €	32 890 €
Les Costières de Pomerols (Florensac, Mèze, Castelnau /G., Pinet, Pomerols, Montblanc, Bessan et Marseillan)	66,8	12	40,7	39 927 €	24 629 €
TOTAL GENERAL	193,0	117	487,6	183 662 €	94 671 €

Les exploitations (85+16 enquêtées en Hérault) « défigurées et tronçonnées » déplorent non seulement une diminution de leur valeur patrimoniale, mais surtout des pertes supplémentaires d'exploitation sur ces « délaissés » et des rallongements de parcours, vecteur de diminution de rentabilité économique.

Séquence « Eviter, Réduire, Compenser » à rétablir. (p.25)

L'AFAF a pour fonction de « Réduire » les impacts, mais pas de les « Compenser » (cf. commentaire initial).

Avant d'en détailler la procédure (p.26), le rôle de la Commissions locales d'aménagement foncier (la CLAF plus que celui du Département) semble essentiel à mentionner : ce sont les CLAF qui conduisent les opérations AFAF en les étudiant (périmètre d'étude), en les décidant (le Département ne peut qu'Ordonner les opérations d'aménagement sur proposition des CLAF, en fixant les programmes de travaux connexes)...

Le maître d'ouvrage oublie de mentionner le rôle essentiel qu'un stock foncier opère dans le choix des procédures AFAF et en conséquence au sujet de sa volonté de procéder à la constitution ou pas d'un tel stock (ampleur et anticipation vis-à-vis des instances CLAF). Les dépenses pour un tel stock foncier agricole et forestier sont certes facultatives au titre des AFAF (L123-24 du CRPM), mais devrait compter au titre des Mesures compensatoires collectives agricoles (L112-1-3 du CRPM), décidées par la CDPENAF.

Le Maître d'ouvrage mentionne le principe de nombre de CLAF par département : 6 en Hérault. La liste des communes susceptibles de constituer ces CLAF étant du ressort de la Commission d'aménagement foncier de chaque Département (CDAF), il est nécessaire de pouvoir lire dans ce dossier (F5-Vol2), non pas seulement les parcelles d'exploitations impactées en dehors de la ZER (cf. cartes pp. 41-48), mais également une synthèse chiffrée par commune (nb exploitations, superficies SAU et exploitées, boisées), sur notamment d'autres communes que les 22 sous emprises. Ceci afin de permettre à la CDAF et à la 1^{er} rencontre des CLAF de définir les périmètres d'étude d'aménagement potentiel².

² A hauteur de 20 fois les superficies des emprises envisagées, soit un périmètre d'étude d'aménagement potentiel de 19 330ha (Phase 1) + 4 600ha (Phase 2), pour un total Hérault autour de 24 000ha.

Aménagement foncier : Trois possibilités (p.26)

La présentation des deux modes AFAP (Grand Ouvrage Public) doit être complétée par le rôle crucial joué par le foncier disponible (« stock »), d'une manière ou d'une autre par le Maître d'ouvrage : c'est-à-dire le mobilisable pour le projet LNMP par des partenaires présents aux CLAF (Communes, Département, SAFER, exploitants et propriétaires collectivement organisés). Toute « superficie stockée » peut venir en déduction des prélèvements à réunir, dans le cadre du périmètre et du mode d'aménagement foncier choisi par chaque CLAF.

Dans le cas du mode « avec inclusion de l'emprise », ce stock permet de réduire les impacts des prélèvements sur les exploitations, mais également sur les voiries locales et des équipements publics associés (GEMAPI, ZAE, ...). Dans le cas du mode « avec exclusion de l'emprise », ce stock permet de faciliter les échanges parcellaires raccourcissant les rallongements de parcours de manière définitive.

En effet, les indemnités pour « rallongement de parcours » ne peuvent se calculer (selon le protocole en vigueur) que sur une durée limitée (10-12ans maxi) laissant ces surcoûts persister au-delà. (également à préciser en p.27.)

5.1.2.4.2. Modification des réseaux hydrauliques agricoles (irrigation et drainage) (p.28)

En matière de données à disposer pour les CLAF, le linéaire par maître d'ouvrage (BRL / ASA) concerné et par Commune est souhaité.

Il conviendrait dans cette rubrique d'évoquer les conséquences favorables sur ces rétablissements hydrauliques de droit, dans le cas d'un AFAP préalable à ces travaux de restauration... En effet, les restructurations foncières associées pourraient œuvrer à mobiliser des superficies équipées et non équipées à ce jour et ainsi bénéficier de compensations collectives agricoles dans le cadre d'une densification du réseau actuel tout en limitant les coûts d'investissements comme de gestion ultérieure.

5.1.2.5.1. Effets sur la production d'AOC/AOP (pp. 29-30)

Est-ce que SNCF dispose des informations précises de la part du Service des Douanes à propos des encépagements des parcelles concernées par la ZER ? Peut-elle les communiquer aux CLAF (Département) ?

Dans le cadre d'AFAP (« Réduire »), la garantie d'échange de parcelles dans la même AOP est assurée par la Loi.

5.1.2.6. Effets sur les démarches environnementales (pp. 30-31)

Tableau 12 : Surface perdue en Agriculture Biologique dans la ZER

Dans le cadre d'AFAP, en cas d'échanges préalables acceptés par les propriétaires de parcellaires « AB / non-AB », la Loi demande au Département de pourvoir à subventionner intégralement les coûts de reconversion. En cas d'AFAP lié au projet LNMP, ce coût peut être remboursé par SNCF au Département.

5.1.2.8. Synthèse du déséquilibre des exploitations (pp.34-35)

Au-delà du protocole d'accord « Profession / SNCF » qui reste un des dispositifs permettant une indemnisation individuelle, cette section garde outrageusement sous silence, les dispositifs collectifs alternatifs et préalables que représentent les AFAP via les CLAF et les mesures compensatoires agricoles via la CDPENAF.

