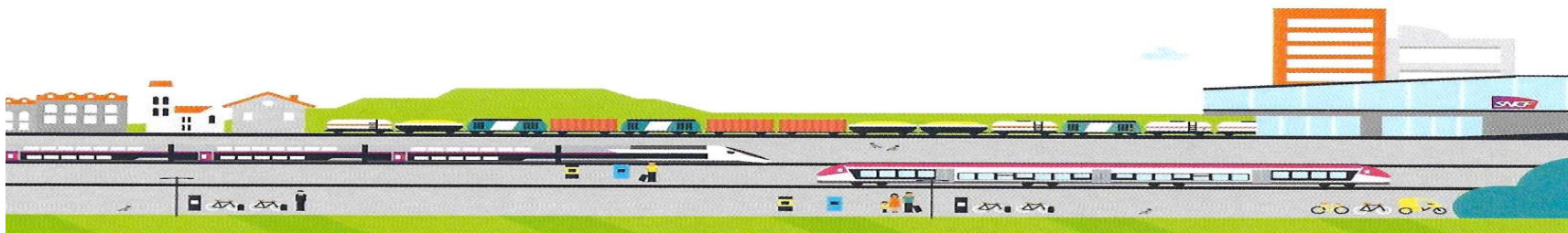


# PRÉFECTURE DE L'HÉRAULT

## LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN

Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase entre Montpellier et Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau



Arrêté préfectoral n° 2021-I-1372 du 19 novembre 2021.

Déroulement de l'enquête du 14 décembre 2021 à 8h30 au 27 janvier 2022 à 17h30.

## RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS

Ce document a été établi selon les prescriptions de l'article R123-19 du code de l'environnement et comprend :

- I – Le rapport,
- II – Les conclusions motivées et l'avis,
- III – Les annexes au rapport.

Commission d'enquête :

Bernard	COMAS	Président
Jean-Pierre	CHALON	Membre titulaire
André	HIEGEL	Membre titulaire
Richard	AUGUET	Membre titulaire
Claudine-Nelly	RIOU	Membre titulaire

Diffusion :

Monsieur le Préfet de l'Hérault : 6 exemplaires,  
Monsieur le Président du tribunal administratif de Montpellier : 1 exemplaire,  
Archive : 1 exemplaire.





## Table des matières

RAPPORT, CONCLUSIONS ET AVIS.....	1
- RAPPORT (volume 1).....	9
A. GÉNÉRALITÉS.....	10
1 HISTORIQUE ET CONTEXTE .....	10
Historique.....	10
Contexte général.....	11
Contexte socio-économique .....	12
Phasage .....	12
2 MAÎTRISE D’OUVRAGE.....	13
3 OBJET .....	13
4 CADRE JURIDIQUE.....	13
5 COMPOSITION ET CONSISTANCE DU DOSSIER.....	14
6 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET .....	17
Les enjeux et les apports du projet.....	18
Le tracé proposé est le fruit d’une longue et large consultation.....	19
Nouvelle concertation en 2020 sur la partie du projet soumise à la présente enquête publique.....	22
Les variantes étudiées pour ce qui concerne le département de l’Hérault.....	22
Le projet s’inscrit dans les orientations nationales d’aménagement du territoire .....	23
Les objectifs du projet.....	24
Les services offerts aux voyageurs et au fret.....	25
Les modalités d’exploitation et de mixité.....	26
Plans et localisation de la première phase du projet.....	26

Les principales caractéristiques physiques du projet .....	33
Les caractéristiques géométriques .....	34
L'hydraulique et l'assainissement .....	35
La voie ferrée.....	35
7 LE COÛT DU PROJET .....	36
8 L'ÉTUDE D'IMPACT .....	37
8.1 Enjeux, effets et mesures concernant l'environnement physique.....	39
8.2. Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine naturel et biologique.....	50
8.3. Enjeux, effets et mesures concernant l'agriculture, la viticulture et la sylviculture .....	76
8.4 - Enjeux, effets et mesures concernant l'environnement humain .....	88
8.5. Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine historique et culturel, et le paysage .....	94
8.6. Évaluation des incidences environnementales du phasage du projet Inmp .....	101
8.7. Addition et interaction des effets entre eux .....	104
8.8. Des conséquences prévisibles du projet sur le développement potentiel de l'urbanisation future .....	105
8.9. Évaluation des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (AFAFe).....	106
8.10. Effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés .....	107
8.11. Évolution probable de l'environnement avec et sans mise en œuvre du projet .....	111
8.12. Évaluation des effets du projet sur la santé .....	112
8.13. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes.....	116
8.14 Incidences de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs .....	118
8.15 Coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité .....	119
8.16. Bilan énergétique et bilan des émissions de gaz à effet de serre.....	122
8.17. Coût des mesures environnementales et principales modalités de suivi.....	124

9	INCIDENCES NATURA 2000.....	126
10	ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE .....	135
	Les effets du projet phase 1 et global :.....	135
	Le scénario de référence et l’option de référence.....	138
	Les gaz à effet de serre.....	140
	Résultats du bilan socio-économique .....	141
	Analyse des coûts – avantages de la phase 1.....	144
	Analyse coûts – avantages du projet global.....	147
	Bilan socio-économique .....	148
11	MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D’URBANISME.....	149
	11.1. Généralités .....	149
	11.2. Compatibilité du projet avec les SCoT concernés .....	151
	11.3. Communes concernées par la mise en compatibilité de leur PLU .....	152
	11.4. Commune de Béziers.....	153
	11.5. Commune de Villeneuve-lès-Béziers.....	159
	11.6. Commune de Cers .....	168
	11.7. Commune de Saint-Thibéry.....	176
	11.8. Commune de Bessan .....	185
	11.9. Commune de Florensac.....	194
	11.10. Commune de Pomérols.....	201
	11.11. Commune de Pinet.....	209
	11.12. Commune de Mèze .....	218
	11.13. Commune de Poussan.....	226
	11.14. Commune de Villeneuve-lès-Maguelone.....	235

11.15. Commune de Saint-Jean de Védas.....	245
11.16. Commune de Lattes .....	254
11.17. Commune de Montpellier .....	265
B. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE.....	272
1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE .....	272
Désignation de la commission d'enquête .....	272
Arrêté d'ouverture de l'enquête.....	272
Les modalités de déroulement et de l'organisation de l'enquête.....	272
Mise en place des moyens d'information et du site internet dédié à l'enquête .....	273
Visites et entretiens réalisés par la commission d'enquête avec l'ensemble des intervenants .....	273
2 INFORMATION DU PUBLIC.....	273
Publicité dans la presse .....	273
Affichage de l'avis d'enquête .....	274
Site internet de la préfecture de l'Hérault.....	274
Site internet dédié à l'enquête : .....	274
Site internet de SNCF Réseau :.....	275
Autres moyens de d'information .....	275
3 EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE .....	275
Permanences en présentiel :.....	275
Permanences téléphoniques.....	276
Rencontres avec les collectivités territoriales :.....	276
Fin de l'enquête.....	276
4 BILAN.....	277
Utilisation du site dédié : adresse mail ou registre dématérialisé.....	277

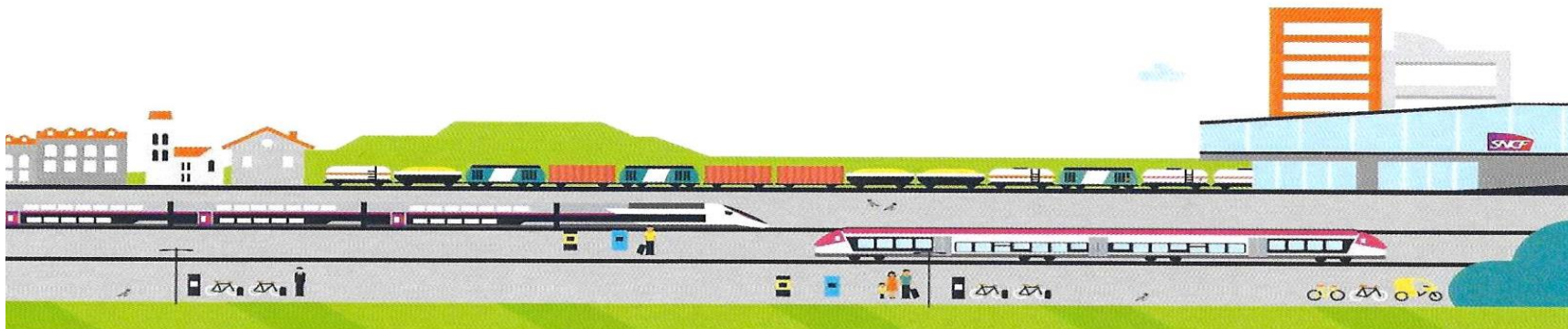
Hors du site dédié .....	279
5 LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE.....	280
RAPPORT (volume 2) .....	283
C. ANALYSE DES OBSERVATIONS.....	284
1. LA CONCERTATION, LE DÉBAT PUBLIC ET LES GARANTS.....	284
2. AVIS OBLIGATOIRES AVANT OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE .....	289
Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (AE-CGEDD) sur l'étude d'impact du projet.....	289
Avis du Ministre de la transition écologique – Bureau des sites et espaces protégés :.....	303
Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement – SGPI.....	304
Avis des autorités consultées et reçus avant l'enquête publique – Phase 1.....	305
Avis des autorités reçus pendant l'enquête publique – Phase 1.....	308
Rencontre des collectivités territoriales pendant l'enquête .....	310
3. LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC N'APPELANT PAS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE.....	313
3.1. REFUS NON ARGUMENTÉ .....	313
3.2. AVIS FAVORABLES NE DEMANDANT PAS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	315
4. LES CONTRIBUTIONS REPORTÉES DANS LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE :.....	325
5. LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE .....	331
5.1 INFORMATION DU PUBLIC .....	332
5.2 LE MILIEU NATUREL .....	356
5.2.1 BIODIVERSITÉ - ÉCOSYSTÈME.....	368
5.2.2 FAUNE-FLORE .....	404
5.2.3 POLLUTION DES SOLS ET DE L'AIR.....	422
5.2.4 LE BASSIN DE THAU .....	434

5.2.5. LA GARDIOLE .....	452
5.2.6. LES EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES .....	461
5.2.7. LES NUISANCES SONORES ET VISUELLES, ET LE VIADUC.....	477
5.3 LE CHOIX DU TRACÉ .....	502
5.4. TECHNIQUE ET CONCEPTION .....	536
5.5 LES TRAVAUX.....	541
5.6 L'INTERMODALITÉ.....	545
5.7 LE FRET ET LE FERROUTAGE .....	566
5.8 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES.....	572
5.9. L'AGRICULTURE ET LA VITICULTURE .....	578
5.10 LE PATRIMOINE FONCIER.....	600
5. 11 LE PATRIMOINE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE .....	615
5.12 SOCIO-ÉCONOMIE DU TERRITOIRE ET DU PROJET .....	626
5.13 MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME.....	706



**PRÉFECTURE DE L'HÉRAULT****LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN**

**Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase entre Montpellier et Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gignan, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau**



**Arrêté préfectoral n° 2021-I-1372 du 19 novembre 2021.**

**Déroulement de l'enquête du 14 décembre 2021 à 8h30 au 27 janvier 2022 à 17h30.**

**- RAPPORT (volume 1)**

# A. GÉNÉRALITÉS

## 1 HISTORIQUE ET CONTEXTE

### Historique

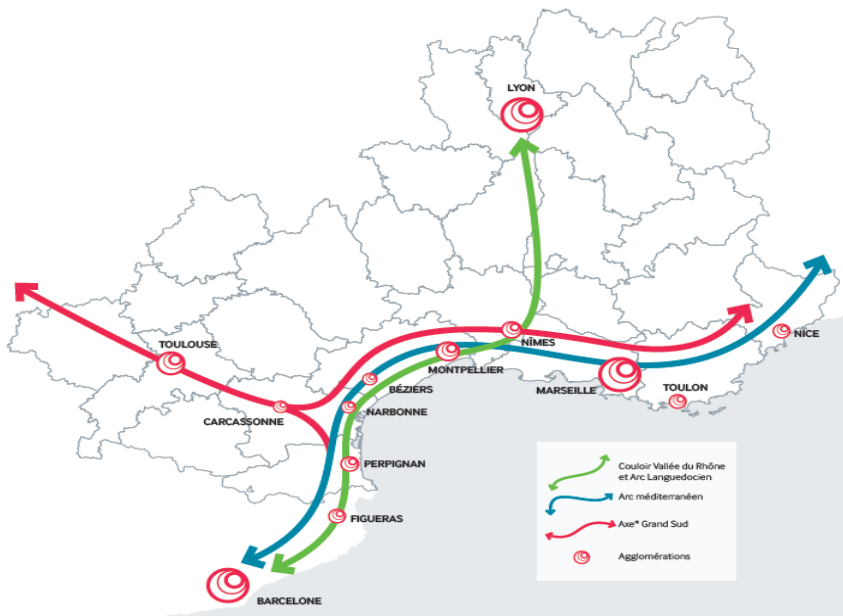
Dès la fin des années 1980, de nombreux projets de lignes à grande vitesse (LGV) ont été mis à l'étude par la SNCF, parmi lesquels la « LGV Languedoc-Roussillon ». À cette époque, elle complétait entre Montpellier et la frontière espagnole, la « LGV Méditerranée », qui rejoignait Valence à Montpellier.

Depuis cette époque, le projet de ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) a fait l'objet de nombreuses procédures et décisions antérieures à l'enquête publique, dont les principales dates sont rappelées ci-après :

- **1996** : Le projet établi au stade d'avant-projet sommaire (APS), approuvé par décision ministérielle du 9 mai 1995, a été ajourné à la suite de la publication du rapport « Rouvillois » sur les « perspectives en matière de création de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse ».
- **En 2000** : La nécessité, voire l'urgence, de développer un axe ferroviaire dans le Languedoc-Roussillon relance le projet. Le tracé qui avait été approuvé en 1995 est alors qualifié de projet d'intérêt général (PIG) pour réserver l'emprise du projet dans les documents d'urbanisme.
- **Le 17 mars 2006** : Le ministre des Transports relance le processus d'études en vue du débat public à organiser sur ce besoin réexprimé d'une ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan. Il s'agit de prendre en compte plusieurs données nouvelles : des besoins de transports en pleine évolution, des compétences régionales accrues et des politiques publiques nationales profondément renouvelées, en adjoignant aux réflexions sur la grande vitesse, les exigences nouvelles nées de l'évolution des déplacements régionaux de voyageurs et de l'accroissement des flux de marchandises nationaux et européens, dans une perspective d'aménagement durable des territoires.
- **4 août 2008** : Réseau Ferré de France (RFF) saisit la Commission Nationale du Débat Public (CNDP).
- **26 novembre 2009** : Après le débat public du printemps 2009, qui confirma l'opportunité, le maître d'ouvrage décide de poursuivre les études.
- **29 janvier 2016** : La décision ministérielle n°3 a validé le tracé après 10 ans d'études et de concertations continues.

- **1<sup>er</sup> février 2017** : La décision ministérielle n°4 confirme les décisions prises en 2016. Elle acte également la mise à l'enquête publique d'une première phase entre Montpellier et Béziers en 2018. Elle arrête le coût du projet à 2,101 milliards (aux conditions économiques 2014). Le PIG est mis à jour.
- **4 janvier 2021** : La décision ministérielle n°5 entérine les précédentes décisions ministérielles. Elle fixe le calendrier du projet tel que prévu par la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019, et le principe d'une enquête publique « au plus tôt à l'automne 2021 » en vue de la déclaration d'utilité publique de la phase 1 MONTPELLIER/BEZIERS. Elle prévoit l'établissement du protocole d'intention de financement dans des délais compatibles avec le calendrier de la première phase, selon deux pistes de financement : la voie budgétaire classique ou selon une société de projet.

## Contexte général



Aujourd'hui bien ancré dans l'organisation territoriale française, le Languedoc-Roussillon dispose d'un réseau diversifié d'infrastructures de transports sur la frange littorale où tous les modes, (routier, ferroviaire, fluvial, maritime, aérien) sont présents.

Les principaux courants d'échanges du corridor relient le nord de l'Espagne et le sud de l'Europe par l'axe Lyon-Barcelone. Ils sont à l'origine d'un trafic chaque jour plus important, auquel s'ajoutent les flux, à ce jour routiers, en provenance de la transversale sud Bordeaux-Toulouse-Montpellier-Marseille-Nice et l'arc méditerranéen.

L'évolution à la hausse des trafics de marchandises et de voyageurs engendre progressivement la saturation des réseaux de transports et rend à terme les échanges plus difficiles.

## Contexte socio-économique

Le littoral de l'Occitanie est marqué par l'émergence d'une organisation territoriale multipolaire, et par l'importance de Montpellier, pôle métropolitain majeur. À la différence de l'Ouest de l'Occitanie organisé en étoile autour d'une métropole centrale entourée des villes de tailles intermédiaires (Albi, Castres, Pamiers, Saint Gaudens, Auch, Montauban), la frange méditerranéenne est structurée en chapelet d'agglomérations dépassant toutes les 100 000 habitants (Nîmes, Montpellier, Sète, Béziers, Narbonne, Perpignan).

Parmi les six aires urbaines de la nouvelle région Occitanie, cinq sont languedociennes avec par ordre d'importance Montpellier, Perpignan, Nîmes, Béziers et Narbonne.

Ce territoire compte depuis longtemps sur son rayonnement universitaire et accueille toujours plus d'étudiants. Avec 30 % d'étudiants dans sa population totale, Montpellier présente la plus forte proportion estudiantine parmi les métropoles européennes. Les établissements universitaires de Perpignan, Nîmes et Béziers assurent également un efficace maillage du territoire.

En 2017, l'Occitanie comptait 5 845 000 habitants, soit 9 % de la population de France métropolitaine sur 13 % du territoire métropolitain. Elle se situe au 5ème rang des régions les plus peuplées et au 2ème rang en termes de superficie.

Les trois départements dans lesquels s'inscrit le projet LNMP (Hérault, Aude et Pyrénées-Orientales) concentrent environ 2 000 000 habitants, soit plus d'un tiers de la population régionale.

Les EPCI (Établissements Publics de Coopération Intercommunale) concernés par le projet représentent une population totale de 1 119 000 habitants en 2017 dont 472 000 pour Montpellier Méditerranée Métropole, 268 000 pour La Communauté Urbaine Perpignan Méditerranée Métropole, 129 000 pour la Communauté d'Agglomération Le Grand Narbonne, 125 000 pour la Communauté D'Agglomération de Béziers Méditerranée et 124 000 pour la Communauté d'agglomération Sète Agglopol Méditerranée.

L'Hérault est le département le plus dynamique de la frange littorale en termes d'emplois, suivi des Pyrénées-Orientales. Le tourisme est un secteur clé en Occitanie, notamment sur le littoral, qui dispose de nombreux atouts. L'attractivité touristique de l'étranger, mais aussi en provenance des autres régions françaises, génère des besoins de déplacements importants, surtout en période estivale.

Cette évolution pose de nouveaux défis au territoire. L'augmentation de la population induit des problématiques foncières et économiques mais aussi des besoins de transports.

## Phasage

La ligne nouvelle est prévue en deux phases :

- **Une première phase entre Montpellier et l'Est de Béziers.** Cette phase correspond aux sections du réseau ferroviaire actuellement les plus chargées, elle ne comprend pas la réalisation de la gare nouvelle de Béziers
- Une seconde phase entre Béziers et Perpignan comprenant également la réalisation des gares nouvelles à Béziers et à Narbonne.

## 2 MAÎTRISE D'OUVRAGE

La maîtrise d'ouvrage est assurée par : **SNCF Réseau – 101 Allée de Délos – 34 000 Montpellier.**

SNCF Réseau est une société anonyme à capitaux publics filiale de la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF). Elle est chargée de la gestion et de l'entretien des infrastructures ferroviaires en France.

SNCF Réseau est un établissement public à caractère industriel et commercial créé le 1<sup>er</sup> janvier 2015 à a suite du regroupement des personnels de Réseau Ferré de France (RFF), de SNCF Infra et de la Direction de circulation ferroviaire (DCF).

## 3 OBJET

La présente enquête publique a pour objet :

- De confirmer le caractère d'utilité publique du projet de LNMP dans sa 1<sup>ère</sup> phase entre Montpellier et Béziers,
- De se prononcer sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Saint-Thibéry, Bessan, Florensac, Pomerols, Pinet, Mèze, Poussan, Saint-Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Lattes et Montpellier.

## 4 CADRE JURIDIQUE

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique, tenant compte de déclaration de projet, de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), est requise au titre des deux réglementations suivantes :

- Conformément aux articles L.1, L. 110-1 à L. 122-7, et R. 111-1 et suivants du code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. L'enquête publique préalable à la DUP est requise pour tout projet dont la **réalisation nécessite des acquisitions foncières susceptibles de se résoudre par voie d'expropriation,**
- Conformément aux articles L. 123-1 et suivants, et R.123-1 et suivants du code de l'environnement, une enquête publique préalable à la déclaration de projet, **est requise pour tout projet soumis à étude d'impact** au titre des articles L. 122-1 et suivants et R. 122-1 et suivants du code de l'environnement.

La mise en compatibilité des documents d'urbanisme répond aux exigences de l'article L. 153-54 du code de l'urbanisme.

## 5 COMPOSITION ET CONSISTANCE DU DOSSIER

Le dossier d'enquête à l'ouverture de l'enquête était composé de 26 sous-dossiers regroupés au sein de pièces numérotées de A à J :

Pièces	Désignation	
Pièce A	A-1 : Guide de lecture	
	A-2 : Glossaire et sigles	
Pièce B	Objet de l'enquête, informations juridiques et administratives	
Pièce C	Plan de situation	
Pièce D	Note explicative	
Pièce E	Plan général des travaux	
Pièces F	F1 à F9 : Étude d'impact des phases 1 et 2	F-1 : résumé non technique
		F-2 : Description du projet
		F-3 : État initial global de l'aire d'étude et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet
		Volume 1
		Volume 2
		F-4 : Description des solutions de substitution raisonnables examinées par le maître d'ouvrage et principales raisons du choix effectué
		F-5 : Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation, et annexes
		Volume 1
		Volume 2
		Annexes
		F-6 : Méthodes pour établir l'état initial du projet – Présentation des difficultés rencontrées
		F-7-A-1 : Évaluation environnementale de la phase 1 (Montpellier Béziers) – État initial
		Volume 1

Pièces	Désignation	
		Volume 2 F-7-A-2 : Évaluation environnementale de la phase 1 (Montpellier Béziers) – Effets et mesures F-7-B-1 : Évaluation environnementale de la phase 2 (Béziers Perpignan) – État initial Volume 1 Volume 2 F-7-B-2 : Évaluation environnementale de la phase 2 (Béziers Perpignan) – Effets et mesures Volume 1 Volume 2 F-8 : Dossiers d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – État initial global et justification de l'intérêt général public majeur F-8-A : Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Phase 1 Montpellier - Béziers F-8-B : Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Phase 2 Béziers - Perpignan F-9 : Auteurs des études
Pièce G	Évaluation socio-économique (phases 1 et 2)	
Pièces H	Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme	H-1 : Commune de Béziers H-2 : Commune de Villeneuve-lès-Béziers H-3 : Commune de Cers H-4 : Commune de Saint-Thibéry H-5 : Commune de Bessan H-6 : Commune de Florensac H-7 : Commune de Pomérols H-8 : Commune de Pinet H-9 : Commune de Mèze H-10 : Commune de Poussan H-11 : Commune de Villeneuve les Maguelone H-12 : Commune de Saint-Jean de Védas H-13 : Commune de Lattes H-14 : Commune de Montpellier

Pièces	Désignation
Pièce I	Avis obligatoires avant l'enquête publique
Pièce J	Annexes

Soit au total : 6 915 pages au format A3 et 64 au format A4 représentant 13 894 pages au format « équivalent A4 ».

Le 17 décembre 2021, à la demande de SNCF réseau, le « Protocole d'intention de financement pour la réalisation de la phase 1 de la ligne nouvelle Montpellier Béziers » signé par toutes les parties, a été intégré, à la fois aux quatre registres papier déposés aux lieux de permanences, et sur le site dédié à l'enquête.

Le nombre de pages définitif composant le dossier d'enquête s'élève à 13 924 pages au format « équivalent A4 ».

#### ***Commentaires de la commission d'enquête***

***Ce dossier est composé en 44 pièces au format papier, et autant de fichiers numériques. Il est très volumineux.***

***Malgré un guide de lecture visant à en définir l'architecture, et qui indique au lecteur où trouver les rubriques qui peuvent l'intéresser, le dossier est resté difficile à manipuler et à explorer.***

***La réglementation veut qu'en cas de phasage, le dossier traite à la fois de la totalité du projet et de la phase qui concerne la présente enquête publique. Ce qui n'a pas simplifié la perception du périmètre de l'enquête.***

***Cela a alourdi considérablement le dossier d'autant plus que par souci de clarification, outre le projet global, le maître d'ouvrage a présenté chacune des deux phases. Ce qui a multiplié les doublons, les sources d'erreur et a compliqué la compréhension du dossier car une même thématique pouvait se répartir dans plusieurs pièces.***

***Nous avons dû faire de nombreux allers et retours, d'une pièce à l'autre, avant de trouver les informations pertinentes.***

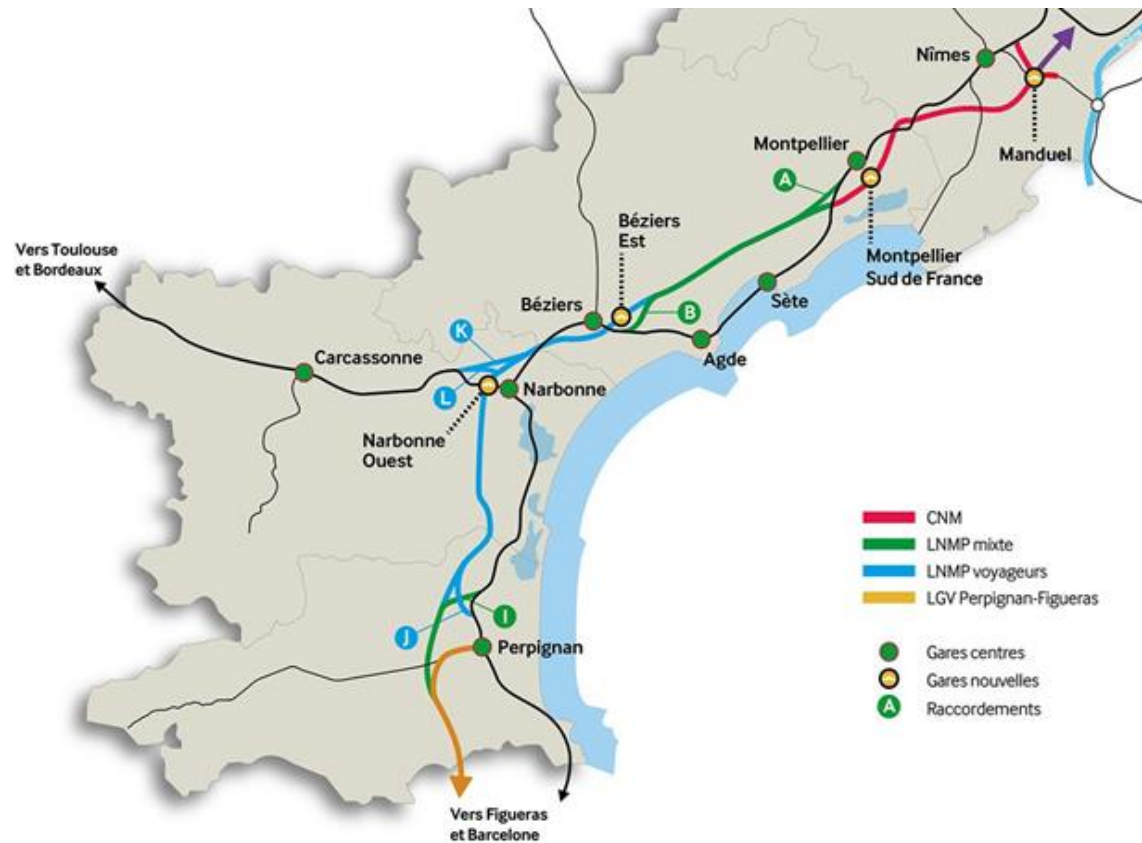
***L'étude d'impact qui regroupe 10 302 pages (A4) est indigeste et chronophage. Bien qu'habitué à la lecture de dossiers importants, nous avons eu quelques difficultés à l'assimiler. Nous considérons qu'il a pu en être de même pour un public averti, et plus difficile pour le public non averti.***



*Cette situation a été portée à la connaissance du porteur de projet et de l'autorité organisatrice lors de notre première rencontre. L'autorité organisatrice a bien précisé que le dossier devait intégrer la totalité du projet.*

*In fine, nous considérons que le maître d'ouvrage a tout mis en œuvre pour permettre au public de bien dissocier du projet global les éléments concernant le périmètre de la phase 1 entre Montpellier et Béziers.*

## 6 DESCRIPTION GÉNÉRALE DU PROJET



Le projet de nouvelle ligne ferroviaire entre Montpellier et Perpignan consiste à créer une liaison ferroviaire moderne (haute capacité, haute qualité, haute vitesse) pour répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion à moyen et long terme de l'unique axe ferroviaire de la façade méditerranéenne de la région Occitanie.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) vise à répondre durablement à la demande croissante de mobilité et aux problèmes de congestion actuels sur l'axe ferroviaire unique du Languedoc- Roussillon en créant les conditions d'un report modal des flux internationaux et d'une croissance de l'offre régionale en réponse à l'urbanisation croissante de la plaine littorale.

Elle permettra également de créer un service à haute fréquence le long de l'axe littoral et d'assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne

La portion de ligne entre Montpellier et Béziers (voyageur + fret) correspond aux sections du réseau ferroviaire classique où le niveau de saturation est un frein à très court terme au développement des mobilités du quotidien et du fret de proximité. Elle sera en capacité d'accueillir, outre des trains de voyageurs à grande vitesse (TAGV à 320 km/h), des trains de marchandises (100/120 km/h).

Influencé par les fortes contraintes géographiques de la région, son tracé s'inscrit au sein des plaines littorales bordées par la Méditerranée et encadrées par les derniers contreforts du Massif Central et par les Corbières maritimes.

### **Les enjeux et les apports du projet**

La croissance démographique entraîne une concentration des hommes et des activités sur une frange littorale étroite, caractérisée par des sensibilités environnementales de première importance. Le développement économique régional ne saurait occulter les difficultés de certains secteurs d'activités plus traditionnels. La situation actuelle des modes de transport sur la frange littorale n'est pas pérenne, la saturation des infrastructures routières ou ferroviaires apparaît inéluctable.

C'est dans ce cadre que s'inscrit le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan, dont l'ambition est le développement de services de transport ferroviaire de haute qualité, dans le respect des principes du développement durable : concilier le développement économique, la cohésion régionale et la préservation de l'environnement.

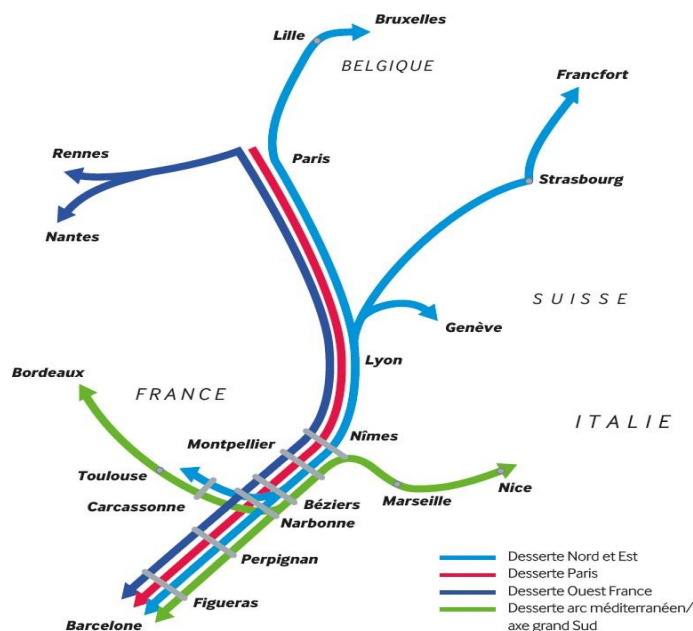
« Point de passage obligé » des flux de marchandises et de voyageurs vers la péninsule Ibérique, l'Afrique du Nord, l'Europe du Nord et l'Europe méditerranéenne, via l'arc méditerranéen, la région bénéficie encore et plus que jamais de ce positionnement géographique stratégique au carrefour de plusieurs axes principaux d'échanges et de transit, nationaux et européens : relations d'échanges multiples avec la Côte d'Azur, la vallée du Rhône, la Catalogne et la façade atlantique

À terme ce territoire aspire à devenir le carrefour entre la vallée du Rhône, l'arc méditerranéen et l'axe Nice – Bordeaux.

La création de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan répond à la fois à des enjeux de déplacements régionaux, nationaux et européens. Elle vise à :

- Rééquilibrer les parts modales en faveur des modes de transports performants et des projets plus durables,
- Diminuer les nuisances liées aux modes de transports (bruit, pollution, insécurité),
- Respecter l'environnement et la structuration des territoires,
- Accompagner le développement économique et démographique de la région,
- Participer au rapprochement des métropoles régionales et favoriser la cohésion du territoire.

En complétant le réseau à grande vitesse entre la France et l'Espagne et en créant, avec la ligne classique, un doublet de lignes de Montpellier à Perpignan, la Ligne Nouvelle facilitera le déplacement des voyageurs.



Elle permettra de renforcer l'offre à grande vitesse :

- Internationale ;
- Nationale entre l'Occitanie et les autres régions françaises .

Mais également l'offre de mobilité pour les trajets du quotidien de courte et moyenne distance :

- Régionale entre les territoires du Sud de la France et en particulier au sein de la Région Occitanie ;
- Locale avec une desserte enrichie pour les principales villes situées sur l'arc languedocien.

L'accessibilité du territoire sera aussi renforcée grâce aux pôles d'échanges des gares existantes, et à terme grâce aux pôles d'échanges des deux gares nouvelles qui seront réalisées lors de la phase ultérieure du projet à Béziers et à Narbonne. Le projet de ligne nouvelle permettra de mieux connecter entre eux les pôles régionaux et de renforcer l'attractivité économique et touristique de la région.

La Ligne Nouvelle favorisera aussi la compétitivité du mode ferroviaire pour le transport de marchandises, par une plus grande fiabilité, des performances de transport accrues et des créneaux de circulations plus nombreux grâce à l'accroissement de capacité des infrastructures ferroviaires. Au total, environ 10 000 poids lourds pourront être transférés sur le fer dès la première année de mise en service de la première phase (et 20 000 poids lourds supplémentaires à la mise en service du projet global).

Le projet s'inscrit dans une démarche de promotion d'une mobilité durable conforme aux engagements de la France lors de la COP 21 et de la loi énergie climat de 2019. L'amélioration des services ferroviaires vise à favoriser le report des utilisateurs (voyageurs et chargeurs) de la route et de l'avion vers le train, moins polluant et moins émissif en gaz à effet de serre.

Toutes ces améliorations bénéficieront en grande partie au territoire et à ses habitants dès la première phase du projet Montpellier - Béziers.

## Le tracé proposé est le fruit d'une longue et large consultation

### Les temporalités de la concertation

Les études de conception, sur la période de 2010 à 2020 ont été rythmées par trois étapes :

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

- L'étape 1 a permis de définir une zone de passage préférentielle ;
- L'étape 2 a déterminé les modalités de mixité et de desserte des agglomérations, a arrêté le tracé et mis au point les caractéristiques détaillées du projet,
- L'étape 3 a consisté à élaborer le dossier d'enquête publique préalable à la DUP, en menant les compléments d'études nécessaires.

Chacune de ces étapes a été menée en concertation continue avec les acteurs du territoire et le grand public, en vue d'enrichir le projet, d'écouter et de prendre en considération l'ensemble des avis.

### **Objectifs et synthèse de l'étape 1**

Cette première étape a retenu, dans la bande des 5 km du couloir d'étude soumis au débat public, une zone de passage préférentielle d'environ 1 000 m de largeur, à l'intérieur de laquelle sera étudié le tracé. Elle a également permis de préciser plusieurs éléments essentiels au projet, dont la définition de la desserte régionale et les perspectives de développement du fret.

Cette étape, à laquelle ont participé 3 500 personnes, a débouché sur un diagnostic du couloir d'étude, largement partagé entre SNCF Réseau et les acteurs du territoire, sur la hiérarchisation des enjeux, sur la mixité de la ligne et sur les sites potentiels de gares nouvelles.

À l'issue de cette étape, le 14 novembre 2011, la Décision ministérielle n°1, signée par le ministre et le secrétaire d'État chargé des Transports, a acté la zone de passage préférentielle (ZPP).

Le projet, qui a été présenté au débat public, comportait deux couloirs de passage entre Montpellier et Narbonne de cinq kilomètres de large :

- Le couloir « Les collines du biterrois » qui s'écartait du littoral,
- Le couloir « plaine du littoral » qui englobait le projet « TGV Languedoc-Roussillon » de 1995, proche de l'autoroute A9.

Une zone de passage préférentielle a été proposée à l'issue des études de l'étape 1 :



## Objectifs et synthèse de l'étape 2

L'étape 2 avait pour objectifs :

- D'identifier et de comparer, au sein de la zone de passage, les variantes de tracé,
- De préciser les fonctionnalités ferroviaires du projet, tant en termes de mixité que de desserte,
- De préciser l'emplacement des sites de gares nouvelles, et les possibilités de phasage du projet.

Elle a permis d'affiner la desserte des territoires et les sections de ligne nouvelle aptes à la mixité des circulations, ainsi que les sites d'implantation de gares nouvelles dans le Biterrois et le Narbonnais, grâce à une analyse multicritère des divers sites potentiels, menée conjointement par SNCF Réseau et les collectivités territoriales.

À la suite de cette étape, et conformément à la décision unanime du Comité de pilotage (COPI) du 8 octobre 2012, la Décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 a acté la mixité de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers et la grande vitesse « voyageurs » jusqu'à la plaine du Roussillon.

Elle a eu aussi pour objectif d'insérer le tracé dans une bande de 100 m à 150 m de largeur, et de préparer la définition du projet dans la perspective de l'enquête publique.

Se conformant à la demande du Ministre de proposer un tracé définitif à la fin de l'année 2015 pour un lancement de l'enquête publique avant la fin de l'année 2016, SNCF Réseau a poursuivi le dialogue et les échanges avec les acteurs du projet et le grand public.

### Nouvelle concertation en 2020 sur la partie du projet soumise à la présente enquête publique

#### Une nouvelle saisine de la CNDP

Le 3 juin 2020, la CNDP a rendu l'avis n°2020 / 64/ LNMP /8, estimant qu'il y avait lieu de poursuivre la concertation sur la phase 1.

Elle a désigné les deux garants (Mme Sofia ALIAMET et M. Pierre-Yves GUIHENEUF) en charge de « veiller à la bonne information et à la participation du public » jusqu'à l'ouverture de l'enquête publique du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.

#### Les variantes étudiées pour ce qui concerne le département de l'Hérault

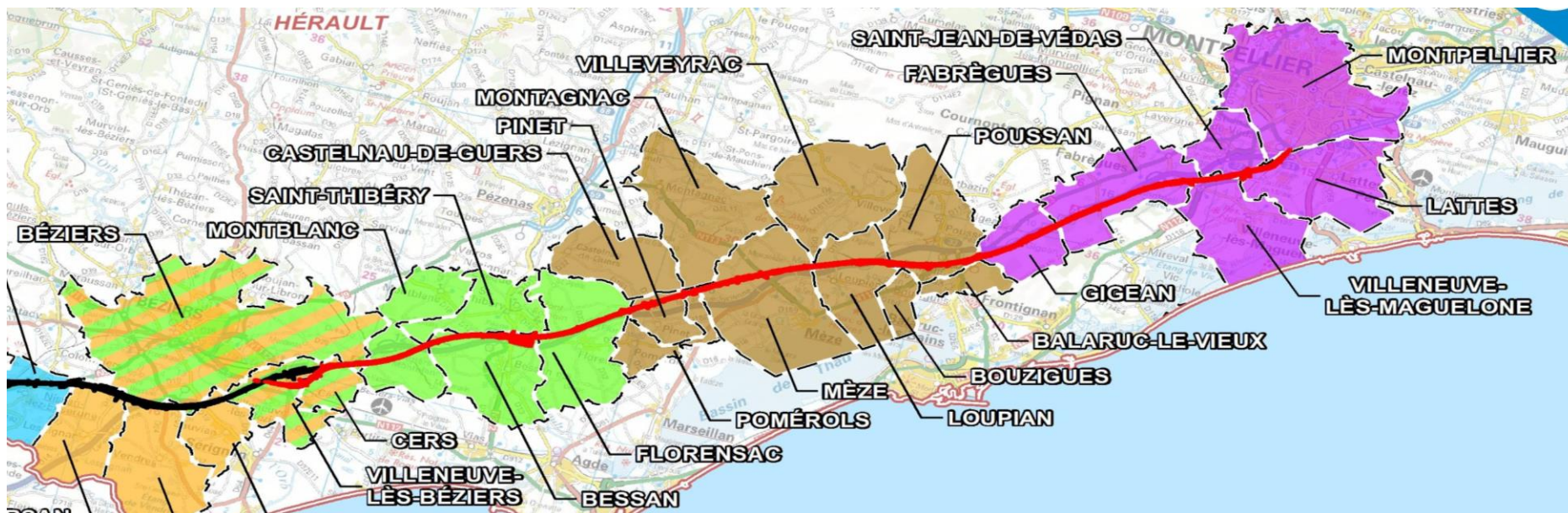


Le département de l'Hérault est concerné par le :

- Secteur E : Lespignan – Florensac
- Secteur F : Pinet - Poussan,
- Secteur G : Gigean – Lattes .

Dans chaque secteur, une analyse multicritère a été faite entre différentes options de tracé s'attachant à éviter les sites à enjeux les plus forts dans tous les domaines.

C'est l'assemblage des options les moins impactantes dans chaque secteur qui a déterminé le tracé qui est soumis à l'enquête publique, et sur lequel repose la bande d'étude associée.



Le projet s'inscrit dans les orientations nationales d'aménagement du territoire

### La loi n° 2019-1147 du 8 novembre 2019 relative à l'énergie et au climat

Le projet LNMP, en permettant un report modal des véhicules à énergie fossile (voitures et poids lourds à moteurs thermiques) vers le réseau ferré (plus économe en énergie et moins émetteur), participe pleinement aux objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre.

En effet, à volume équivalent (tonne ou passager), il est moins consommateur d'énergie, moins polluant car fonctionnant par traction électrique et plus sûr.

La création de la ligne nouvelle favorisera le report modal vers le train et en particulier :

- Les reports routiers et aériens des voyageurs longue distance, grâce aux gains de performance des trains circulant sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan,
- Les reports des usagers de la voiture vers les trains régionaux, avec une offre ferroviaire améliorée à l'ouest et au sud de Montpellier grâce aux sillons libérés pour les TER périurbains et les Intercités.
- Les reports attendus en matière de transport de marchandise sur le fret ferroviaire.

Une étude bilan carbone<sup>©</sup> des émissions de gaz à effet de serre du projet a été réalisée. Les résultats montrent que le bilan des émissions de gaz à effet de serre (GES) en phase d'exploitation est largement positif.

## **La loi n° 2019-1428 du 24 décembre 2019 d'orientation des mobilités**

La loi sur l'orientation des mobilités, réforme en profondeur le cadre général des politiques de mobilités, en intégrant les enjeux environnementaux.

Élaborée à la suite des assises nationales de la mobilité lancées en 2017, elle vise quatre objectifs :

- Sortir de la dépendance automobile,
- Accélérer la croissance des nouvelles mobilités,
- Réussir la transition écologique,
- Programmer les investissements dans les infrastructures de transport.

Dernier maillon manquant de la desserte à grande vitesse France – Espagne et au regard des enjeux stratégiques du projet à l'échelle régionale, nationale et internationale, la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier Perpignan a été retenue comme prioritaire dans le cadre de la loi d'orientation des mobilités et son exposé des motifs.

### **Les objectifs du projet**

#### **Répondre durablement à la demande croissante de transports :**

- Désaturer l'axe ferroviaire littoral de la région Occitanie en renforçant la capacité de l'axe ferroviaire Montpellier-Perpignan par la création d'un doublet de lignes, et la fiabilité de l'exploitation en cas de perturbation sur la voie, pour créer un service à haute fréquence et de qualité sur l'axe littoral (ligne classique) en améliorant la qualité de l'offre voyageurs (diminuer les temps de parcours pour des liaisons intrarégionales), en développant l'offre ferroviaire régionale voyageurs (augmenter la fréquence pour enrichir et optimiser la desserte ferroviaire régionale).
- Conforter la place de la région dans l'Europe de la grande vitesse en diminuant les temps de parcours pour des liaisons internationales,



nationales et interrégionales : développer et optimiser l'offre voyageur avec des dessertes rapides et directes, compétitives par rapport à l'avion, et en diffusant les effets de la grande vitesse sur l'ensemble du territoire régional : connecter l'infrastructure au réseau classique et aux autres modes de transports.

- Favoriser le report modal et contenir ainsi la croissance du trafic routier en satisfaisant la demande de trafic fret ferroviaire, en offrant des créneaux horaires fret attractifs tout au long de la journée, en améliorant la qualité et la fiabilité des circulations fret tout en tenant compte de la cohabitation de trafics hétérogènes (vitesses différentes des trains), et en développant l'activité logistique : relier les futures plateformes intermodales au corridor européen.

### **Favoriser un aménagement durable du territoire**

Construire un vrai projet de développement durable en favorisant le report modal de la route vers le fer, en limitant la dépendance au « véhicule particulier », en réduisant les nuisances liées au trafic fret routier de transit, en minimisant l'impact environnemental de la ligne nouvelle grâce à un tracé respectueux des sensibilités environnementales du territoire, et en améliorant la résilience du système de transport ferroviaire d'Occitanie au changement climatique.

### **S'inscrire dans une dynamique régionale**

Renforcer la multipolarité de la région Occitanie, en cohérence avec le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) en cours d'élaboration en mettant en relation directe et rapide les principales agglomérations et contribuer à la mise en réseau du chapelet de villes en s'appuyant sur l'offre TER, en desservant les agglomérations en cohérence avec leur structuration à venir en tenant compte de leurs projets de développement et en Accompagnant la nouvelle dynamique de l'économie régionale, avec la croissance des ports et des sites logistiques, connectés au réseau ferré.

### **Les services offerts aux voyageurs et au fret**

Les nouveaux services offerts aux voyageurs grandes lignes apporteront une diversification de l'offre de service, une accessibilité aux services ferroviaires et à la grande vitesse améliorée pour les agglomérations, des gains de temps de parcours, un renforcement de l'attractivité du mode ferroviaire et un report modal, une plus grande fiabilité du transport ferroviaire.

Pour le fret, la nouvelle ligne renforce la capacité de transport ferroviaire d'un corridor de fret majeur entre les pays du sud de l'Europe (Espagne, Portugal) et les pays de l'est et du nord de la France (Italie, Allemagne, Belgique, ...)

### **Les modalités d'exploitation et de mixité**

La vitesse retenue pour l'exploitation de la ligne dans la section mixte est de 300 km/h.

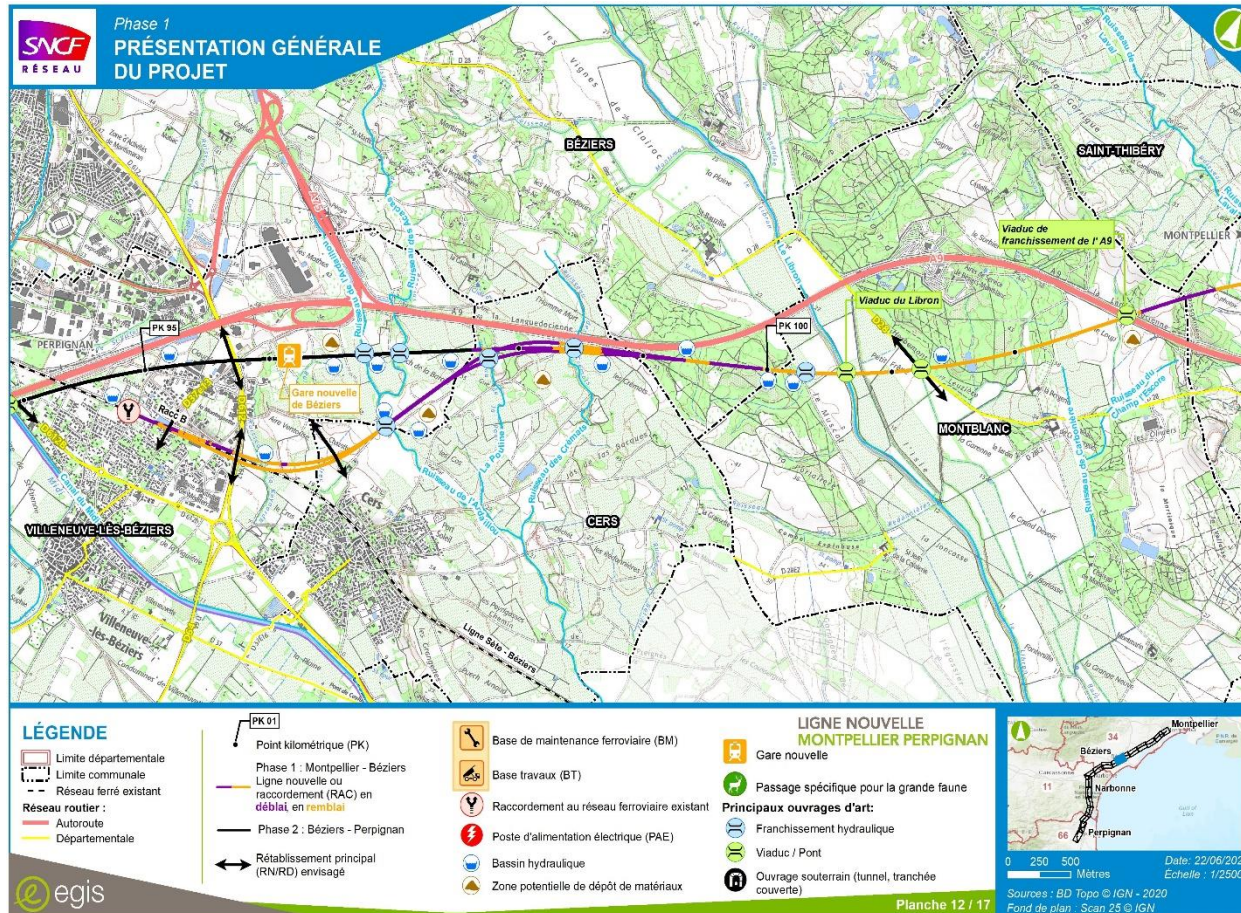
Grâce au projet, l'arc languedocien sera doté d'un doublet de lignes :

- La voie ferrée existante, qui accueillera l'ensemble des circulations TER, éventuellement des trains Intercités et une partie des trains de marchandises (et les TAGV en parcours de cabotage ou terminal) ;
- La ligne nouvelle, plus spécialement dédiée aux circulations à grande vitesse ainsi qu'aux trains de fret et d'autoroute ferroviaire sur ses sections mixtes : 51 km entre Montpellier et Béziers. Afin de réduire l'espacement entre un train à grande vitesse et un train de fret, et de préserver la capacité de la ligne nouvelle dans l'avenir, une zone de dépassement est prévue sur la section mixte de la ligne entre Montpellier et Béziers. Elle consiste en deux voies d'évitement statique de 3 km de longueur, latérales le long des deux voies principales.

### **Plans et localisation de la première phase du projet**

Cette première phase comprend trois secteurs : Secteur 4 : Vallée de l'Hérault, Secteur 5 : Bassin de Thau et Secteur 6 : Gardiole et Mosson.

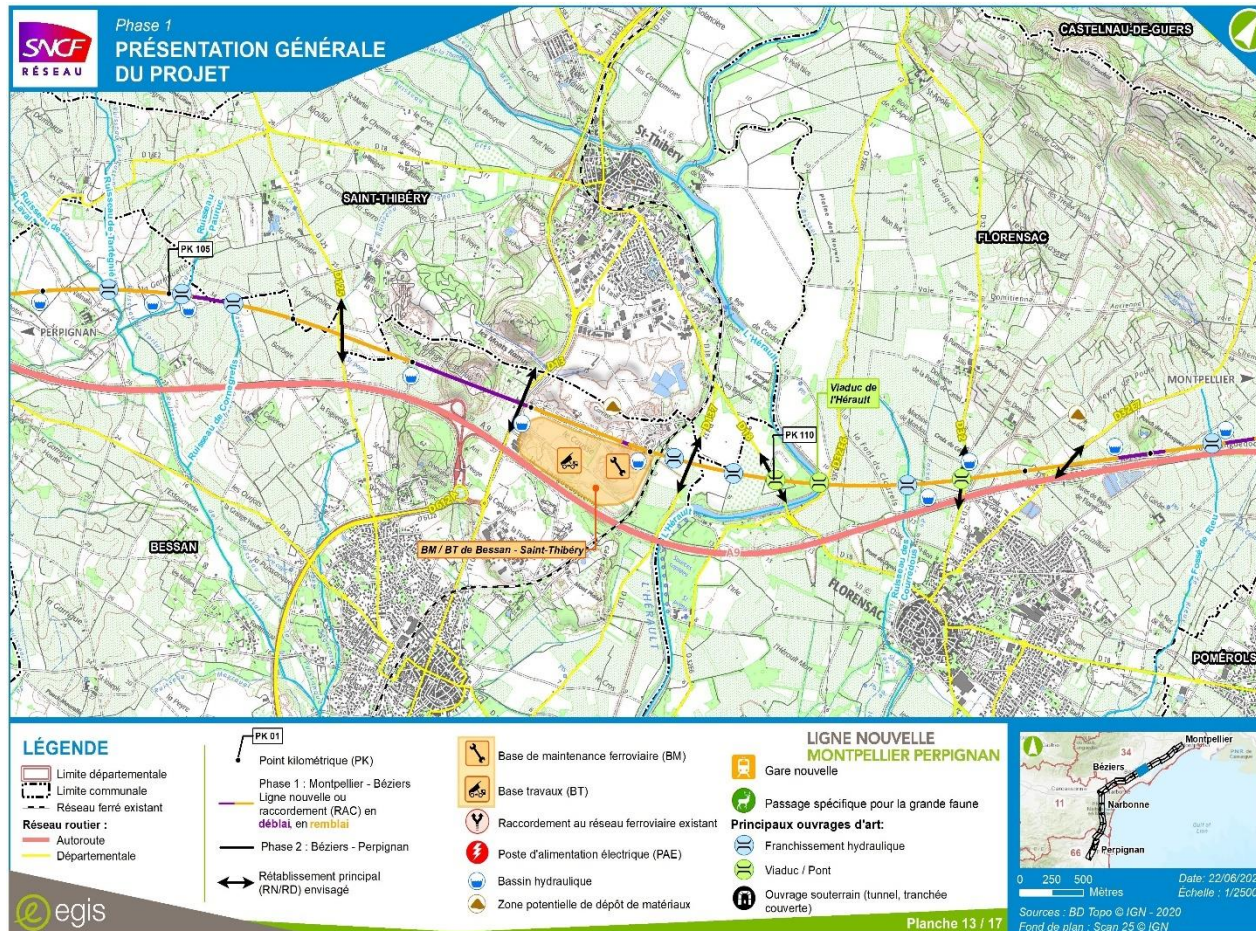
## Secteur 4 : Vallée de l'Hérault



Le raccordement à la voie ferrée existante marque le début de la section mixte de la ligne nouvelle vers Montpellier, sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers s'insère dans un secteur fortement urbanisé.

Le projet quitte Béziers pour pénétrer sur la commune de Montblanc, où il franchit la vallée du Libron (rivière pérenne dont les crues peuvent être très importantes) en restant à proximité de l'A9. Il traverse alors deux forêts situées dans la plaine biterroise et qui présentent des enjeux écologiques : le bois de Bourbaki (classé en EBC au PLU de Béziers) et le bois de Montblanc. Elles constituent des zones refuges pour l'avifaune et d'hivernage pour les batraciens.

Après avoir franchi l'A9 le projet s'écarte, dans un premier temps de l'autoroute A9 par le nord pour éviter deux mas (« la Valmale » et « la Guinarde »), pour s'en rapprocher à nouveau au droit de l'échangeur d'Agde.

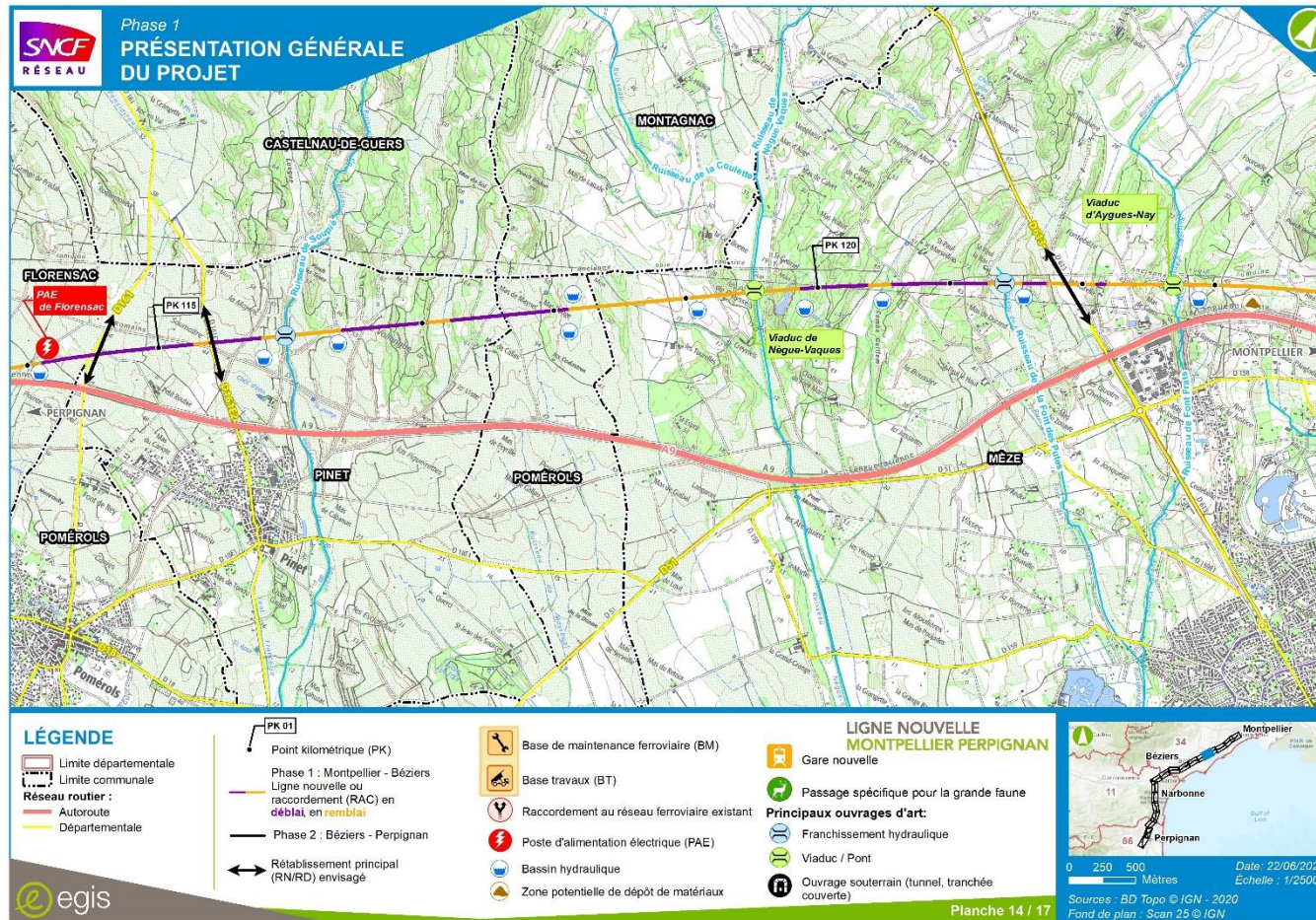


Il traverse la carrière des Roches Bleues (exploitant les matériaux volcaniques des Monts Ramus), site d'implantation de la base travaux.

Le projet franchit la plaine inondable de l'Hérault. Il prend en compte la protection contre les inondations des trois villages de la vallée de l'Hérault : Bessan, Saint-Thibéry et Florensac et la préservation des champs captants utilisés pour l'alimentation en eau potable (champs captants des Filliols et des Pesquiers).

Plus loin vers l'est, le projet se positionne à nouveau sur le côté nord de l'A9, sur la commune de Florensac où une sous-station électrique sera implantée.

## Secteur 5 : Bassin de Thau



Ce secteur s'étend entre le lit majeur de l'Hérault et le bassin de la Vène qui se jette dans l'étang de Thau au niveau de Balaruc-le-Vieux.

Le projet traverse des paysages agricoles et viticoles, avec notamment les AOC / AOP du Coteaux du Languedoc, Languedoc Grès de Montpellier et Picpoul de Pinet.

Il est situé au nord de l'autoroute A9. Il longe la Via Domitia (site inscrit sur les communes de Pinet, Pomérols et Mèze), traverse une zone paysagère composée du vignoble d'appellation Picpoul et de paysages boisés de la plaine viticole en surplomb du bassin de Thau.



Au niveau de Mèze, le projet se rapproche de l'autoroute A9, sur le versant nord du bassin de Thau qui constitue une zone écologique et conchylicole fragile (Bouzigues, Loupian).

Il intercepte les petits ruisseaux issus des collines de la Moure et du bassin de Villeveyrac avec leur corridor écologique.

Après il franchit la vallée d'Aygues-Nay et s'inscrit entre l'autoroute et les périmètres de protection des zones d'effondrement des mines de bauxite de La Rouquette et Montplaisir.

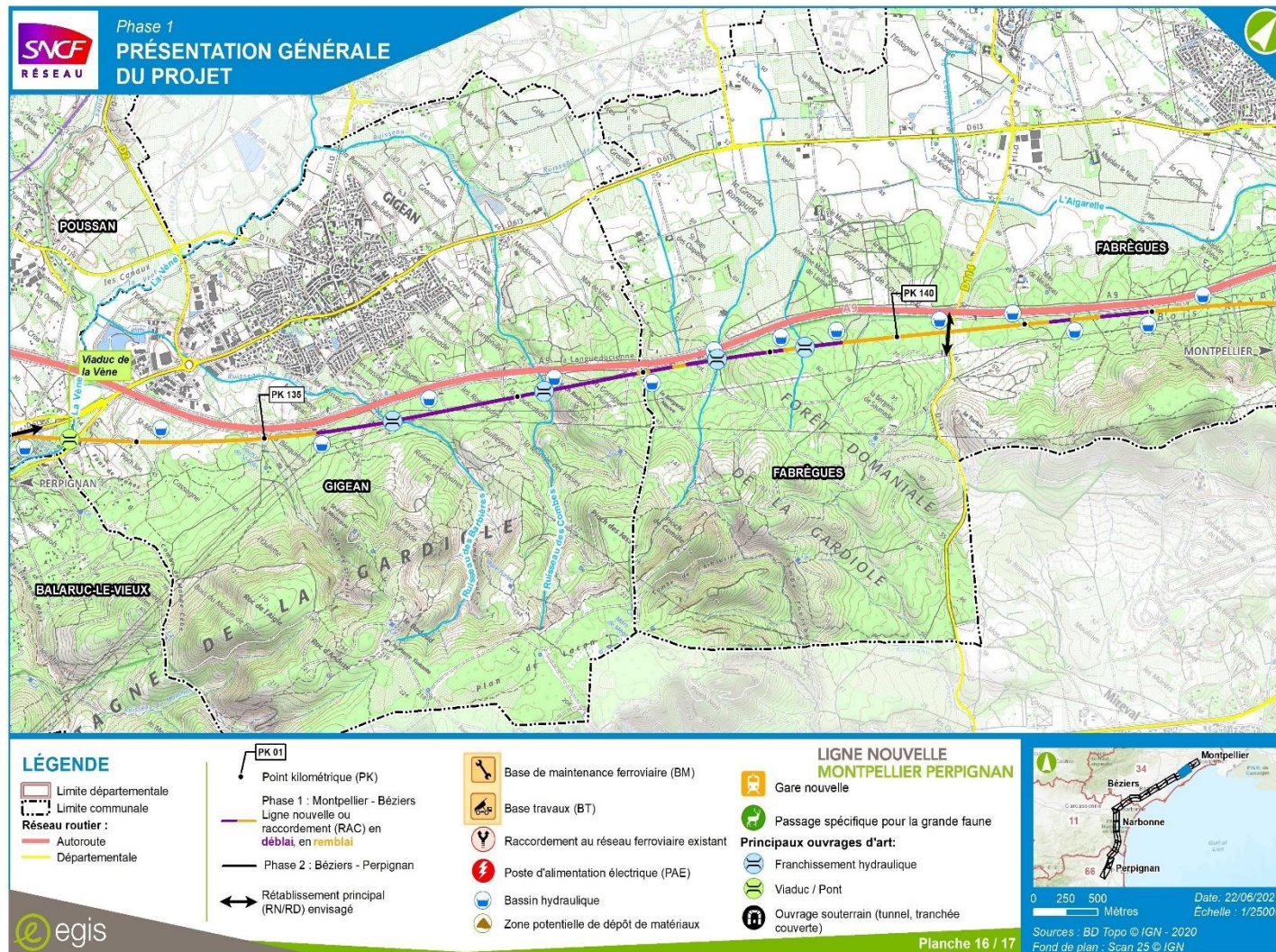
Il évite le site patrimonial remarquable (SPR) de Loupian, mais intercepte le périmètre du monument historique inscrit des vestiges archéologiques du Pallas à Mèze et Loupian (PA00135395).

Après avoir franchi l'autoroute il débouche dans une zone de garrigue qui domine la plaine de Poussan. Les infrastructures et les bâtis industriels et artisanaux seront franchis par un viaduc de grande longueur.

Après la bretelle d'accès à l'A9, le projet franchit la RD 113, puis la vallée de la Vène et le champ captant des forages d'Issanka.

Le secteur géographique « Bassin de Thau » comprend des ouvrages importants : les viaducs de Nègue-Vaques, de Font Frats (Aygues-Nay), de Pallas, de Poussan et de la RD 613 et la tranchée couverte de franchissement de l'A9 à Loupian.

## Secteur 6 : Gardiole et Mosson



À partir de la vallée de la Vène et jusqu'à la Mosson, le projet s'inscrit au sud de l'autoroute A9, adossé au versant nord du massif de la Gardiole site classé pour sa grande valeur paysagère, ZNIEFF de type 2 et espace boisé classé, sensible au risque d'incendie.

La ligne nouvelle se jumelle au maximum à l'autoroute pour limiter les délaissés et la tangente en trois endroits.

Le projet évite le périmètre de protection de l'Abbaye Saint-Félix-de-Monceau, qui domine Gigean, mais il intercepte le périmètre de protection du Mas du Vieux Mujolan, situé entre l'A9 et la plaine de Fabrègues (PA00103770).



Après le secteur de « Mujolan le Vieux », le projet s'infléchit vers le sud en direction de Montpellier. Pour limiter l'impact visuel des terrassements dans ce massif calcaire, il traverse le relief de « Pioch Champ » par un tunnel dit tunnel de la Gardiole. Il descend ensuite jusqu'à la vallée encaissée de la Mosson, qu'il franchit en viaduc. Puis il traverse la zone industrielle de la Lauze caractérisée par des activités industrielles et commerciales, et une agriculture interstitielle, des activités péri-agricoles (élevage de chevaux) et de nombreuses friches en attente d'urbanisation. Dans ce secteur le projet intercepte les périmètres de protection éloignée et rapprochée des forages d'alimentation en eau

potable sur les communes de Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone et Saint Jean de Védas et Lattes et la zone de sauvegarde associée.



## Les principales caractéristiques physiques du projet

### Les grands terrassements et l'utilisation des terres

Les travaux de terrassement en déblai ou remblai ont été optimisés pour réduire les coûts et l'emprise au sol du projet. L'écoconception du projet a permis d'éviter les zones à grandes variations de relief, afin de privilégier un profil en long qui épouse au mieux le terrain naturel tout en recherchant l'équilibre des volumes de déblais et de remblais pour minimiser le mouvement des terres.

Les contraintes de pente maximum (liée au trafic fret 1,35 %) et de rayon minimum (lié à la vitesse) ne permettent pas au projet d'épouser le terrain naturel dès que le relief traversé s'accroît.

C'est le cas dans la traversée du massif de la Gardiole où la limitation des pentes autorisées conduit à passer en déblais pour améliorer l'insertion paysagère du projet et à creuser un tunnel.

La réutilisation des matériaux issus des grands déblais de la traversée du massif de la Gardiole permettra de réaliser plus de 4/5<sup>ème</sup> des matériaux des remblais de la première phase. La réalisation de la première phase de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers requiert 9,6 millions de m<sup>3</sup> de matériaux : 7,8 millions de m<sup>3</sup> pour les remblais courants et 1,8 million de m<sup>3</sup> de matériaux nobles.

### Les principaux ouvrages d'art

La plupart des franchissements nécessiteront des ouvrages de taille modeste pouvant être réalisés par des structures classiques : il s'agit d'ouvrages d'art courants (OAC). Le franchissement de grands cours d'eau, de grandes infrastructures et de sites sensibles à conserver se fera par des ouvrages d'art non courants (OANC) représentant une longueur cumulée d'environ 6,3 km.

Le maintien des continuités écologiques nécessitera la construction d'ouvrages permettant le franchissement de l'infrastructure par la grande faune.

Les viaducs et les nombreux ouvrages assureront le rétablissement des continuités écologiques (mixtes ou spécifiques) pour les déplacements de la faune. Un ouvrage spécifique de type écopont complètera le dispositif sur la commune de Poussan.

La Ligne nouvelle entre Béziers et Montpellier comprendra deux ouvrages souterrains : une tranchée couverte sous l'A9 de 190 m et un tunnel sous le massif de la Gardiole de 370 m.

## **Les gares**

Le projet ne prévoit pas de construction de nouvelles gares dans la première phase.

## **Les bases de travaux et les bases de maintenance**

Pendant les travaux, il est nécessaire d'aménager des "bases travaux" temporaires. Elles ont pour fonctions de permettre la réception des trains d'approvisionnement du chantier, le stockage des matériels d'équipements ferroviaires (ballast, rails, traverses, caténaires, ...), le chargement, la formation et la gestion des trains travaux avant leur départ sur le chantier et l'hébergement du personnel de la base.

La base travaux de Bessan-Saint-Thibéry est située sur la commune de Bessan entre l'autoroute A9 et la Ligne nouvelle, sur les emprises de la carrière des Roches Bleues. Elle se trouve hors zone inondable du PPRI de Bessan, éloignée des zones d'habitats, et en dehors de zones d'inventaires ou de protection au titre du patrimoine naturel. Elle intercepte deux périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable.

En phase d'exploitation, ce site devrait accueillir une base de maintenance.

## **Les sites de dépôt de matériaux excédentaires**

Seuls feront l'objet d'un stockage en site de dépôts définitifs, les déblais non conformes aux qualités attendues pour la réalisation des remblais, et ne pouvant être réutilisés à une distance raisonnable de leur lieu d'extraction (20 km environ).

## **Les sous-stations électriques et leur raccordement au réseau**

L'alimentation électrique de la phase 1 du projet entre Montpellier et Béziers sera assurée par la sous-station existante de la Castelle, sur le territoire de la commune de Lattes, qui sera doublée ; et par une sous-station qui sera créée à Florensac.

## **Les caractéristiques géométriques**

Pour le tracé en plan, ce sont les caractéristiques de conception à 350 km/h qui seront respectées. Il en résulte un rayon minimum de 5 900 m.

C'est la déclivité qui guide le profil en long de la voie. Sur une section mixte voyageur – fret, comme entre Montpellier et Béziers, la déclivité maximale admissible est de 1.35 %, avec une déclivité moyenne glissante sur 10 km limitée à 0.3 % et une déclivité moyenne glissante sur 350 m inférieure à 0.125 %.

Ces caractéristiques rendent le tracé rigide.

Les secteurs de jumelage avec l'autoroute A9 se situent entre les PK 92 et 100 (9 km) sur les communes de Villeneuve- lès-Béziers, Cers et Béziers ; les PK 112 et 114 (2 km) sur la commune de Florensac et entre les PK 135 et 142 (7 km) sur les communes de Gigean et Fabrègues.

La largeur de la plateforme à double voie est ainsi de 13,90 m sur section voyageurs et, compte tenu des dispositifs spécifiques d'assainissement, de 16,20 m sur section mixte.

### **L'hydraulique et l'assainissement**

Les ouvrages hydrauliques seront conçus pour rétablir les écoulements naturels sans perturbation pour les milieux humain, physique et naturel. Ils devront assurer la pérennité de l'infrastructure ferroviaire, la sécurité des passagers et la sécurité des riverains.

Pour atteindre ces objectifs, le principe de transparence hydraulique sera retenu selon les critères suivants : ne pas faire barrage aux écoulements ; respecter les répartitions, directions et vitesses actuelles d'écoulement ; préserver l'équilibre physique du lit de la rivière au droit des ouvrages de franchissement (érosion, dépôts) ; conserver la capacité de stockage des champs d'inondation et laisser passer les embâcles.

Tous les cours d'eau franchis par la nouvelle ligne ont fait l'objet d'une modélisation hydraulique.

La création de l'infrastructure ferroviaire pourra engendrer une concentration des écoulements interceptés ou une augmentation des débits. Lorsque cette modification de l'écoulement des eaux est incompatible avec les conditions du milieu récepteur, des ouvrages (bassins ou fossés) permettant de stocker les eaux seront réalisés pour limiter les débits restitués au milieu récepteur.

Dans les sections de trafic mixte voyageurs et fret, compte tenu des risques potentiels de pollution liés à un éventuel accident, des dispositifs spécifiques de confinement d'une pollution accidentelle seront prévus dans les zones de forte sensibilité (franchissement de cours d'eau et/ou de zones humides, zones karstiques, périmètre de protection rapprochée pour de captages d'alimentation en eau potable...).

### **La voie ferrée**

Le ballast a pour rôles principaux la transmission, sur la plate-forme, des charges exercées par les circulations, le drainage rapide des eaux zénithales, l'ancrage longitudinal et latéral de la voie et la dissipation de l'énergie vibratoire.

Sur les secteurs de circulation mixte un 3<sup>ème</sup> rail, dit « de sécurité », sera mis en place sur certaines portions « sensibles » comme les remblais de grandes hauteurs (supérieurs à 10m) ; dans les zones de vulnérabilité très forte des eaux souterraines, dans la traversée des périmètres de protection rapprochée des captages d'eau potables ; sur les ouvrages d'art d'une longueur supérieure ou égale à 50 m et les dans zones d'implantation des appareils de dilatation

Ce 3<sup>ème</sup> rail a pour objet de limiter les conséquences d'un éventuel déraillement de train, en évitant son renversement et en le maintenant sur la plateforme ferroviaire.

Tous les 25 km en moyenne, des tiroirs de maintenance seront construits pour stocker les trains de travaux et les matériels roulants utiles à l'entretien de la voie.

## 7 LE COÛT DU PROJET

**Le coût de la première phase : Montpellier – Béziers**, arrêté par décision ministérielle n°4 du 1<sup>er</sup> février 2017 a été estimé à 1 855 millions d'euros aux conditions économiques de juillet 2014.

Ce coût a fait l'objet d'une actualisation en janvier 2020, et d'une prise en compte des modifications réglementaires intervenues depuis 2014.