L'absence de chronologie de ces contributions du maître d'ouvrage induit ici en erreur le lecteur, le conduisant exclusivement à une négociation individuelle avec le M. d'ouvrage, sans attirer son attention au sujet de processus collectifs plus précoces que ceux qui sont détaillés ici.

Cette synthèse apparaît donc pour le moins biaisée et à reprendre sur le fond dans le cadre de la séquence « E – R – C » habituelle, avec une chronologie d'ensemble permettant au public d'agir à chaque étape / dispositif à venir.

Des sessions de formation aux agriculteurs/forestiers devraient pouvoir être proposées dès que possible, sous financement du Maître d'ouvrage, afin de délivrer aux propriétaires et exploitants des outils objectifs de « réduction et compensations ».

20.2.2. Les couts des mesures de réduction et de compensation (P.498)

Agriculture et sylviculture :

Remembrement : 16 M€

Reboisements : 3 M€

Passages agricoles spécifiques (rétablissement des chemins d'exploitation) : 4,5 M€

Le projet LNMP prévoit ici un total de 16 M€ pour les opérations d'aménagement foncier agricole et forestier (=AFAF, ex « remembrement »), soit en Hérault (45% des emprises) un budget prévisionnel d'environ 7,2M€ (HT ; soit 5,8 M€ en Phase 1 et 1,4 M€ en Phase 2 pour l'Hérault).

Le Département de l'Hérault estime ce budget insuffisant (-0,5 M€) à ses propres estimations basées d'une part sur **6 décisions d'AFAF** par les 6 CLAF envisagées [soit 5,78M€ pour la Phase 1 et 1,89M€ pour la phase 2], et d'autre part avec **un stock foncier** de 50% des surfaces d'emprise, à constituer sur 10ans (à l'échelle des besoins de chaque CLAF, sur la durée de la procédure AFAF : 300ha ; soit 1,05M€ pour la phase 1 et 0,85M€ pour la phase 2).

Les travaux connexes, définis par chaque CLAF, étant quant eux compris dans la rubrique « Passages agricoles spécifiques » dont il est difficile d'apprécier le niveau, avant le lancement des Opérations AFAF

III. Les Espaces Naturels Sensibles

1. La politique Espaces Naturels Sensibles

L'article L 113-8 du Code de l'urbanisme dispose que : « Le Département est compétent pour élaborer et mettre en œuvre une politique de protection, de gestion et d'ouverture au public des Espaces Naturels Sensibles (ENS), boisés ou non, destinée à préserver la qualité des sites, des paysages, des milieux naturels et des champs naturels d'expansion des crues et d'assurer la sauvegarde des habitats naturels. »

Dans le cadre de cette politique Départementale, les secteurs naturels présentent un intérêt tout particulier. Plus qu'un moyen de maîtrise foncière, le droit de préemption ENS constitue pour le Département un outil capital pour la mise en œuvre de ses politiques de préservation de l'environnement et de la biodiversité, d'aménagement du territoire, et d'ouverture des espaces au public. Cette politique est notamment traduite dans son Schéma départemental des ENS pour la période 2019-2021, et ses perspectives à 2030.

En cohérence avec les différentes politiques de préservation de la biodiversité et les acteurs territoriaux, cette action volontariste a permis, sur le territoire du Département de l'Hérault, de créer un maillage de sites naturels définitivement soustraits à l'urbanisation et gérés durablement, dans un double objectif de préservation et d'ouverture au public.

La mise en œuvre de cette politique ENS a permis d'acquérir à ce jour, environ 9 000 ha d'ENS. Ces espaces se répartissent sur 110 domaines départementaux, dont 60 majeurs pouvant recevoir du public.

L'exercice du droit de préemption dévolu au Département au titre de la politique ENS bénéficie aussi bien aux collectivités locales, communes (titulaires du droit de préemption par substitution) qu'aux intercommunalités (par délégation des communes). Plus de 1 500 ha de surfaces naturelles ont ainsi été acquises par préemption par les collectivités locales depuis 1983, avec un soutien technique et/ou financier du Département, et l'engagement de gérer durablement ces espaces et de les ouvrir au public.

A ces surfaces viennent s'ajouter les espaces maîtrisés par le Conservatoire du littoral et des rivages lacustres, soit 6 300 ha supplémentaires, soit un total de près de 17 000 ha de surfaces naturelles maîtrisées et gérées au titre des ENS, représentant 2,7 % de la superficie du territoire de l'Hérault.

2. ENS Départementaux impactés par le projet

Le seul ENS départemental qui soit impacté par le futur tracé de la LGV est celui du « Bois de Maurin » dont la superficie représente 49 ha. Cet ENS est situé à cheval sur les communes de Lattes et de Saint-Jean-de-Védas au Sud de la Métropole Montpellieraine. La surface de cet ENS comprise dans l'emprise du projet sera de 10 ha.

Même si l'ENS du « Bois de Maurin » est bien cité et semble avoir été pris en compte dans l'étude d'impact faisant l'objet de la présente consultation, il ne fait cependant pas l'objet d'une description précise notamment au regard des espèces remarquables qu'il abrite. En effet, l'ENS du "Bois de Maurin" accueille, avec plus de 1000 pieds recensés, l'une des stations les plus remarquables d'Ail petit moly (*Allium chamaemoly*) et de Gagée de Lacaita (*Gagea lacaitae*). Ces deux espèces appartenant à la flore vasculaire bulbeuse sont inféodées aux pelouses sèches méditerranéennes. Bien que situées en périphérie de la Métropole Montpellieraine, ces stations constituent un ensemble remarquable. En raison de leur croissance lente, ces espèces sont peu mobiles. Elles bénéficient d'une protection nationale qui interdit leur destruction.

Sujettes à de forts développements, les infrastructures (Autoroute, ZAC, TGV...) impactent ces espèces de plus en plus souvent. A ce titre, des expérimentations sont en cours pour transplanter des populations impactées dans des sites d'accueil plus favorables (expérience menée par le CEFE CNRS). Pour évaluer l'efficacité de l'action, des suivis sont opérés sur les stations transplantées et des stations "sauvages" dites témoins afin de comparer l'évolution démographique de ces stations. En raison de son caractère remarquable, la station du "Bois de Maurin" fait partie des stations témoins sélectionnées dans cette expérience. Elle est donc suivie depuis plusieurs années par le CEFE CNRS.