**Le coût actualisé de la première phase du projet s'élève à 2 040 M€ HT.**

Sa décomposition par poste est la suivante :

<b>Postes</b>	<b>Millions € HT (valeur 01/2020)</b>
Études y compris les phases d'études post enquête publique et dossiers d'autorisations réglementaires) et direction des travaux	261
Libération des emprises * et réaménagements fonciers	258
Génie civil	952
Équipements ferroviaires	319
Travaux de jonction sur lignes existantes	82
<b>Estimation brute du projet</b>	<b>1 872</b>
Provisions pour risques (environ 9%)	168
<b>Estimation nette du projet</b>	<b>2 040</b>

(\*) L'évaluation de France Domaines s'élève à 132,800 M€ HT répartis selon le tableau suivant :

<b>I : Indemnités principales</b>	<b>70 000 000 €</b>
<b>II : Indemnités accessoires :</b>	
Indemnités d'éviction commerciale :	13 800 000 €
Indemnités de emploi ; 15 % en moyenne :	12 570 000 €
Indemnités d'éviction agricole :	5 800 000 €
Marge d'incertitude de l'ordre de 30 % :	30 630 000 €
<b>TOTAL DE LA DEPENSE estimé à :</b>	<b>132 800 000 €</b>

## 8 L'ÉTUDE D'IMPACT

### Préambule

Comme indiqué au § 5 COMPOSITION ET CONSISTANCE DU DOSSIER, l'étude d'impact comprend toutes les pièces référencées par la lettre F de F1 à F9. Elle est décomposée en 20 volumes qui représentent 10 302 pages au format A4.

Dans le présent chapitre, nous ne pouvons donner que les éléments synthétiques qui nous paraissent essentiels. Nous invitons le lecteur soucieux d'avoir des éléments d'analyses plus précis de se reporter aux pièces du dossier d'enquête :

Pour l'état initial de l'environnement :

- F-3 « État initial global de l'aire d'étude et des milieux susceptibles d'être affectés par le projet » pour des informations globales ;
- F-7-A-1 « Évaluation environnementale de la phase 1 (Montpellier – Béziers) - État initial détaillé » et F-7-B-1 « Évaluation environnementale de la phase 2 (Béziers - Perpignan) - État initial détaillé » pour des informations territoriales plus précises.

Ces trois pièces constituent le « scénario de référence » tel que demandé à l'article R122-5-II-3 du Code de l'environnement.

Pour les effets et mesures du projet sur l'environnement :

- F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » pour des informations globales ;

- F-7-A-2 « Évaluation environnementale de la phase 1 (Montpellier – Béziers) - Effets et mesures » et F-7-B-2 « Évaluation environnementale de la phase 2 (Béziers - Perpignan) - Appréciation des effets et mesures envisagées » pour des informations territoriales plus précises.

Le présent chapitre a pour objet de décrire les principales caractéristiques des territoires traversés par le projet, les effets du projet, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, ainsi que les mesures proposées pour réduire et/ou compenser les impacts.

Sont successivement résumés dans le présent paragraphe :

Les thèmes et sous-thèmes de l'environnement suivants :

- L'environnement physique ;
- Le patrimoine naturel et biologique ;
- L'agriculture et la viticulture, la sylviculture ;
- L'environnement humain ;
- Le patrimoine et le paysage ;

Les autres analyses spécifiques menées dans le cadre de l'étude d'impact, dont les développements figurent dans la pièce F-5 :

- Les incidences environnementales du phasage du projet ;
- Les interrelations, l'addition et l'interaction des effets entre eux ;
- Les conséquences prévisibles sur l'urbanisation ;
- Les risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (AFAFe) ;
- Les effets cumulés avec d'autres projets connus ;
- L'évolution probable de l'environnement avec et sans projet ;
- Les effets du projet sur la santé ;
- La compatibilité du projet avec l'affectation des sols et l'articulation avec les plans, schémas et programmes ;
- Les coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité ;
- Le bilan énergétique et le bilan des émissions de gaz à effet de serre ;
- Le coût des mesures environnementales et des principales modalités de suivi.

Évaluation du projet sur les incidences Natura 2000, dont les développements figurent dans les pièces :

- F-8 Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – État initial global et justification de l'intérêt public majeur ;
- F-8. A Évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 - Première phase Montpellier-Béziers ;
- F-8. B Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Deuxième phase Béziers-Perpignan.

## 8.1 Enjeux, effets et mesures concernant l'environnement physique

L'environnement physique de la zone d'étude présente, pour un projet de ligne à grande vitesse, à la fois des contraintes (essentiellement topographiques et géotechniques) pour l'insertion et les caractéristiques de la ligne, et des enjeux majeurs en termes d'eaux souterraines et superficielles, avec le risque inondation et le risque incendie.

### À l'échelle du projet global

*Pour plus de détails, le lecteur pourra se reporter au § 2 de la pièce F-3 « Environnement physique », et au § 3 de la pièce F-5 « Effets et mesures concernant l'environnement physique »*

#### Une topographie variée et des contraintes géotechniques

La zone d'étude s'inscrit dans un relief alternant entre des plaines littorales consécutives des fleuves côtiers (Têt, Agly, Berre, Aude, Orb, Libron, Hérault et Mosson) et des massifs montagneux présentant des contraintes topographiques pouvant s'avérer importantes en raison des normes de tracé d'une ligne à grande vitesse. Mais ce sont surtout les transitions rapides entre des secteurs de plaine ou vallées et des massifs qui constituent ces contraintes. C'est le cas notamment dans les Corbières, le massif de la Moure et celui de la Gardiole.

Cette alternance géomorphologique engendre des contraintes géotechniques diverses correspondant à des sols potentiellement compressibles, dans les vallées alluviales, des zones de terrains compressibles (dans les plaines alluviales et plus particulièrement dans les Basses Plaines de l'Aude) ou de glissements de terrain (dans le versant de Malvés à Narbonne), des cavités karstiques au droit des secteurs montagneux (Corbières, collines de Narbonne, montagne de la Moure, Gardiole) et enfin des couches de gypse pouvant être à l'origine de cavités et d'affaissements du sol (Corbières, site de Jonquières, bassin de Thau).

Ces contraintes géotechniques, si elles sont importantes en phases de conception et de réalisation du projet, le seront également en phase d'exploitation, où la stabilité de l'infrastructure est l'une des conditions permettant d'assurer la sécurité des circulations.

L'un des paramètres qui a prévalu lors de la conception du projet est non seulement l'équilibre du mouvement des terres mais également l'optimisation des volumes concernés, dans le but de désorganiser au minimum les terrains en présence, de limiter au maximum le transport de matériaux et d'assurer une insertion la plus aisée possible du projet dans son site d'accueil.

Les effets du projet sur la topographie sont, en phase travaux, essentiellement liés aux terrassements, au mouvement des terres, ainsi qu'aux dépôts provisoires correspondants.

Les besoins en matériaux de remblais seront comblés, pour l'essentiel, par les déblais du site. Le complément de matériaux nécessaires au projet (soit environ 4,2 millions de m<sup>3</sup> dont notamment les matériaux nobles pour la couche de forme) proviendra de carrières existantes localisées à proximité du site. Ces mouvements de terre ne nécessitent pas, pour la majorité d'entre eux, de mise en dépôt provisoire et n'auraient pas, ou très peu, d'effet sur la topographie, au-delà de ceux de l'inscription elle-même du projet.

Certains matériaux de déblais, en revanche, présentent des caractéristiques insuffisantes pour être réutilisés en remblais, ou nécessitent, pour cela, un traitement préalable. Ces matériaux font l'objet soit d'une évacuation vers un site de dépôt définitif, soit vers une filière de réutilisation potentielle comme la remise en état de carrières en fin d'exploitation.

Des sites d'accueil pour les dépôts définitifs de matériaux ont été pré-identifiés à proximité du chantier et répondent à des critères particulièrement stricts en termes de respect de l'environnement naturel et humain.

Les secteurs et parcelles sensibles seront évités. Les sites qui accueilleront des dépôts définitifs pourront bénéficier de mesures spécifiques dans le cadre d'une restitution à l'agriculture, notamment : terrassements en pentes douces, respect de l'horizon culturel, réalisation d'une expertise pédologique...

Des aménagements paysagers seront mis en œuvre sur les secteurs les plus sensibles.

Le projet s'inscrit dans des sites ayant des particularités géotechniques contraignantes. Il présente des risques, lors de l'exploitation de la ligne, et aussi pendant les travaux. Il s'agit :

- De tassements (zones compressibles de l'Hérault à Florensac, de l'Orb à Sauvian et Villeneuve-lès-Béziers, de la plaine alluviale de l'Aude à Moussan, Cuxac d'Aude et Coursan, et du Libron à Montblanc) ;
- De retraits/gonflements d'argiles principalement dans les secteurs de Portel-des-Corbières et de Narbonne ;
- De glissements de terrain et de chutes de blocs, essentiellement dans les déblais rocheux des Corbières (de Salses-le-Château à Roquefort-des-Corbières), des collines du Narbonnais (à proximité de la gare nouvelle de Narbonne) et dans les massifs de la Moure (Loupian, Poussan) et de la Gardiole ;
- D'effondrements au droit de cavités souterraines karstiques (massifs des Corbières et de la Gardiole) et de zones de dissolution de gypse (Narbonne, Sigean, Portel-des-Corbières, Fitou, Moussan et Mèze).

Ces risques seraient circonscrits au maximum par la réalisation d'études et la prise de mesures géotechniques spécifiques.



De plus, le projet nécessiterait la mise en dépôt définitif de certains matériaux de qualité médiocre et/ou en quantité excédentaire par rapport aux besoins en remblais.

Tout comme pour les dépôts provisoires, les sites de dépôt définitif de matériaux devraient répondre à des critères particulièrement stricts en termes de respect de l'environnement naturel, notamment, et de préservation des sols agricoles. Les secteurs et parcelles présentant des sensibilités particulières seraient évités.

Ces zones de dépôt, pérennes dans le temps, devraient bénéficier de mesures d'insertion paysagère, notamment dans la traversée des Corbières et de la Gardiole, mais aussi dans les collines du Narbonnais.

### **La préservation de la ressource en eau**

Les terrains concernés par la zone d'étude abritent des nappes ou masses d'eaux souterraines, exploitées ou non pour l'alimentation en eau potable et/ou des usages essentiellement agricoles. Leur vulnérabilité est variable selon la protection des couches superficielles.

La préservation de la ressource en eau s'appuie, au droit de la zone d'étude, sur différents documents de gestion et de planification : le Schéma Directeur d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SDAGE) Rhône-Méditerranée (dont celui pour la période 2022-2027 est en cours d'élaboration), neuf Schémas d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE), dont celui de l'Agly qui est en cours d'élaboration, sept contrats de milieu (trois en cours d'exécution, quatre achevés).

Sont recensés sur la zone d'étude :

- Plusieurs masses d'eau souterraines concernées par des zones de sauvegarde pour l'alimentation en eau potable (AEP) : les Calcaires jurassico- crétacés des Corbières, les Calcaires et marnes jurassiques et triasiques de la nappe charriée des Corbières, les Alluvions de l'Orb et du Libron, les Sables astiens de Valras-Agde, les Alluvions de l'Hérault et les Calcaires jurassiques du pli ouest de Montpellier ;
- 17 captages et/ou périmètres de protection de captages pour l'AEP collectif. Les secteurs géographiques « Plaine de l'Aude », « Vallée de l'Hérault » et « Gardiole et Mosson » en particulier, voient la ZPP traverser de larges périmètres de protection de captage.

Le croisement de la vulnérabilité et de la sensibilité des eaux souterraines réalisé dans le cadre des études hydrogéologiques a permis de mettre en exergue les enjeux très forts suivants sur les secteurs alluvionnaires des cours principaux d'eau : la Têt, l'Agly, l'Aude à Cuxac-d'Aude, l'Orb, l'Hérault et la Mosson, la nappe Astienne à Florensac, les captages d'Issanka, les karsts de la Gardiole.

De nombreux cours d'eau sont également interceptés par la zone d'étude.

Les principaux effets du projet pendant les travaux concernent la pollution chronique ou accidentelle des eaux liée aux installations de chantier et aux produits polluants susceptibles d'y être manipulés ou stockés, aux particules fines rejetées dans les milieux récepteurs, avec effets corollaires sur différents points de captage publics ou privés (effets temporaires) ; le drainage et rabattement des nappes dans certains secteurs où la Ligne Nouvelle passe en déblai ou en tunnel, tels qu'au Soler ou à Espira de l'Agly (effets permanents).

Pour éviter au maximum les pollutions, des mesures seraient prises lors des travaux. Elles seraient préventives (pas d'installation de chantier potentiellement polluante ou de stockage de produits polluants dans les zones hydrogéologiquement sensibles), réductrices (collecte efficace des eaux de ruissellement du chantier et rejet après décantation/filtration, etc.), voire curatives (mise en place d'un plan d'alerte et de secours en cas de pollution accidentelle, avec enlèvement des terres souillées, dépollution des zones impactées, etc.).

Les nappes feraient l'objet d'un suivi régulier pendant la durée des travaux.

Pour les travaux impliquant des terrassements ou des fondations profondes, la mise en œuvre de palplanches en vue de créer une enceinte étanche permettrait de limiter dans le temps et dans l'espace les opérations de pompage pour la mise à sec des fonds de fouille. Ce type de mesure pourrait être mis en œuvre pour tout travaux dont la côte de base altimétrique rencontre le toit de la nappe d'eau souterraine (tranchée couverte du Soler, passage en déblai à Peyrestortes / Rivesaltes, fondations profondes des viaducs).

Les principaux effets du projet en phase exploitation porteraient sur les mêmes sujets que pendant les travaux.

Pour pallier l'assèchement de certains puits, il serait envisagé des raccordements au réseau public d'eau potable ou la réalisation de puits de substitution.

Sur les sections mixtes de la Ligne Nouvelle, la lutte contre la pollution des eaux passerait par la mise en place d'un rail de sécurité en traversée des périmètres de protection rapproché des captages d'eau potable et des zones karstiques sensibles, ainsi que d'ouvrages de collecte et de traitements des eaux avant rejet dans le milieu naturel. Dans les zones sensibles, les périmètres de protection rapprochés des captages AEP, le franchissement des cours d'eau, les zones humides, la non-utilisation de traitements phytosanitaires compléterait le dispositif.

### **L'hydraulique et la gestion du risque inondation**

Comme pour l'ensemble de la zone méditerranéenne, la zone d'étude présente une spécificité climatique avec des événements pluvieux intenses. Elle a la particularité d'épouser le contour de la côte et, ainsi, d'intercepter quasi perpendiculairement l'ensemble des cours d'eau du territoire, avant leur rejet en Méditerranée.

Environ 18 % du linéaire de la zone d'étude traverse des zones inondables, dont les plus vastes correspondent à l'Aude (9 km de large), à l'Orb, à la Têt, à l'Hérault et au Libron.

Le franchissement de ces vallées, en particulier celles des Basses Plaines de l'Aude, constituerait un enjeu majeur à l'échelle de la zone d'étude.

Toutes les communes de la zone d'étude ont une partie de leur territoire concerné par le risque d'inondation, et la plupart d'entre elles disposent d'un Plan de Prévention des Risques inondation.

La zone d'étude est concernée par sept Programmes d'Actions de Prévention des Inondations (PAPI), visant à réduire la vulnérabilité des territoires vis-à-vis des inondations des bassins : de l'Orb et du Libron (terminé), de la Têt, de l'Agly, de l'Aude - Berre - Rieu, de l'Hérault, du Lez – Mosson (en cours d'exécution) ainsi que de Thau (ce dernier étant en projet).

Le calendrier des travaux serait adapté afin de ne pas modifier le régime hydrologique des cours d'eau et d'éviter au maximum les travaux en période d'inondation potentielle.

L'ensemble des précautions seraient prises afin d'éviter les obstacles temporaires aux écoulements des eaux superficielles pendant toute la durée des travaux.

Les effets potentiels du projet en phase exploitation concerneraient :

- La modification des caractéristiques des écoulements en situation de crue (élévation de la ligne d'eau à l'amont, augmentation des vitesses d'écoulement par concentration, modification de la répartition des débits) ;
- Une diminution des volumes de champ d'expansion des crues par mise en place de remblais mais aussi d'ouvrages de franchissement en zone inondable ;
- Une augmentation des écoulements superficiels hors cours d'eau corollaire à l'augmentation des surfaces imperméabilisées.

Les ouvrages de franchissement définis dans le cadre du projet ont été dimensionnés dans le but de garantir le maintien de la transparence hydraulique.

Les remblais ont fait l'objet d'études spécifiques qui permettrait d'éviter au maximum les secteurs les plus sensibles en termes d'hydraulique. Les volumes prélevés en zone inondable seraient compensés, au titre du projet, conformément aux exigences du SDAGE Rhône-Méditerranée.

L'imperméabilisation de la plateforme de la nouvelle infrastructure s'accompagnera de la mise en place d'ouvrages de collecte le long de la plateforme et de bassins qui permettraient de réguler le rejet des eaux dans le milieu récepteur.

### **Une nécessaire maîtrise du risque incendie**

La zone d'étude est caractérisée par une grande sensibilité au feu de forêt du fait de la présence de vastes massifs forestiers et de conditions climatiques méditerranéennes. Le risque est particulièrement présent dans les Corbières et dans le massif de la Gardiole.

Lors des travaux, et tout spécialement en période sèche, les traversées de zones boisées constitueront des points de sensibilité vis-à-vis du risque incendie.

Une délimitation stricte des emprises chantier ainsi que la définition et le respect de consignes particulières (plan de prévention des risques incendie) devraient permettre de circonscrire au maximum ces risques.

En phase exploitation, un risque incendie est lié, lors du passage des trains, aux étincelles provoquées par le contact rail – roue.

Le projet pourrait avoir des conséquences pour les accès au feu en interceptant des pistes DFCI. L'ensemble des pistes DFCI interceptées par le projet seraient rétablies.

Le projet prévoit par ailleurs de débroussailler et d'entretenir régulièrement – et notamment en période sèche - les abords des voies.

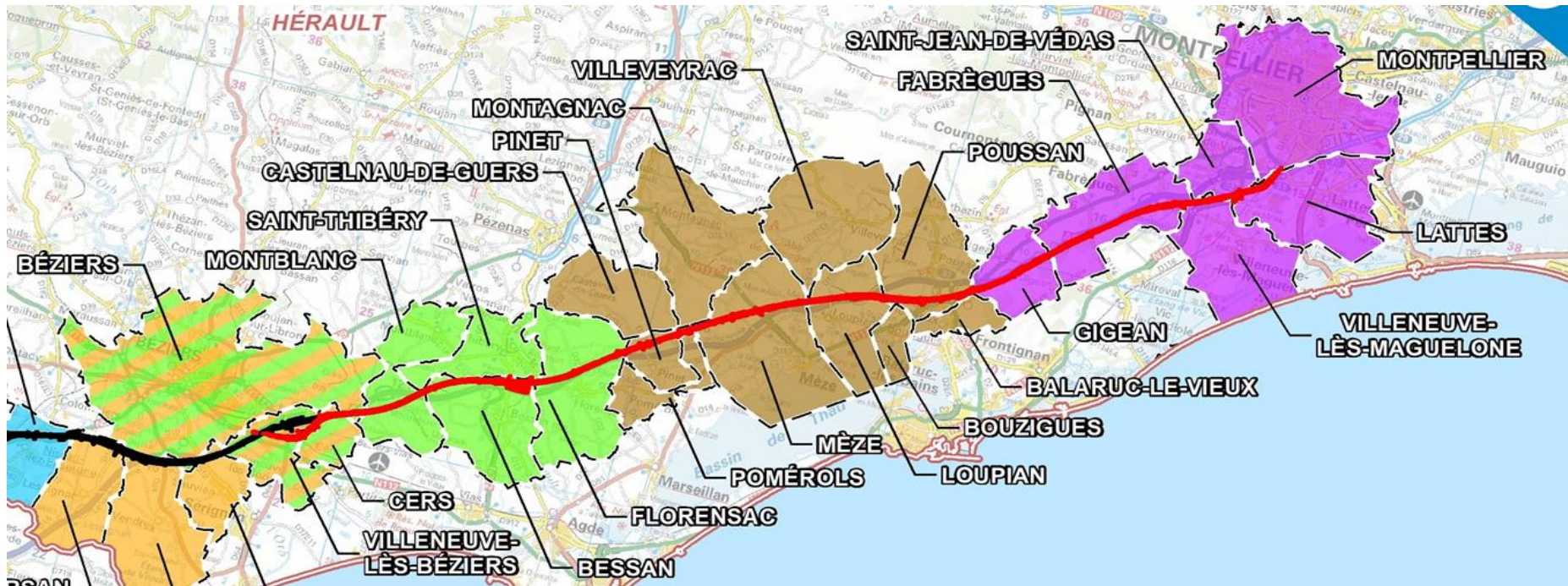
### **À l'échelle de la première phase du projet**

Les enjeux, sensibilités, effets et mesures sont déclinés selon trois secteurs géographiques délimités sur la carte suivante :

Le secteur géographique n°4 : (en vert sur la carte) : Communes de Béziers, Villeneuve-les-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry et Florensac ;

Le secteur géographique n° 5 : (en marron sur la carte) : Communes de Castelnau de Guers, Pomérols, Montagnac, Pinet, Mèze, Loupian, Villeveyrac, Bouzigue, Balaruc-le-Vieux et Poussan ;

Le secteur géographique n°6 : (en violet sur la carte) : Communes de Gigean, Fabrègues, Saint-Jean de Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Lattes et Montpellier.



## Enjeux et sensibilités sur le milieu physique

### Secteur n°4 :

Les formations alluvionnaires associées aux larges plaines fluviales du Libron et de l'Hérault présentent un caractère compressible à l'origine de contraintes géotechniques importantes.

Il est couvert par deux fleuves côtiers, le Libron et l'Hérault, ainsi que leurs affluents.

Cinq masses d'eau concernent ce secteur géographique. Deux d'entre-elle présentent un enjeu important : les alluvions de l'Hérault et leur zone de sauvegarde (avec de nombreux captages AEP à Florensac), ainsi que la nappe astienne à Florensac et sa zone de sauvegarde.

Les captages AEP de Villeneuve-lès-Béziers et Cers présentent aussi un enjeu important.

Deux bois de plaine sont particulièrement exposés au risque incendie, les bois de Bourbaki (sur la commune de Béziers) et de Montblanc.

Le risque de mouvement de terrain n'est pas à exclure sur certaines communes du secteur.

Toutes les communes du secteur sont concernées par l'aléa retrait-gonflement d'argile.

### **Secteur n°5 :**

La topographie se caractérise par la transition entre la vallée de l'Hérault, à l'Ouest, et les collines de la Moure situées à l'Est. L'alternance d'affleurements rocheux et de vallées cultivées aux sols plus profonds, ainsi que les collines de la Moure, confèrent à ce secteur un caractère contraignant pour l'insertion géométrique du projet.

Si les collines de la Moure abritent des zones karstiques avec des cavités susceptibles de s'effondrer, cet aléa, bien que très fort, reste très localisé. Les mêmes risques de rencontrer des cavités existent dans le bassin de Villeveyrac qui abrite des formations karstiques et gypseuses. On retrouve des sols compressibles liés à des formations alluvionnaires au droit de trois cours d'eau, les ruisseaux de Nègue Vaques, du Pallas et la Vène.

La Vène et une dizaine de ruisseaux intermittents présents dans ce secteur se déversent tous dans l'étang de Thau qui, bien que ne faisant pas partie de la zone d'étude, correspond à un enjeu majeur en termes de qualité des eaux (activités conchylicoles, naturelles, récréatives, ...)

Toutes les communes sont dotées d'un PPRn Inondation approuvé qui interdit tout dépôt de matériaux ou remblai modifiant les conditions d'écoulement des crues.

Au droit de la Vène, l'enjeu hydraulique est fort en raison de bâtis et d'équipements collectifs. Il est moindre pour les autres cours d'eau.

Dans sa partie Ouest, le secteur est concerné par quatre masses d'eau exploitées par des captages AEP. Les enjeux les plus forts se situent en amont des captages d'Issanka, l'aquifère présentant un faible recouvrement imperméable est sensible à toute pollution.

Des enjeux sont également présents au droit de la nappe astienne à Pinet et à l'amont des captages d'Ornezon, ainsi que dans une moindre mesure, au droit des alluvions de Nègue Vaques. Deux zones de sauvegarde sont recoupées par la zone d'étude.

Les collines de la Moure sont soumises à un aléa risque feux de forêt principalement le long de l'A9. Plusieurs pistes DFCI sont présentes et devraient être prises en compte.

L'ensemble des communes du secteur est concerné par l'aléa retrait- gonflement d'argile et la plupart d'entre-elles par des risques de mouvements de terrain, sans qu'aucun PPR n'ait été rédigé. Ce risque n'est pas à exclure.

### **Secteur n°6**

La topographie est caractérisée par deux grands éléments, la plaine de Fabrègues – Gigean, et le massif de la Gardiole, constitué de plusieurs pics (Pioch Champ, mont Royal), entaillé par la Mosson qui se déverse dans les étangs palavasiens.

Elle présente, tout au long du secteur, des contraintes fortes, tant liées aux altitudes élevées observées dans le massif de la Gardiole qu'à la succession de talwegs ou vallées perpendiculaires à la zone d'étude.

L'influence de la Vène se fait sentir en partie Ouest du secteur, avec des formations alluvionnaires compressibles.

Le massif de la Gardiole présente des zones karstiques qui s'accompagnent de difficultés géotechniques importantes avec notamment un risque d'effondrement de cavités omniprésent sur ce secteur.

La Mosson est l'unique cours d'eau à écoulement permanent de ce secteur qui accueille aussi plusieurs cours d'eau intermittents (le Rieu Coulon, le ruisseau de l'Aigarelle, ...).

Toutes les communes sont dotées d'un PPRn Inondation approuvé.

Au droit de la Mosson, l'enjeu hydraulique est fort en raison de la présence de bâtis proches en aval de la zone d'étude, mais il reste relativement circonscrit en raison de l'encaissement du lit du cours d'eau.

Sur l'ensemble des secteurs de la phase 1, divers documents de gestion et de planification de la ressource en eau s'appliquent aux cours d'eau et sont à respecter : le SDAGE Rhône-Méditerranée 2016-2021 (puis par la suite, le SDAGE 2022-2027 pour l'instant en cours d'élaboration) ainsi que plusieurs SAGE (Nappe Astienne, Orb-Libron, Hérault, Thau, Lez, Mosson, Étangs palavasiens) et le contrat de milieu Orb-Libron pour la période 2020-2024.

## Effets et mesures sur le milieu physique

Afin d'éviter les effets de la nouvelle infrastructure sur les écoulements hydrauliques, des modélisations ont été réalisées pour définir les caractéristiques des ouvrages de franchissement qui permettraient d'assurer le maintien de la transparence hydraulique du projet et de ne pas faire encourir aux riverains des risques supplémentaires.

Il en ressortirait que :

- Le Libron et l'Hérault seront franchis par des viaducs, avec des ouvrages de décharge associés. Les largeurs retenues pour leurs ouvrages de franchissement (viaducs et ouvrages de décharge) constituent des mesures d'évitement et de réduction pour préserver la fonctionnalité globale des ripisylves et zones humides associées (continuités écologiques) ;
- Pour éviter son franchissement au niveau du raccordement B, le ruisseau de la Pouline sera dérivé en amont pour le faire confluer dans le ruisseau des Acacias ;
- La Vène sera franchie par un viaduc dont les piles seront implantées en dehors du lit mineur. Les remblais d'accès seront aménagés en dehors de la zone inondable ;
- Le ruisseau des Aiguilles et l'un de ses affluents feront l'objet d'un rescindement. Pour qu'il n'y ait qu'un seul ouvrage de franchissement, le ruisseau des Aiguilles sera dévié pour déplacer le point de confluence en amont du franchissement de la ligne nouvelle ;
- La Mosson sera franchie par un viaduc long de 400 m environ dont les piles seront implantées en dehors du lit mineur. Les remblais d'accès seront aménagés en dehors de la zone inondable ;
- Le Rieu Coulon sera rétabli par un ouvrage de type portique. L'absence de radier devrait permettre de ne pas porter atteinte à la fonctionnalité de trame bleue du cours d'eau ;
- Le ruisseau des Barbières, au biais très important, sera rescindé et approfondi d'un mètre au maximum sur un linéaire de 200 mètres (nécessaire pour garantir la non-submersion de la Ligne Nouvelle en cas de crue). Il sera déplacé vers l'est, sur environ 100 m.

Les prescriptions réglementaires énoncées dans les Plans de Prévention des Risques (PPR) applicables au droit du projet ont été respectées.

Au-delà des cours d'eau principaux, il a été prévu un dimensionnement de l'ensemble des ouvrages hydrauliques qui devrait limiter les impacts sur l'écoulement des crues.

Le projet prévoit, en revanche, des parties de remblais en zone inondable à proximité immédiate des ouvrages de franchissement des lits majeurs du Libron et de l'Hérault, avec pour effet la modification du champ d'expansion des crues.

SNCF Réseau a prévu des mesures de compensation des volumes de remblai soustraits au champ d'expansion des crues.



Ces mesures compensatoires consisteraient à affouiller le terrain naturel pour compenser la perte du volume d'expansion de la crue de référence. Des sites potentiels d'affouillement ont été identifiés à partir d'une analyse des cartes de synthèse des enjeux environnementaux. Il a ainsi été privilégié une compensation hydraulique en marge (rive droite et/ou rive gauche) du lit majeur du Libron, dans la partie amont de la zone d'étude, et en rive gauche de l'Hérault.

En ce qui concerne la qualité de la ressource en eau, le projet de Ligne Nouvelle traverse certains périmètres de protection de captages pour l'alimentation en eau potable (AEP) à enjeux majeurs, mais aussi de nombreux cours d'eau en relation avec les nappes souterraines : le Libron, l'Hérault et la Vène qui présentent des enjeux, règlementaires et de conservation, modérés.

Pour gérer les écoulements vers les nappes souterraines et le traitement des eaux de ruissellement, il est prévu l'implantation de 21 bassins de confinement auxquels s'ajouteront 37 bassins multifonctions faisant également office de bassins de confinement en cas de pollution accidentelle.

Au droit des secteurs les plus sensibles, la préservation de la ressource en eau sera assurée par un système d'assainissement étanche, la mise en place d'un rail de sécurité anti-déversement et l'interdiction de traitement phytosanitaire dans la traversée des périmètres de protection rapprochés des captages AEP.

Pour tenir compte des contraintes géotechniques, le projet prévoit, pour les ouvrages de franchissement de certaines vallées compressibles (Libron, Hérault, Nègue Vaques, Pallas, Vène, Mosson) des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 mètres de profondeur.

Il est également prévu la mise en place de masques de protection et de masques drainants pour limiter les risques de glissement de terrain et/ou de retrait/gonflement lors de la réalisation de déblais en sol meuble à rocheux entre Pinet, Pomérols et Mèze (en secteur 5).

Pour limiter le risque d'effondrement au droit de ces cavités (en secteurs 5 et 6) il est prévu de procéder à une purge des dépôts argileux des cavités karstiques et des formations gypseuses avec injection de béton

Au droit de certains boisements (Bois de Montblanc et de Bourbaki en secteur n°4, Montagne de la Moure en secteur n°5, massif de la Gardiole en secteur 6), le projet présente des risques d'incendie. Pendant les travaux, leur planification devra prendre en compte les périodes les plus sensibles et des moyens d'extinction de feu devront être prévus par les entreprises intervenantes.

Le projet prévoit le rétablissement de pistes DFCI impactées, la création de nouvelles pistes et d'ouvrages de franchissement supérieur ou inférieur permettant de rétablir l'ensemble des cheminements forestiers.

## 8.2. Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine naturel et biologique

### À l'échelle du projet global

#### Un effet d'emprise sur les habitats naturels et / ou les habitats d'espèces

Le projet LNMP aura pour principal effet de prélever une surface de l'ordre de 2 774 ha environ d'espaces naturels, soit autant de supports utiles à la biodiversité.

Ce prélèvement est dû aux emprises techniques du projet et ne pourra donc être réduit. L'effet sera donc direct, et permanent.

Les emprises en phase travaux seront supérieures aux emprises définitives du projet. Les emprises restituées après travaux feront l'objet de remises en état.

Les principaux écosystèmes impactés par le projet correspondront à :

- Des paysages de garrigues, de maquis et de pelouses naturelles, offrant de larges espaces ouverts et semi-ouverts,
- Des vastes plaines, généralement cultivées (vignobles et vergers principalement), mettant également à disposition de la flore et de la faune, des habitats ouverts,
- Des zones humides, se concentrant pour l'essentiel au droit des fleuves et des ruisseaux (milieux rivulaires), et de quelques rares mares temporaires méditerranéennes,
- Des massifs boisés (feuillus, résineux), particulièrement bien représentés dans les Corbières avec le Massif de Fontfroide dans l'Aude, et le Massif de la Gardiole, dans l'Hérault.

À l'échelle globale du projet, les habitats d'espèces végétales et animales d'intérêt patrimonial qui seront impactées par le projet de la Ligne nouvelle seront surtout représentés par les milieux ouverts et semi-ouverts des espaces de garrigue sur les reliefs, les espaces agricoles de Rivesaltes, de la Basse plaine de d'Aude et de Nissan-lez-Enserune, ainsi que quelques zones humides.

L'effet d'emprise du projet sera plus particulièrement impactant pour les habitats accueillant des espèces remarquables et typiquement méditerranéennes comme les pelouses sèches à Brachypode rameux (parcours substeppiques) et garrigues ouvertes, notamment au nord de la Gardiole dans l'Hérault et sur les Basses Corbières entre Salses-le-Château et Roquefort-des-Corbières. Cette zone rassemble des espèces

d'intérêt qui n'existent pratiquement que là en France comme la Scorzonère à feuilles crispées, la Fauvette à lunettes, le Cochevis de Thékla, le Traquet oreillard ou encore l'Acidalie aragonaise (Lépidoptère nocturne).

Aucun habitat naturel relevant de la directive Habitat ne sera impacté de façon significative dans le cadre de l'évaluation des incidences sur le réseau Natura 2000.

- L'effet d'emprise du projet sera également impactant pour d'importants groupements végétaux de mares temporaires méditerranéennes, certains étant même uniques et assez spécifiques sur cette zone, et comportant des espèces végétales rares et/ou protégées à fort enjeu de conservation : la Renouée de France, des salicaires (Salicaire à trois bractées, S. à feuilles de Thym), des crypsides (C. faux-Choin et C. aigue), des péplis (P. de Boreau, P. pourpier) ... Sur ces zones humides de mares temporaires constituent également l'habitat du Pélobate cultripède.
- Les emprises et les effets de fragmentation seront enfin importants, à hauteur de 2135 ha (comprenant aussi des pertes indirectes d'habitats par aversion) dans les plaines agricoles, essentiellement viticoles, qui profitent à des espèces, essentiellement des oiseaux comme l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard qui affectionnent les paysages très ouverts avec des parcelles enherbées et des pâtures. Certaines zones relativement steppiques comme dans le Roussillon, ou mêlées de coteaux et de puechs avec pelouse et garrigue profitent aussi aux espèces méditerranéennes telle que la Pie-grièche à tête rousse, le Pipit rousseline, le Lézard ocellé...

À l'échelle globale du projet seront plus particulièrement impactés les habitats d'espèces suivants concernant :

- Les insectes, l'Arcyptère languedocienne, la Decticelle Languedocienne, l'Œdipode occitane, la Xyline blanchissante, l'Eupithécie de l'Oxycèdre, la Xyline occidentale, la Proserpine et la Diane, le Gomphe de Graslin.
- Les amphibiens, le Pélobate cultripède, la Grenouille de Pérez et le Triton marbré,
- Les reptiles, le Lézard ocellé, le Psammodrome d'Edwards et le Seps strié,
- L'avifaune, l'Aigle de Bonelli, l'Alouette calandre, l'Alouette calandrelle, le Cochevis de Thékla, le Traquet oreillard, la Fauvette à lunettes, la Fauvette pitchou, le Bruant ortolan, l'Outarde canepetière, l'Œdicnème criard, les Pie-grièches méridionale et à tête rousse, le Busard cendré, le Pipit rousseline,
- Les mammifères, le Minioptère de Schreibers, les Grand et Petit Murin, le Grand Rhinolophe, le Murin à oreilles échancrées, ou certains mammifères terrestres communs comme le Hérisson d'Europe.

Près d'une soixantaine de zones humides sont recoupées par le projet. Elles correspondent pour l'essentiel à des ripisylves, bordant les cours d'eau (à écoulements pérennes ou temporaires).

La surface des zones humides impactée par le projet est de l'ordre d'une centaine d'hectares, sur les 750 hectares identifiés au droit de la zone d'inventaire. Quatre zones humides présentent de très forts enjeux écologiques : les ripisylves de l'Aude et de l'Hérault (ripisylves d'intérêt

communautaire), la bordure sud de l'étang de Capestang et une partie des mares situées au droit des Bois de Montblanc-Bourbaki (communes de Béziers et de Montblanc).

### **Un effet de destruction d'individus d'espèces**

Le projet LNMP aura pour effet complémentaire à la destruction d'habitats en phase travaux, de détruire un certain nombre d'individus de flore et de faune qui se trouveraient sous emprise au moment des terrassements.

Pour ce qui est de la flore, cela concernera 25 espèces patrimoniales dont 12 protégées.

Pour ce qui est de la faune, on distinguera :

- Les destructions probables et non évitables pour toutes les espèces non dispersives ou pour lesquelles un état d'une phase du cycle biologique (œufs ou larves) ne peut se soustraire aux travaux. On citera par exemple les pontes, chenilles ou chrysalides de papillon, les reptiles et les amphibiens en phase de léthargie ou en période active avec un risque plus élevé de destruction de pontes, ou encore des petits mammifères terrestres comme le Hérisson d'Europe.
- Les destructions possibles pour les espèces dispersives et volantes, que ce soit en phase travaux, par exemple en période de nidification pour les oiseaux ou encore pour les chiroptères arboricoles qui peuvent être en léthargie ou actif mais tapis dans leur gîte, ou en phase d'exploitation où des risques de collision sont possibles et dépendent de l'intensité du trafic et de la configuration de l'espace, avec un risque accru lorsque la ligne recoupe des routes de vol et se trouve en remblais, ou a contrario peut créer un nouvel axe de vol sur les portions en déblais.

Parmi les espèces les plus susceptibles d'être touchées au moment des travaux et en phase d'exploitation, on retiendra : la Magicienne dentelée, les papillons de jour (Diane) ou de nuit (Acidalie aragonaise, Eupithécie de l'Oxycèdre, Xyline occidentale, Xyline provençale ...), les reptiles (Lézard ocellé, Psammodytes, Couleuvre de Montpellier, Seps strié...), les oiseaux (Outarde canepetière, Cédicnème criard, Traquet oreillard, Cochevis de Thékla, Alouette calandrelle, Bruant ortolan, Pie-grièche à tête rousse...) et certains chiroptères en phase d'exploitation (Minoptère de Schreibers, Petit Murin, Grand Rhinolophe, Murin à oreilles échancrées...).

### **Une fragmentation des habitats d'espèces et une rupture des continuités écologiques**

La réalisation du projet de la Ligne nouvelle sera à l'origine de l'altération des milieux naturels, dont notamment des zones de passage de la faune sauvage et des réservoirs biologiques associés à cette faune.

La coupure et la fragmentation des espaces naturels (trame verte et trame bleue) sont les effets les plus communs liés aux infrastructures linéaires.

La fragmentation concernera tous les milieux naturels : ouverts, semi-ouverts, boisés, et quelques zones humides, et sera principalement la conséquence de :

- La présence de clôtures qui seront mises en place sur tout le linéaire de la Ligne nouvelle. Il est toutefois important de considérer que ces clôtures auront également un effet positif en ce qu'elles participeront de manière très efficace à la limitation du risque de collision avec la faune,
- La présence de remblais dans les plaines, bien que beaucoup d'ouvrages de franchissement que ce soit des Ponts-rail ou des viaducs, seront de dimensions suffisantes pour limiter très fortement les effets, voire les annuler,
- La présence de forts déblais et tranchées ouvertes sur certains reliefs de garrigue dans les Corbières, de Loupian / Poussan et de la Gardiole, qui entrainera de fortes difficultés de passage pour la faune terrestre.

Les principales conséquences de la fragmentation des réservoirs de biodiversité et de la coupure des corridors écologiques correspondent à :

- L'impossibilité pour les espèces migratrices de gagner les sites de reproduction. Cet effet ne concerne toutefois ici que les amphibiens, qui ont besoin de gagner de nouvelles mares pour se reproduire, et paraît peu important ou localisé sur les portions où peu d'ouvrages de franchissement seront prévus.
- La consanguinité affectant les espèces animales / enclavement des espèces. La fragmentation limite, à divers degrés, le déplacement des espèces et donc les continuités écologiques. Les reptiles ou certains insectes peu dispersifs peuvent être concernés par cet effet, car les populations reproductrices ont besoin de maximiser les échanges pour avoir une bonne dynamique.
- La surpopulation des espèces / diminution des espaces vitaux. La fragmentation des milieux entraînera une diminution de la taille des domaines vitaux, en deçà de la taille minimale pour certaines espèces,
- La coupure de zones humides ou de leur alimentation hydraulique. La perte des connexions hydrologiques entre zones humides et la perte de l'alimentation en eaux entraînent leur assèchement progressif. Ce phénomène est plus marqué pour les micro-zones humides, telles que les mares temporaires.

### **Des mesures d'évitement**

La démarche ERC, composante de l'écoconception du projet a permis de limiter au maximum l'effet d'emprise sur le patrimoine naturel et biologique, et les enjeux principaux ont pu être évités.

Il sera par ailleurs procédé, en phase travaux, à une optimisation des emprises ainsi qu'à un balisage général du chantier qui permettra de circonscrire au mieux leur étendue.

Le calendrier des travaux sera adapté de manière à permettre d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux et les amphibiens. Des mesures seront prises pour éviter toutes pollutions ainsi que le développement d'espèces invasives indésirables, notamment la Canne de Provence, qui colonise bon nombre des cours d'eau concernés par le projet.

Plusieurs cours d'eau sont classés en liste 1 au titre de l'article L214-17 du code de l'Environnement (Têt, Agly, Berre, Aude, Orb, Hérault, Vène, Mosson).

Chaque viaduc aura des appuis (piles) hors du lit mineur, préservera ainsi de façon optimale la continuité écologique du cours d'eau.

Concernant les milieux rivulaires, lorsque les conditions techniques et de sécurité inhérentes à l'infrastructure ferroviaire le permettraient, le positionnement des piles soutenant les viaducs a systématiquement été envisagé le plus loin possible des berges afin de conserver l'intégrité fonctionnelle de la ripisylve.

### **Des mesures de réduction**

Il existe bon nombre de mesures de réduction pour pallier les effets ci-avant mentionnés. Ces mesures ne sont pas spécifiques aux seuls sites Natura 2000 ou zones d'inventaires en tant qu'entités géographiques, mais intéressent tous les compartiments biologiques (espèces et habitats d'espèces, y compris ceux de la biodiversité ordinaire) et les fonctionnalités écologiques associées.

Le premier panel de mesure proposé dans le cadre du projet de la Ligne nouvelle relève du plan de management environnemental qui sera entrepris dans le cadre du projet.

Les principales mesures consisteront à :

- Rétablir la transparence écologique du projet.
- Sur les 200 rétablissements écologiques prévus dans le cadre de la réalisation du projet, une cinquantaine d'entre eux correspondra à des ouvrages spécifiques, le reste à des passages à faune mixtes, présentant alors plusieurs fonctionnalités : une fonctionnalité écologique et hydraulique, et une fonctionnalité écologique rétablissement de point de passage peu fréquenté par les véhicules motorisés (passage agricole ou piste DFCI).

- Les passages mixtes font l'objet d'aménagements écologiques pour faciliter et diriger le passage de la faune (plantations de haies, enherbements, clôtures directives, etc.).

La Ligne nouvelle Montpellier présentera ainsi une transparence écologique importante avec une vingtaine de kilomètres d'ouverture cumulée sur 150 km de projet.

A ces ouvrages spécialement étudiés pour assurer le rétablissement des corridors écologiques, s'ajouteront l'ensemble des autres petits ouvrages hydrauliques et tous les rétablissements de type piste DFCL et cheminements agricoles (soit près de 400 points de passage au total), soit un point de passage potentiel pour la faune tous les 375 m environ.

### **Des mesures d'accompagnement : suivi d'efficacité des mesures**

Plusieurs mesures d'accompagnement seront proposées dans le cadre du projet de la Ligne nouvelle.

Les principales d'entre elles correspondent à :

- La récupération des banques de graines d'espèces végétales patrimoniales lors des opérations de décapage en phase travaux. Les graines pourront germer et faire perdurer la population de cette plante, ainsi sauvegardée de la destruction totale par l'implantation de la ligne.
- La remise en état post-chantier des habitats naturels dégradés (dépollution des sites, vigilance sur l'éventuel stockage, voire abandon de déchets, 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, l'encadrement technique par un écologue spécialisé,...),
- La récréation des habitats ouverts à semi-ouverts (habitats d'espèces) en fin de chantier sur les talus ferroviaires,
- La valorisation des dépendances ferroviaires sur le plan écologique. L'objectif est de rendre les abords de la Ligne nouvelle favorables à l'installation pérenne de la flore et des habitats d'espèces,
- L'amélioration des connaissances par des études scientifiques : réaliser des suivis scientifiques, pré-travaux et post-travaux pour optimiser au besoin les mesures de réduction (étude qualitative et quantitative portant sur le risque de dérangement / mortalité des chiroptères en phase d'exploitation),
- La transplantation et déplacement des stations d'espèces d'intérêt patrimonial ou des plantes hôtes (pour la Diane et la Proserpine, qui se reproduisent sur des plantes du genre Aristoloche).

Les suivis viseront à s'assurer de l'efficacité des mesures décrites précédemment mais aussi, si un constat d'échec venait à être fait, de pouvoir ajuster les mesures proposées. Ils concerneront tout particulièrement :

- Le respect du maintien des continuités écologiques pour la faune,

- La bonne restauration des milieux détruits ou altérés (recréation de mare, récréation des habitats, ...),
- La lutte contre les espèces invasives.

Ces suivis seront effectués entre autres via des transects (notamment pour les suivis des communautés végétales) ou des pièges (notamment pour le suivi de la fréquentation des passages à faune), sur une période de 5 ans, a minima.

### **Des effets résiduels sur 7 sites Natura 2000**

Sur les 29 sites Natura 2000 susceptibles d'être concernés par le projet, et après application des mesures d'évitement et de réduction, 7 sites Natura 2000 seront concernés par des atteintes résiduelles significatives, mais aucun de ces effets résiduels significatifs ne concernera d'habitats ou d'espèces prioritaires.

Les 7 sites Natura 2000 concernés correspondent à la:

- ZPS FR9110111 « Basses Corbières » : Les atteintes sont jugées significatives sur les populations de Bruant ortolan, Cochevis de Théckla, Traquet oreillard, Pie-grièche à tête rousse, Busard cendré et Pipit rousseline. Ces espèces vont en effet perdre une part importante des habitats naturels qui servent à leur reproduction. D'autre part, ces passereaux sont très sensibles à la fragmentation de leur habitat et leur état de conservation est peu favorable ;
- ZSC FR9101464 « Château de Salses » : Les atteintes sont jugées significatives sur les populations de chiroptères du site (Minioptère de Schreibers, Petit Murin, Grand Rhinolophe, Murin de Capaccini et Murin à oreilles échancrées vis-à-vis notamment de la destruction d'individus.
- ZPS FR9112008 « Corbières Orientales » : Les atteintes sont jugées significatives sur les populations de Bruant ortolan, Busard cendré Fauvette pitchou, Alouette lulu et Pipit rousseline. Ces espèces vont en effet perdre une part importante des habitats naturels qui servent à leur reproduction. D'autre part, ces passereaux sont très sensibles à la fragmentation de leur habitat et leur état de conservation est peu favorable ;
- ZSC FR 9101440 « Complexe Lagunaire de Bages Sigean » : Les atteintes sont jugées significatives sur les populations de chiroptères du site (Minioptère de Schreibers, Petit Murin, Grand Murin, Grand Rhinolophe, Murin de Capaccini et Murin à oreilles échancrées vis-à-vis notamment de la destruction d'individus.
- ZSC FR9101487 « Grotte de la Ratapanade » : Comme le site précédent, les atteintes sont jugées significatives sur les populations de chiroptères du site (Minioptère de Schreibers, Petit Murin, Grand Murin, Grand Rhinolophe, Murin de Capaccini et Murin à oreilles échancrées vis-à-vis notamment de la destruction d'individus.



- ZSC FR9101453 « Massif de la Clape » : Comme le site précédent, les atteintes sont jugées significatives sur les populations de chiroptères du site à plus grande capacité de dispersion (Minioptère de Schreibers, et Murin de Capaccini) vis-à-vis notamment de la destruction d'individus.
- ZPS FR9112022 « Est et Sud de Béziers » : Les atteintes sont jugées significatives sur l'Outarde canepetière. Bien que le projet ne traverse pas le site, elle touche le noyau de la population hivernante et reproductrice du site.

Le projet portera ainsi atteinte à l'état de conservation d'espèces d'intérêt communautaire qui ont justifié leur désignation.

### **Des mesures de compensation**

Pour l'évaluation du besoin compensatoire, tous les effets résiduels notables ont été pris en compte en appliquant les coefficients multiplicateurs suivants sur les surfaces concernées :

- x 1 pour les surfaces d'enjeux maximisés « faibles »
- x 1,5 pour les surfaces d'enjeux maximisés « moyens »
- x 2 pour les surfaces d'enjeux maximisés « forts »
- x 3 pour les surfaces d'enjeux maximisés « très forts »
- x 5 pour les surfaces d'enjeux maximisés « majeurs »

À partir de ces ratios de compensation et au regard de la superficie d'habitat d'espèce impactée par le projet, les superficies à compenser ont pu être définies. Elles ne sont pas additionnées, mais elles seront mutualisées en fonction de l'écologie partagée de certaines espèces. Une approche par grands milieux a donc été privilégiée pour estimer la dette compensatoire, afin de rassembler les espèces concernées par grands cortèges :

- Habitats ouverts/semi-ouverts des plaines agricoles, 3730 ha
- Habitats ouverts/semi-ouverts des promontoires rocheux, des pelouses et garrigues, 1310 ha
- Habitats de matorrals arborescents et autres boisements, 595 ha
- Zones humides et ripisylves, 130 ha

Soit un total de besoin de surfaces à compenser de 5765 ha pour le projet complet, dont 1730 ha pour la phase 1.

Dans le cas du projet LNMP, les mesures compensatoires proposées font appel aux actions du génie écologique suivantes :

- Créer ou restaurer des espaces naturels en faveur des espèces impactées, sur des terrains accueillant la compensation. Cette action écologique peut également se traduire par des actions spécifiques :
- Création et gestion d'un couvert favorable aux espèces des milieux agricoles comme l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard,

- Réouverture de parcelles embroussaillées,
- Restauration et gestion des milieux herbacés en cours de fermeture (par coupes et mise en place de pâturage, ou de fauches selon type de couvert),
- Recréation de milieux de substitution (comme des mares, qui seront propices aux amphibiens ou aux plantes des mares temporaires méditerranéennes),
- Restauration de ripisylve ou la plantation de strates arbustives et arborées,
- Création ou la restauration de boisements et de bosquets de feuillus, notamment à base de Chêne pubescent,
- Ponctuellement restauration / création / gestion de prairies humides,
- Transplanter / déplacer des stations d'espèces d'intérêt patrimonial ou des plantes hôtes,
- Créer ou réhabiliter des sites artificiels de reproduction ou de nidification pour les reptiles, l'avifaune et les chiroptères,
- Protéger ou sécuriser des gîtes à chiroptères observés dans des bâtiments ou des cavités naturelles.

Concernant plus spécifiquement les sites d'intérêt communautaire, les mesures compensatoires envisagées cibleront les espèces pour lesquelles les atteintes sont jugées significatives.

## À l'échelle de la première phase du projet

### Enjeux et sensibilités sur le milieu naturel

**Le secteur géographique n°4 – Vallée de l'Hérault** présente trois entités écologiques principales :

- Les vallées de l'Hérault et du Libron,
- Les formations boisées de Montblanc,
- La plaine viticole de Cers.

Deux sites Natura 2000 sont interceptés sur ce secteur géographique :

- la ZSC FR9101486 « Cours inférieur de l'Hérault »,
- la ZPS FR91112020 « Est et Sud de Béziers »,

Ces sites sont susceptibles de présenter un lien fonctionnel (important non seulement pour les espèces protégées, mais également pour la biodiversité ordinaire) avec d'autres sites Natura 2000 qui se trouvent à proximité du secteur n°4 tels que la ZSC « Herbiers de l'étang de Thau », la ZPS « Étang de Thau et lido de Sète à Agde » ou la ZPS « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ».

Il abrite par ailleurs de nombreuses :

▫ Continuités écologiques :

Une trame verte constituée des sous-trames « milieux ouverts et semi-ouverts », « milieux boisés » et « zones humides » et particulièrement bien exprimée dans les bois de Montblanc et de Bourbaki ;

Quelques grands cours d'eau comme l'Hérault, le Libron, mais également un ensemble de ruisseaux et canaux (ruisseaux de Laval, de l'Ardaillou, des Crémats, etc.).

L'Hérault et sa vallée accueillent plusieurs espèces de libellules hautement patrimoniales (Cordulie splendide, Gomphe de Graslin, Gomphe semblable et Cordulie à corps fin) ainsi que des amphibiens et des mammifères qui utilisent ces milieux rivulaires comme des zones d'alimentation, de reproduction ou de repos...

Classé en liste 1 au titre de l'alinéa 1 de l'article L. 214-17-1 du code de l'Environnement pour l'Anguille et l'Alose feinte, et en liste 2 pour les grands migrateurs et la continuité écologique, l'Hérault concentre les enjeux liés à la faune aquatique sur le secteur géographique n°4. Il classé cours d'eau à frayères pour l'Alose feinte et le Brochet.

La continuité de l'ensemble des écoulements et le maintien des ripisylves associées, constituent également des enjeux à préserver ;

- Zones humides : le secteur géographique n°4 compte 16 zones humides, 7 présentant un enjeu global fort, 8 un enjeu global modéré, et 1 un enjeu global faible. La plupart sont associées à des cours d'eau temporaires ou permanents, ainsi qu'à des habitats ayant un intérêt majeur pour la diversité écologique du milieu. Ces zones humides s'étalent sur environ 122 ha ; les plus étendues d'entre elles (plus de 30 ha) correspondent aux ripisylves de l'Hérault et du Libron

#### Un site d'intérêt écologique majeur

Le réseau de mares de Béziers – Montblanc (secteur 4)

Les dépôts de colluvions de part et d'autre de la vallée du Libron ont créé au nord-est de Béziers et dans le secteur de l'aire d'autoroute de Béziers / Montblanc de petits massifs dont le substrat décalcifié a permis le développement d'une végétation originale de maquis plus ou moins dense et caractérisée dans sa forme la plus basse par le remarquable Ciste crispé (*Cistus crispus*) qu'on ne peut voir en France sur de telles étendues que pratiquement ici, et localement en Provence siliceuse, dans les Cévennes méridionales et dans les Albères.

Ces massifs (Bourbaki et Grand Bois) comportent également un réseau de petits plans d'eau et de mares temporaires méditerranéennes plus ou moins grandes situées au sein des zones ouvertes du maquis à Ciste, parfois sur des suintements et creux des pistes.

Les bords temporairement humides des pièces d'eau et les mares qui s'assèchent en été constituent des habitats naturels remarquables caractérisés par des plantes spécialisées, souvent rares, et qui s'expriment de manière fugace en fonction de conditions hydrologiques et d'ensoleillement précises : Linaire grecque, Pourprier (Péplis) d'eau, Péplis de Boreau, Salicaire à feuilles de Thym, Salicaire à trois bractées. D'autres espèces typiques des mares temporaires méditerranéennes sont également présentes sur des secteurs en périphérie immédiate ou un peu plus éloignée de la zone d'inventaires : la Gratiolle officinale, la Menthe des Cerfs, l'Isoète sétacée, le Jonc nain, la Pilulaire délicate, la Cicendie naine et le Myosotis de Sicile.

L'ensemble de toutes ces espèces réunies ici dans des espaces réduits et très vulnérables fait de ce site un enjeu « majeur ».

Enfin, le réseau de mares de ces massifs permet la reproduction d'une belle population de diverses espèces d'amphibiens dont le Pélobate cultripède.

#### Deux sites d'intérêt écologique très fort

Les Bois de Bourbaki et de Grand Bois sur Béziers / Montblanc (secteur 4)

En raison de leur terrain géologique particulier, ces anciennes terrasses alluviales de la vallée du Libron comportent une végétation originale de maquis plus ou moins dense caractérisée par le remarquable Ciste crispé (*Cistus crispus*). Outre les enjeux majeurs flore et amphibiens pour le réseau de mares de ces massifs, ces bois et maquis comportent des zones arides et écorchées favorables au développement du Ciste crépu et d'une florule acidiphile rare comportant des espèces telles que la Tête de méduse ou encore l'Aiopsis délicat, deux petites graminées méditerranéennes. Plus ponctuellement, on recense également des enjeux pour les invertébrés tels que la Diane ou la Xyline provençale (papillon nocturne) et les oiseaux avec l'Engoulevent d'Europe.

#### La Ripisylve et le cours de l'Hérault (secteur 4)

Ce secteur présente des enjeux très forts surtout pour les chiroptères (Minioptère, Murin de Capaccini, Noctule de Leisler), les libellules avec la Cordulie splendide, le Gomphe semblable, le Gomphe de Graslin et la Cordulie à corps fin, les oiseaux de ripisylve dont le Rollier d'Europe, la présence de la Loutre, et enfin pour les poissons avec l'Anguille, l'Alose feinte méditerranéenne et la Vandoise rostrée.

#### Un site d'intérêt écologique fort

La plaine agricole de Béziers-Montblanc-Bessan (secteur 4)

Cette grande plaine agricole accueille une population notable d'Outarde canepetière et d'Œdicnème criard, et abrite aussi d'autres oiseaux à enjeu comme la Chevêche d'Athéna, le Rollier d'Europe, le Pipit rousseline. Cette zone figure également dans les espaces d'erratisme pour l'Aigle de Bonelli et les limites du PNA Pie-grièche méridionale. De belles populations de Diane sont également présentes.

**Le secteur géographique n°5 borde l'étang de Thau,**

Il abrite des enjeux écologiques très forts, et présente une alternance, dans sa partie occidentale, de milieux boisés (pinèdes) et de zones de cultures, avec une impression de paysage zébré (succession de milieux fermés, semi- fermés, ouverts).

À l'ouest de Loupian, les premiers reliefs des collines de la Moure sont occupés par d'autres vastes milieux ouverts (garrigues et chênaies), prisés des insectes et parcourus par de rares cours d'eau qui s'écoulent à la faveur des épisodes pluvieux.

Ce secteur est directement concerné par un site Natura 2000 : la ZPS FR9112021 « Plaine de Villeveyrac-Montagnac ».

Ce site est susceptible de présenter un lien fonctionnel (important non seulement pour les espèces protégées, mais également pour la biodiversité ordinaire) avec d'autres sites Natura 2000 qui se trouvent à proximité du secteur n°5 tels que la ZSC « Aqueduc de Pézenas » (le secteur de Pézenas le long de l'Hérault et du Nord Bassin de Thau revêt un enjeu très fort à l'échelle de la zone d'inventaire pour les chiroptères), la ZPS « Garrigues de la Moure et d'Aumelas », la ZSC « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas », la ZPS « Plaine de Villeveyrac- Montagnac », la ZPS « Étang de Thau et lido de Sète à Agde », la ZSC « Étangs palavasiens », la ZSC « Herbiers de l'étang de Thau » ou la ZPS « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ».

Il abrite par ailleurs de nombreuses :

Continuités écologiques :

- Une trame verte constituée de plusieurs sous-trames de milieux ouverts (pelouses, prairies et zones de garrigues) et de milieux boisés ;
- Six cours d'eau qui convergent vers l'Étang de Thau.
- Les enjeux liés à la faune aquatique sur le secteur géographique n°5 se concentrent principalement au droit de la Vène qui, classée en liste 1 au titre de l'alinéa 1 de l'article L. 214-17-1 du code de l'Environnement, abrite des espèces de poissons protégées ou patrimoniales (Anguille).
- Si la préservation de la qualité de l'eau de la Vène correspond aux principaux enjeux piscicoles du secteur, tant la continuité de l'ensemble des écoulements, en excluant notamment tout ouvrage infranchissable dans leur lit mineur, que le maintien des ripisylves associées, constituent également des enjeux à préserver.

Zones humides : le secteur géographique n°5 compte 7 zones humides, 6 présentent un enjeu global fort et 1 un enjeu global modéré. La plupart sont associées à des cours d'eau temporaires ou permanents - souvent en lien avec les étangs littoraux (étang de Thau) du fait de leur proximité, ainsi qu'à des habitats ayant un intérêt majeur pour la diversité écologique du milieu. Ces zones humides s'inscrivent sur environ 42,5 ha et la plus étendue d'entre elles (plus de 17 ha) correspond aux ripisylves et aux plaines d'inondation des ruisseaux du Pallas et des Cauquillades sur les communes de Mèze et Loupian.

Un site d'intérêt écologique majeur : Les mares de Roumège-Cabrau

Situé au cœur du plateau des garrigues de Poussan / Loupian, le site des mares de Roumège-Cabrau présente en fait deux types de mares assez différentes :

- L'une moyennement profonde à fond bétonné et relativement peu perméable où se développe diverses plantes aquatiques avec un herbier à Chara et Renoncule aquatique. La zone de débordement temporaire contient néanmoins quelques pieds de plantes de mares temporaires dont la Renouée de France, mais elles sont beaucoup plus nombreuses au sud sur la seconde mare.
- L'autre au sud, est nettement moins profonde et à fond plus ou moins marneux et caillouteux. Elle s'assèche assez rapidement après sa mise en eau par les pluies et ruissellements. Ce caractère temporaire permet à diverses espèces typiques des mares temporaires basiphiles méditerranéennes de s'exprimer là en abondance, certaines étant assez rares à très rares, notamment la Renouée de France (endémique française) avec ici plusieurs centaines, voire milliers de pieds qui implique à elle seule le niveau d'enjeu « majeur », ainsi que de la Salicaire à feuilles de Thym, et la Salicaire à trois bractées.

La mare abreuvoir (lavogne) accueille par ailleurs de belles populations d'amphibiens et, en particulier, le Pélobate cultripède et le Triton marbré. Sur la mare temporaire se trouve également un crustacé rare et original (espèce patrimoniale à enjeu modéré) : Triops cancriformis. Les abords du site sont des espaces de garrigue fréquentés par le Busard cendré et la Fauvette pitchou, pour l'avifaune, et la Diane s'y reproduit profitant des nombreux pieds d'Aristolochie à feuilles rondes sur les zones semi-ombragées autour des mares. Enfin, ces mares présentent une très forte sensibilité aux conditions hydriques environnantes et tout changement topographique alentours peut ainsi compromettre son alimentation en eau.

### **Deux sites d'intérêt écologique fort à localement très fort**

La plaine et les collines du Nord de Pinet et de Mèze

Sur quelques parcelles agricoles entre Pinet et Mèze, on observe quelques plantes rares comme la Nonnée brune ou encore le Scolyme maculé. Sur les coteaux de ce même secteur une végétation mosaïque de pelouse sèche, de garrigue et de friches, comporte tout un cortège de plantes d'intérêt notamment l'Ail Petit Moly, la Gagée de Lacaita, des bugranes dont le bastion régional pour la Bugrane sans épine, la Vélézia raide, l'une des uniques stations françaises de l'Alsine des montagnes, le Sainfoin d'Europe, et d'importantes populations d'Hélianthème à feuilles de Lédum...

Ces mosaïques de milieux sont aussi particulièrement favorables au Lézard ocellé et au Psammodrome d'Edwards, à la Magicienne dentelée et à plusieurs papillons de nuit qui sont associés à cette mosaïque de milieux (Callunaire discrète, Eupithécie de l'Oxycèdre et Xyline provençale), et à espèces avifaunistiques de plaine agricole telles que l'Outarde canepetière, l'Œdicnème criard, le Coucou geai, le Rollier d'Europe, ou encore le Busard cendré et la Pie-grièche à tête rousse.

Les garrigues de Loupian / Poussan

Les garrigues du relief calcaire de Loupian / Poussan, en dehors du site des mares de Roumège-Cabrau à enjeux majeur, sont à enjeux forts pour l'avifaune avec la présence du Busard cendré (nicheur), une belle population de Fauvette pitchou sur les zones basses à Chêne kermès, et de Fauvette orphée. La Diane est également bien présente sur ce secteur et les zones ouvertes avec pelouses accueillent deux orthoptères patrimoniaux (Arcyptère languedocienne et Magicienne dentelée) ainsi qu'un papillon de nuit d'intérêt (la Bryophile des garrigues), notamment sur une petite zone localisée notée à enjeux très forts pour la station d'Arcyptère Languedocienne : les pelouses du coteau de Champs Noir sur Loupian. Au niveau végétation, les pelouses rases de ce coteau comportent de nombreux pieds d'Hélianthème à feuilles de Lédum.

### **Le secteur géographique n°6**

Il présente deux entités écologiques principales :

- Dans sa partie Nord : la plaine agricole / viticole de Fabrègues – Gigean, avec ses friches agricoles, qui accueillent des espèces d'oiseaux patrimoniaux, et ses alignements d'arbres ;
- Dans sa partie Sud : le Massif de la Gardiole, riche d'habitats naturels qui non seulement accueillent une faune et une flore remarquables, mais sont également susceptibles de souffrir d'une fréquentation humaine excessive pouvant conduire au dérangement de la faune et au piétinement de la flore.

Il est directement concerné par un site Natura 2000 : la ZPS FR91112020 « Plaine de Fabrègues Poussan ».

Ce site est susceptible de présenter un lien fonctionnel (important non seulement pour les espèces protégées, mais également pour la biodiversité ordinaire) avec d'autres sites Natura 2000 qui se trouvent à proximité du secteur n°6 tels que la ZSC « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas », la ZPS « Garrigues de la Moure et d'Aumelas », la ZPS « Étang de Thau et lido de Sète à Agde », la ZSC « Étangs palavasiens », la ZSC « Herbiers de l'étang de Thau » ou la ZPS « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ».

Il abrite par ailleurs de nombreuses :

#### Continuités écologiques :

- Une trame verte constituée des sous-trames « milieux boisés », bien représentée sur ce secteur par le Massif de la Gardiole, « milieux ouverts et semi-ouverts », principalement concentrée dans la plaine agricole de Fabrègues-Gigean, mais aussi sur les coteaux de la Mosson, « zones humides », particulièrement bien exprimée sur les rives de la Mosson ;
- Trois cours d'eau : le ruisseau des Combes, la Vène et la Mosson.
- Les enjeux liés à la faune aquatique sur le secteur géographique n°6 se concentrent principalement au droit de la Vène et de la Mosson qui, classée en liste 1 au titre de l'alinéa 1 de l'article L.214-17-1 du Code de l'Environnement, abrite des espèces de poissons protégées ou patrimoniales (Anguille).

Si la préservation des habitats aquatiques de la Mosson correspond aux principaux enjeux piscicoles du secteur, la continuité de l'ensemble des écoulements et le maintien des ripisylves associées constituent également des enjeux à préserver ;

Zones humides : ce secteur compte 4 zones humides sur près de 34 ha<sup>3</sup>. Trois présentent un enjeu global fort, dont deux ripisylves de la Mosson et 1 un enjeu modéré (ripisylve du Rieu Coulon).

#### **Deux sites d'intérêt écologique très fort**

##### Les garrigues ouvertes du nord de la Gardiole sur les coteaux de la Mosson

Au nord-est de la Gardiole, sur les reliefs calcaires que traverse la Mosson, avant d'arriver sur l'extension urbaine de Saint-Jean-de-Védas, on trouve un secteur à enjeux très forts car il offre encore de belles étendues de pelouses rocailleuses et de garrigues ouvertes.



Elles sont utilisées comme zone de chasse par le Petit Murin, et accueillent aussi le Lézard ocellé, le Seps strié et une grande diversité entomologique, incluant un important cortège d'espèces patrimoniales très localisées en région, comme l'Arcyptère languedocienne, une importante population de Magicienne dentelée, l'Œdipode occitane, l'Hespérie de l'Herbe-au-Vent, la Proserpine, la Zygène des garrigues, le Chevron blanc et l'Ascalaphon du Midi et aussi plusieurs espèces de papillons de nuit inféodés aux garrigues et pelouses (Noctuelle de l'Asperge, Eupithécie de l'Oxycèdre, Anthophile gracieuse, Xyline blanchissante et Xyline provençale). Cette richesse s'accompagne aussi d'une diversité végétale méditerranéenne importante avec des espèces à enjeu de conservation : des stations importantes de Luzerne à fleurs unilatérales, de Romulée ramifiée et de Gagée de Lacaita.

### La Mosson et ses abords

La Mosson, classée en liste 1 au titre de l'alinéa 1 de l'article L. 214-17-1 du Code de l'Environnement, abrite des espèces de poissons patrimoniales et protégées (Anguille, Toxostome et Vandoise rostrée), mais aussi la Cistude d'Europe (population relictuelle).

Avec une ripisylve plutôt développée et typique des ripisylves méditerranéennes structurées autour du Peuplier blanc dont certains sujets sont âgés.

Malgré le relief assez contraint, et quelques parcelles de prairies attenantes, ce corridor écologique correspond à un habitat naturel d'intérêt communautaire important pour l'avifaune et les chauves-souris (Grand Rhinolophe en reproduction sur le Moulin du Martinet, Minioptère et Murin de Capaccini), probablement la Loutre, ainsi que des populations de Diane et de Cordulie à corps fin.

De beaux herbiers aquatiques avec le Nénuphar jaune sont recensés.

### **Deux sites d'intérêt écologique fort**

#### Les garrigues de la Gardiole à Gigean

Le piémont nord de la Gardiole, le long de l'autoroute A9 à Gigean est un secteur encore assez ouvert par endroits. Il comporte des enjeux forts pour les reptiles avec une belle population de Lézard ocellé à l'interface avec la plaine, et pour certaines espèces d'insectes qui affectionnent les garrigues assez ouvertes et en mosaïque avec des zones plus fermées, comme la Magicienne dentelée, la Bryophile des garrigues et l'Eupithécie de l'Oxycèdre.

Les zones écorchées abritent l'Arcyptère languedocienne et le Scorpion languedocien.

Les zones les plus boisées comprennent des arbres sénescents ou morts, favorables au développement des larves du Grand Capricorne et du Lucane cerf-volant.

### Les garrigues de la Jasse de Maurin et du Mas Manier

Ce secteur correspond aux derniers reliquats de garrigue qui s'expriment sur la fin des affleurements de calcaire jurassique de la Gardiole à l'ouest de Montpellier. Le long de chemins, ou à certains endroits maintenus ouverts, on note quelques stations d'Ail petit Moly et de Gagée de Lacaitae, et même de Bugrane pubescent.

### **Effets et mesures sur le milieu naturel**

Sur les 3 secteurs géographiques, les effets et mesures sont de trois types :

- Un effet d'emprise sur les habitats naturels et / ou les habitats d'espèces
- Un effet de destruction d'individus d'espèces
- Une fragmentation des habitats d'espèces et une rupture des continuités écologiques

### **Secteur n°4**

#### Effet d'emprise sur les habitats naturels et / ou les habitats d'espèces

Le projet LNMP aura pour principal effet de prélever une surface de l'ordre de 490 ha environ d'espaces naturels, soit autant de supports utiles à la biodiversité.

Ce prélèvement est dû aux emprises techniques du projet et ne pourra donc être réduit. L'effet sera donc direct, et permanent.

Les emprises en phase travaux seront supérieures aux emprises définitives du projet. Les emprises restituées après travaux feront l'objet de remises en état.

Les principaux écosystèmes impactés par le projet sur le secteur 4 correspondront à :

- De vastes espaces de plaines agricoles, sur le Biterrois et la vallée de l'Hérault, dominés par des vignobles et localement des grandes cultures annuelles, mettant également à disposition de la flore et de la faune, des habitats ouverts,
- Des zones humides, se concentrant pour l'essentiel au droit des fleuves, ruisseaux (milieux rivulaires), surtout sur l'Orb et l'Hérault.
- Des paysages localisés sur les anciennes terrasses alluviales du Libron, offrant un ensemble de végétation originale de maquis à cistes et bruyères plus ou moins ouvert, avec plantations de résineux, et surtout des petites pièces d'eau ou zones de ruissellement qui comportent tout un cortège de plantes rares liées aux mares temporaires méditerranéennes acidiphiles.

Les habitats d'espèces végétales et animales d'intérêt patrimonial qui seront impactées par le projet de la Ligne nouvelle seront donc surtout représentés par des grands espaces agricoles de vignobles, de friches et de cultures annuelles qui offrent des habitats herbacés de substitution assez ouverts, des milieux de maquis plus ou moins ouverts ainsi que quelques zones humides, notamment des ripisylves en bordure des cours d'eau et des végétations de mare temporaire méditerranéennes.

L'effet d'emprise du projet sera très impactant pour d'importants groupements végétaux de mares temporaires méditerranéennes, assez uniques et spécifiques sur ce secteur, avec des espèces végétales rares et/ou protégées à fort enjeu de conservation, notamment plusieurs espèces de *Lythrum* (*Salicaire à trois bractées*, *Salicaire à feuilles de Thym*, *Péplis de Boreau*, *Péplis pourpier*), la *Linaire grecque*... Ces zones humides de mares temporaires constituent également l'habitat du *Pélobate cultripède*.

L'effet d'emprise sera aussi très impactant pour les végétations de maquis à *Ciste crépu* qui se trouvent sur les mêmes secteurs abritant les végétations de mare temporaire. Ce milieu abrite par ailleurs l'*Engoulevent d'Europe*, le *Busard cendré*, la *Pie-grièche à tête rousse* et le *Psammodype d'Edwards*.

Seront plus particulièrement impactés les habitats d'espèces suivants concernant :

- La flore, sur le secteur de Béziers Montblanc et du bois de Bourbaki, la *Nonnée brune*, la *Tête de méduse*, le *Ciste crépu*, la *Salicaire à trois bractées*, la *Salicaire à feuilles de Thym*, l'*Airopsis délicat*, la *Linaire grecque*, le *Péplis de Boreau* et le *Péplis pourpier* ;
- Les insectes, 12 espèces à fort ou très fort enjeu de conservation : la *Cordulie splendide*, le *Gomphe de Graslin*, la *Xyline blanchissante*, le *Bryophile des garrigues*, la *Xyline provençale*, la *Callunaire discrète*, la *Petite inégale*, l'*Ophiuse du Tamaris*, l'*Anthophile chaulée*, le *Sphinx mauresque* et la *Diane*. Auxquelles, on rajoutera un nombre important d'espèces représentant un enjeu de conservation moindre, soit 38 espèces à enjeu modéré et 29 espèces à enjeu faible, avec notamment la *Cordulie à corps fin*, la *Mante ocellé* ou encore le *Grand Capricorne*.
- Les amphibiens, le *Pélobate cultripède* principalement sur les mares de Béziers / Montblanc ;
- Les reptiles, le *Lézard ocellé*, le *Psammodype d'Edwards*, le *Seps strié* et la *Couleuvre de Montpellier* principalement.
- L'avifaune, l'*Œdicnème criard*, l'*Outarde canepetière* dont la population ici est aussi concernée par la ZPS « Est et Sud de Béziers » toute proche, la *Pie-grièche à tête rousse*, la *Pie-grièche méridionale*, le *Busard cendré*, le *Bruant ortolan*. De plus, 14 autres espèces à enjeu modéré risquent également de subir une destruction d'habitats de reproduction sur ce secteur, notamment sur des talus, alignements d'arbres et ripisylves.
- Les mammifères, la destruction d'habitats, concernera surtout le *Hérisson d'Europe*.

### Effet de destruction d'individus et d'espèces

Le projet sur le secteur 4 aura pour effet complémentaire à la destruction d'habitats de détruire un certain nombre d'individus de flore et de faune qui se trouveraient sous emprise au moment des terrassements.