15/25

Bien conscient que dans le cadre de la séquence « Eviter, Réduire, Compenser », l'évitement et la réduction de l'atteinte faite à cet ENS semble difficile, le Département souhaite qu'une attention particulière soit portée à sa compensation même si celle-ci s'intégrera dans un mécanisme de compensation plus global au regard des habitats et espèces similaires impactés ailleurs (Massif Gardiole et autres sites supports).

De plus, l'ENS du « Bois de Maurin » sera coupé en deux ce qui ne sera pas sans impact sur les espèces, habitats et milieux périphériques à la zone d'emprise stricte du projet de ligne nouvelle. Même si il est prévu dans ce secteur le rétablissement de la transparence écologique, l'impact que le projet aura sur les surfaces restantes (40 ha) sera inévitable notamment en raison du dérangement occasionné par l'infrastructure sur la faune.

De plus, et comme indiqué précédemment, cet ENS est situé au Sud de la Métropole Montpellieraine dans un secteur déjà très contraint en termes d'urbanisation et d'infrastructures. Il représente aujourd'hui un espace de ressourcement pour les habitants des communes limitrophes, espace qui sera totalement perdu suite au passage de la ligne nouvelle. Au-delà de la surface directement impactée par le projet, cette perte de fonctionnalité sur la surface globale de l'ENS devra également être prise en compte lors de la recherche de compensation

Lors de l'élaboration du dossier de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et la recherche de mesures compensatoires, il sera nécessaire de se rapprocher du Service Biodiversité et Espaces Naturels du Département compétent pour la gestion de cet espace.

3. Autres espaces naturels impactés par le projet

3.1. Etat des lieux - Des secteurs à enjeux forts

Les tensions et pressions sur les espaces naturels de l'Hérault ne cessent de s'amplifier au sud du territoire et en particulier sur le littoral, dans les espaces proches des agglomérations et dans le couloir autoroutier de l'A75. Les espaces naturels dans ces secteurs sont riches et diversifiés. Cette richesse s'accompagne de très nombreux périmètres d'inventaires ou de protection (Natura 2000, ZICO, ZNIEFF, ZH, trames vertes et bleues, PNA).

Au-delà des enjeux liés aux espèces et habitats patrimoniaux identifiés dans ces périmètres, l'enjeu principal d'une telle infrastructure porte sur le maintien des continuités écologiques grâce notamment à une bonne compréhension de leur dynamique fonctionnelle.

Dans le Département de l'Hérault, sans minimiser l'impact qu'aura un tel projet sur la nature dite « ordinaire », 3 secteurs à enjeux écologiques forts seront particulièrement impactés :

- la Basse Plaine de l'Aude, dont le réseau hydrographique particulièrement dense du sud de l'étang de Caspestang favorise la flore et les oiseaux inféodés aux milieux humides. Les grandes zones de cultures de cette plaine accueillent quant à elles des populations d'oiseaux remarquables telles que l'Outarde canepetière et l'OEdicnème criard ;
- les habitats de garrigue situés au nord du bassin de Thau et dans la partie nord du massif de la Gardiole ;

De façon plus générale seront également impactés les habitats rivulaires des cours d'eau (ripisylves), les haies et les alignements d'arbres qui sont autant d'habitats indispensables à la reproduction de nombreuses espèces (chiroptères, oiseaux, libellules).

3.2. Effets du projet sur le patrimoine naturel

Le projet dans sa phase 1 aura une emprise travaux sur les habitats naturels et les habitats d'espèces de 890 ha. S'ajoutent à cela les espaces perdus pour la faune notamment du fait des effets complémentaires constatés en phase travaux, ce qui représente 950 ha d'espaces naturels soustraits à la biodiversité.

Cependant, au-delà de la destruction d'individus d'espèces animale et végétale protégées, les effets les plus dommageables liés à ce genre d'infrastructure restent la coupure des continuités écologiques et la fragmentation des espaces naturels (trame verte et trame bleue). Cela se traduira par des difficultés pour les espèces migratrices de gagner leurs sites de reproduction, un enclavement des

espèces avec l'augmentation du risque de consanguinité, une surpopulation de certaines zones avec diminution des espaces vitaux.

Cette fragmentation est d'autant plus dommageable que sur l'ensemble des territoires traversés par le projet, la continuité écologique nord-sud est déjà très fortement impactée par des infrastructures routières majoritairement orientées parallèlement au littoral. La barrière écologique que représentera la ligne nouvelle viendra ainsi se cumuler à la barrière écologique que constitue l'autoroute A9, constituant une barrière encore plus infranchissable sur une très grande distance. L'enjeu de la transparence écologique nord-sud est donc un sujet environnemental majeur de ce projet.

Une attention toute particulière devra donc être portée aux rétablissements écologiques envisagés tout le long du tracé. Afin de s'assurer de la fonctionnalité des différents aménagements réalisés un suivi pourra être réalisé avec la mise en place d'appareils photographiques et/ou de pièges à traces qui seront relevés régulièrement.

3.3. Mesures proposées

Mesures d'évitement

Le dossier précise que le projet a permis de limiter au maximum l'effet d'emprise sur le patrimoine naturel et biologique, et les enjeux principaux ont ainsi pu être évités de ce point de vue-là. Il semble donc évident que la principale mesure d'évitement dans ce dossier s'est faite lors de la phase de conception du projet même si cela n'est pas dit explicitement notamment dans l'étude d'impact. Pour une meilleure compréhension globale des enjeux liés à ce projet, il aurait été intéressant de voir apparaître dans l'étude d'impact une synthèse de l'analyse qui a été faite entre les différents fuseaux potentiels, avec notamment une comparaison de l'impact que les différentes variantes auraient eu sur les espèces, et la consommation d'habitats d'espèces et de milieux naturels.