Pour ce qui est de la flore, cela concernera 14 espèces patrimoniales dont 5 protégées : Ammi visnage, Airopsis délicat, Aristoloche à nervures peu nombreuses, Ciste crépu, Salicaire à trois bractées, Salicaire à feuilles de Thym, Péplis de Boreau, Péplis pourpier, Nonnée fausse vipérine, Nonnée brune, Bugrane sans épine, Alpistre bleuâtre, Scolyme tacheté.

Pour ce qui est de la faune, on distingue :

- Les destructions probables et non évitables pour toutes les espèces non dispersives ou pour lesquelles un état d'une phase du cycle biologique (œufs ou larves) ne peut se soustraire aux travaux. On citera par exemple les pontes, chenilles ou chrysalides de papillon, les reptiles et les amphibiens en phase de léthargie ou en période active avec un risque plus élevé de destruction de pontes, ou encore des petits mammifères terrestres comme le Hérisson d'Europe.
- Les destructions possibles pour les espèces dispersives et volantes, que ce soit en phase travaux, par exemple en période de nidification pour les oiseaux ou encore pour les chiroptères arboricoles qui peuvent être en léthargie ou actif mais tapis dans leur gîte, ou en phase d'exploitation où des risques de collision sont possibles et dépendent de l'intensité du trafic et de la configuration de l'espace, avec un risque accru lorsque la ligne recoupe des routes de vol et se trouve en remblais, ou a contrario peut créer un nouvel axe de vol sur les portions en déblais.

Parmi les espèces les plus susceptibles d'être touchées au moment des travaux et en phase d'exploitation, on retiendra pour le secteur 4 :

- Les mêmes espèces d'insectes, d'amphibiens et de reptiles que celles citées pour la destruction d'habitats. Pour les odonates, le risque d'impact est cependant faible, essentiellement lié aux collisions en phase d'exploitation.
- Les oiseaux avec principalement l'Oedicnème criard, l'Outarde canepetière, la Pie-grièche à tête rousse, le Bruant ortolan, voire la Pie-grièche méridionale et 14 autres espèces à enjeu modéré...
- Et certains chiroptères en phase d'exploitation (Minioptère de Schreibers, Grand et Petit Murin, Murin de Capaccini, Grand Rhinolophe, Murin à oreilles échancrées...), bien que les risques soient faibles étant donné l'importance de ouvrages d'art sur ce secteur facilitant les passages sous voies.

### Fragmentation des habitats d'espèces et une rupture des continuités écologiques

La réalisation du projet de la Ligne nouvelle sera à l'origine de l'altération des milieux naturels, dont notamment des zones de passage de la faune sauvage et des réservoirs biologiques associés à cette faune.

La coupure et la fragmentation des espaces naturels (trame verte et trame bleue) sont les effets les plus communs liés aux infrastructures linéaires.

La fragmentation concernera tous les milieux naturels : ouverts, semi-ouverts, boisés, et quelques zones humides, et sera principalement la conséquence de :

- La présence de clôtures qui seront mises en place sur tout le linéaire de la Ligne nouvelle. Il est toutefois important de considérer que ces clôtures auront également un effet positif en ce qu'elles participeront de manière très efficace à la limitation du risque de collision avec la faune,
- La présence de remblais dans les plaines, bien que beaucoup d'ouvrages de franchissement que ce soit des pont-rail ou des viaducs, seront de dimensions suffisantes pour limiter très fortement les effets, voire les annuler. On peut s'attendre toutefois à avoir un effet négatif pour certaines espèces dont l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard sur la partie nord de leur principale zone de reproduction allant de Vias à Saint Thibéry, avec un fort risque d'éclatement de leurs populations.
- La présence de portions en remblais sur certains petits reliefs notamment sur les deux zones de maquis des bois de Bourbaki et du Grand Bois à Béziers / Montblanc, qui entrainera des difficultés de passage pour la faune terrestre, notamment pour les amphibiens comme le Pélobate cultripède qui se reproduisent ici sur le réseau de mares.

Les principales conséquences de la fragmentation des réservoirs de biodiversité et de la coupure des corridors écologiques correspondent à :

- Des difficultés pour les espèces migratrices de gagner les sites de reproduction. Cet effet est toutefois fortement limité sur le secteur 4 où les ouvrages de franchissement des cours d'eau seront la plupart du temps de grande dimension. On pourrait néanmoins avoir sur quelques endroits des difficultés de passage et une certaine rugosité, notamment sur les zones en déblais soulignées précédemment.
- La consanguinité affectant les espèces animales / enclavement des espèces. La fragmentation limite, à divers degrés, le déplacement des espèces et donc les continuités écologiques. Les mammifères terrestres, les reptiles ou certains insectes peu dispersifs peuvent être concernés par cet effet, car les populations reproductrices ont besoin de maximiser les échanges pour avoir une bonne dynamique.
- La surpopulation des espèces / diminution des espaces vitaux. La fragmentation des milieux entraînera une diminution de la taille des domaines vitaux, en deçà de la taille minimale pour certaines espèces,

- La coupure de zones humides ou de leur alimentation hydraulique. La perte des connexions hydrologiques entre zones humides et la perte de l'alimentation en eaux entraînent leur assèchement progressif. Ce phénomène est plus marqué pour les micro-zones humides, telles que les mares temporaires.

#### **Le secteur n°5 :**

##### Effet d'emprise sur les habitats naturels et / ou les habitats d'espèces

Le projet LNMP aura pour principal effet de prélever une surface de l'ordre de 329 ha environ d'espaces naturels, soit autant de supports utiles à la biodiversité.

Ce prélèvement est dû aux emprises techniques du projet et ne pourra donc être réduit. L'effet sera donc direct, et permanent.

Les emprises en phase travaux seront supérieures aux emprises définitives du projet. Les emprises restituées après travaux feront l'objet de remises en état.

Les principaux écosystèmes impactés par le projet correspondront à :

- Des espaces de plaines agricoles, qui peuvent aussi être en mosaïque avec des puechs de garrigue ou de boisement de pins, au nord du Bassin de Thau entre Pinet et Loupian, dominés par des vignobles et localement des cultures annuelles, mettant également à disposition de la flore et de la faune, des habitats ouverts,
- Des zones humides, se concentrant pour l'essentiel au droit des ruisseaux (milieux rivulaires), se jetant sur le Bassin de Thau, auxquelles on rajoutera deux mares importantes sur les garrigues de Poussan.
- Un paysage de garrigue assez fermée à base de massifs de Chêne sur les reliefs calcaires de Loupian / Poussan qui prolongent vers le sud les collines du Causse d'Aumelas et de la Montagne de la Moure.

Les habitats d'espèces végétales et animales d'intérêt patrimonial qui seront impactés par le projet de la Ligne nouvelle seront surtout représentés par des espaces agricoles de vignobles, de friches et de cultures annuelles qui offrent des habitats herbacés de substitution assez ouverts, des milieux de garrigue plus ou moins ouverts avec parfois des poches de pelouse sèche à Brachypode rameux, des ripisylves en bordure des cours d'eau et un groupement de végétation de mare temporaire méditerranéenne à enjeu majeur caractérisé par la Renouée de France.

- L'effet d'emprise du projet détruira ainsi totalement l'important groupement végétal de mares temporaires méditerranéennes des mares de Roumège-Cabrau, assez unique en France, avec des espèces végétales rares et/ou protégées à fort enjeu de conservation, notamment

plusieurs milliers de pieds de Renouée de France, de Salicaire à trois bractées et de Salicaire à feuilles de Thym. Ces mares temporaires également l'habitat du Pélobate cultripède, du Triton marbré, du Crapaud calamite et du Pélodyte ponctué.

- L'effet d'emprise sera aussi très impactant pour les végétations de garrigue qui se trouvent tout autour sur le relief de Loupian / Poussan, avec une emprise assez forte et une excavation en déblai. Ce milieu abrite par ailleurs l'Engoulevent d'Europe, le Busard cendré, la Fauvette pitchou et un couple de Grand-duc d'Europe.
- Les emprises et les effets seront enfin importants, dans les plaines agricoles et mosaïques avec les puechs de garrigue qui profitent à des espèces qui affectionnent les paysages très ouverts avec des parcelles enherbées, des friches et des pâtures. Certaines zones comportent ainsi de nombreuses espèces patrimoniales de flore, d'insectes et d'oiseaux.

Seront plus particulièrement impactés les habitats d'espèces suivants, concernant :

- La flore, sur le secteur de Pinet / Mèze, pas moins de 15 espèces à enjeu de conservation dont 4 espèces protégées : l'Ail Petit Moly, d'importantes stations de Bugrane sans épine, la Nonnée brune et le Glaïeul douteux ; et sur le secteur des garrigues de Loupian / Poussan la flore des mares de Roumège Cabrau avec la Renouée de France, la Salicaire à trois bractées et la Salicaire à feuilles de Thym, ainsi que ponctuellement des stations de Gagée de Lacaita et d'Hélianthème à feuilles de Léduum.
- Les insectes, 12 espèces à fort ou très fort enjeu de conservation : l'Arcyptère languedocienne, la Bryophile des garrigues, l'Eupithécie de l'Oxycèdre, la Callunaire discrète, la Petite inégale, la Diane, le Grillon des Jas, la Cléophane radiée Acidalie roussillonnaise, Cléophane roussâtre et le coléoptère Cebrio gigas. Un nombre important d'espèces représentant un enjeu de conservation moindre est également concerné : plus d'une centaine d'espèces à enjeu modéré et faible dont la Magicienne dentelée, la Mante ocellée, le Chevron blanc, auxquels on peut rajouter un autre invertébré en régression, le Scorpion languedocien.
- Les amphibiens, le Pélobate cultripède et le Triton marbré principalement sur les mares de Roumège Cabrau ;
- Les reptiles, le Lézard ocellé, le Psammodrome d'Edwards, le Seps strié et la Couleuvre de Montpellier principalement.
- L'avifaune, l'Œdicnème criard, l'Outarde canepetière, la Pie-grièche à tête rousse, le Coucou geai, la Chevêche d'Athéna et le Rollier d'Europe entre Pinet à Loupian, et le Busard cendré avec la Fauvette pitchou sur les zones de garrigue à kermès.
- Les mammifères, la destruction d'habitats, concernera surtout le Hérisson d'Europe.

#### Effet de destruction d'individus d'espèces

Le projet sur le secteur 5 aura pour effet complémentaire à la destruction d'habitats de détruire un certain nombre d'individus de flore et de faune qui se trouveraient sous emprise au moment des terrassements.

Pour ce qui est de la flore, cela concernera une vingtaine d'espèces patrimoniales dont les 7 protégées précédemment citées avec un impact total sur les mares de Roumège-Cabrau abritant la Renouée de France.

Pour ce qui est de la faune, on distinguera :

- Les destructions probables et non évitables pour toutes les espèces non dispersives ou pour lesquelles un état d'une phase du cycle biologique (œufs ou larves) ne peut se soustraire aux travaux. On citera par exemple les pontes, chenilles ou chrysalides de papillon, les reptiles et les amphibiens en phase de léthargie ou en période active avec un risque plus élevé de destruction de pontes, ou encore des petits mammifères terrestres comme le Hérisson d'Europe.
- Les destructions possibles pour les espèces dispersives et volantes, que ce soit en phase travaux, par exemple en période de nidification pour les oiseaux ou encore pour les chiroptères arboricoles qui peuvent être en léthargie ou actif mais tapis dans leur gîte, ou en phase d'exploitation où des risques de collision sont possibles et dépendent de l'intensité du trafic et de la configuration de l'espace, avec un risque accru lorsque la ligne recoupe des routes de vol et se trouve en remblais, ou a contrario peut créer un nouvel axe de vol sur les portions en déblais.

Parmi les espèces les plus susceptibles d'être touchées au moment des travaux et en phase d'exploitation, on retiendra pour le secteur 5 :

- Les mêmes espèces d'insectes, d'amphibiens et de reptiles que celles citées pour la destruction d'habitats.
- Les oiseaux avec principalement l'Œdicnème criard, l'Outarde canepetière, la Pie-grièche à tête rousse, la Fauvette pitchou, voire le Busard cendré suivant l'installation d'un couple avant travaux, et 25 autres espèces à enjeu modéré dont la Chevêche d'Athéna, le Coucou geai, le Rollier d'Europe, la Linotte mélodieuse, le Moineau friquet, la Tourterelle des bois...
- Certains chiroptères en phase d'exploitation (Minioptère de Schreibers, Grand et Petit Murin, Murin à oreilles échancrées...), surtout sur le secteur en déblais des garrigues de Loupian / Poussan.

#### Fragmentation des habitats d'espèces et une rupture des continuités écologiques

La réalisation du projet de la Ligne nouvelle sera à l'origine de l'altération des milieux naturels, dont notamment des zones de passage de la faune sauvage et des réservoirs biologiques associés à cette faune.

La coupure et la fragmentation des espaces naturels (trame verte et trame bleue) sont les effets les plus communs liés aux infrastructures linéaires.



La fragmentation concernera tous les milieux naturels : ouverts, semi-ouverts, boisés, et quelques zones humides, et sera principalement la conséquence de :

- La présence de clôtures qui seront mises en place sur tout le linéaire de la Ligne nouvelle. Il est toutefois important de considérer que ces clôtures auront également un effet positif en ce qu'elles participeront de manière très efficace à la limitation du risque de collision avec la faune,
- La présence de remblais dans les plaines, bien que beaucoup d'ouvrages de franchissement que ce soit des pont-rail ou des viaducs, seront de dimensions suffisantes pour limiter très fortement les effets, voire les annuler. On peut s'attendre toutefois à avoir un effet négatif pour certaines espèces dont l'Outarde canepetière et l'Édicnème criard bien que les effectifs concernés soient réduits.
- La présence de portions en déblais sur le relief des garrigues de Loupian / Poussan entraînera des difficultés de passage pour la faune terrestre, notamment pour les amphibiens comme le Pélobate cultripède, les reptiles et des mammifères tels que le Hérisson ou la Genette.

Globalement, les effets de fragmentation sur le secteur 5 ne seront probablement pas aussi forts que sur le secteur 4, en ce qui concerne les espaces agricoles, et vraisemblablement faibles à modérés sur les espaces de garrigue.

Les principales conséquences de la fragmentation des réservoirs de biodiversité et de la coupure des corridors écologiques correspondent à :

- Des difficultés pour les espèces migratrices de gagner les sites de reproduction. Cet effet est toutefois fortement limité sur le secteur 5 où les ouvrages de franchissement des cours d'eau seront la plupart du temps de grande dimension. On pourrait néanmoins avoir sur quelques endroits des difficultés de passage et une certaine rugosité, notamment sur les zones en déblais soulignées précédemment.
- La consanguinité affectant les espèces animales / enclavement des espèces. La fragmentation limite, à divers degrés, le déplacement des espèces et donc les continuités écologiques. Les mammifères terrestres, les reptiles ou certains insectes peu dispersifs peuvent être concernés par cet effet, car les populations reproductrices ont besoin de maximiser les échanges pour avoir une bonne dynamique.
- La surpopulation des espèces / diminution des espaces vitaux. La fragmentation des milieux entraînera une diminution de la taille des domaines vitaux, en deçà de la taille minimale pour certaines espèces,
- La coupure de zones humides ou de leur alimentation hydraulique. La perte des connexions hydrologiques entre zones humides et la perte de l'alimentation en eaux entraînent leur assèchement progressif. Cet effet sera toutefois sur ce secteur quasi nul étant donné les ouvrages prévus.

**Le secteur n°6 :**Effet d'emprise et de fragmentation sur les habitats naturels et / ou les habitats d'espèces

L'effet d'emprise constitue, sur ce secteur géographique, le principal effet du projet sur le milieu naturel.

Les effets sur les milieux naturels se concentrent principalement sur le complexe de pelouses steppiques des coteaux de la Mosson, sur la rivière Mosson et les pelouses au sud de l'autoroute, sur la commune de Gigean.

Les effets du projet concernent principalement l'altération et la fragmentation de l'habitat et des populations associées.

L'intérêt des Pelouses à Brachypode réside en grande partie dans les surfaces importantes qu'elles occupent sur la Jasse de Maurin et les coteaux de la Mosson. Elles apparaissent déjà menacées par la fragmentation du milieu relatif aux aménagements du territoire : autoroute A9, exploitations agricoles, zones d'activités industrielles et commerciales.

Deux espèces de flore seront modérément impactées par les travaux : la Gagée de Granatelli et la Romulée ramiflore.

L'Ail petit Molly et la Gagée de Granatelli seront concernés en phase d'exploitation par la fragmentation de leur habitat.

A ce milieu est associé un cortège patrimonial : principalement Léopard ocellé et Psammodrome d'Edward (pour les reptiles), Busard cendré et Coucou-geai) et secondairement Pipit rousseline (sur le Plan de Cheyrau) et Chevêche d'Athéna (pour les oiseaux).

La ripisylve de la Mosson sera impactée sur près d'un hectare au niveau des piles du viaduc qui correspondent à l'habitat de la Diane et de la Cordulie à corps fin. Cette ripisylve constitue par ailleurs un corridor pour les chiroptères à enjeu et un habitat pour la Grenouille de Perez ainsi que pour deux tortues palustres potentiellement présentes : Emyde lépreuse et Cistude d'Europe.

L'effet du projet sera toutefois réduit par le passage en viaduc de la Mosson et l'élargissement retenu de l'ouvrage afin de préserver autant que possible les habitats rivulaires.

Pour les invertébrés, le plus fort impact est la destruction potentielle d'individus et la fragmentation de l'habitat de l'Arcyptère languedocienne au sud de l'autoroute A9, sur la commune de Gigean, ainsi que de la Zygène cendrée à l'est de la Mosson.

L'ensemble des espèces seront dérangées en phase travaux et certains risques de collisions avec le passage des trains sont à prévoir, (principalement pour les mammifères terrestres et les chiroptères).

Les habitats de ripisylves et de pelouses sont concernés par un risque de développement d'espèces invasives ou d'un cortège pionnier rudéral.

**Pour l'ensemble des secteurs : la démarche ERC permettra d'atténuer les effets :**

### **Des mesures d'évitement**

L'écoconception du projet a permis de limiter au maximum l'effet d'emprise sur le patrimoine naturel et biologique, et les enjeux principaux ont pu être évités, notamment le lit mineur de l'Hérault.

Le secteur des mares de Roumège Cabrau fait l'objet d'une étude technique qui vise à modifier le rayon de courbure de ligne LGV vers le nord, en sortie du viaduc de la Vène, afin de préserver l'une des deux mares temporaires du site. Les déblais seront réduits au maximum au droit des mares afin de minimiser les emprises. Ces mesures techniques à l'étude seront affinées dans les phases ultérieures de la phase 1.

Il sera procédé, en phase travaux, à une optimisation des emprises ainsi qu'à un balisage général du chantier qui permettra de circonscrire au mieux leur étendue.

Certains secteurs seront balisés plus finement pour garantir la préservation des enjeux présents, notamment au droit des stations végétales à enjeu : ripisylve de l'Hérault et prairies humides méditerranéennes observées à hauteur de l'Hérault, mosaïques des milieux ouverts au nord de Pinet, à l'ouest et au nord de Mèze.

Le calendrier des travaux sera adapté de manière à permettre d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux, et des mesures d'évitement des pollutions et de développement d'espèces invasives seront prises (ruisseaux de Soupié, de Nègue-Vaques, Font Frats, du Pallas et de la Vène).

### **Des mesures de réduction / accompagnement**

La fragmentation sera atténuée par des ouvrages ou aménagements de rétablissement des continuités. Il s'agit de :

- Trois crapauducs sur le secteur de Montblanc, et un sur la commune de Mèze (plan d'eau « Font-Mars-Cresseyls »),
- Quatre « hop-over » pour faciliter le déplacement des chauves-souris, sur l'Ardailou, le ruisseau de Laval, le ruisseau des barbières et au lieu-dit « la garrigue plane ».
- Un écopont à Poussan,
- De nombreux ouvrages mixtes, dont le viaduc sur la Mosson, qui répondent à la problématique des trames vertes et bleues.

Une plantation de haies est pour orienter le vol des chiroptères vers les ouvrages de franchissement.

Sur le secteur du grand Bois de Béziers Montblanc, une réflexion est menée afin de proposer des ouvrages hydrauliques permettant d'optimiser la transparence hydraulique du projet et de conserver les apports hydrauliques alimentant les mares temporaires présentes.

Les mesures d'accompagnement permettront la réhabilitation des habitats sur les remblais et la transplantation de plantes-hôtes contribueront à l'insertion du projet dans le milieu naturel.

Certains habitats d'espèces n'ont pu être évités par le projet, ni faire l'objet de mesures de réduction : la surface d'habitats naturels favorables au développement des espèces à enjeu de conservation impactée par le projet est évaluée à 945 hectares environ.

Les zones humides du bois de Montblanc ainsi que les ripisylves de l'Hérault, du Pallas, du Nègue-Vaques, de Font Fras, de la Lauze et de la Mosson, feront donc l'objet de mesures visant à les réhabiliter et à les pérenniser. Plusieurs espèces bénéficieront directement de ces mesures à savoir les libellules, les chiroptères, la Cistude d'Europe, la Loutre, le Triton marbré, la Cistude d'Europe, la Grenouille de Perez, le Petit Murin, la Cordulie et la Diane.

### **Des mesures de compensation**

Les principales mesures compensatoires sur ce secteur consisteront en la réhabilitation et la gestion de quatre types d'habitats :

- Les ripisylves et milieux rivulaires des cours d'eau principaux ou secondaires qui subiront une destruction d'environ 6.5 ha et accueillant la Diane ou le Leste sauvage. Cette destruction sera à compenser à plusieurs titres : dérangement et destruction d'habitats d'espèces protégées et destruction de zones humides. Les mesures de gestion bénéficieront à la Pie –grièche à poitrine rose, à l'Ædicnème criard, au Busard cendré, au Coucou geai, au Rollier, à l'Arcyptère languedocienne et à la Magicienne dentelée, au Léopard ocellé, au Seps strié, au Rollier, au Pipit rousseline et à la Proserpine.
- Les mares et leurs milieux connexes pour l'impact du projet sur le réseau de mares de Béziers Mont-Blanc, de Mèze-Font-Mars et de Roumèges-Cabrau
- Les milieux ouverts (friches, pelouses et fruticées) correspondant à la mosaïque de milieux ouverts au niveau de la plaine de Béziers Cers, de la plaine de Bessan, au Nord de Pinet, au niveau de la commune de Mèze et au niveau de l'échangeur de Poussan,
- Les boisements et matorrals méditerranéens de Monblanc et de Bourbaki accueillant une mosaïque de milieux relictuels avec les états de conservation très diverses et un grand nombre d'espèces patrimoniales associées. Quatre espèces « parapluies » sont associées à ces types d'habitats : le Pélobate cultripède pour les mares, la Diane pour les milieux rivulaires, l'Aigle de Bonelli et le Busard cendré pour les milieux ouverts.

## **8.3. Enjeux, effets et mesures concernant l'agriculture, la viticulture et la sylviculture**

### **À l'échelle du projet global**

## L'AGRICULTURE ET LA VITICULTURE

Un climat et des sols favorables à une agriculture globalement dominée par la viticulture

La zone d'étude s'inscrit au sein d'un vaste espace productif agricole et surtout viticole dans les plaines du Roussillon et du Bas Languedoc, qui constituent l'un des premiers pôles productifs viticoles de France et d'Europe.

Bien qu'en baisse depuis plusieurs années, une grande partie de la surface de la zone d'étude est occupée par l'agriculture, avec une large prédominance de la vigne sur les autres productions (grandes cultures céréalières, légumes de plein champ, arboriculture, maraîchage).

On y trouve des territoires sur lesquels la viticulture est quasi- omniprésente (Pinet, les petites Corbières narbonnaises et les Corbières maritimes, l'Est Biterrois, les Corbières d'Opoul-Périllos) et des territoires où la viticulture côtoie d'autres types de productions, notamment dans les grandes plaines alluviales (Aude, Fabrègues-Gigean, Orb, Hérault, Libron, Têt), certaines plantations pouvant d'ailleurs n'être que transitoires, dans l'attente de replantation de la vigne.

Une vingtaine de terroirs se déclinent selon ces territoires, sans quasiment discontinuer entre Perpignan et Montpellier, avec une production de vins de cépage, de vins de pays et de vins d'appellation en coteaux, qui, pour certains d'entre eux, connaissent une renommée dépassant largement les limites régionales (Picpoul de Pinet, Fitou, vin doux naturel de Rivesaltes...).

Les effets du projet en phase de travaux sur le monde agricole et viticole s'exprimeront essentiellement en termes de perte temporaire de rendements du fait :

- De la dégradation des qualités agronomiques des sols à cause de dépôts de poussières et du compactage des sols ;
- Des dommages sur les végétaux en lien avec les opérations de terrassements et le passage des engins ;
- De l'augmentation du ruissellement au pied des végétaux (eaux d'arrosage des pistes, notamment).

Des mesures sont prévues pour limiter au maximum ces effets, avec notamment la mise en place d'un Plan Assurance Environnement pour les entreprises intervenantes, l'arrosage des pistes mais aussi la collecte et le traitement des eaux de ruissellement, ainsi que la remise en état des parcelles après repli du chantier.

Des compensations sous forme d'indemnisations financières pourraient par ailleurs s'avérer nécessaires pour réparer les pertes de production.

En phase exploitation, l'analyse des effets du projet sur le milieu physique a mis en évidence certains effets susceptibles d'avoir une incidence pour le milieu agricole et viticole. Ces effets concernent notamment la modification des écoulements d'air, avec création potentielle de microclimats et perturbation des cultures, la qualité des sols des parcelles utilisées pour la mise en dépôt provisoire de matériaux, ainsi que l'augmentation du ruissellement des eaux et l'érosion des terres au droit des remblais les plus importants.

Ces différents effets pourraient être évités par une transparence maximale de l'infrastructure, la prise de mesures préventives telles que la réalisation d'études agronomiques ou encore la mise en place de haies brise-vent et de fossés collecteurs et bassins de rétention tout le long de la Ligne nouvelle.

### **Des enjeux directs et des enjeux indirects**

Le développement, sur la zone d'étude, de l'agriculture et tout particulièrement de la viticulture, s'est accompagné au fil des ans, de la mise en place de réseaux :

- Collectifs d'irrigation très performants, notamment dans les vastes plaines alluviales, soit en gravitaire, par un ensemble de canaux et fossés d'assainissement qui quadrillent ces espaces, soit par des canalisations sous pression,
- Si ces canaux gravitaires, fossés d'assainissement servent, au-delà de leur fonction d'irrigation, au ressuyage des plaines en fin de crues, ils constituent également un patrimoine séculaire relativement bien préservé.
- De cheminements agricoles optimisés et bien structurés ;

Bon nombre de vins locaux sont labellisés, reconnaissance du lien très étroit qui existe entre leur production et le terroir sur lequel celle-ci se fait. Cette labélisation implique en effet que les produits concernés ne sont pas toujours transposables sur d'autres secteurs.

Les enjeux principaux se situent :

- Dans la zone de plaine alluvionnaire de la Têt, fertile et au potentiel irrigable (sud de la ZPP) ;
- Au niveau de la commune de Rivesaltes, dont les sols issus des dépôts de l'Agly, sont fertiles ;
- Dans les basses plaines de l'Aude qui constituent un enjeu très fort car il s'agit d'un secteur entièrement irrigable avec des terres présentant une réserve utile élevée (parmi les meilleures terres du département) et très peu de friche ;
- Sur la commune de Roquefort des Corbières dont le secteur irrigué par la station d'épuration de la commune présente un enjeu très fort ;
- Le bassin de production de l'AOP Picpoul de Pinet ;
- La zone de plaine des secteurs 3 à 5, présentant des terres de bon potentiel agronomique, et de la présence ponctuelle de cultures maraîchères ou arboricoles.

La viticulture sous-tend des enjeux qui vont largement au-delà des enjeux structurels des seuls aménagements qui lui sont propres.

Le mouvement coopératif a instauré une grande solidarité au sein du monde viticole et fait de ses dirigeants des acteurs incontournables de l'aménagement du territoire.

Des mesures agro-environnementales territorialisées ont été mises en place sur 6 sites Natura 2000 de la zone d'étude.

L'ensemble des richesses du territoire, tant naturelles qu'agricoles ou paysagères et patrimoniales (rénovation en cours de châteaux, grands domaines, monuments...), font que se développe depuis une dizaine d'années le tourisme rural sous toutes ses formes (éco-tourisme, œnotourisme, circuits thématiques...). Des équipements d'accueil ont ainsi été installés sur les exploitations (gites ruraux, chambres d'hôtes, fermes auberges, chais de vente directe...).

L'enjeu foncier, sur le territoire très touristique de la zone d'étude, est particulièrement prégnant.

On constate des zones d'attente (blocage des transactions en attente de décisions d'aménagement territorial ou d'une reprise de l'activité agricole), ainsi que des zones où le marché foncier échappe à l'activité agricole du fait des prix pratiqués (zones périurbaines, zones touristiques) : des phénomènes de spéculation foncière particulièrement forts et répondant à la demande toujours croissante de personnes désireuses de s'installer dans la région conduisent en effet à d'importants prélèvements sur le potentiel agricole.

### **Les effets sur l'agriculture et la viticulture**

Les travaux de la Ligne Nouvelle nécessiteront des emprises provisoires sur des parcelles agricoles et viticoles, afin de permettre la mise en place de certaines installations de chantier (base travaux, zones de dépôt ou de stockage des matériaux...), avec pour corollaires une diminution des surfaces à exploiter et la destruction d'îlots d'exploitation.

Afin de réduire au maximum cet effet d'emprise, le projet prévoit de limiter les prélèvements aux stricts besoins du chantier et de les délimiter par des clôtures.

Les pertes provisoires de rendement sur les parcelles occupées ou isolées du fait de la phase chantier devraient faire l'objet d'indemnités financières.

Les conséquences des prélèvements et destructions concernent :

- Les exploitants eux-mêmes : diminution de la surface de l'exploitation, potentiellement perte de l'éligibilité aux aides agricoles, voire questionnement sur la viabilité financière de l'exploitation ;
- Les structures économiques et les filières : la réduction des zones d'apport pour les structures collectives (caves et coopératives) et un déséquilibre dans l'encépagement peuvent conduire à un déclassement de certains produits ainsi qu'à une perte économique pour ces structures ;
- Les zones labellisées : la consommation d'espaces agricoles et viticoles AOC / AOP ;

- L'ensemble de la profession : perturbation du marché et augmentation de la pression foncière agricole.

Pour limiter ces effets, au-delà des évitements qui ont pu être opérés lors de sa conception, le projet prévoit de prendre des mesures en étroite concertation avec la profession et le plus en amont possible (constitution de réserves foncières, procédures AFAFe, ...).

#### **Des mesures compensatoires sont prévues :**

Elles concernent :

- L'indemnisation des exploitants selon un protocole d'accord pouvant porter sur le foncier, les cultures et pertes de récolte, la rupture de contrats de production, l'éviction de certains exploitants, d'autres préjudices particuliers ;
- Le financement d'études technico-économiques sur la viabilité des exploitations ;
- L'acquisition de bâtis agricoles ou de la totalité des exploitations concernées si l'impact sur les bâtis ou sur l'économie de l'exploitation obère la pérennité des exploitations, avec indemnisation des propriétaires exploitants et/ou proposition de relocalisation

Concernant les trajets réalisés par les exploitants, les effets en phase travaux se résument à :

- Des interruptions et modifications des axes de cheminement vers les parcelles et les sièges d'exploitation, avec pour corollaires des allongements de parcours et effets induits ;
- Des coupures temporaires des réseaux d'irrigation.

Afin de limiter ces effets sur le fonctionnement des exploitations, le projet prévoit de rétablir :

- L'ensemble des axes (routes, chemins) et des accès, soit directement, soit indirectement (déviations), de manière provisoire ou définitive. Une signalétique spécifique sera mise en place au fur et à mesure de l'avancement des travaux pour permettre aux exploitants d'être informés en temps réel ;
- Les équipements agricoles interceptés et nécessaires au bon fonctionnement de l'exploitation.

En phase exploitation, des effets pérennes liés au fonctionnement (axes de communication, réseaux d'irrigation, structure des exploitations, ...), devraient être atténués voire supprimés par les opérations d'aménagement foncier menées en concertation avec la profession agricole,



L'analyse des effets du projet sur le milieu physique a mis en évidence certains effets susceptibles d'avoir une incidence pour le milieu agricole et viticole. Ces effets concernent la perturbation des écoulements d'air et des cultures, la création potentielle de microclimats, la qualité des sols des parcelles utilisées pour la mise en dépôt provisoire de matériaux, ainsi que l'augmentation du ruissellement des eaux et l'érosion des terres au droit des remblais les plus importants.

Ces différents effets devraient pouvoir être en partie évités par une transparence maximale de l'infrastructure, la prise de mesures préventives telles que la réalisation d'études pédologiques ou encore la mise en place de haies brise-vent et de fossés collecteurs et bassins de rétention tout le long de la Ligne Nouvelle.

## **LA SYLVICULTURE**

### **D'importantes couvertures forestières constituées ou en devenir**

Le domaine forestier (essentiellement pin d'Alep et chêne vert) et la végétation naturelle, essentiellement composée de garrigues, constituent la deuxième formation végétale (6 700 ha environ) occupant l'espace de la zone d'étude, après l'agriculture (9 300 ha environ).

En raison de conditions pédoclimatiques peu favorables au développement de la végétation, les garrigues ou maquis y représentent toutefois plus de 86 % des formations végétales.

Les massifs forestiers les plus importants concernent les territoires d'extrémités de la zone d'études, en couverture essentiellement des massifs montagneux, Corbières et Gardiole (+ de 2 000 ha).

Les forêts privées (38 % de la surface) représentent, avec les forêts communales et domaniales, près de 90 % des surfaces boisées.

### **Des enjeux diversifiés**

Aux espaces forestiers sont associés des enjeux de production de bois, d'équilibre environnemental, ainsi que des enjeux écologiques et sociaux.

Les enjeux économiques, liés à la production de bois, restent limités en raison de la nature-même des espèces.

Les enjeux qui prédominent sont principalement liés au milieu naturel avec la préservation de l'équilibre entre l'accueil du public (tourisme et rôle social), la protection des milieux paysagers et patrimoniaux, et les risques d'incendie.

Cet équilibre est d'autant plus difficile à préserver que le massif se situe à proximité de zones fortement urbanisées et qu'il accueille, de manière plus ou moins importante, des activités de loisirs telles que les randonnées à pied, à cheval, à VTT. Ces pratiques sont particulièrement développées dans les massifs forestiers de Font-Mars, de Gigean, de la Gardiole.

Les enjeux de production sont présents aux alentours de Béziers (forêt de Grand Bois), et en partie Est de la zone d'étude (forêt de Font-Mars et forêt de la Gardiole).

La conservation de la biodiversité et de la flore méridionale des garrigues est prépondérante. Elle joue un rôle paysager et social important, c'est le cas de la chasse, profondément ancrée dans les traditions et pratiquée dans de nombreux massifs : forêts communales de Caves et La Palme, forêt de Roquefort-des-Corbières, de Narbonne et de Mujolan.

### **Des effets de prélèvements et dégradations potentielles sur les importantes couvertures forestières constituées ou en devenir**

En phase travaux, le monde sylvicole sera concerné par une occupation temporaire d'espaces forestiers, avec pour corollaire une perte de rendements.

La phase travaux est susceptible de causer des dommages aux arbres en périphérie immédiate de la zone d'emprise.

Des mesures devraient permettre de réduire ces effets, avec une limitation des emprises aux stricts besoins de la phase chantier, la mise en place de clôtures et la protection des arbres situés à proximité de la zone.

La mise en place d'un Plan Assurance Environnement pour les entreprises intervenantes, l'arrosage des pistes, la collecte et le traitement des eaux de ruissellement, ainsi que la remise en état des parcelles après repli du chantier devraient permettre de limiter les poussières et autres pollutions susceptibles de nuire à la qualité des plantations.

En phase exploitation, l'inscription du projet au sein du territoire s'accompagnera d'inévitables prélèvements d'espaces forestiers.

La traversée de certains massifs par la nouvelle infrastructure entraînera un affaiblissement des peuplements en lisière des boisements.

Le projet a été conçu pour éviter au maximum les parcelles à forts enjeux et limiter les défrichements.

Des opérations d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (procédure AFAFE) menées en concertation avec la profession sylvicole sont prévues, avec mise en place de 3 types de compensation : échange de parcelles, mise en œuvre de travaux d'amélioration sylvicole ou indemnisation financière.

## **La perturbation de certains usages**

Au-delà du prélèvement foncier, le projet impliquera, en phase travaux, une nécessaire modification des usages, tant en termes d'exploitation sylvicole que d'usages récréatifs (chasse, promenade...).

Afin de limiter au maximum ces effets, il est prévu de rétablir l'ensemble des axes (routes, chemins) et des accès soit directement, soit indirectement (déviation), de manière provisoire ou définitive, et de mettre en place une signalétique spécifique au fur et à mesure de l'avancement des travaux pour permettre aux différents usagers d'être informés en temps réel.

L'adoption du Plan Assurance Environnement pour les entreprises intervenantes, avec notamment l'arrosage des pistes, devrait permettre de limiter au maximum les poussières et autres pollutions susceptibles de nuire à la qualité non seulement des arbres, mais aussi des conditions d'accueil des promeneurs.

En phase exploitation, le projet aura des effets sur les pratiques et cheminements liés aux usages de la forêt.

Ces effets devraient toutefois être limités, la période de travaux devant permettre non seulement aux différents usagers de s'adapter à la nouvelle configuration des sites, mais également de mettre en place et finaliser le rétablissement des divers axes de communication, en concertation avec la profession sylvicole dans le cadre des AFAFE.

Les enjeux écologiques les plus importants liés aux boisements (la plupart au sein du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée et au droit des ripisylves des grands fleuves) ont été évités dans le cadre de l'écoconception appliquée au projet.

Des aménagements particuliers sont prévus, qu'ils soient architecturaux ou de re-végétalisation, afin de conforter la qualité paysagère tant des massifs que des ripisylves.