Vous identifiez ensuite comme mesure d'évitement la mise en place d'un calendrier des travaux adapté afin d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux et les amphibiens. Il ne s'agit pas à notre sens d'une mesure d'évitement mais plutôt de réduction d'un impact qui ne pourra pas être totalement supprimé.

De la même façon, les mesures prises pour éviter toutes pollutions, éviter le développement d'espèces invasives indésirables et préserver la continuité écologique des cours d'eau, ne pourront être considérées comme des mesures d'évitement que s'il est prouvé que la disparition de l'impact suite à la mise en place de ces mesures est totale.

Pour mémoire, ne seront retenues comme mesures d'évitement que les seules mesures garantissant la suppression totale d'un impact. Si la mesure n'apporte pas ces garanties, il s'agira alors d'une mesure de réduction.

Mesures de réduction

Les mesures de réduction sont nombreuses et pertinentes. Elles visent pour l'essentiel à réduire et contenir les dégradations des milieux naturels aux abords du chantier et à maintenir les continuités écologiques. Plusieurs types d'ouvrages sont envisagés afin d'assurer la transparence écologique et la connectivité fonctionnelle des habitats d'espèces : viaducs, ouvrages hydrauliques, aménagement de passage pour la grande faune et la petite faune, haies, etc.

Pour une meilleure compréhension des mesures de réduction prises dans le cadre de ce projet un travail de classification selon deux catégories aurait été intéressant : une catégorie correspondant aux mesures prises en phase « travaux » et une catégorie correspondant aux mesures prises en phase « exploitation / fonctionnement ».

Mesures d'accompagnement

Les mesures d'accompagnement concernent notamment la remise en état post-chantier des habitats naturels dégradés avec par exemple un réensemencement des sites avec des plantes locales, les plus adaptées à une reprise rapide de la végétation, mais aussi les plus adaptées au milieu naturel d'origine. Le suivi des mesures d'accompagnement est prévu sur une période a minima de 5 ans.

Nous préconisons que ce délai soit reconductible en fonction des résultats obtenus à l'issue de cette première période de 5 ans.

Mesures de compensation

17/25

Au préalable, il est nécessaire de rappeler que chaque mesure compensatoire est conçue en réponse à un impact résiduel notable sur une espèce protégée ou sur son habitat (impact subsistant après application des mesures d'évitement puis de réduction).

Une dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées et de leurs habitats devra donc être adressée aux services de l'Etat (Direction Régionale de l'Environnement) qui s'accompagnera de mesures de compensation pour reconstituer la biodiversité perdue et pour laquelle le pétitionnaire s'attachera à rechercher :

- l'équivalence écologique ;
- l'absence de perte nette voire de gain de biodiversité ;
- la proximité géographique avec le site endommagé ;
- l'obligation de résultats ;
- la pérennité des mesures de compensation.

Sur ces sites des mesures de gestion adaptées pendant une durée adéquate devront être mises en place en lien avec les acteurs déjà présents sur le territoire.

L'ensemble des mesures compensatoires fera l'objet d'une description détaillée lors de l'élaboration du dossier de dérogation à l'interdiction de destruction d'espèces protégées. Les services du Département se tiendront à votre disposition pour la recherche de solutions les plus adaptées compte tenu de la bonne connaissance par nos services compétents des enjeux présents sur le territoire.

4. Le paysage

La phase 1 qui fait l'objet de la présente consultation concerne 3 secteurs géographiques (secteur 4 : vallée de l'Hérault qui s'étend de Cers à Florensac, secteur 5 : bassin de Thau allant de Florensac à Poussan, secteur 6 : Gardiole et Mossou).

Seuls les secteurs 5 et 6 comportent des sites inscrits ou classés qui peuvent être impactés par le tracé de la LGV. Ils font l'objet d'une attention particulière dans l'évaluation des impacts.

Plusieurs zones de Présomption de Prescription Archéologique (ZPPA) sont également traversées.

Enfin, on note la présence de bâtis remarquables et autres patrimoines non protégés sur les trois secteurs géographiques.

Dans sa première phase, le projet ne concerne pas le canal du Midi.

Deux cas de figure se présentent :

L'impact en phase travaux : l'impact immédiat des travaux sur les paysages qui nécessitent des mesures d'évitement des sites à enjeux forts paysagers et/ou des mesures de réduction/atténuation pour limiter les nuisances visuelles et sonores notamment.

Une réflexion en amont a été menée pour permettre au tracé d'éviter les périmètres de protection des monuments et sites inscrits ou classés.

Les secteurs qui n'ont pu être évités feront l'objet d'une attention particulière. Pour cela, il est mentionné que les effets seront limités au maximum en réduisant les emprises chantier au strict nécessaire et en intégrant le mieux possible les zones de travaux dans le paysage environnant, soit en s'appuyant sur des masques visuels existants, soit en mettant en place des aménagements spécifiques tels que merlons, palissades végétalisées et en choisissant les zones de stockage pour éviter toute nuisance.

A l'issue des travaux, les zones de chantier seront remises en état, réaménagées et végétalisées dans l'esprit du paysage environnant.

Ces mesures apparaissent suffisantes pour limiter les effets des travaux sur le paysage environnant.

L'impact en phase d'exploitation avec l'insertion dans le paysage de la ligne à grande vitesse

Un double parti-pris est affiché proposant d'une part, de fondre la ligne nouvelle dans le paysage afin de gommer sa présence et d'autre part, d'en faire une composante du paysage à part entière en la mettant en valeur selon les spécificités des paysages traversés.

A titre d'exemple, le secteur de Poussan au niveau de la Vène doit faire l'objet d'une insertion paysagère adaptée car la co-visibilité est importante et que ce secteur est un site inscrit. Il est annoncé que la continuité paysagère de la vallée de la Vène et du parc d'Issanka sera maintenue par la construction d'un viaduc dont les portées entre appuis et l'épaisseur de tablier seront travaillées / traitement architectural de ce viaduc/étude paysagère au stade d'études ultérieures.