Les équipements de lutte contre l'incendie seront rétablis en concertation avec la profession sylvicole et les services de secours

## **À l'échelle de la première phase du projet**

### **Enjeux et sensibilités sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture**

#### **Secteur n°4 :**

Les sols agricoles sont diversifiés, de très bonne qualité. Associés à un réseau d'irrigation, ils ont permis le développement du maraîchage de plein champ et de cultures céréalières, même si la viticulture reste largement dominante.

Deux terroirs agricoles se distinguent sur ce secteur : le coteau Est Biterrois et la vallée de l'Hérault.

De grands domaines pratiquent une agriculture diversifiée (viticulture, céréales, maraîchage) et ont, pour certains d'entre eux, développé des activités agro-touristiques. Le dynamisme des nombreux acteurs de l'économie agricole s'organise, au-delà des nombreux domaines bien structurés, autour de puissantes caves coopératives et de groupements privés de productions maraîchères. La densité et la jeunesse du tissu professionnel méritent d'être notées.

C'est dans l'ouest héraultais et jusqu'aux premiers coteaux du bassin de Thau que se concentre l'essentiel de la production de vin et de l'implantation du vignoble du Languedoc Roussillon.

Les enjeux agricoles et viticoles les plus forts se situent sur le territoire Est de la commune de Cers, sur le secteur de Montblanc, la Plaine de Bessan et la plaine alluviale de l'Hérault. Le respect de ces enjeux passe par la préservation de l'organisation, tant structurelle que professionnelle, le développement de l'irrigation ainsi que le maintien de la cohérence de l'espace de production, notamment au droit du secteur stratégique de Cers.

Les plus forts enjeux sylvicoles de ce secteur se situent de part et d'autre de la vallée du Libron et le long de l'Hérault.

Ce secteur géographique combine des enjeux économiques (production dans les forêts de Coussergues et Grand Bois), des enjeux de préservation et de continuité de milieux naturels (essentiellement le long de l'Hérault et dans les Bois de Bourbaki et de Montblanc), et des enjeux sociaux (chasse dans les forêts de Coussergues et de Grand Bois, promenade).

#### **Secteur n°5 :**

Il s'inscrit, dans une large moitié Ouest, dans la continuité du secteur n°4, avec une omniprésence des activités agricoles, avec deux entités agro-paysagères et terroirs principaux : le secteur du Picpoul de Pinet et le bassin de Mèze - Nègue Vaques.

La viticulture est très largement prédominante et se concentre autour du terroir de Picpoul de Pinet, appellation très importante dans l'Hérault et locomotive d'une économie viticole dynamique et en constante progression.

Les enjeux majeurs du secteur concernent le maintien des surfaces de l'appellation Picpoul de Pinet et donc le dynamisme de plantation.

D'autres enjeux existent sur le secteur, ils s'appuient sur la qualité des sols et se situent dans le bassin de Nègue Vaques qui accueille de grands domaines viticoles sans appellation, mais aussi des céréales et des melons.

Les collines de La Moure, sur les communes de Loupian et de Poussan, concentrent les principaux boisements du secteur. Le terroir de Picpoul présente des formations étroites de boisements de pins qui interrompent le vignoble et confèrent au paysage un aspect zébré emblématique.

Des enjeux forts du secteur sont de nature sociale (promenade, chasse dans la forêt privée du domaine de Font Mars).

**Secteur n°6 :**

Le Massif de la Gardiole ainsi que la pression foncière résultant de l'influence de l'agglomération montpelliéraine contribuent à ce que l'agriculture soit moins présente que sur les autres secteurs. Elle s'y concentre en grande partie au Nord de l'autoroute A9, dans la Plaine de Fabrègues.

La production agricole de ce secteur est largement dominée, aux côtés des grandes cultures et du maraîchage, par la viticulture qui montre de bons rendements et s'appuie sur un label IGP et sur des caves coopératives structurées et dynamiques.

En raison du caractère périurbain, le principal enjeu du secteur pour les activités agricoles est le maintien et la pérennisation des espaces face à la pression foncière.

Ce secteur est, sur l'ensemble de la zone d'étude du projet, le plus concerné par les enjeux sylvicoles.

Le massif forestier de la Gardiole est un site classé, pour la protection des paysages et des milieux et l'accueil du public. Certaines forêts y sont, en outre, répertoriées comme « Espaces Boisés Classés ».

**Effets et mesures sur l'agriculture, la viticulture et la sylviculture**

En phase travaux pour les 3 secteurs, les principaux effets du projet sur les activités agricoles et viticoles correspondent à :

- L'occupation temporaire d'espaces agricoles ou viticoles. Le secteur n°4 est aussi concerné par la base travaux de Saint-Thibéry. Les 3 secteurs sont potentiellement concernés par des sites de dépôts provisoires de matériaux (voire des sites de dépôts définitifs qui seraient, après travaux, restitués à l'agriculture / la viticulture). L'identification précise de ces sites sera réalisée dans une phase d'études ultérieure, en concertation étroite avec les exploitants du secteur ;
- La déstructuration et la désorganisation des parcelles du fait de la coupure de certains axes de communication et de celle des réseaux d'irrigation ou de drainage.

Des mesures de réduction sont prévues avec la mise en œuvre de rétablissements provisoires des axes de cheminements et de réseaux de substitution ou de drains provisoires.

**Effet principal sur le milieu agricole et viticole sur les 3 secteurs : le prélèvement foncier.**

La Surface Agricole Utile (SAU) totale perdue est indiquée dans le tableau suivant. Ce prélèvement s'accompagne d'un impact sur le bâti, avec la disparition ou la déstructuration de plusieurs éléments de bâti.

	SECTEUR GÉOGRAPHIQUE		
	4 – Vallée de l’Hérault	5	6
Surface Agricole Utile (SAU) totale perdue	Environ 241 ha, dont environ 205 ha sous l’emprise du projet (la différence correspond à des délaissés)	Environ 113 ha.	Environ 32 ha, Dont la majorité se situent sous l’emprise du projet
Impact sur le bâti	Quatre (4) exploitations concernées avec du bâti de type cabanon, mazet, hangar. Trois (3) exploitations subissent un impact majeur.	Trois (3) exploitations concernées avec le bâti de type hangar.	Impact majeur sur le bâti d’une exploitation.

#### **Secteur n°4 :**

Les effets potentiels du projet ne sont pas négligeables au droit de ce secteur, puisque l’effet calculé est qualifié de « majeur » pour trois exploitations. Deux exploitations voient leur activité/projet agro-touristique ou activité de vente directe potentiellement perturbée.

Les structures collectives les plus impactées sont les caves coopératives des Vignerons du Pays d’Ensérune, de Cers Portiragnes, de Coursous et Sud Céréales.

Des projets d’agrandissement, de plantations, de modification de l’encépagement, d’irrigation ainsi qu’un certain nombre de projets agro-touristiques seront perturbés par le projet.

En phase définitive, les exploitations subiront une désorganisation du fait des coupures créées par la Ligne Nouvelle tant sur les voies de communication que sur les fossés d’assainissement ou d’écoulement et d’autres réseaux (drainage, irrigation, etc.).

80 % des exploitants pourraient être concernées par des modifications de parcours et la quasi-totalité par de nécessaires rétablissements de réseaux ou de fossés d’assainissement.

La réorganisation du parcellaire à proximité de la voie sera réalisée dans le cadre de la procédure d’aménagement foncier.

Deux forêts privées de la commune de Montblanc (Grand Bois et Coussergues) et 7 autres parcelles de forêts sont concernées par le projet, sur les communes de Cers, Béziers, Montblanc, Bessan et Saint- Thibéry.

Le niveau d’impact du projet est globalement fort, avec une emprise totale de 40,6 ha.

Les mesures de compensation prévues comprennent le versement d’indemnités financières, la possibilité d’un entretien des ripisylves et des boisements existants ainsi que l’étude d’un plan de gestion.

**Secteur n°5 :**

La surface des exploitations est majoritairement de moins de 20 ha du fait du profil très viticole du secteur et de l'AOP Picpoul de Pinet qui concentre un nombre important de producteurs sur un espace relativement réduit. Ainsi, l'aire d'appellation de Picpoul de Pinet est particulièrement affectée par le projet.

Au total, sur ce secteur géographique, 33 % des exploitations ont été classées en niveau d'effet global de l'impact fort et très fort.

Les exploitations subiront une désorganisation du fait des coupures créées par la Ligne Nouvelle tant sur les voies de communication que sur les fossés d'assainissement ou d'écoulement et d'autres réseaux (drainage, irrigation, etc.).

70 % des exploitants pourraient être concernés par des modifications de parcours et la totalité par de nécessaires rétablissements de réseaux ou de fossés d'assainissement.

Une seule forêt privée (forêt du domaine de Font-Mars à Mèze) et 16 autres parcelles de forêts sont concernées par le projet. Les enjeux de ces forêts sont moyens, mais le niveau d'impact est globalement fort. Les mesures de compensation prévues comprennent le versement d'indemnités financières, l'entretien des ripisylves et des garrigues, et la plantation d'arbres à but paysager.

**Secteur n°6 :**

Le profil des exploitants impactés est hétérogène : sur les 8 exploitants impactés et enquêtés par la Chambre d'Agriculture de l'Hérault, 6 sont viticulteurs, un est éleveur de chevaux et un est oléiculteur.

En territoire périurbain, le milieu agricole et viticole est, sur ce secteur, moins concerné par le projet que sur les autres secteurs.

Dans ce secteur les exploitations subiront une désorganisation du fait des coupures créées par la Ligne Nouvelle : 2 exploitants pourraient être concernés par des modifications de parcours ainsi que par de nécessaires rétablissements de réseaux ou de fossés d'assainissement.

Quatre forêts situées sur le massif de la Gardiole, soumises à un document de gestion, ainsi que 18 autres entités forestières sont traversées par le projet. La surface totale concernée est de près de 110 ha, dont 63 ha environ concernent des forêts privées.

La dimension sociale du massif de la Gardiole (forêt privée de Mujolan – Bois Royal et forêt communale de Fabrègues), est particulièrement importante du fait de sa sensibilité paysagère et de son classement en Espace Boisé Classé.

La dimension économique sera concernée, avec une perturbation jugée forte de la production et des conditions d'exploitation de la forêt privée de Mujolan – Bois Royal.

Sur les 3 secteurs, en phase d'exploitation, la profession pourrait être perturbée dans ses activités agrotouristiques ou de vente directe de vin, fruits et légumes, en raison du bruit et/ou de la proximité de la Ligne Nouvelle. Elle bénéficiera, comme les autres riverains, de l'ensemble des mesures de protection acoustique et d'insertion paysagère de la Ligne nouvelle. Elle profitera par ailleurs de l'afflux de touristes généré par l'attractivité du territoire après mise en service de cette même ligne.

Lorsque les mesures de réduction des effets ne seront pas suffisantes ou qu'il ne sera pas possible d'en identifier, des mesures de compensation par indemnisation seront mises en place au cas par cas.

Ces mesures de compensation pourraient également s'appliquer pour compenser la perte financière et les préjudices causés, de manière indirecte, aux structures collectives.

Pour les 3 secteurs, les mesures de compensation au prélèvement foncier pourront porter sur la perte financière et la réparation des préjudices causés. Le calcul de l'indemnisation de compensation en surfaces perdues sera proposé selon les protocoles d'accord départementaux élaborés pour les ouvrages linéaires. L'application des mesures de compensation en surfaces perdues sera étudiée au cas par cas.

D'autres mesures dont la procédure d'Aménagement Foncier Agricole et Forestier et environnemental (AFAFe) pourront être proposées en fonction des situations (appellation AOP, IGP, ...).

## **8.4 - Enjeux, effets et mesures concernant l'environnement humain**

### **À l'échelle du projet global**

Le milieu humain a pris, au même titre que les autres thématiques de l'environnement, une place importante lors de la définition du projet, aidé en cela par la large concertation menée par SNCF Réseau.

L'écoconception devrait ainsi permettre de limiter au maximum les effets sur le milieu humain.

Après mesures de réduction, les effets résiduels devraient être non significatifs, sauf pour l'entreprise Titanobel, sur la commune d'Opoul-Périllos, qui devra être relocalisée sur un autre site avant le démarrage des travaux, en concertation avec l'exploitant et les acteurs territoriaux.

La démarche d'écoconception devrait également permettre d'éviter toute inscription du projet au droit d'espaces protégés par la loi Littoral.



### **Un cadre de vie préservé**

Les zones naturelles et les zones agricoles représentent respectivement environ 30 et 65 % de sa surface de la région qui enregistre une croissance démographique importante (double de la moyenne nationale), avec environ 620 000 habitants en 2017, alimentée par un excédent migratoire fort.

Cet afflux important de population s'accompagne d'un nombre de créations d'entreprises supérieur à la moyenne nationale et insuffle au territoire un dynamisme fort, toutefois le taux de chômage (16,5%) de la zone d'étude était en 2017, nettement supérieur à la moyenne française (13,9%).

### **Avec des conséquences en termes d'aménagements**

Au-delà de ces nouveaux habitants, la zone d'étude accueille également de très nombreux touristes, avec des corollaires non négligeables en termes :

- De pression foncière, avec une demande particulièrement forte, au regard des tendances nationales, d'habitats individuels et une part importante de logements secondaires.
- D'économie régionale, au travers d'équipements et de pôles touristiques majeurs favorisés par un patrimoine culturel et naturel riche.
- De mobilité et déplacements : la zone d'étude est un couloir de communication et doit faire face à une demande très forte en termes d'équipements de transport. La satisfaction de ces besoins passe par un réseau d'infrastructures conséquent, tant en aménagements autoroutiers (A9 et A61) que ferroviaires, avec plusieurs lignes, dont le Contournement de Nîmes et Montpellier, et quatre gares « centre » (Perpignan, Narbonne, Béziers et Montpellier), aériens, avec cinq aéroports (Perpignan-Rivesaltes, Carcassonne, Béziers-Cap d'Agde, Nîmes-Garons et Montpellier-Méditerranée) ou aéroportuaires, avec trois ports (Vendres Pyrénées-Orientales, Port-la-Nouvelle et le Port de Sète).

### **Des enjeux importants**

Les enjeux de la zone d'étude en termes d'environnement humain correspondent :

- Aux zones urbaines existantes et en devenir ;
- Aux zones d'activités aux carrières, centres de traitement de déchets, parcs éoliens et centrales photovoltaïques ;
- Aux nombreuses infrastructures de transport reliant les agglomérations régionales et les principaux pôles d'activités,
- Au tourisme.

A ces enjeux s'ajoutent des servitudes d'utilité publique au travers de trois Plans de Prévention des Risques Technologiques (ou PPRT), concernant les activités industrielles à risques des sites SEVESO de Titanobel à Opoul-Périllos, d'Orano à Narbonne et de SBM Formulation / Gazechim à Béziers. Un quatrième PPRT est en cours d'élaboration, au droit du Camp Joffre à Rivesaltes : il ne concerne la zone d'étude que par la dernière enveloppe d'aléa du projet de PPRT.

Des communes de la zone d'étude sont soumises à la loi « Littoral » qui définit des espaces remarquables dans lesquels aucun aménagement ferroviaire n'est possible.

En phase travaux, le projet aura certains effets économiques positifs sur l'économie locale par la génération d'emplois directs et indirects.

En phase exploitation le projet aura certains effets favorables sur la mobilité et l'attractivité, tant pour les déplacements professionnels ou touristiques que pour le fret.

Cette amélioration s'accompagnera de créations d'emplois, d'une réorganisation du territoire permettant l'accueil de nouvelles entités économiques et le développement de l'urbanisation.

En accueillant à la fois des circulations voyageurs et fret, la Ligne Nouvelle permettra de réduire les nuisances liées au fret dans les zones fortement urbanisées traversées et de capter de nouveaux usagers (voyageurs et marchandises) soulageant le trafic routier et diminuant les émissions de gaz à effet de serre

Dans le respect de l'écoconception, le projet évite les principaux secteurs sensibles.

Les effets du projet susceptibles d'affecter le milieu humain en phase travaux relèvent de cinq types :

- Des effets liés à l'occupation temporaire de terrains pour les besoins de chantiers,
- Une réorganisation temporaire du territoire, avec une nécessaire modification des habitudes, des accès et des trajets, une possible perturbation ponctuelle des circulations ferroviaires, la coupure momentanée de certains axes routiers ;
- Des nuisances directes pour les riverains : poids lourds et engins de chantier ;
- Une augmentation des risques sur la sécurité des personnes, augmentation du trafic de poids lourds ;
- Des pertes d'exploitation pour certains sites touristiques du fait de perturbations temporaires des accès, et des conditions d'accueil.

Un ensemble de mesures est prévu pour limiter ces effets temporaires :

- Les terrains occupés pour les besoins des chantiers seront remis en état à la fin des travaux et les propriétaires pourront être dédommagés en cas de dégâts non réparables ;
- L'organisation des travaux permettra de maintenir les accès aux différentes propriétés et activités.

- La mise en place d'un Plan Assurance Environnement pour les entreprises intervenantes ;
- Pour limiter les risques de conflit avec l'extérieur des zones de chantier, la majorité des circulations nécessaires aux travaux se fera soit par voie de fer, soit au sein des emprises. Celles qui nécessiteront d'emprunter le réseau routier local se feront en dehors des heures de pointe.

Les mêmes types d'effets qu'en phase travaux se retrouvent en phase exploitation mais aussi pour des nuisances pour les riverains de la Ligne Nouvelle : dépassement des niveaux sonores réglementaires de nuit et vibrations au passage des trains. À contrario, les riverains de la ligne existante seront soumis à moins de bruit, du fait du report du trafic fret sur la Ligne Nouvelle.

Comme en phase travaux, un ensemble de mesures est prévu pour limiter ces effets permanents :

- Des procédures d'expropriation pour les bâtis et secteurs sensibles qui n'auraient pu être évités dans le cadre de l'écoconception, la délocalisation ou la fermeture d'entreprises, avec indemnisation des pertes économiques ;
- La réorganisation du territoire se fera en concertation étroite avec les acteurs locaux et se traduira par la mise en comptabilité des documents d'urbanisme. L'ensemble des axes routiers et ferroviaires, ainsi que les itinéraires de loisirs seront par ailleurs rétablis dans le respect du cadre de vie des riverains et du paysage environnant.
- Les sites au droit desquels les seuils réglementaires sont dépassés feront l'objet de protections à la source ou de protections de façades ; Pour les vibrations, une étude sera réalisée ;
- Au droit des zones sensibles accueillant des circulations fret, la Ligne Nouvelle sera équipée d'un rail de sécurité pour prévenir tout renversement des convois ;
- Des aménagements paysagers et architecturaux seront réalisés aux abords des sites touristiques

## **À l'échelle de la première phase du projet**

### **Enjeux et sensibilités sur l'environnement humain**

#### **Secteur n°4 :**

La zone d'étude a évité la majorité des secteurs urbains mais couvre, sur les communes de Béziers et Villeneuve-les-Béziers, une zone urbaine continue qui concerne de l'habitat et des zones d'activités au Sud de l'A9.

Sur Bessan elle concerne une zone à vocation économique et d'équipement au droit de la carrière en cours d'exploitation, un parc photovoltaïque en cours de construction et des zones futures ou existantes d'habitat et d'activités à proximité.

L'inscription de la zone d'étude au sein d'un territoire urbain s'accompagne d'un grand nombre d'infrastructures et de servitudes.

Une canalisation de gaz est présente sur presque toute la longueur de la zone d'étude.

Le secteur englobe sur une très grande partie de son linéaire l'autoroute A9.

Il compte également plusieurs installations photovoltaïques ainsi que trois installations classées SEVESO. Le zonage du PPRT commun de deux d'entre elles est intercepté par la zone d'étude.

Plusieurs Espaces Boisés Classés (EBC) sont également compris dans la zone d'étude, dont le bois de Bourbaki sur la commune de Béziers.

De nombreuses structures de loisirs et d'accueil touristique jalonnent le secteur, également parcouru par plusieurs sentiers de randonnée dont un projet de GR.

#### **Secteur n°5 :**

La zone d'étude couvre un territoire d'habitat diffus à distance des bourgs des communes traversées. Elle intègre dans les communes de Mèze et Poussan, les zones d'activités du Mas de Garric, d'Engarone, des Clachs, et les projets de développement des Condamines et de la Plaine.

De vastes espaces boisés classés, parfois espaces remarquables au titre de la loi Littoral, sont présents à Mèze, Loupian et Poussan.

Une canalisation de gaz est présente sur presque toute la longueur de la zone d'étude.

La voie Domitienne, protégée sur ce secteur et qui constitue un atout majeur pour l'attrait du territoire, accueille le projet de GR 78, important axe de randonnée.

#### **Secteur n°6 :**

La zone d'étude évite au maximum des enjeux de bâti et d'activités, mais présente un enjeu fort sur Gigean où elle couvre la partie Sud de l'extension du village et de la ZA Saint-Michel I et II.

À Saint-Jean-de-Védas, pour des raisons de raccordement au Contournement Nîmes-Montpellier, elle ne peut s'affranchir de la traversée de la zone industrielle de La Lauze.

L'inscription de la zone d'étude au sein d'un territoire urbain s'accompagne d'un grand nombre de d'infrastructures et de servitudes. Ce secteur accueille une forte concentration de lignes électriques haute tension.

Le secteur englobe l'autoroute A9 et intercepte de nombreux périmètres de protection de captages d'eau potable, de monuments historiques et le vaste espace boisé classé de la Gardiole, site d'exception en termes d'attrait touristique et surtout de loisirs.

### **Effets et mesures sur l'environnement humain**

#### **Secteur n°4 :**

Le projet traverse un territoire urbain relativement dense, ce qui conduit à l'acquisition de près de 70 bâtiments situés dans les emprises du projet. L'impact sur le foncier et le bâti sera ainsi particulièrement important sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, du fait du raccordement B entre la Ligne Nouvelle et la ligne existante. Plusieurs zones d'activités sont également impactées.

Certains bâtis non acquis seront potentiellement exposés à des nuisances acoustiques. Une modélisation a été réalisée et le projet prévoit la mise en place de protections acoustiques pour respecter les seuils réglementaires sur les communes de Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry et Florensac.

Le projet intercepte plusieurs espaces boisés classés ou à conserver.

Une mise en compatibilité des PLU est nécessaire pour les communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Bessan, Saint-Thibéry et Florensac.

Le caractère urbain du secteur s'accompagne d'un réseau routier dense que vient couper en de nombreux points le projet de Ligne Nouvelle. L'ensemble des infrastructures et voies sera rétabli, ce qui sera facilité par les nombreux ouvrages que comporte le projet.

Sur le secteur, un rétablissement se fera par viaduc, 4 par ponts-routes, 9 par ponts-rails et 8 s'inscriront sous des viaducs. Certaines voies seront légèrement déviées. D'autres feront l'objet de création de voies de rabattement vers l'ouvrage le plus proche.

#### **Secteur n°5 :**

Le projet nécessite une centaine d'acquisitions. Plusieurs zones d'activités sont impactées. Certains bâtis non acquis seront par ailleurs potentiellement exposés à des nuisances acoustiques lors du passage des trains. Une modélisation a été réalisée et le projet prévoit la mise en

place d'environ treize kilomètres de protections pour respecter les seuils réglementaires sur les communes de Pinet, Mèze, Loupian et Poussan.

Le projet intercepte plusieurs espaces boisés classés.

Une mise en compatibilité du PLU sera nécessaire pour les communes de Pomérols, Pinet, Mèze et Poussan.

Le projet intercepte de nombreux réseaux et axes de communication qui seront tous rétablis, notamment au moyen d'une tranchée couverte, de 3 viaducs, de 5 ponts- routes et 9 ponts-rails.

### **Secteur n°6 :**

L'inscription du projet dans ce secteur nécessite l'acquisition de près 75 bâtiments situés dans les emprises. Les bâtis riverains non acquis, soumis au bruit du passage des trains, seront protégés par environ onze kilomètres de protections acoustiques permettant de respecter les seuils réglementaires sur les communes de Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint- Jean-de-Védas et Lattes.

La ZI de la Lauze sur Saint-Jean-de-Védas sera particulièrement impactée.

Le projet intercepte plusieurs espaces boisés classés.

La mise en compatibilité du PLU est nécessaire pour les communes de Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier.

Le caractère urbain du secteur s'accompagne d'un réseau routier dense et d'autres réseaux que viennent couper en de nombreux points le projet de Ligne Nouvelle. Les infrastructures et les voies de communications seront rétablies, y compris celles permettant les activités de loisirs au sein du Massif de la Gardiole. Ces rétablissements se feront : un par viaduc, 4 par ponts-routes et 11 par ponts-rails.

## **8.5. Enjeux, effets et mesures concernant le patrimoine historique et culturel, et le paysage**

### **À l'échelle du projet global**

Un patrimoine historique et culturel riche préservé au maximum par le projet

La zone d'étude traverse un territoire au patrimoine historique et culturel très riche, marqué notamment par la présence du canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco, et du canal de la Robine, branche latérale du canal du Midi. Ces deux canaux font en outre tous deux parties des sites classés au titre du Code de l'Environnement du canal du Midi, et des paysages du canal du Midi

C'est au titre du même Code de l'Environnement que sont classés le Massif de la Gardiole et inscrits : La Roque à Roquefort- des-Corbières, les ruines du Castellans et les berges du Veyret à Montredon-des-Corbières et le Parc d'Issanka (Balaruc-le-Vieux, Poussan et Gigean). La LNMP est également susceptible d'intercepter le projet d'extension du site classé de l'Abbaye de Fontfroide selon le périmètre qui sera retenu.

On dénombre par ailleurs 16 monuments historiques classés ou inscrits situés au sein de la zone d'étude ou dont le périmètre de protection de 500 m est intercepté par cette zone.

Enfin, la zone d'étude s'inscrit en grande partie dans des secteurs à enjeux archéologiques, dont l'un des principaux correspond à la voie Romaine de « La via Domitia »

Le canal du Midi ainsi que sa branche latérale, le canal de la Robine, tous deux sites classés au patrimoine national et inscrits sur la liste du patrimoine mondial de l'Unesco, constituent, avec le site classé du Massif de la Gardiole, un enjeu majeur.

Il est également à signaler des covisibilités potentielles avec des sites ou monuments qui ne sont pas directement concernés par la zone d'étude mais se trouvent à proximité.

### **Une interface étroite entre le paysage et le patrimoine**

Si les enjeux paysagers se situent pour partie en traversée ou à proximité de secteurs urbanisés (Le Soler, entre Baho et Villeneuve-la-Rivière, entre Peyrestortes et Baixas, au droit de Villeneuve-les-Béziers) ainsi qu'en franchissement des grandes vallées telles que celles de la Têt, l'Agly, l'Hérault, l'Orb ou la Mosson, ils s'interfacent souvent très étroitement avec les enjeux du patrimoine historique et culturel :

- Dans la traversée du relief vallonné du massif des Corbières, qui abrite les monuments historiques classés de la chapelle Saint- Aubin et de l'Oppidum Pech Maho, mais aussi le site inscrit de la Roque et les vestiges de la via Domitia ;
- En traversée du canal de la Robine, l'un des enjeux majeurs de la zone d'étude, dans le site inscrit des Ruines du Castellans et des berges du Veyret et, dans une moindre mesure, dans le massif de Fontfroide (projet d'extension du site classé de l'Abbaye de Fontfroide et ses abords) ;
- Dans les plaines de Nissan-lez-Ensérune, à proximité immédiate de la chapelle Notre-Dame et plus lointaine de l'oppidum d'Ensérune, de l'ancien étang de Montady et de la zone sensible du canal du Midi, mais aussi de et l'église Saint-Saturnin ;
- En traversée du site classé du canal du Midi, inscrit au patrimoine mondial de l'Unesco ;
- Dans le suivi, sur un linéaire de plusieurs kilomètres (entre Florensac et Loupian) de la via Domitia ;

- À proximité des collines du bassin de Thau, en traversée du site patrimonial remarquable de Loupian, ainsi que du site inscrit du parc d'Issanka
- En traversée, sur toute sa longueur, du site classé du Massif de la Gardiole, aux enjeux paysagers et patrimoniaux majeurs, à la proximité immédiate de l'oppidum de la Roque, classé monument historique, ainsi qu'en traversée obligée du bois de Maurin, en extrémité Est de la zone d'étude.

Lors de la définition du projet, tant le paysage que le patrimoine culturel et historique ont été considérés comme des enjeux à éviter dans toute la mesure du possible et les enjeux les plus importants ont pu être préservés.

En phase travaux, les chantiers de la Ligne Nouvelle, au-delà des perturbations visuelles qu'ils occasionneront, pourront générer des vibrations susceptibles de causer des dommages sur les bâtiments historiques ou, à l'occasion de travaux de terrassement, dégrader – voire détruire – des éléments du patrimoine archéologique.

Ainsi, afin d'éviter au maximum l'impact visuel des travaux, leur emprise sera limitée autant que faire se peut et protégée derrière des masques visuels aux caractéristiques les plus naturelles et adaptées possibles pour pouvoir se fondre dans le paysage environnant. Les chantiers « mobiles » seront, quant à eux, installés loin des sites d'intérêt, dans des endroits discrets et visuellement protégés.

Préalablement à tous travaux, une expertise sera réalisée sur les bâtiments historiques les plus proches du chantier, afin de pouvoir prévenir, monitorer et, si besoin, corriger les effets des vibrations sur ces bâtiments.

Enfin, pour éviter toute destruction du patrimoine archéologique, dont notamment « la via Domitia », que suit le projet sur une partie de son linéaire, une campagne préventive, avec diagnostics et fouilles, sera réalisée avant les travaux.

Si l'écoconception a permis une inscription de la Ligne Nouvelle loin de la majorité des monuments, il n'a toutefois pas été possible d'éviter toute covisibilité avec la nouvelle infrastructure en phase exploitation.

C'est le cas pour quelques monuments historiques à Fitou (chapelle Notre-Dame), à Nissan-lez-Enserune (église Saint-Saturnin et chapelle Notre-Dame de la Miséricorde), à Pinet, Pomérols et Mèze (via Domitia qui constitue un monument inscrit au niveau de ces communes), à Mèze (vestiges archéologiques du Pallas), à Fabrègues (Domaine du Vieux- Mujolan) et à Saint-Jean-de-Védas (Pont de Villeneuve).

Par ailleurs, si le projet évite les sites d'intérêt majeur comme les sites classés du Fort de Salses et du massif de Fontfroide, les étangs de Leucate et Salses-le-Château, de Bages et Sigean, de Montady, la « raideur » géométrique de la ligne à grande vitesse n'a pas permis de tous les éviter. Sont ainsi traversés les sites inscrits de la Roque, des Ruines du Castellat, du Parc d'Issanka, mais aussi le site inscrit sur la liste du



patrimoine mondial de l'Unesco (incluant le canal de la Robine) du canal du Midi, le site classé des paysages du canal du Midi, ainsi que les berges du Veyret à Montredon-des-Corbières, le site classé de la Gardiole et le site patrimonial remarquable de Bages.

Pour chacun de ces sites, il est prévu, au titre du projet, des aménagements architecturaux et paysagers d'intégration de la ligne afin de limiter tant la covisibilité que la traversée de paysages d'exception

La Ligne Nouvelle étant destinée, à terme, à devenir un élément à part entière du paysage, SNCF Réseau a souhaité, au-delà des aménagements permettant une inscription discrète sur certaines sections, profiter, sur d'autres, de l'opportunité de mettre en valeur les paysages grâce au projet, en s'appuyant pour ce faire sur une concertation forte et constructive.

La phase travaux occasionnera des bouleversements en termes de paysage, notamment sur le parcellaire et le réseau routier, mais également, du fait des terrassements, sur la nature des sols.

Elle initiera la coupure visuelle créée par la Ligne Nouvelle, coupure plus ou moins sensible selon la topographie sur site d'accueil.

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, etc.

De plus, afin de préserver l'intégrité paysagère du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée, aucune base travaux ne sera installée dans son périmètre.

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

Une ligne ferroviaire à grande vitesse présente des caractéristiques géométriques particulières qui lui confèrent une « raideur », tant en plan qu'en profil en long, incompatibles avec le respect d'une topographie mouvementée.

Ainsi, dans certains secteurs, la Ligne Nouvelle ne pourra pas passer inaperçue : elle occasionnera des modifications de relief et fera évoluer les paysages traversés ainsi que le cadre de vie des riverains

Des mesures architecturales et paysagères seront mises en place pour accompagner le projet en cherchant, tantôt à le fondre dans le paysage lorsque cela est possible, tantôt à le mettre en valeur pour en faire un nouvel élément fort du paysage.

## À l'échelle de la première phase du projet

*Pour plus de détails, le lecteur pourra se reporter au §3.5 de la pièce F-7A.1 et au § 5.5 de la pièce F-7A2.*

### **Enjeux et sensibilités sur le patrimoine et le paysage**

#### **Le secteur n°4 :**

Il présente deux éléments marquants qui constituent des enjeux très forts pour le territoire en termes de paysage : le fleuve l'Hérault, aux richesses et continuités écologiques affirmées, qui serpente au milieu des vignobles et le massif volcanique des Monts Ramus, élément ponctuel inattendu et singulier au milieu des vignobles de la commune de Saint-Thibéry.

Un enjeu moindre, mais néanmoins fort, concerne le Château de Coussergues, dont le périmètre de protection est intercepté par la zone d'étude et pour lequel des covisibilités dommageables peuvent être attendues.

Sur la commune de Florensac, la présence d'un mazet (élément de patrimoine vernaculaire) au Nord-Est représente un enjeu, ainsi que de la possibles covisibilités avec les domaines viticoles de la Pointe de Castel et des Donzeilles.

Ces éléments de patrimoine, liés à l'investissement et au travail traditionnel de l'Homme sur le territoire, compose une « carte d'identité » caractérisant le paysage de la commune.

#### **Le secteur n°5 :**

La via Domitia représente un élément très fort du patrimoine local mais aussi un repère et un élément d'organisation du paysage. Elle porte donc un enjeu très fort à préserver. Au-delà de ce témoignage particulier du passé, le secteur abrite de nombreux bâtis remarquables non protégés et de très nombreux sites archéologiques, dont certains présentent également des enjeux très forts.

Les principaux enjeux paysagers du secteur se concentrent dans la traversée de la plaine de Poussan et de la vallée de la Vène. Ils concernent à la fois le maintien de la transparence dans la vallée et des covisibilités avec plusieurs monuments et sites classés / inscrits alentours, dont la traversée du site inscrit du Parc d'Issanka.

**Le secteur n°6 :**

L'enjeu paysager y est très fort, il porte sur la traversée du massif classé de la Gardiole et le maintien de son intégrité boisée et patrimoniale malgré l'important linéaire traversé. Les principales motivations du classement du massif de la Gardiole sont sa position de belvédère et sa fonction paysagère dans l'aménagement équilibré du littoral, qui font de ce site un élément paysager remarquable.

Le monument historique du Domaine du Vieux Mujolan localisé dans ce massif présente aussi un enjeu fort. Le prieuré fortifié et la chapelle St-Michel du domaine ont été édifiés au cours des XIIe-XIIIe siècles.

L'enjeu relatif à la traversée du site inscrit du Parc d'Issanka à Gigan, bien que d'un niveau moindre, reste très fort. Cet ancien parc, constitué notamment du plan d'eau de la Vène, est une oasis de verdure composée d'alignements de platanes centenaires, de boisements et de prairies offrant des ambiances particulières mêlant la bucolique au romantique.

La traversée de la Mosson, dont le tracé sinueux – qui occupe toute la largeur de la zone d'étude – témoigne de la complexité du relief local, présente, au prisme des éléments avoisinants tels que le Pont de Villeneuve, les vestiges de l'Oppidum de la Roque ou encore les bâtis proches, un enjeu très particulier et très fort en termes de paysage.

**Effets et mesures sur le patrimoine et le paysage****En secteur n°4 :**

Le raccordement B de la Ligne Nouvelle, par son inscription dans la commune de Villeneuve-lès-Béziers, tangente l'agglomération biterroise et son paysage périurbain.

La Ligne Nouvelle traverse ensuite la vallée de l'Hérault avec une succession de remblais, viaducs et ouvrages de décharge hydraulique d'une hauteur inférieure à dix mètres, ce qui lui permet de s'intégrer dans l'horizontalité de la plaine inondable.

Des aménagements paysagers sont prévus dans cette traversée de la vallée et des bandes boisées accompagnent ponctuellement les séquences en remblai, adoucissant ainsi leur présence dans le vignoble, et complètent les boisements existants qui préservent visuellement le pont romain de Saint-Thibéry.

Dans la traversée des Monts Ramus, les travaux de terrassement (déblais et remblais) et la restauration de la végétation de garrigue permettront de mettre en valeur les formations géologiques de ce massif volcanique. Le projet aura ainsi un effet positif sur ce patrimoine.

Le choix du profil en long permet par ailleurs à la Ligne Nouvelle de s'inscrire le plus discrètement possible dans les forêts lacustres et le vignoble de la plaine du Libron, et de limiter ainsi les covisibilités avec le château de Coussergues et les autres domaines environnants.

#### **En secteur n°5 :**

Dans le vignoble des collines dominant le bassin de Thau, la Ligne Nouvelle s'inscrit en toute discrétion le long de la via Domitia en privilégiant les tracés en déblai, l'adoucissement des modelés de terrassement et les reconstitutions de boisements, haies champêtres et continuités viaires ou pédestres dans la trame parcellaire existante.

Les franchissements en viaducs de la vallée de la Vène et de la plaine de Poussan permettent de préserver les ouvertures visuelles sur le Mont Saint-Clair et l'étang de Thau, mais aussi de limiter les emprises sur les zones urbanisées, le vignoble et le site d'Issanka.

La continuité paysagère de la vallée de la Vène et du parc d'Issanka sera maintenue par la construction d'un viaduc dont la conception permettra d'être intégré au paysage dans un souci d'harmonisation avec ce dernier (transparence et légèreté de l'ouvrage d'art, discrétion des couleurs).

Pour l'installation des piles du viaduc et afin de garantir la sécurité de la voie, quelques platanes devront effectivement être coupés, dont le nombre limité au strict nécessaire sera défini au stade des études ultérieures.