Les vestiges de l'ancienne voie ferrée entre Sète et Montpellier sont présents et notamment le pont qui enjambe la Vène au niveau du site inscrit du parc d'Issanka et donne un certain caractère au paysage. Le choix du viaduc sur ce secteur devra donc être judicieux afin de respecter l'identité des lieux voire même mettre en valeur ce paysage.

Enfin, une étude paysagère plus approfondie sera réalisée dès 2022. Elle aura notamment pour objectif d'optimiser et d'assurer l'insertion paysagère de LNMP dans les sites protégés et de poursuivre le dimensionnement et les caractéristiques des mesures d'insertion et de compensation à hauteur du niveau de protection de ces sites.

Elle portera sur toutes les composantes du projet : voie, équipements, ouvrages d'art, caténaires, clôtures, bassins, espaces interstitiels...et se basera sur des études techniques plus précises que celle disponibles au stade de l'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique.

Il faut avoir à l'esprit que quelles que soient les mesures prises, la LNMP viendra profondément modifier le paysage et va devoir passer par une phase d'acceptation.

Les premières mesures d'insertion paysagères proposées traduisent la volonté de réduire au minimum l'impact paysager des travaux. Par la suite, les mesures en phase d'exploitation sont prévues soit pour fondre la LNMP dans le paysage, notamment en mimant les reliefs et la végétation existants, soit pour en faire une composante à part entière du paysage. En première intention, elles semblent répondre aux objectifs visés.

Toutefois, la plupart des moyens à mettre en œuvre devraient être apportées par l'étude paysagère plus approfondie prévue dès 2022.

Cette étude devra donc être suivie avec beaucoup d'attention pour vérifier l'adéquation des mesures d'insertion paysagère proposées avec les recommandations présentées en *page 176 et suivantes du volet F5-vol2, chapitre 7*.

Un temps fort de concertation et de discussion est prévu pour opérer et valider les choix d'aménagements, ce qui devrait concourir à son acceptation par les territoires.

Le Département portera une attention particulière aux propositions faites et aux choix qui seront opérés dans les secteurs de forte sensibilité environnementale et paysagère.

IV. La politique départementale de l'eau et des risques inondations

Les bassins versant héraultais concernés par le projet de ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sont tous dotés de documents de planification de la gestion de l'eau et du risque inondation, à l'échelle des bassins versants : Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), Plans de Gestion des ressources en eau (PGRE) et Programme d'Action et de Prévention contre les Inondations (PAPI).

Ces documents stratégiques, établis à l'échelle globale des bassins, offrent une portée réglementaire à la protection des ressources en eau, à la maîtrise du risque inondation et à la préservation des milieux aquatiques. Les dispositions ou règles applicables étant bien identifiées pour chacun de ces bassins versants, il conviendra de les respecter en phase travaux comme pendant toute la phase d'exploitation des équipements.

Concernant la protection des ressources en eau, au vu du nombre important de zones de sauvegarde traversées par l'ouvrage, des mesures de réduction et de compensation s'imposent. Telles que figurant à l'enquête préalable, elles semblent assez exhaustives. Une attention particulière sera toutefois portée sur le secteur de la nappe astienne classée Zone de Répartition des Eaux (ZRE), du fait de sa vulnérabilité (sur les plans quantitatif et qualitatif).

La nappe astienne comporte trois zones dites d'affleurement, seule celle de Florensac est traversée par le projet. Ces zones d'affleurement sont particulièrement sensibles :

- à l'imperméabilisation des sols qui limite l'infiltration des eaux de pluies jusqu'à la nappe et réduit le potentiel de recharge de l'aquifère,
- aux rejets de substances polluantes, qui percolent directement dans l'aquifère.

Dans son règlement, le SAGE de la nappe astienne a édicté une règle (R5), laquelle permet d'encadrer, les activités qui entraînent via une imperméabilisation des sols, un défaut de recharge de l'aquifère de plus de 1000 m³/an (ce qui équivaut à des équipements dont l'emprise imperméabilisée est d'environ 10 ha) et les activités dont les rejets directs ou indirects dans le milieu présentent des risques de pollution pour les eaux de la nappe en cas de dysfonctionnement ou non des installations (traitements chimiques interdits).

Des mesures sont prévues pour limiter l'impact de la LNMP sur les ressources en eau. En phase de travaux, il s'agit de préserver les ressources les plus sensibles au risque de pollution accidentelle, à savoir :

- les nappes alluviales de l'Orb et de l'Hérault dans le secteur de Florensac
- la zone d'affleurement de Florensac avec une menace identifiée également en phase d'exploitation
- le bassin d'alimentation des captages, situés dans le secteur des karsts de la Gardiole (en particulier Issanka)
- les formations alluviales de la Mosson.

Les impacts potentiels du chantier sur le plan quantitatif sont les plus importants dans le secteur de la Gardiole avec la construction du tunnel. Ce chantier présente aussi un risque de pollution non négligeable.

Tous ces secteurs à enjeux méritent donc un respect strict des mesures génériques et complémentaires annoncées aux paragraphes « Réduction des risques ».

Concernant le Risque Inondation, les enjeux hydrauliques pour les bassins versants de l'Orb, du Libron et de l'Hérault sont qualifiés comme forts avec des zones inondables aux enjeux essentiellement agricoles. Les enjeux de la zone inondable de la Vène sur le bassin de Thau sont eux liés aux habitations et à la présence de la station d'épuration.

Les enjeux et sensibilité au projet sur les plans qualitatifs (valeur écologique des milieux aquatiques) sont qualifiés comme majeurs sur les bassins versants de l'Orb, l'Hérault, la Vène et la Mosson. Le rétablissement de la continuité hydraulique (franchissement de cours d'eau et zone inondable) a bien été pris en compte. Des interventions de rescindement (modification en plan et/ou surcreusement) au droit des 4 cours d'eau seront également réalisées : ruisseau de l'Ardailou à Villeneuve les Béziers, ruisseau de la Poulaine (affluent de l'Ardailou), ruisseau des Aiguilles (affluent de la Vène), ruisseau des Barbières (à Gigean, affluent de la Vène)

20/25

Concernant les Zones humides, le Département de l'Hérault ne figure pas dans la liste des structures et organismes sollicités pour la collecte des données. Au vu de l'implication historique et actuelle du Département sur ce sujet (1^{er} inventaire réalisé en 2006, membre des syndicats de bassin, porteur de stratégies foncières et au titre de sa compétence sur les ENS, ...), il serait opportun qu'il soit consulté.

Concernant la mention « *Les sites à enjeux les plus forts, tous secteurs confondus, seront donc les zones humides associées au système hydrogéomorphologique alluvial.* », il convient de ne pas sous-estimer l'importance des zones humides indépendantes des cours d'eau et leurs espaces de bon fonctionnement.

Les zones humides présentes sur les bassins versants peuvent jouer des rôles quantitatifs (étiages, sécheresses, inondations) et qualitatifs (zones tampons contre les pollutions, érosions des sols) importants dans l'atteinte des objectifs des directives cadre sur l'eau et inondation.

A ce stade de la démarche, les impacts supposés et décrits dans les documents sont présentés comme limités, du fait que les zones humides considérées sont celles présentes à proximité immédiate des cours d'eau qui seront franchis par des ponts.

En lien avec la remarque précédente, bien que les incidences du projet LNMP sur les zones humides présentées dans le rapport, seront réévaluées et approfondies lors des demandes d'autorisation environnementales uniques, qui porteront notamment sur la loi sur l'eau, il convient de considérer dès maintenant les zones humides de plaines qui risquent pour certaines d'être intégralement détruites par les ouvrages en déblais ou remblais. Au-delà des aspects de principes évoqués dans les documents (faibles impacts supposés sur les zones humides), cet aspect aura des conséquences importantes dans le calcul des surfaces totales devant être compensées.

Concernant la compensation, si les pièces du dossier sont très fournies sur les espèces faunistiques et floristiques qui feront l'objet d'une démarche de compensation, les fonctions hydrologiques et biochimiques des zones humides ne sont pas abordées ni même énoncées. Sur certains bassins versants, des données précises ont été établies sur ces points et validées par les Commissions Locales de l'Eau des SAGE. Elles devront donc être prises en compte dans le cadre de la mise en place de la procédure réglementaire « Eviter, Réduire, Compenser ».

D'une manière générale, il aurait été intéressant que l'opérateur précise le mode opératoire qui sera décliné sur chacun des territoires, avec les opérateurs mobilisés sur ces aspects (EPTB notamment), les gouvernances (CLE) et les documents de planification (SAGE et Plan de Gestion Stratégique des Zones Humides).

Le rapport F-5 (Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation Volume 2/2) ne précise pas les liens opérationnels avec les prescriptions des SAGE et des documents qui l'accompagnent (Inventaire zones humides Plan de gestion stratégique, etc...) et les gouvernances locales (CLE et comités syndicaux des EPTB).

Bien que les incidences sur les ZH soient précisées ultérieurement, il conviendrait qu'un mode opératoire (relation avec les CLE, les EPTB, prise en compte des documents locaux tels que les SAGE) puisse être décrit dès à présent.

Perspectives liées aux changements climatiques

Le rapport d'évaluation des incidences précise que « la LNMP sera moins exposée que la ligne classique aux aléas des changements climatiques et des perspectives d'évolution de ces derniers à l'horizon 2070-2100. Pour les intégrer, il est prévu d'affiner le dimensionnement des ouvrages hydrauliques ». L'incertitude des modèles prédictifs invitent à une certaine vigilance.

En conclusion, compte tenu de l'exhaustivité de l'enquête portant sur l'évaluation des impacts potentiels sur les ressources en eau, les milieux aquatiques, le risque inondations ainsi que des remarques énoncées ci-dessus, le Département donne un avis technique favorable, tout en suggérant l'intérêt qu'il y aurait à ce que le porteur de projet consulte les EPTB des bassins versants concernés par cette future opération.

21/25

V. Les eaux souterraines

Nota : les zones soulignées concernent des questions ou des conseils à mettre en œuvre.

D'un point de vue général, nous pouvons dire que toutes les ressources sont bien identifiées, les Périmètres de Protection des Captages d'eau potable sont bien identifiés, les captages sont décrits avec leurs intérêts et leurs enjeux. La sensibilité et la vulnérabilité sont clairement établies sur les cartes avec l'identification des secteurs à risques forts, notamment sur les secteurs 4, 5 et 6.

La diversité et la complexité des aquifères sur le linéaire du projet sont intégrées dans l'état initial, et pris en compte dans les effets et les mesures.

Concernant les enjeux principaux des eaux souterraines, on distingue classiquement une approche qualitative et une approche quantitative, telle que considérée par le SDAGE et la DCE. Nous formulons les observations suivantes sur les approches réalisées dans le dossier :

- **Volet « Qualité des eaux souterraines »** : les données du dossier proviennent uniquement du réseau de suivi de la qualité de l'agence de l'eau RMC (RCO, RCS). Les données du réseau du Conseil départemental et du réseau du SMETA (Syndicat Mixte des Etudes et Travaux de l'Astien) n'ont pas été utilisées alors qu'elles sont disponibles sur la banque nationale ADES. Ces réseaux peuvent posséder localement davantage de points que le réseau de l'agence de l'eau. Il serait donc pertinent de les intégrer, notamment pour le suivi post-travaux dans le cadre de la validation de l'absence d'incidence car ces points peuvent disposer d'un historique assez long, témoin de la variabilité naturelle des hydrosystèmes souterrains.
- **Volet « Quantité des eaux souterraines »** : il n'y a pas de recensement et d'approche quantitative dans le dossier, alors que cela est fait pour les eaux superficielles. Le paragraphe dédié au « suivi des eaux souterraines » dans le dossier est consacré uniquement à la qualité (in dossier F7A1-Etat initial Phase1_Volume1). Il existe des réseaux de suivi piézométrique sur le secteur, notamment les réseaux de l'OFB (géré par le BRGM), du Conseil départemental et du SMETA – les données disponibles sont bancarisées dans la banque nationale ADES. Il existe également des suivis locaux réalisés par les sociétés fermières sur les ouvrages exploités. Selon nous, il serait indispensable de les intégrer au dossier en amont, notamment pour la mise en œuvre du suivi post-travaux afin de valider de l'absence d'incidence car ces points peuvent disposer d'un historique avant travaux. Il convient de s'assurer que les suivis sont en activité et que les données sont conservées.