#### **En secteur n°6 :**

Dans le paysage forestier du Massif de la Gardiole, le projet s'implante au plus près de l'autoroute A9 afin de limiter le morcellement du site classé, tout en préservant la plaine de Fabrègues.

Le Maître d'ouvrage a limité au maximum l'impact visuel de la Ligne Nouvelle dans le massif en faisant le choix de l'inscrire en tunnel et tranchées couvertes.

L'impact visuel des terrassements sera atténué par le couvert arboré existant, en particulier la bande de boisement qui pourrait être conservée entre l'A9 et la Ligne Nouvelle. Les talus de déblais et remblais les plus importants seront en partie reboisés pour limiter leur impact paysager (couvert forestier ou garrigue arbustive).

Les différents ouvrages d'art de la traversée du massif bénéficieront d'un traitement architectural de qualité et sobre.

Pour limiter l'impact paysager et visuel, un tunnel sous le Mont Royal sera construit. Pour une insertion optimale dans le massif, la section sous tunnel sera étendue par rapport aux tranchées couvertes qui seront reboisées (avec espace de retrait enherbé). Le prolongement des tranchées couvertes sur les sections en fort déblai situées à l'ouest du Mont Royal est à l'étude.

Un reboisement forestier des emprises après travaux et enherbement des espaces de retrait (périmètre de sécurité et de lutte contre les incendies) est également prévu.

Le modelé paysager des déblais / remblais sera travaillé.

De plus, les becs du tunnel seront inclinés en cohérence avec la pente naturelle du terrain et leur emprise ainsi que leur envergure seront limitées.

L'insertion de la Ligne Nouvelle au sein du massif de la Gardiole fera l'objet d'une étude d'insertion paysagère détaillée lors des phases ultérieures du projet, notamment lors de l'avant-projet détaillé.

La Ligne Nouvelle franchit en belvédère la vallée de la Mosson par un viaduc et une série de remblais qui feront l'objet d'aménagements paysagers.

Elle affirme ainsi son inscription dans ce territoire périurbain en pleine transformation tout en préservant l'intégrité paysagère de la Mosson.

En termes d'insertion paysagère, l'application de la démarche ERC (Éviter-Réduire-Compenser) sera poursuivie tout au long des étapes de conception ultérieures du projet.

Une étude d'insertion paysagère approfondie du projet au sein des sites classés et Unesco sera réalisée dans le cadre des études environnementales ultérieures (en vue de l'autorisation environnementale de la première phase du projet), pour optimiser l'insertion paysagère du projet dans les sites protégés et, le cas échéant, pour dimensionner les mesures d'insertion et/ou de compensation à hauteur du niveau de protection de ces sites.

Cette étude paysagère, portera sur toutes les composantes du projet : voie, équipements, caténaires, clôtures, bassins, espaces interstitiels...

## **8.6. Évaluation des incidences environnementales du phasage du projet Lnmp**

La réalisation phasée du projet LNMP induira des incidences environnementales successives essentiellement au droit du territoire de Villeneuve-lès-Béziers et, dans une moindre mesure, sur Cers, communes qui accueilleront des aménagements réalisés en deux temps :

- Lors des travaux de la phase 1 entre Montpellier et Béziers, avec la création notamment du raccordement B entre la Ligne Nouvelle et la ligne existante ;

- À l'occasion de la réalisation des phases ultérieures entre Béziers et Perpignan, avec les travaux de prolongement de la Ligne Nouvelle au droit de Villeneuve-lès-Béziers et la création d'une gare nouvelle.

### **Sur le milieu physique**

Les aménagements envisagés seront à l'origine d'importants mouvements de terre.

Le secteur directement concerné par le phasage présente par ailleurs des enjeux associés à la ressource en eau qu'il faudra protéger et maintenir (captage AEP de la gare à Villeneuve-lès-Béziers) ou préserver et rétablir (écoulements de différents ruisseaux).

Le périmètre de protection du captage de la gare à Villeneuve-lès-Béziers couvre une partie de la ligne existante, mais sur un linéaire réduit. Ce captage est ainsi directement concerné par le raccordement (phase 1), mais pas par le prolongement de la Ligne Nouvelle lors de la phase 2. Il n'existe donc pas d'effet spécifique au phasage sur ce captage, les effets étant générés par la seule phase 1 du projet.

Les écoulements superficiels interceptés par le raccordement à la ligne existante (phase 1) et le prolongement de la LNMP au-delà de ce raccordement (phase 2) sont les ruisseaux de l'Ardaillou, de la Pouline et des Crémats :

- Les franchissements des ruisseaux de la Pouline et des Crémats se situant dans la zone de débranchement du raccordement par rapport à la Ligne Nouvelle, les aménagements permettant leurs rétablissements seront réalisés dès la phase 1. Ces aménagements intégreront les contraintes de la phase 2 et permettront ainsi d'éviter qu'il soit nécessaire de réaliser de nouveaux aménagements ou de modifier ceux réalisés en phase 1.

- Le ruisseau de l'Ardaillou fera, en revanche, l'objet d'aménagements lors des deux phases de travaux. Ces interventions à deux périodes distinctes auront pour conséquence de dégrader temporairement (phases chantier) à deux reprises le fonctionnement hydraulique et écologique de cet écoulement. La première phase de travaux donnera lieu au rescindement de ce cours d'eau qui bénéficiera, de ce fait, d'un aménagement particulier et de suivis associés.

### **Sur le milieu naturel**

Le secteur concerne majoritairement des habitats naturels à enjeux faibles. L'occupation du sol concerne des vignes, des zones de cultures et des zones de friche. Les habitats naturels d'enjeu modéré à fort concernent des cours d'eau.

Seul le ruisseau de l'Ardaillou pourrait subir des incidences supplémentaires en raison du phasage (perturbations des axes de déplacement de la faune) mais celui-ci passe sous l'A9 et de ses voies de raccordement à l'A75, ce qui réduit fortement ses potentialités pour le déplacement de la faune.

Concernant les continuités écologiques, plusieurs trames zones humides liées aux cours d'eau cités précédemment, ainsi que des trames vertes liées aux milieux ouverts sont impactées par la phase 1, puis par la phase 2.

### **Sur l'agriculture, la sylviculture et la viticulture**

Sur le territoire considéré, les terrains concernés par la phase 1 et la phase 2 sont en majorité exploités pour la culture de la vigne mais les deux phases impactent des parcelles AOC non plantées.

Des opérations d'aménagement foncier pourront être réalisées sur les communes de Cers et Villeneuve-lès-Béziers et pourront prendre en compte, dès la phase 1 en fonction des demandes des collectivités concernées, les aménagements projetés lors de la phase 2, pour permettre de rétablir un parcellaire agricole stable sur le long terme et d'engager des mesures d'accompagnement pérennes.

Dès la réalisation de la phase 1, le rétablissement des voies agricoles dans la continuité de l'ouvrage franchissant l'A9 seront réalisés. Ce rétablissement est compatible avec la phase 2 du projet, limitant dès la première phase l'impact du projet global.

Deux forêts sans plan de gestion seront impactées, mais uniquement par la phase 1 : une forêt privée sur la commune de Cers et une forêt publique sur la commune de Béziers.

Les surfaces de compensation ont été prioritairement identifiées au sein des forêts concernées par le tracé, et dans un second temps, élargies à d'autres forêts publiques ou privées.

### **Sur l'environnement humain**

La réalisation différée d'une partie des aménagements fera que les habitants des secteurs de Claudery, de Clapiès et de la Montagnette à Villeneuve-lès-Béziers seront soumis par deux fois, avec plusieurs années d'intervalle, à des nuisances liées au bruit, à la mise en place de déviations, aux circulations d'engins, aux poussières, etc. Ces effets ne concerneront toutefois qu'un périmètre relativement restreint.

Dans le cadre des études acoustiques, les protections qui seront mises en place dès la phase 1 au niveau du raccordement entre la Ligne Nouvelle et la ligne existante ont été dimensionnées en prenant les hypothèses de trafic à long terme du projet complet. Ces protections seront donc, entre la phase 1 et la phase 2, surdimensionnées pour les trafics attendus et protégeront a fortiori les riverains des nuisances acoustiques sur la période entre les mises en service de la phase 1 et de la phase 2.

Il est prévu une gare nouvelle Villeneuve-lès-Béziers dans le cadre de phase 2 du projet, gare qui profiterait au développement économique et urbain de l'agglomération.

### **Sur le paysage et le patrimoine**

Les travaux envisagés comprennent des mouvements de terre et la construction d'ouvrages qui modifieront les perceptions paysagères. Le parti d'aménagement architectural et paysager sera commun pour l'ensemble du projet LNMP : enherbement des talus avec de la pelouse rustique, création de rideaux boisés masquant partiellement certains remblais par l'implantation d'espèces arboricoles méditerranéennes. D'un point de vue architectural, la première phase du projet LNMP ne marquera le territoire qu'avec le franchissement de la RD 612 et la création de deux nouveaux ponts-rails parallèles à celui existant. Les aménagements prévus sur ce secteur dans le cadre du prolongement de la LNMP de Béziers à Perpignan (deuxième phase de réalisation du projet) seraient en revanche plus marquants pour le territoire.

La réalisation phasée du projet LNMP impliquera deux chantiers au droit d'un environnement contraint avec un écart d'une dizaine d'années. Pour permettre une meilleure intégration environnementale, le maître d'ouvrage prévoit d'intervenir sur la base du projet complet afin d'éviter des impacts supplémentaires associés au phasage : rétablissements d'écoulements superficiels dans la zone de jonction phase 1 / phase 2, protections acoustiques, parti d'aménagement paysager.

## **8.7. Addition et interaction des effets entre eux**

Le projet de Ligne Nouvelle traverse quatre grands ensembles géographiques cohérents, séparés par des secteurs de transition : Plaine du Roussillon ; Piémont des Corbières ; Vallées de l'Aude, de l'Orb et de l'Hérault ; bassin de Thau et Massif de la Gardiole. La géologie, la géographie et l'histoire ont toutes trois contribué à façonner ces territoires et à leur donner une identité fondée sur les interrelations entre leurs principaux enjeux.

Les effets liés à l'exploitation de la Ligne Nouvelle peuvent s'additionner et entraîner d'autres effets :

- 1) Amélioration de la desserte des territoires sur les activités industrielles et commerciales, et la fréquentation touristique,
- 2) Augmentation de la fréquentation pour les hébergements et la restauration autour des gares nouvelles,
- 3) Sécurisation foncière et la gestion d'espaces naturels,
- 4) Consommation d'espaces naturels, agricoles et sylvicoles supplémentaires,



- 5) Fortes interactions entre les milieux naturels et physiques : atteinte à la qualité des eaux, impact sur les populations faunistiques et floristiques.
- 6) Atteinte du cadre naturel sur les activités de tourisme et de loisir : activités de chasse, randonnée, ...

## 8.8. Des conséquences prévisibles du projet sur le développement potentiel de l'urbanisation future

La création d'une grande infrastructure de transport telle que la LNMP est susceptible d'avoir des incidences de plusieurs types sur l'organisation territoriale et l'urbanisation. Il peut s'agir :

- D'un effet direct de coupure, dans le cas où le projet crée une barrière aux déplacements au sein d'une commune ou d'une intercommunalité. La nouvelle infrastructure peut alors, dans certains cas, devenir la limite des aménagements urbains ;
- D'un effet direct lié à l'aménagement des équipements annexes à la ligne (gares nouvelles, bases de maintenance et sous-stations électriques)
- D'un effet indirect à proximité de la ligne, lié à l'attractivité économique nouvelle des territoires autour des gares nouvelles ;
- D'un effet indirect sur le développement des territoires grâce à l'amélioration des conditions d'accès et donc d'attractivité.

L'ampleur des effets dépend toutefois de la dynamique locale : la concrétisation des opportunités de développement économique n'est en effet pas systématique et dépend des politiques publiques.

### **Les opportunités de développement associées à la LNMP et leur conséquences prévisibles sur l'urbanisation**

L'arrivée de la Ligne Nouvelle dans les territoires apportera des gains en termes d'accessibilité et d'image qui seraient essentiellement concentrés sur les agglomérations de Narbonne et Béziers directement desservies.

C'est principalement l'immobilier tertiaire qui devrait bénéficier de cette dynamique économique même si l'immobilier résidentiel pourrait en profiter du fait notamment de la proximité du littoral.

### **Les effets de coupure liés à la Ligne Nouvelle**

Pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, les effets seraient très limités car la conception du projet a cherché, autant que possible, l'évitement des zones urbaines ; et la majorité des infrastructures et réseaux interceptés seront rétablis.

Localement, les impacts résiduels pourraient être atténués grâce à la mise en place d'un fonds de solidarité visant à améliorer l'insertion environnementale de l'infrastructure, en dehors de l'emprise ferroviaire et au-delà des obligations réglementaires s'imposant au maître d'ouvrage ; et à mettre en valeur les territoires traversés en favorisant leur développement économique, social et culturel.

### 8.9. Évaluation des enjeux écologiques et des risques potentiels liés aux aménagements fonciers, agricoles, forestiers et environnementaux (AFAFe)

Les opérations d'aménagement foncier agricole, forestier et environnemental (AFAFe), possiblement engagées pour compenser l'effet du projet ferroviaire sur les structures des exploitations agricoles et forestières présentent des effets indirects sur des espaces beaucoup plus vastes que l'emprise ferroviaire : les périmètres d'aménagement couvrent des surfaces importantes qui représentent jusqu'à 20 fois l'emprise de l'infrastructure. Les principaux risques qu'elles peuvent entraîner sont écologiques et sont résumés dans le tableau ci-après.

Secteur géographique	Entité écologique	Risques identifiés
Vallée de l'Hérault	Zone de Cers et de Villeneuve-les-Béziers	Risque de destruction d'habitats, voire d'individus de reptiles, oiseaux, chauves-souris et insectes Risque d'altération hydro-morphologique et physico-chimique des cours d'eau
	Vallée du Libron : Montblanc - Béziers	Risque de destruction d'habitats, voire d'individus de Léopard ocellé, Diane, Œdicnème criard, Busard cendré et Outarde canepetière. Incidences potentielles sur le site Natura 2000 (ZPS) « Est et Sud de Béziers »
	Vallée de l'Hérault : Bessan, Saint-Thibéry, Florensac	Risque d'altération et/ou de dégradation sur les habitats d'espèces et les individus (libellules hautement patrimoniales, papillons de nuit, chauves-souris dont Grand rhinolophes et Murins à oreilles échancrées, lézard ocellé) et les cours d'eau. Incidences possibles sur le site Natura 2000 (ZPS) du cours inférieur de l'Hérault
Bassin de Thau	Bassin de Thau	Risque de destruction d'habitats, voire d'individus de reptiles (Léopard ocellé, Psammodrome d'Edwards, Seps strié), amphibiens (Pélobate cultripède), avifaune (Busard cendré, Coucou geai, Pie-grièche à tête rousse), insectes (Magicienne dentelée), flore (Ail Petit Moly, Bugrane sans épine). Incidence potentielle sur le site Natura 2000 (ZPS) « Plaine de Villeveyrac-Montagnac »

<b>Gardirole - Mosson</b>	Massif de la Gardirole	Risque de destruction d'habitats, voire d'individus de nombreux insectes, de Lézard ocellé, de nombreuses espèces d'oiseaux nicheurs à forte valeur patrimoniale (Busard cendré, Coucou geai, Pie-grièche à tête rousse, ...) Incidence potentielle sur le site Natura 2000 (ZPS) « Plaine de Fabrègues - Poussan »
---------------------------	------------------------	--

### 8.10. Effets cumulés avec d'autres projets existants ou approuvés

Afin d'avoir une vision juste des pressions auquel les territoires traversés seront soumis dans les années à venir, les projets portés par d'autres aménageurs, publics ou privés, dont la réalisation est prévue avant, en même temps, ou peu après la Ligne Nouvelle ont été analysés et leurs effets rapprochés de ceux du projet.

Au-delà des effets, les mesures prévues par ces projets ont également été étudiées, car elles peuvent notamment permettre d'amplifier les effets des mesures et apports positifs de la LNMP. Ainsi, la sécurisation foncière et la gestion d'espaces naturels peuvent venir renforcer les mesures prévues par la LNMP, contrebalancer certains effets négatifs, et entraîner des effets positifs pour les milieux naturels, mais également pour le paysage et le tourisme.

La réalisation des projets entrainera une modification des perceptions paysagères du territoire. Cependant, chaque projet prévoit des mesures qui permettront d'intégrer au mieux les aménagements réalisés et limiter les effets visuels dégradants.

#### Plaine du Roussillon

Trois projets susceptibles de générer des effets cumulés avec la LNMP ont été identifiés :

- le projet d'aménagement de la ZAC « Clairfont III – las Palabras » sur la commune de Toulouges ;
- le projet de renouvellement et d'extension d'une carrière sur la commune de Salses-le-Château ;
- le projet de ZAC « La Teulère » sur la commune de Salses-le- Château ;

L'analyse de ces projets fait ressortir les effets cumulés potentiels suivants :

- Milieu physique : pas d'effet cumulé notable,
- Contexte hydrogéologique : sans effet, seul un cumul de déblais est à noter au droit de la carrière de Salses-le-Château,
- Destruction d'espèces protégées et perte d'habitat en raison de la consommation d'espace naturel et agricole,
- Consommation d'espaces agricoles (viticulture en grande partie).
- Environnement humain :

- Potentialité de nuisance en cas de succession de chantier dans le temps pour les habitations proches des projets.
- Pas d'effet cumulé sur les nuisances sonores du fait des respects des seuils réglementaires de chaque opération.
- Effet cumulé sur les ressources et les rejets (eau, déchets).

### **Piémont des Corbières**

Quatre projets susceptibles de générer des effets cumulés avec la LNMP ont été identifiés :

- Le projet de création d'un parc photovoltaïque au sol au lieu-dit « La Carreteire » sur la commune de Treilles ;
- Le projet de création d'une centrale agrivoltaïque au sol sur la commune de Treilles ;
- Le projet de carrière de calcaire aux lieux-dits « Pech Gardie » et « Cap de Roumany » sur les communes de La Palme et Port-la- Nouvelle
- Le projet de renouvellement du parc éolien de Corbières maritimes sur la commune de Sigean.

L'analyse de ces projets a montré les effets cumulés potentiels suivants :

- Le milieu physique : pas d'effet cumulé notable,
- Habitats d'espèces et certaines espèces ( Aigle de Bonelli, reptiles, chiroptères...): effet cumulé
- L'activité agricole, viticole ou sylvicole : aucun effet cumulé potentiel,
- Milieu humain : effet positif en termes d'attractivité et d'emploi sur le territoire, effet négatif en phase de travaux sur le cadre de vie (bruit, air, trafic).

### **Plaine de l'Aude**

Cinq projets susceptibles de générer des effets cumulés avec la LNMP ont été identifiés :

- Le projet éolien « Puech Labade » sur la commune de Montredon- des-Corbières ;
- Le projet de centrale photovoltaïque au sol de « soleil participatif du Narbonnais » sur la commune de Narbonne ;
- Le projet de création d'une centrale photovoltaïque au sol au lieu- dit Malvesy Puech Redonnel sur la commune de Narbonne ;
- Le projet de parc éolien sur la commune de Cuxac d'Aude ;
- Le projet de centrale photovoltaïque au sol au lieu-dit La Castello sur la commune de Cuxac d'Aude.

L'analyse de ces projets a montré les effets cumulés potentiels suivants :

- Milieu physique : Pas d'effet cumulé notable,

- Consommation d'espaces naturels : effet cumulé,
- Secteur agricole : effets cumulés avec le projet de centrale photovoltaïque au sol de « soleil participatif du Narbonnais » et le parc éolien à Cuxac d'Aude
- Projets d'énergie renouvelable : effets cumulés sur le paysage et les cônes de visibilité..

### **Vallées de l'Orb et de l'Hérault**

Sept projets susceptibles de générer des effets cumulés avec la LNMP ont été identifiés :

- Le projet de création de la ZAC les Moulières sur la commune de Sauvian ;
- Le projet de ZAC « Fontvieille » sur la commune de Béziers ;
- Le projet de centrale photovoltaïque « Bassin de Capiscol » sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers ;
- Le projet de ZAC Ouest au lieu-dit « La Montagnette », sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers ;
- Le projet de ZAC « Les Grangettes » sur la commune de Cers ;
- Le projet de ZAC de la Capucière sur la commune de Bessan ;
- Le projet de création d'un parc photovoltaïque au sol au lieu-dit « La Potence » sur la commune de Saint-Thibéry.

L'analyse de ces projets a montré les effets cumulés potentiels suivants :

- Milieu physique : Pas d'effet cumulé notable,
- Consommation d'espaces naturels : effet cumulé sur la perte d'habitats d'espèces, voire la destruction de certains individus.
- Activités agricoles, viticoles et sylvicoles : effets cumulés modérés. Seuls les projets de la Ligne Nouvelle et des ZAC « les Moulières » et « les Grangettes » ont des effets notables sur l'agriculture (viticulture).
- Attractivité du territoire : effets cumulés positifs,
- Cadre de vie : effets cumulés négatifs (bruit, air, trafics).

### **Bassin de Thau**

Deux projets susceptibles de générer des effets cumulés avec la LNMP ont été identifiés : le projet de ZAC Sainte-Catherine sur la commune de Poussan et le projet de mise à 2x2 voies de la RD600 sur les communes de Poussan et Balaruc-le-Vieux notamment.

L'analyse de ce projet a montré les effets cumulés potentiels suivants avec LNMP :

- Milieu physique : Pas d'effet cumulé notable,
- Consommation d'espaces naturels : effet cumulé sur la perte d'habitats d'espèces, voire la destruction de certains individus.
- Zones agricoles : effets cumulés sont faibles.
- Nuisances sonores : Effets cumulés
- Des perceptions paysagères et des possibles covisibilités : Effet cumulé potentiel

### **Gardiole et Mosson**

Six projets susceptibles de générer des effets cumulés avec la LNMP ont été identifiés :

- Le projet de l'extension de la ZAC Charles Martel sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone ;
- Le projet d'aménagement de la ZAC sur le secteur de la Lauze Est sur la commune de Saint-Jean-de-Védas ;
- Le projet de la ZAC Ode Acte 2 - Opération d'Aménagement d'ensemble Ode à la mer Montpellier Nature Urbaine sur les communes de Lattes et Pérols ;
- Le projet de la ZAC OZ1, projet d'ensemble Oz Montpellier nature sur la commune de Montpellier ;
- Le projet de renouvellement urbain du quartier de la Pompignane sur la commune de Montpellier ;
- Le projet de ZAC Gimel à Grabels.

L'analyse de ces projets a montré les effets cumulés potentiels suivants, notamment liés aux projets d'infrastructure :













- Milieu physique : Pas d'effet cumulé notable
- Consommation d'espaces naturels et les espèces floristiques et faunistiques associés : effet cumulé mesuré
- Infrastructures de transport (CNM, DDA9 et la Ligne nouvelle) : effets cumulés importants sur la consommation d'espaces agricoles et notamment viticoles.
- Organisation de la périphérie de la Métropole Montpellieraine : effet fort
- Paysage : effets cumulés peu significatifs.













## 8.11. Évolution probable de l'environnement avec et sans mise en œuvre du projet







L'étude d'impact doit apporter une analyse prospective de l'évolution de l'état actuel de l'environnement sans la réalisation du projet (scénario de référence), dans le but de pouvoir comparer cette évolution avec celle induite par le projet.







L'objet du présent paragraphe est, à ce titre, de décrire l'évolution probable de l'état actuel de l'environnement sans l'aménagement du projet de Ligne Nouvelle et de rappeler les principaux effets du projet sur l'environnement.

Le scénario envisagé en l'absence de projet est fondé, d'une part, sur les résultats des expertises menées pour établir l'état de référence et, d'autre part, sur les documents d'orientations, d'urbanisme et de planification applicables au territoire dans lequel s'inscrit le projet ferroviaire.

Thématique	Sous-thème	Sans projet	Avec projet
<b>Environnement physique.</b>	Relief	Evolution probable : 	Evolution probable : 
	Contexte climatique	Evolution probable : 	Evolution probable : 
	Sol et sous-sol	Evolution probable : 	Evolution probable : 
	Ressources en eau	Evolution probable : 	Evolution probable : 
	Risques naturels	Evolution probable : 	Evolution probable : 
	Habitats, flore et faune	Evolution probable : 	Evolution probable : 

Thématique	Sous-thème	Sans projet	Avec projet	
<b>Environnement humain</b>	Population, bâti, habitat	Evolution probable : 	Evolution probable : 	
	Emploi et activités économiques	Evolution probable : 	Evolution probable : 	
	Déplacements réseaux et équipements	Evolution probable : 	Evolution probable : 	
	Risques technologiques	Evolution probable : 	Evolution probable : 	
	Ambiance sonore et vibrations	Evolution probable : 	Evolution probable : 	
		Qualité de l'air	Evolution probable : 	Evolution probable : 

Thématique	Sous-thème	Sans projet	Avec projet
Patrimoine naturel et biologique.	Continuités écologiques & équilibres biologiques	Evolution probable : 	Evolution probable : 
	Agriculture et viticulture	Evolution probable : 	Evolution probable : 
Agriculture, viticulture, Sylviculture.	Sylviculture	Evolution probable : 	Evolution probable : 

Thématique	Sous-thème	Sans projet	Avec projet
	Odeurs et émissions lumineuses	Evolution probable : 	Evolution probable : 
	Tourisme et loisirs	Evolution probable : 	Evolution probable : 
Patrimoine historique, culturel et paysage	Patrimoine historique, culturel et paysage	Evolution probable : 	Evolution probable : 

## 8.12. Évaluation des effets du projet sur la santé

*Ce paragraphe a pour objet de décrire les principaux effets potentiels du projet sur la santé humaine, tant en phase travaux qu'en phase d'exploitation, ainsi que les mesures proposées pour réduire ces impacts.*

*Il constitue une synthèse du § 15 « Analyse des effets sur la santé » de la pièce F5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » du dossier d'enquête, paragraphe auquel le lecteur pourra se référer pour des informations plus détaillées.*

### Plan Régional Santé Environnement (PRSE)

L'Occitanie a adopté le 3ème Plan Régional Santé Environnement (PRSE) le 13 décembre 2017 pour 5 ans en complément d'autres plans et programmes régionaux concernant la santé environnement.

Ce plan est piloté par l'Agence Régionale de Santé Occitanie (ARS) et la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL).

Le 3ème PRSE 2017-2021 s'articule autour de 4 axes :

- Axe 1 - Renforcer l'appropriation de la santé environnementale pour les citoyens.



- Axe 2 - Promouvoir un urbanisme, un aménagement du territoire et des mobilités favorables à la santé.
- Axe 3 - Prévenir ou limiter les risques sanitaires : les milieux extérieurs.
- Axe 4 - Prévenir ou limiter les risques sanitaires : les espaces clos.

## **IDENTIFICATION DES DANGERS POTENTIELS POUR LA SANTÉ HUMAINE**

Les risques potentiels pour la santé humaine sont liés aux facteurs suivants : le bruit ; les vibrations ; les champs électromagnétiques ; les émissions lumineuses ; les polluants atmosphériques ; les pollens allergènes ; les produits phytosanitaires ; les matières dangereuses transportées par le rail.

*Chacun de ces dangers a fait l'objet d'une évaluation au paragraphe 15 de la pièce F5 du dossier d'enquête.*

### **Les nuisances acoustiques**

Si un bruit intense peut entraîner une baisse de l'acuité auditive, ceux émis par les infrastructures de transport terrestre ne devraient toutefois pas atteindre des niveaux sonores susceptibles d'entraîner de tels effets.

Les effets non auditifs peuvent être subjectifs (gêne ressentie), ou biologiques : perturbations du sommeil, effets du bruit sur la sphère végétative, le système endocrinien, le système immunitaire ou la santé mentale, et consommation de médicaments.

### **Les vibrations**

Les vibrations sont générées par le contact des roues avec les rails. Leur propagation est fonction des types de sols en place. Dans certains cas, elles peuvent être ressenties au niveau des bâtiments les plus proches de la voie ferrée sous forme de bruits à basse fréquence ou bruit solidien (perception des mouvements d'air générés par la vibration de la structure d'un bâtiment), ou encore par perception tactile au contact du plancher ou du mur du bâtiment.

Pour une ligne à grande vitesse, l'exposition serait faible et intermittente, sa durée est d'environ 4 secondes au passage d'une rame simple. Les seuils de perception seraient très faibles (de l'ordre de 0,1 mm/s). Ils ne représenteraient aucun risque pour la santé humaine, ni même pour les bâtiments alentours.

### **Les champs électromagnétiques**

Dans le cadre du projet de Ligne Nouvelle, des ondes électromagnétiques peuvent être émises par les sous-stations électriques, et par les équipements de signalisation et les systèmes de télécommunication associés (antennes GSM-R).

Des perturbations électromagnétiques résultant du passage d'un train seraient susceptibles d'affecter les réseaux Télécom les plus proches ou la réception TV, mais ne seraient pas de nature à constituer une source de risque pour les riverains.

### **Les nuisances lumineuses**

Les émissions lumineuses peuvent perturber l'horloge biologique et interagir avec le corps humain.

Les gares nouvelles, les bases de maintenance, les bases travaux seraient susceptibles d'être éclairées de nuit et être sources de risque pour les riverains

### **La pollution atmosphérique**

Les trains fonctionnant à l'électricité, ne seront pas « émetteurs » direct de polluants atmosphériques liés à la combustion d'hydrocarbures.

Le projet sera toutefois à l'origine d'une pollution atmosphérique circonscrite dans le temps et dans l'espace :

- En phase travaux, du fait des mouvements de camions et d'engins de chantier.
- En phase exploitation, du fait des déplacements pour accéder aux deux gares nouvelles, mais également de l'usure des constituants de la ligne et du matériel roulant.

### **Les pollens allergènes**

Les travaux de la Ligne Nouvelle peuvent être source de dissémination de l'Ambrosie, une plante envahissante dont le pollen peut provoquer des troubles allergiques parfois graves.

### **Les produits phytosanitaires**

Le risque d'exposition pour l'homme résulte de l'infiltration possible des produits dans les sols, les eaux souterraines et superficielles.

Les traitements phytosanitaires ne seront appliqués qu'aux surfaces strictement nécessaires, de façon à préserver le milieu récepteur et à limiter les effets indirects sur les milieux aquatiques et sur la biodiversité. Les risques d'atteinte à la santé humaine resteraient minimes.

### **Le transport de matières dangereuses et le risque industriel**

Les risques liés au transport de matières dangereuses correspondent au renversement d'un train de fret, ainsi qu'à une pollution accidentelle au sein des bases travaux ou de maintenance, avec une possible atteinte à la qualité des eaux.

Si le risque de renversement d'un train reste très faible, du fait notamment de la présence d'un rail de sécurité anti-renversement au droit des secteurs les plus sensibles, sa gravité est fonction du type de produit transporté.

Le risque industriel est associé au passage des trains à proximité des sites Seveso et dans la traversée des zones d'aléas des plans de prévention des risques technologiques. Trois sites (après déplacement de l'entreprise Titanobel d'Opoul-Périllos) sont ainsi recensés à proximité du projet : Orano Malvési à Narbonne, SBM Formulation et Gazechim à Villeneuve-lès-Béziers et Béziers et le Camp Joffre à Rivesaltes.

### **ANALYSE DES RELATIONS DOSES-RÉPONSES**

L'analyse des relations dose-réponse consiste à évaluer les effets des agents dangereux identifiés préalablement en fonction de la quantité susceptible d'être générée par le projet. Pour cela, les doses émises par le projet sont comparées à des Valeurs Toxicologiques de Référence (VTR), sur la base des réglementations et normes de référence actuelles.

### **Évaluation de l'exposition de la population**

Dans une bande de 1 000 m centrée sur le tracé, on recense environ 3 300 habitations abritant environ 7 300 personnes, ainsi que 8 établissements sensibles (écoles, collèges, lycées, maisons de retraite, établissements médicaux spécialisés) situés à moins de 500 m de la ligne.

Sur l'ensemble du projet, les populations exposées aux différents risques sont les suivantes :

- Potentiellement 463 000 personnes exposées à la pollution des eaux due aux traitements phytosanitaires des voies ;
- Potentiellement 1 000 personnes exposées aux nuisances acoustiques ;
- Potentiellement 86 personnes exposées aux vibrations ;
- Potentiellement 33 000 personnes exposées aux pollens allergènes.

Aucune personne ne serait exposée aux nuisances lumineuses, aux risques chroniques associés au Transport de Matières Dangereuses ou au risque industriel excepté pour les champs magnétiques qui représenteraient un risque extrêmement faible.

### **Caractérisation des risques pour la santé, induits par le projet et mesures envisagées**

Des mesures sont prévues pour limiter des risques pour la santé :

- Mise en place de protections acoustiques à la source (écrans / merlons) et traitement de façades pour les bâtis isolés, avec mesures de suivi des niveaux du bruit résiduel ;
- Suivi du niveau des vibrations résiduelles dans la conception de la ligne,
- Traitements phytosanitaires hors période pluvieuse et hors périmètres de protection rapprochés des captages d'alimentation en eau potable ;
- Limitation des pollens allergènes par réduction des espaces végétalisés ou en friche, par choix de la période de végétalisation, mise en place de paillis, ... ;
- Mise en place d'un rail de sécurité, collecte et traitement des eaux au droit des sites sensibles, déplacement du site de Titanobel et éloignement de la ligne par rapport aux autres sites SEVESO.

En phase travaux, les nuisances pour la santé humaine correspondent davantage à de la gêne qu'à un réel danger pour la santé,

En conclusion, les secteurs où des effets cumulés pourraient survenir sont principalement :

- Au droit des bâtis présentant des expositions acoustiques résiduelles supérieures à 53 dB(A) en façade ;
- Au droit des bâtis situés en zone de gêne vibratoire ;
- Au droit des bâtis situés à proximité immédiate des bases de maintenance et des gares nouvelles ;
- Les secteurs où circulent les trains de marchandises ;
- Les secteurs exposés au risque industriel.

Les niveaux d'exposition pour l'ensemble des facteurs de nuisance restent faibles. Des mesures pour réduire leurs effets seront mises en place. L'interaction de plusieurs risques sanitaires ne générerait pas de risque supplémentaire.

## **8.13. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols et articulation avec les plans, schémas et programmes**

### 13.1. Compatibilité du projet avec l'affectation des sols des documents d'urbanisme

Le projet soumis à enquête publique couvre 54 communes qui sont toutes dotées d'un document d'urbanisme et sont toutes couvertes par un SCoT (excepté les communes de Fitou et Salses-le-Château dans le département des Pyrénées-Orientales, concernées par la deuxième phase de réalisation du projet).

### **COMPATIBILITÉ AVEC LES SCOT (phase 1)**

#### **Le SCoT du Biterrois**

Le SCoT du Biterrois a été approuvé le 27 juin 2013 et son périmètre couvre les communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Saint-Thibéry, Bessan, Florensac, Pomerols, Pinet, Castelnaud-de-Guers et Montagnac concernées par la phase 1 du projet LNMP.

Le rapport de présentation du SCoT mentionne le projet de Ligne Nouvelle à plusieurs reprises :

- Il confirme la compatibilité du SCoT avec certains Projets d'Intérêt Général (PIG) et Opérations d'Intérêt National (OIN) parmi lesquels on trouve la ligne à grande vitesse Montpellier – Perpignan ;
- Il pose des questions d'ordre environnemental sur la création de cette nouvelle ligne à grande vitesse ;
- Il considère ce projet comme une opportunité pour le développement économique du territoire, mais aussi comme une menace pour l'accentuation des différences de l'offre ferroviaire entre le nord et le sud du territoire.

Le SCoT stipule que les documents communaux de planification devront réserver les emprises nécessaires à l'accueil de cet équipement et des services qui l'accompagnent.

Il précise qu'afin de garantir une accessibilité optimale de cet équipement, il conviendra :

4. De pouvoir le desservir aisément depuis les grandes infrastructures de transports ferroviaires classiques, de transports aériens et de transports routiers ;
5. D'en faire un point de convergence majeur des réseaux de transports en commun ;
6. De garantir son accessibilité en modes doux.

La conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT, tels que les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse ou ceux des SAGE de la Nappe Astienne, de l'Hérault, de l'Orb et du Libron.

Le projet soumis à enquête est compatible avec le SCoT du Biterrois.

#### **Le SCoT du Bassin de Thau**

Le SCoT du Bassin de Thau a été approuvé le 4 février 2014 et a fait l'objet d'une modification n°1 approuvée le 13/02/2017. Les communes concernées par le projet LNMP et s'inscrivant dans ce SCoT sont les suivantes : Villeveyrac, Mèze, Loupian, Bouzigues, Poussan, Balaruc-le-Vieux et Gigean.

L'analyse du SCoT montre que le projet de Ligne Nouvelle a bien été pris en compte dans l'élaboration de celui-ci.

La conception du projet a bien pris en compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT, tels que la limitation des effets de coupure ou encore les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse et ceux du SAGE de la Nappe Astienne et du SAGE de Thau.

Le projet soumis à enquête est compatible avec le SCoT de Thau.

### **Le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole**

Le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole a été approuvé le 18 novembre 2019, il est opposable depuis le 22 janvier 2020.

Les communes concernées par le projet LNMP et s'inscrivant dans ce SCoT sont les communes de Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier.

Le rapport de présentation présente le projet LNMP comme un des projets de demain pour le territoire et fait partie des programmes d'équipement de l'État qui sont pris en compte par le SCoT lors de son élaboration. Le projet est repris dans le PADD et le DOO.

Le projet soumis à enquête s'inscrit dans les objectifs du SCoT puisqu'il permettra de continuer la structuration du réseau de transport et favoriser les échanges avec le territoire.

La conception du projet a tenu compte des objectifs de préservation de l'environnement et du paysage cités dans le SCoT tels que les objectifs du SDAGE Rhône-Méditerranée-Corse ainsi que du SAGE de la Nappe Astienne et du SAGE de Thau ainsi que des objectifs de limitation des effets sur les trames vertes et bleues.

Le projet soumis à enquête est compatible avec le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole.