Le recensement des effets possibles présentés dans le volume F7A4 est exhaustif, notamment pour les phénomènes de rabattement (intervention en déblai), les fonçages de piles de pont ou viaduc (zone 4), et le perçage de tunnels (zone 6).

Nous présentons ci-après nos observations sur les deux phases du projet : travaux et exploitation.

Cas de la phase « Travaux » :

Les travaux dans les secteurs à enjeux (notamment les déblais et les ouvrages d'art) représentent un risque important en phase de chantier (risque de venue d'eau, drainage / rabattement, pollution accidentelle).

Le secteur 6 est le plus « à risque » avec la réalisation d'un tunnel dans des formations karstiques, en amont hydraulique sur système Issanka-Cauvy capté pour l'AEP de Sète. Un suivi de la qualité de l'eau sur la ressource doit permettre d'évaluer l'impact des travaux ; il s'agit de la ressource qui serait le plus rapidement impacté par les circulations rapides dans le karst. Les autres formations plutôt poreuses affichent des vitesses de circulation beaucoup plus faibles et un potentiel de filtration plus important.

Dans le dossier, l'impact en phase « travaux » est annoncé comme limité d'après les mesures indiquées. Les zones à risques ont été correctement identifiées. Les mesures de réduction proposées

22/25

sont tout à fait appropriées à réduire les risques identifiés ; elles prennent bien en compte la complexité et la diversité des aquifères rencontrés. Elles sont très précises dès ce stade du projet.

Le recours à des produits phytosanitaires doit être proscrit sur tout le linéaire du chantier car il est inutile et représente un risque sur la ressource d'une manière générale.

Il est précisé que des mesures d'accompagnement et de suivi seront mises en place, tel que le suivi piézométrique sur 5 ans pour vérifier l'absence d'incidence du projet sur la ressource et sur les captages. Cependant, le choix des ouvrages, les modalités de suivi et la présence d'un historique avant les travaux ne sont pas précisés dans le dossier.

Cas de la phase « Exploitation » :

- **Aspect quantitatif**

En phase d'exploitation, le projet ne devrait pas avoir d'incidence, à l'exception d'éventuelles modifications d'écoulements souterrains déviés à la faveur de tunnels ou de tranchées mais sans créer normalement de réel effet obstructif de type « barrage ». Les suivis piézométriques proposés devront être localisés en priorité dans les secteurs concernés par ce type d'ouvrages, afin de s'assurer de l'absence de modification des écoulements.

Toutefois, il conviendra d'être prudent avec la présence d'horizons étanches pouvant créer localement des aquifères perchés temporaires (actif notamment en cas de pluies) dont le niveau d'eau serait supérieur au niveau de base connu, et dont le stockage et surtout la vidange pourraient impacter les ouvrages souterrains (déblai, tunnel..).

Il est indiqué que le suivi de la ressource sera maintenu mais aucune précision sur les modalités du suivi n'est apportée.

- **Aspect qualitatif**

Le dossier précise bien l'interdiction de l'usage des produits phytosanitaires dans les périmètres de protection rapprochée (PPR) des captages d'eau potable. Néanmoins, il convient de préciser ici que ce type de périmètre a été créé pour réduire les risques accidentels et non pas les pollutions diffuses (cas des produits phytosanitaires). En effet, d'un point de vue historique, la délimitation de ces PPR était établie sur la base d'une isochrone de 50 jours en lien avec l'abattement naturel d'une pollution bactériologique ou du temps de réaction pour déclencher des actions curatives. En l'occurrence, la zone exacte à considérer pour l'absence d'usage de produits phytosanitaires serait plutôt l'aire d'alimentation des captages et non pas seulement le PPR. Nous rappelons que tout produit entrant dans l'aquifère capté par un captage AEP (infiltration dans l'aire d'alimentation) sera amené à rejoindre ce captage par le biais des écoulements souterrains. Une action préventive à l'échelle de l'aire d'alimentation est donc bien plus appropriée.

Il est indiqué que le suivi de la ressource sera maintenu mais aucune précision sur les modalités du suivi n'est apportée.

VI. La Défense de la Forêt Contre l'Incendie

Le Département de l'Hérault s'est engagé depuis plusieurs années dans la mise en œuvre d'une politique volontariste en matière de prévention des feux de forêts. Cette action s'est traduite concrètement par la réalisation et l'entretien d'un réseau important et structuré de pistes et d'équipements de Défense des Forêts Contre les Incendies (DFCI).

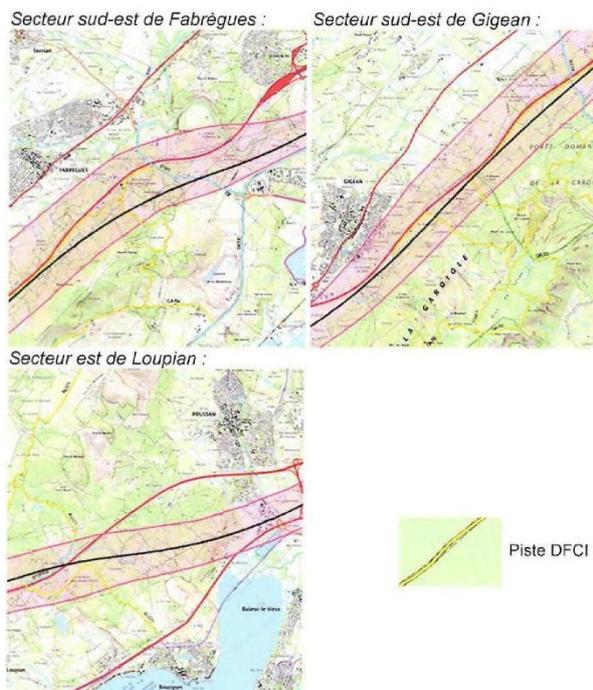
Ces équipements revêtent un grand intérêt stratégique, car ils garantissent un accès permanent à tous les massifs forestiers, permettant la surveillance et l'intervention rapide sur les départs de feux, afin d'en réduire le nombre d'éclosion, de faire diminuer les surfaces forestières brûlées et limiter les conséquences des incendies sur les biens et les personnes.

Le schéma stratégique actuel des équipements de DFCI de l'Hérault a été validé par l'assemblée départementale le 4 juin 2012.

Compte tenu de l'évolution des territoires (urbanisation, déprise agricole ...), la révision de ce schéma départemental a été engagée, sous maîtrise d'ouvrage du Département, en partenariat avec les principaux acteurs de la DFCI (DDTM34, SDIS34, ONF). Au stade actuel de l'étude, un nouveau schéma stratégique devrait voir le jour d'ici le premier semestre 2022.

En tout état de cause, au regard de l'impact prévisible du tracé actuel sur la structuration du futur schéma, le porteur de projet devra prévoir et garantir la continuité de la fonctionnalité des équipements DFCI ; le projet ainsi constitué devra être soumis à la validation préalable du groupe technique DFCI.

Ci-dessous les extraits de cartographie faisant apparaître les secteurs où le réseau DFCI est impacté :



VII. Les sports de pleine nature

Au vu du tracé actuel proposé dans ces documents, nous attirons l'attention du porteur de projet sur les impacts que cela pourrait avoir sur plusieurs itinéraires de randonnée pédestre et VTT inscrits au PDIPR et au PDESI de l'Hérault.

Compte-tenu du classement de ces itinéraires, il nécessaire de maintenir la continuité des cheminements pour ne pas remettre en cause leur pérennité.

(Circulaire du 30 août 1988 relative aux PLANS DEPARTEMENTAUX DE PROMENADE ET DE RANDONNEE - Loi 83663 du 22-07-1983, Art. 56 et 57 : Toute aliénation d'un chemin rural susceptible d'interrompre la continuité d'un itinéraire inscrit sur le plan départemental des itinéraires de promenade et de randonnée doit, à peine de nullité, comporter soit le maintien, soit le rétablissement de cette continuité par un itinéraire de substitution. Toute opération publique d'aménagement foncier doit également respecter ce maintien ou cette continuité)

Les itinéraires concernés sont :

- PR de la Via Domitia (Pinet)
- PR Entre canal du Midi et Vignoble (Villeneuve-les-Béziers)
- Site VTT Canal du Midi-Méditerranée :
 - Liaison Bessilles/Thau
 - VTT CAHM 18 Petit Picpoul (Pinet)
 - VTT CAHM 17 et 18 et GTMC (Florensac)
 - VTT CAHM 20 (Sud de Montblanc)

Pour cela, une réflexion pourra être menée avec les services des infrastructures routières pour limiter la réalisation d'ouvrages d'art tout en intégrant les modes de déplacements doux.

@1125 - REFUVEILLE Josyane - Frontignan

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 14:58:32

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet :tracé LGV

Page 1048 / 1332.

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

Contribution :

Alors que même les groupes industriels se gargarisent de "responsabilité écologique", "respect de la planète" et autres expressions (qui ne veulent plus rien dire tant ces mots sont galvaudés par les pollueurs eux-mêmes), pour redorer leur blason et rassurer des consommateurs justement inquiets, des technocrates hors-sol pondent un projet écologiquement aberrant sur notre territoire.

Dans quel siècle vivent-ils? Combien gagnent-ils pour défigurer le bassin de Thau? Car ce ne sont pas les habitants qui vont en tirer profit. Notre région, et en particulier la ville de Sète, qui ont fait le choix du tout tourisme, ont tout à y perdre.

Josyane Refuveille

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

@1126 - MINAZZOLI Vincent - Villemomble

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:12:31

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Opposition au projet du tracé de TGV Montpellier-Béziers

Contribution :

Bonjour,

J'exprime mon opposition au projet de LGV, qui est une aberration tant d'un point de vue stratégique qu'écologique, pour les raisons que voici :

- suppression de la desserte de plusieurs villes (comme Sète notamment)
- éloignement des gares des centres ville, contraignant les usagers à s'y rendre en voiture, d'où un accroissement de la pollution.
- coût exorbitant (6 à 8 milliards d'euros, contre 800 millions pour l'ensemble des autres trains), donc au détriment de l'entretien et la réactivation du réseau régional
- défiguration d'un site Natura 2000
- mise en danger de la potabilité de l'eau d'Issanka
- disparition d'une partie de la voie Domitia, classée monument historique
- sacrifice de 10% du vignoble de Picpoul-Pinet
- défiguration, par le creusement d'un tunnel, de la Gardiole classée "site pittoresque"
- multiples atteintes à la biodiversité
- compensation du bilan carbone des travaux en 240 ans

Et tout ceci pour un gain de...18 mn seulement, et le profit des entreprises de TPE et des riches usagers des TGV.

Merci pour votre attention.

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

@1127 - AUGÉ Jean - Saint-Thibéry

Date de dépôt : Le 27/01/2022 à 15:33:43

Lieu de dépôt : Sur le registre électronique

Objet : Avis du Conseil Municipal de Saint-Thibéry

Contribution :

Bonjour, veuillez trouver ci-joint le courrier de Monsieur le Maire de Saint-Thibéry ainsi que la délibération du Conseil Municipal émettant un avis sur le projet ferroviaire de la LNMP.

Pièce(s) jointes(s) :

Document : CM 2022-S1-04 Avis enquête publique LNMP.pdf, page 1 sur 1