## **8.14 Incidences de la vulnérabilité du projet aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs**

La vulnérabilité du projet face aux risques d'accidents ou de catastrophes majeurs pourrait générer les incidences négatives suivantes :

- Des impacts sur la fréquence des circulations voyageurs et fret ;
- Une baisse du niveau de sécurité des usagers ;
- Une dégradation de l'infrastructure et de ses abords ;
- Des effets sur l'environnement.

Des mesures pour éviter, prévenir ou réduire ces incidences négatives notables sur l'environnement ont été définies dans le cadre de l'écoconception du projet et seront mises en place :

- Le dimensionnement des ouvrages de rétablissement qui assurent une transparence hydraulique pour des phénomènes 1,8 fois plus importants que ceux de la crue centennale ;
- L'évitement des zones d'aléas des Plans de Prévention des Risques technologiques traversés ;
- Des mesures générales de prévention avec des dispositifs publics ou internes à la SNCF),
- Des mesures de prévention spécifiques au projet : rail de sécurité, le système « GSM-R », les ouvrages anti-pénétration, etc.

### **8.15 Coûts collectifs des pollutions et nuisances induits pour la collectivité**

Conformément à l'article L.122-3 du Code de l'Environnement, le présent paragraphe analyse les coûts collectifs des pollutions et des nuisances, ainsi que les avantages induits pour la collectivité résultants de l'exploitation de la ligne, notamment du fait des déplacements qu'elle entraîne ou permet d'éviter.

Les coûts collectifs environnementaux sont définis comme étant les coûts associés à l'utilisation de biens et des services, qui sont supportés par la collectivité dans son ensemble. Les avantages induits sont le bénéfice que la collectivité tire de l'utilisation de ces mêmes biens et services.

Dans le cas des transports, ceux-ci concernent :

- La pollution atmosphérique (transports routier et aérien) ;
- L'accidentologie, ou insécurité (transport routier) ;
- L'effet de serre (transports routier et aérien) ;
- La congestion routière (temps passés dans les embouteillages) ;
- Les nuisances acoustiques (transports routier et ferroviaire).

Avant la réalisation d'une nouvelle infrastructure de transport, il convient d'évaluer les effets de sa mise en service sur la collectivité. C'est l'objet de ce paragraphe, qui présente une estimation monétarisée de la variation des coûts collectifs environnementaux générée par la réalisation du projet de Ligne nouvelle.

## Effets du projet sur les trafics

Dans le cas du transport de voyageurs, les améliorations de la performance de l'offre ferroviaire permises par le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan conduiront à une augmentation de la clientèle des TAGV.

Ainsi, les gains de trafic voyageurs associés à la mise en service de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan ont pour origine des voyageurs reportés de la route et de l'aérien, et des voyageurs induits (passagers qui ne voyageaient pas ou voyageaient moins souvent auparavant).

Au trafic des TAGV qui sera créé sont associés :

- La circulation de nouvelles rames à grande vitesse engendrant un coût pour la collectivité ;
- Des circulations supplémentaires de voitures particulières vers et depuis les gares (raboutement vers les TAGV pour effectuer les parcours d'approche) générant un coût pour la collectivité ;
- Des circulations moindres de voitures particulières (reports de passagers de la route vers les TAGV) se traduisant par une économie pour la collectivité (trafic routier évité) ;
- Des rotations inférieures d'avion (reports de passagers de l'espace aérien vers les TAGV) se traduisant par une économie pour la collectivité (trafic aérien évité) ;
- Des circulations moindres de voitures particulières vers et depuis les aérogares générant une économie pour la collectivité

## Effets sur la pollution atmosphérique

La valorisation sur la période 2035-2140 de l'émission de la pollution atmosphérique liée à la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan affiche une réduction des émissions de polluants.

Le bénéfice actualisé pour la collectivité est estimé à près de 35,2 millions € 2019 selon le scénario AMS pour la première phase et 92,9 millions € 2019 pour le projet complet.

## Effets sur les émissions de gaz à effet de serre

La valorisation, sur la période 2035-2140, de la réduction des émissions de gaz à effet de serre fait apparaître un bénéfice actualisé pour la collectivité estimé à près de 50,4 millions € 2019 pour la première phase et près de 63,3 millions € 2019 pour le projet complet.

Le bénéfice actualisé pour la collectivité est estimé à environ 5,7 millions € 2019 pour l'année 2035, à la mise en service de la première phase.



### **Effets sur la sécurité des transports**

Le report de voyageurs de la route vers le rail conduit donc à un bilan positif en matière de sécurité des transports.

La valorisation sur la période 2035-2140 de la diminution de l'accidentologie routière fait apparaître un bénéfice actualisé pour la collectivité estimé à 38,3 millions € 2019 selon le scénario AMS pour la première phase et un bénéfice de 103,5 millions € 2019 pour le projet complet. Le bénéfice actualisé pour la collectivité est estimé à environ 1,5 millions € 2019 pour l'année 2035, à la mise en service de la première phase.

### **Effets sur les nuisances sonores**

La réalisation du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan induit des impacts sonores, d'une part au bord de son tracé, d'autre part sur les infrastructures dont le trafic est modifié par le projet (axe historique, route).

En pratique, comme le précise l'instruction cadre, le respect des textes réglementaires actuels assure que les nuisances au voisinage du tracé du projet sont pour la plupart internalisées dans le coût du projet. L'évaluation consiste alors à étudier les variations de trafic que le projet va introduire sur le réseau préexistant et à valoriser la modification des nuisances sonores subies par les populations riveraines. Dans le cas du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, il s'agit du report modal de la route (véhicules particuliers et poids-lourds).

La valorisation des nuisances acoustiques sur la période 2035-2140 fait apparaître un gain actualisé pour la collectivité estimé à 75,4 millions € 2019 selon le scénario AMS pour la première phase et 61,9 millions € 2019 pour le projet complet.

Le bénéfice actualisé pour la collectivité est estimé à environ 5,1 millions € 2019 pour l'année 2035, à la mise en service de la première phase.

### **Effets sur la congestion routière**

La valorisation sur la période 2035-2140 de la diminution de la congestion routière fait apparaître un bénéfice actualisé pour la collectivité. Il est ainsi estimé à près de 284,4 millions € 2019 pour la première phase et 822,8 millions € 2019 pour le projet complet.

Le bénéfice actualisé pour la collectivité est estimé à environ 10 millions € 2019 pour l'année 2035, à la mise en service de la première phase.

## **Bilan des coûts collectifs**

Au global, la mise en service du projet dégage un bénéfice pour la collectivité. Il atteint près de 333 millions d'euros 2019 actualisés sur l'ensemble des 105 années de l'évaluation pour la première phase et plus de 1 milliard € 2019 pour le projet complet.

Le bénéfice actualisé pour la collectivité est estimé à environ 13,4 millions € 2019 pour l'année 2035, à la mise en service de la première phase.

## **8.16. Bilan énergétique et bilan des émissions de gaz à effet de serre**

### **Bilan énergétique du projet**

#### Bilan pour la première phase

Le bilan énergétique différentiel du projet se traduit par un gain de près de 22 000 tep (tonne équivalent pétrole) lors de sa mise en service en 2035. Les consommations énergétiques liées au projet sont plus que compensées par le report d'usagers d'autres modes vers le ferroviaire.

En 2055, l'exploitation de la Ligne nouvelle (phase 1) se traduira par un gain énergétique annuel d'environ 24 000 tep.

Par rapport à la situation de référence, l'exploitation entre 2035 et 2070 correspondrait à un gain énergétique d'environ 860 000 tep (tonne équivalent pétrole). Sur cette période, l'essentiel du gain énergétique proviendrait, du report des voyageurs depuis la route vers la Ligne Nouvelle et des voyageurs détournés de l'aérien.

#### Bilan pour le projet complet

Le bilan énergétique différentiel du projet global se traduit par un gain de près de 68 000 tep lors de sa mise en service en 2045. De ce fait, les consommations énergétiques liées au projet sont plus que compensées par le report d'usagers d'autres modes vers le ferroviaire.

Après près de 10 ans d'exploitation (2055), l'exploitation de la ligne nouvelle se traduira par un gain énergétique annuel d'environ 74 000 tep.

Par rapport à la situation de référence, l'exploitation de la Ligne Nouvelle (phase 1 et 2) entre 2045 et 2070 correspondrait à un gain énergétique d'environ 1,9 million de tep. Sur cette période, l'essentiel du gain énergétique proviendrait du report des voyageurs de la route vers la Ligne Nouvelle, et des voyageurs détournés de l'aérien.

## Bilan des émissions de gaz à effet de serre

La réalisation du Bilan Carbone® du projet permet d'estimer sa pertinence vis-à-vis des rejets de gaz à effet de serre (GES) et du changement climatique et de sa rentabilité carbone. L'unité utilisée généralement dans le cadre de bilan carbone est « l'équivalent CO<sub>2</sub> » (eqCO<sub>2</sub>).

Les émissions de GES du projet de construction de la LNMP et son exploitation entre 2035 et 2050, sont estimées :

- ▶ Pour le projet complet à : 2,57 millions de teqCO<sub>2</sub> émises pour la conception et construction ; 7 600 teqCO<sub>2</sub> émises en exploitation.
- ▶ Pour la seule phase 1 à : 797 000 de teqCO<sub>2</sub> émises pour la conception et construction ; 6 600 teqCO<sub>2</sub> émises en exploitation.

Les émissions évitées sont évaluées à :

- a) Pour le projet complet : 27 800 teqCO<sub>2</sub> évitées en phase conception et construction en lien avec les mesures de reboisement ; 163 700 teqCO<sub>2</sub> évitées en exploitation.
- b) Pour la seule phase 1: 16 800 teqCO<sub>2</sub> évitées en phase conception et construction en lien avec les mesures de reboisement ; 131 200 teqCO<sub>2</sub> évitées en exploitation.

Le bilan carbone a été établi selon le scénario « avec mesures supplémentaires » (dit AMS), scénario principal de la Stratégie Nationale Bas-Carbone (SNBC) dont les hypothèses permettent d'atteindre l'objectif politique d'une neutralité carbone à l'horizon 2050, et de diminuer les consommations d'énergie de manière importante et durable en améliorant l'efficacité énergétique et / ou en ayant des comportements plus sobres.

Avec le scénario AME (avec mesures existantes), les résultats montrent que le projet permet d'éviter, en phase exploitation, de l'ordre de :

- 31 500 TéquCO<sub>2</sub> l'année de mise en service (2035),
- 113 000 TéquCO<sub>2</sub> en 2045 (dont 32 500 TéquCO<sub>2</sub> pour le périmètre de la phase 1, et 80 500 TéquCO<sub>2</sub> dès la mise en service de la phase 2)

Le scénario AME donne un cadrage moins favorable à la diminution des émissions de gaz à effet de serre. Ce scénario alternatif permet d'estimer l'impact socio-économique des projets dans une situation où la transition du secteur des transports est plus lente.

Les résultats de ce scénario sont disponibles sur 35 ans (2035 / 2070). A titre de comparaison avec le scénario AMS les résultats sur 15 ans (2035 / 2050) sont présentés ci-après :

En émissions cumulées sur 15 ans (2035 / 2050) : 524 000 TéquCO<sub>2</sub> évitées lors de sa première phase, 1 093 000 TéquCO<sub>2</sub> évitées pour le projet complet.

En émissions cumulées sur 35 ans (2035 / 2070) : 825 000 TéquCO<sub>2</sub> évitées lors de sa première phase, 2 408 000 TéquCO<sub>2</sub> évitées pour le projet complet.

## 8.17. Coût des mesures environnementales et principales modalités de suivi

### Coût des mesures environnementales

Composantes environnementales	Détails de la mesure	Estimation Millions d'€ HT
<b>Études d'environnement</b>	Études hydrauliques, inventaires écologiques, études acoustiques, études paysagères et architecturales, suivi hydrogéologiques ...	<b>38,5 M€</b>
<b>Eau / assainissement</b>	Déviations des réseaux	<b>82,5 M€</b>
	Assainissement (fossés, bassins...)	<b>116,6 M€</b>
	Mise en place d'un rail de sécurité anti-déversement	<b>7,7 M€</b>
	Compensation des remblais en zone inondable	<b>13,2 M€</b>
<b>Patrimoine naturel et biologique (habitats naturels, habitats d'espèces, faune, flore)</b>	Rétablissement des continuités écologiques -passages de grande et de petite faune (comprend les ouvrages spécifiques pour la faune et le surcoteur de l'adaptation d'ouvrage d'art)	<b>22 M€</b>
	Déplacement d'espèces végétales (stations botaniques) et d'espèces animales (amphibiens, reptiles, insectes, transferts de chenilles/plantes hôtes) ; avec suivi sur 30 ans	<b>4 M€</b>
	Acquisition / Conventionnement des parcelles accueillant des mesures compensatoires, avec suivi sur 30 ans	<b>180 M€</b>
	Restauration/ création de boisements	<b>3M€</b>
	Restauration de zones humides (y compris création de mares)	<b>8 M€</b>
	Création de mares	
	Clôtures	<b>19 M€</b>
<b>Agriculture et sylviculture</b>	Remembrement	<b>17,6 M€</b>
	Reboisements	<b>3,3 M€</b>
	Passages agricoles spécifiques (rétablissement des chemins d'exploitation)	<b>4,95 M€</b>
<b>Acoustique</b>	Écrans, merlons anti-bruit, traitements de façades...	<b>84,7 M€</b>

<b>Composantes environnementales</b>	<b>Détails de la mesure</b>	<b>Estimation Millions d'€ HT</b>
<b>Archéologie</b>	Reconnaitances et fouilles archéologiques	<b>50,6 M€</b>
<b>Paysage et patrimoine bâti</b>	Intégration paysagère du projet : traitement architectural des ouvrages, modelages paysagers, plantations...)	<b>27,5 M€</b>
<b>Risques</b>	Industriels	<b>13,2 M€</b>
	Incendie	<b>3,3 M€</b>
	Inondations	<b>233,2 M€</b>
<b>TOTAL :</b>		<b>907,3 M€</b>

### **Principales modalités de suivi**

La mise en œuvre de mesures de réduction et de compensation répond à des effets précis, identifiés lors des études environnementales de la Ligne Nouvelle. Le bienfondé et l'efficacité des mesures prévues doivent par conséquent être vérifiés par la mise en place de suivis, pendant les travaux et après la mise en service de la ligne.

En fonction du type de mesures, les modalités de suivi peuvent être très différentes et nécessiter des durées et fréquences très variées.

Les principaux suivis qui seront mis en place en phase travaux sont les suivants :

- Sondages géotechniques et inspections des cavités ;
- Suivis piézométriques et qualitatifs des nappes souterraines et captages publics et privés ;
- Suivis quantitatifs, physico-chimiques et biologiques des eaux superficielles (cours d'eau et plans d'eau) ;
- Suivis hydromorphologiques des cours d'eau ;
- Suivis de la faune piscicole ;
- Suivis de l'efficacité des mesures préventives de chantier (stockages de produits polluants, zones de stationnement, assainissements, ) ;
- Suivis visuels des zones inondées en cas de crues ;
- Contrôles visuels des protections de zones naturelles et des plantations ;
- Suivis des rendements agricoles et des temps de parcours des exploitants ;
- Enquêtes et études statistiques sur l'activité économique ;
- Mesures acoustiques et contrôles de la conformité des engins utilisés ;

- Constats visuels sur les bâtis soumis aux vibrations ;
- Contrôles de l'arrosage des pistes.

En phase d'exploitation, certains suivis seront réalisés sur un plus long terme (5 ans). Les principaux suivis prévus sont les suivants :

- Suivis floristiques des milieux évités, gérés ou créés ;
- Suivis faunistiques aux abords du projet et sur les mesures compensatoires ;
- Suivis de l'utilisation des passages à faune (mammifères, reptiles, amphibiens...) ;
- Suivis spécifiques des chiroptères (chauves-souris) à proximité de la ligne et à travers celle-ci ;
- Suivis spécifiques des reptiles dans les mesures compensatoires et au droit de la ligne et des franchissements ;
- Suivis spécifiques des aménagements de berges et de leur fréquentation par la faune semi-aquatique ;
- Suivis des populations d'amphibiens près de la ligne et dans les habitats compensatoires ;
- Vérification de la transparence écologique des ouvrages de franchissement ;
- Suivis de la qualité des eaux superficielles et des habitats aquatiques restaurés ;
- Suivi et suppression des espèces invasives ;
- Suivis de l'évolution des pratiques agricoles, des temps de parcours et de la bonne réalisation des transferts d'exploitations,
- Suivis des incendies éventuellement induits par le projet, de l'évolution des surfaces et des pratiques forestières ;
- Enquêtes et études sur l'activité économique et le tourisme ;
- Suivis de l'occupation des sols et de l'urbanisation ;
- Suivis des relocalisations d'entreprises ;
- Mesures acoustiques et vibratoires ;
- Suivis de la reprise des plantations ;
- Photo-interprétations et suivis photographiques des sites à enjeux paysagers.

## 9 INCIDENCES NATURA 2000

### Évaluation des incidences sur les sites Natura 2 000 – État initial global et justification de l'intérêt public majeur

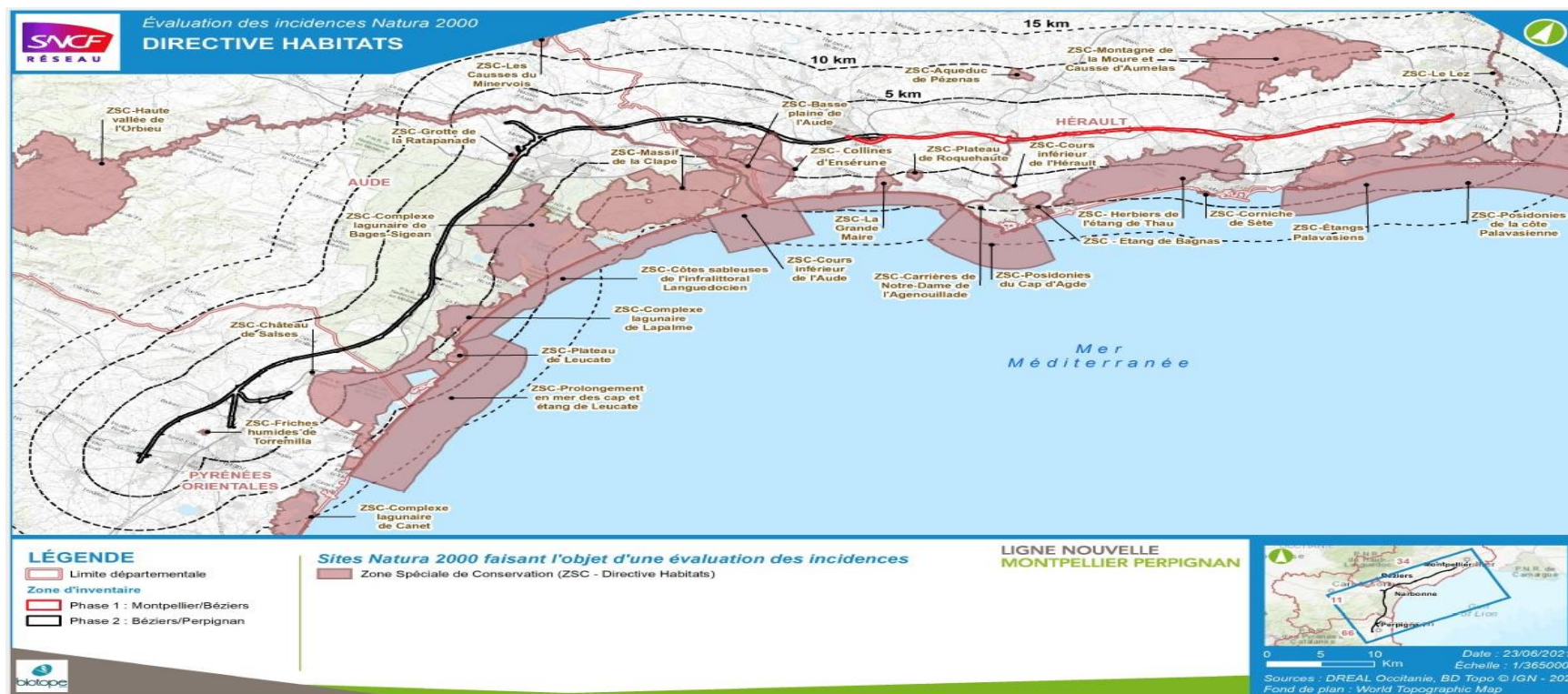
Le réseau Natura 2000 comprend trois types de zones réglementaires :

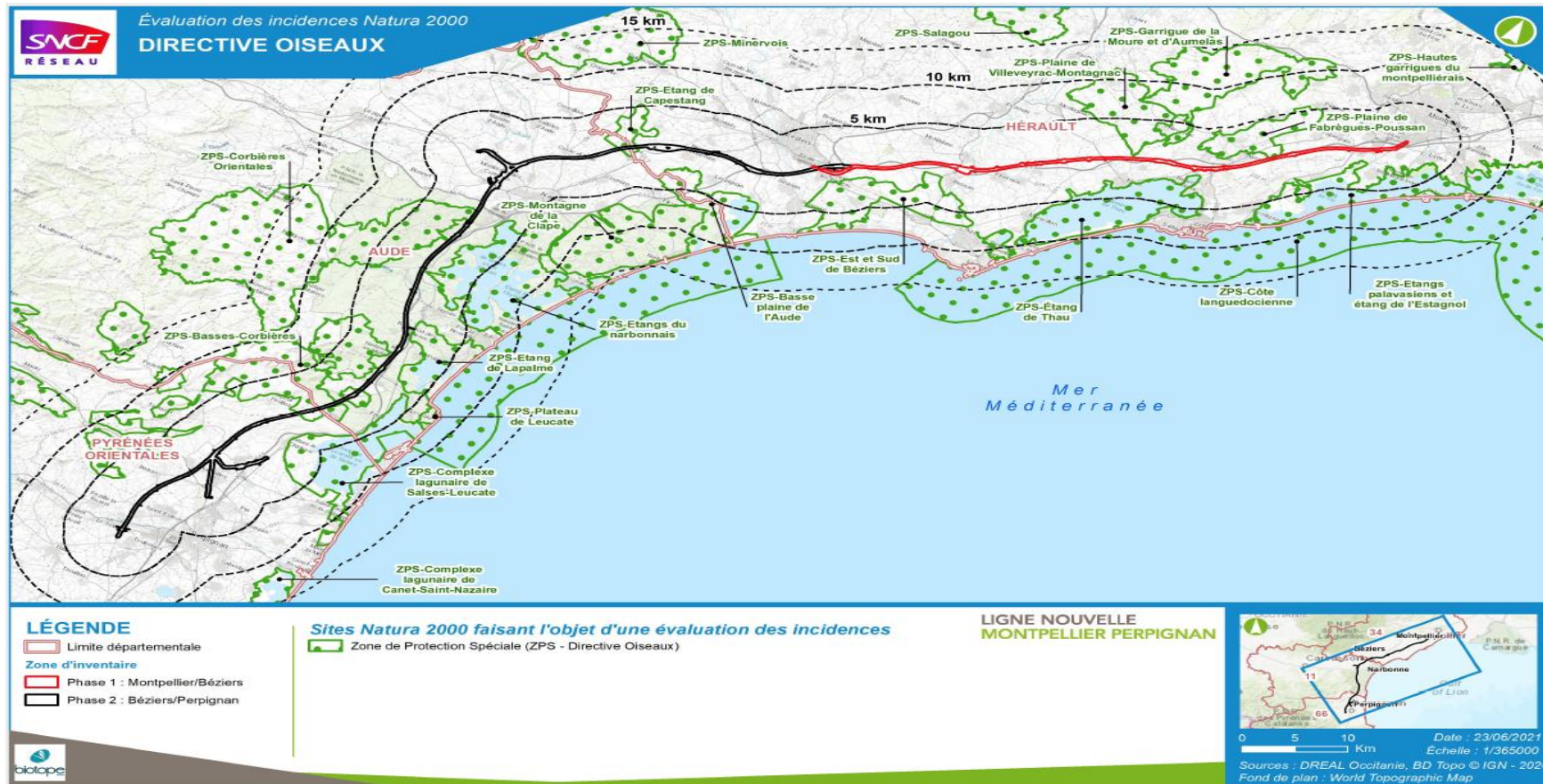
- Les zones de protection spéciales ZPS désignées à partir des zones importantes pour la conservation des oiseaux ZICO ;
- Les sites d'importance communautaire SIC qui concernent la conservation des habitats naturels ;
- Les zones spéciales de conservation ZSC qui concernent la conservation des sites écologiques (habitats naturels, semi-naturels, soit des espèces de faune et de flore, d'intérêt communautaire).

Le projet impacte potentiellement 55 sites Natura 2 000 dont 32 zones spéciales de conservation (ZSC) et 23 zones de protection spéciales (ZPS). Les zones les plus importantes sont les zones littorales et les massifs. Les ZSC et les ZPS peuvent se superposer en partie.

Par rapport à la zone d'inventaire : Six sites interceptent le projet, 24 sont distants jusqu'à 5 km, 17 jusqu'à 10 km et 8 jusqu'à 15 km.

Pour le projet global, la zone d'inventaire couvre une superficie de 5 898 ha, 327 ha (5.5 %) recoupe des sites Natura 2000, et 300 ha (5 %) des sites liés à la Directive Nationale oiseaux.





## EVALUATION DE LA CONNECTIVITÉ ENTRE LES HABITATS NATURELS

Les sites Natura 2000 directement ou indirectement concernés sont au nombre de 11 (dont 6 relèvent de la Directive Oiseaux).

La synthèse des connectivités possibles entre les sites Natura 2000 concernés par la première phase du projet fait apparaître que la ZPS « Étang de Thau et lido de Sète à Agde » à la plus forte connectivité avec les autres ZPS et ZSC, suivi de la ZPS « Étangs palavasiens Étang de l'Estagnol » et la ZSC « Plaine de Fabrègues Poussan ».

11 habitats naturels présents dans la zone d'inventaire sont d'intérêt communautaire.



Pour la phase 1 ce sont : les mares temporaires méditerranéennes, les forêts-galeries à *Salix alba* et *Populus alba* et les forêts à *Quercus ilex* et à *Quercus rotundifolia*

#### ÉVALUATION DES INCIDENCES DU PROJET SUR LES SITES NATURA 2000 : PHASE 1 DU PROJET : MONTPELLIER / BÉZIERS

Tous les sites Natura 2000 situés dans la zone d'inventaire ont fait systématiquement l'objet d'une évaluation des incidences.

Site	Évaluation
ZPS FR9112037 « Garrigues de la Moure et d'Aumelas »	Au vu de l'éloignement de la ZPS du projet les atteintes sont jugées négligeables
ZPS FR9112022 « Est et Sud de Béziers » :	<p>La ZPS Est et Sud de Béziers est en connexion avec d'autres ZPS notamment pour l'Outarde canepetière. Le projet peut ajouter des barrières visuelles et sonores contraignant les échanges entre ces différentes ZPS, pour notamment l'Outarde canepetière, les espèces au vol bas et les rapaces.</p> <p>Pour les oiseaux d'eau, on peut pressentir un lien avec la ZPS « Basse Plaine de l'Aude », et l'Étang de Thau et Lido de Sète à Agde.</p> <p>La position du projet, au nord de la ZPS, ne vient pas faire obstacle aux échanges le long du littoral.</p>
ZSC FR9101486 « Cours inférieur de l'Hérault »	<p>Des connexions hydrauliques existent avec l'Étang du Bagnas et l'Étang de Thau (via le Canal du Midi). Cependant, les distances sont trop importantes pour établir un lien pour la Cistude ou pour les odonates (libellules).</p> <p>La mise en place d'un viaduc au niveau du franchissement de ce site permet des atteintes négligeables sur ces liens inter-sites car il assure une grande transparence au projet.</p>
ZSC FR9102005 « Aqueduc de Pézenas »	<p>Les populations de ce site sont principalement connectées avec la ZSC « Montagne de la Mourre et Causse d'Aumelas ».</p> <p>Il est possible aussi qu'un lien fonctionnel existe avec la ZSC « Massif de la Clape » (Phase 2).</p> <p>L'aqueduc de Pézenas abrite 23% de la population reproductrice de Minioptère de Schreibers. Des corridors de déplacement important entre ces sites risquent d'être altérés ou détruits par le projet.</p>
ZSC FR9101411 « Herbiers de l'étang de Thau »	<p>Le projet étant situé en amont et au droit de la ZSC, un risque de pollution accidentelle est à prendre en considération en phase de travaux et en phase d'exploitation. L'occurrence d'une pollution accidentelle n'est pas quantifiable.</p> <p>Les ouvrages hydrauliques prévus permettent d'assurer le fonctionnement hydrique du site, aucune altération de sa fonctionnalité n'est à prévoir.</p> <p>Concernant les habitats, aucune connectivité n'est établie avec d'autres sites Natura 2000</p>

Site	Évaluation
ZPS FR9112018 « Étang de Thau et lido de Sète à Agde »	<p>Les liens fonctionnels entre la zone d'emprise et la ZPS sont très faibles.</p> <p>Il existe un lien indirect hydrologique entre la ZPS et la zone d'emprise. Il peut y avoir contamination des eaux de surface, ainsi que du réseau hydrique souterrain.</p> <p>En phase de travaux l'intensité du risque de pollution, n'est pas quantifiable.</p> <p>Les ouvrages de transparence hydraulique envisagés permettent de ne pas altérer les habitats d'espèce au sein du site.</p> <p>Le déplacement de certaines espèces en chasse ou de passage vers le nord du site peut être altéré par la présence du projet, mais cela concerne peu d'espèces.</p> <p>Un lien est probable entre cette ZPS et celle des « étangs palavasiens et Étang de l'Estagnol », le projet ne s'interpose pas entre elles. Un lien avec les ZPS situés dans l'arrière-pays est pressenti faible à très faible.</p> <p>Le projet ne vient pas porter atteinte aux inter connectivités de ce réseau de ZPS situés sur la partie est du projet.</p>
ZPS FR9112021 « Plaine de Villeveyrac Montagnac »	<p>Le projet se situe au sud du périmètre de la ZPS, sans l'intercepter. Il ne vient pas remettre en cause la fonctionnalité du site.</p> <p>La ZPS « Plaine de Fabrègues-Poussan » est proche. En fonction des espèces, des liens existent entre ces deux ZPS.</p> <p>Par son positionnement, le projet pourra contribuer à un effet de rupture de continuité écologique et à un effet de perturbation des déplacements de certaines espèces. Le projet ne se positionne pas entre ces deux ZPS, il longe l'axe existant de l'A9. De ce fait, l'effet de rupture lié à la création de la LNMP est réduit.</p> <p>La plaine de Villeveyrac possède des liens avec la ZPS « Garrigues de la Moure et d'Aumelas » très proche. Le projet de Ligne nouvelle ne vient pas s'interposer entre ces deux sites.</p> <p>Les liens avec les deux ZPS littorales : les « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol » et « Étang de Thau et lido de Sète à Agde » sont faibles à très faibles.</p> <p>Le projet ne porte pas atteinte aux inter connectivités de ce réseau de ZPS situé sur la partie est du Projet.</p>
ZPS FR9112020 « Plaine de Fabrègues Poussan »	<p>Le périmètre sud de la ZPS est situé en limite du projet. Les habitats d'espèces au sein du site ne sont pas altérés.</p> <p>La difficulté de déplacement de certaines espèces entre cette ZPS et le Massif de la Gardiole, situé en limite sud, est fortement probable (rapaces). Le projet constitue un obstacle supplémentaire à franchir, en plus de l'A9.</p> <p>On note la présence proche de la ZPS « Plaine de Villeveyrac-Montagnac ». En fonction des espèces, des liens sont plus ou moins forts.</p> <p>Au regard du positionnement du projet, celui-ci peut accentuer la dégradation des continuités écologiques</p>

Site	Évaluation
	<p>entre ces différentes ZPS, même si la LNMP est situé dans l'axe des déplacements (et ne les intercepte pas). Il existe des liens avec la ZPS « Garrigues de la Moure et d'Aumelas » qui est proche, notamment pour les rapaces.</p> <p>Le projet ne vient pas s'interposer entre ces trois sites.</p> <p>Les liens avec la ZPS des « Étangs palavasiens et Étang de l'Estagnol » sont faibles à très faibles.</p> <p>Le projet ne porte pas atteinte aux inter connectivités de ce réseau de ZPS situé sur la partie est du projet de Ligne nouvelle.</p>
ZSC FR9101393 « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas »	<p>Les populations de ce site sont connectées avec le gîte de l'Aqueduc de Pézenas. Les populations de chiroptères sont réellement ou potentiellement interconnectées.</p> <p>Pour les chiroptères, il est possible qu'un lien fonctionnel existe avec la ZSC « Massif de la Clape », Phase 2. Sur les corridors de déplacement, le projet risque d'entraîner un effet de rupture, à relativiser car le tracé ne s'interpose pas entre la Montagne de la Moure et le gîte de l'Aqueduc de Pézenas. Il longe en grande partie le tracé existant de l'A9.</p> <p>L'effet de rupture est estimé comme négligeable.</p>
ZPS FR9110042 « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol »	<p>Les liens fonctionnels entre la zone d'inventaire (essentiellement des milieux secs sur massifs rocheux calcaires) et la ZPS (des lagunes Marines) sont très faibles. Le projet ne devrait donc pas engendrer d'atteintes directes sur les populations du site.</p> <p>La Mosson et le Rieu Coulon assurent un lien indirect hydrologique entre la ZPS et la zone d'inventaire. En cas de pollution accidentelle à proximité de ces cours d'eau en phase de construction, ou en phase d'exploitation, il pourrait y avoir contamination des eaux de surface, ainsi que du réseau hydrique souterrain. L'effet n'est pas quantifiable compte tenu de son caractère accidentel et de sa faible probabilité d'occurrence.</p> <p>Au regard des ouvrages de transparence hydraulique envisagés pour le projet, les habitats d'espèce au sein du site ne seront pas altérés.</p>
ZSC FR9101410 « Étangs palavasiens »	<p>Pour l'habitat naturel</p> <p>Tous les habitats d'intérêt communautaire de la ZSC sont concernés en raison de la connexion hydrologique qui existe entre la ZSC et la zone d'emprise (intersection de la Mosson, une des principales sources d'alimentation).</p> <p>Les principaux écoulements superficiels alimentant les étangs (Vène et affluents, Mosson et affluents, et Rieucoulon) sont franchis par des viaducs, et/ou par des ouvrages hydrauliques garantissant la transparence hydraulique. Les écoulements superficiels ne seront donc pas modifiés par le projet.</p>

Site	Évaluation
	<p>En phase de travaux et en phase d'exploitation, une pollution risque d'atteindre les habitats d'intérêt communautaire présents dans la ZSC. Elle ne peut pas être quantifiée, s'agissant d'une atteinte hypothétique liée à une pollution accidentelle non connue.</p> <p>Pour les reptiles Le franchissement de la Mosson, en amont hydraulique du site, est susceptible de générer une incidence, avec l'altération des habitats aquatiques propices à la cistude d'Europe. Le risque ne peut être précisément caractérisé. La RNN de l'Estagnol n'est pas concernée par cette atteinte, car il n'y a pas de connectivité hydraulique entre l'Étang et la Mosson. Aucune altération de la fonctionnalité du site n'est à prévoir.</p>

L'évaluation globale avec les autres sites Natura 2000 fait apparaître pour les habitats, aucune connectivité avec d'autres sites Natura 2000.

La synthèse des incidences potentielles sur les sites Natura 2000 fait apparaître que les espèces impactées sont pour :

- Les oiseaux : Les rapaces, le Rollier d'Europe et l'Outarde canepetière.
- Les habitats et la flore : Les forêts galeries et en général tous les autres habitats.
- Les reptiles : La tortue cistude d'Europe.
- Les invertébrés : Les espèces de libellule.
- Les poissons : Le Toxostome et l'alose feinte.
- Les mammifères : Les chiroptères en général.

#### MESURES PROPOSÉES POUR SUPPRIMER OU RÉDUIRE LES INCIDENCES NÉGATIVES POTENTIELLES DE LA PHASE 1 DU PROJET LNMP SUR LES SITES NATURA 2000

Une mesure d'évitement vise à modifier un projet afin de supprimer un impact que ce projet engendrerait ; une mesure de réduction vise à réduire autant que possible la durée, l'intensité et/ou l'étendue des impacts d'un projet sur l'environnement qui ne peuvent pas être complètement évités.

Ces mesures consistent à modifier certains aspects du projet (implantation, conception calendrier de mise en œuvre) afin d'éviter ou de réduire ses effets négatifs sur l'environnement.

### Évitement des sites Natura 2000 :

La totalité des sites Natura 2000 présents sur le territoire traversé par la phase 1 du projet LNMP, ont pu être évités, exception faite de la ZSC « Cours inférieur de l'Hérault ».

### Mesures d'accompagnement et suivi de l'efficacité des mesures :

L'objectif est de :

- de contrôler la mise en œuvre effective des mesures prévues et de s'assurer à l'issue des travaux que les remises en état des sites sont réalisées ;
- de vérifier, par le biais de suivis écologiques dans la durée (en phase d'exploitation) que les mesures réalisées atteignent les objectifs.

Mesures d'accompagnement post-chantier :

A1 - Remise en état post-chantier des habitats naturels dégradés - Tous les sites Natura 2000 ;

A2 - Recréer des habitats ouverts à semi-ouverts (habitats d'espèces) En fin de chantier sur les talus ferroviaires - Tous les sites Natura 2000 ;

A3 - Valoriser les dépendances ferroviaires sur le plan écologique.

Suivi de l'efficacité des mesures : Ce suivi (sur 5 à 10 ans) vise à s'assurer de l'efficacité des mesures de réduction.

### EVALUATION DES INCIDENCES RÉSIDUELLES LIÉES À LA RÉALISATION DE LA PHASE 1 DU PROJET LNMP ET SUITE À LA MISE EN OEUVRE DES MESURES D'ÉVITEMENT ET DE RÉDUCTION

Les atteintes résiduelles (ou incidences résiduelles) sont :

- soit « non significatives » : le projet ne remet pas en cause les objectifs de conservation de l'habitat et/ou de l'espèce d'intérêt communautaire ;
- soit « significatives » (remise en cause des objectifs de conservation du site) ; nécessité de prévoir une ou des mesures dites de compensation pour remédier à cet impact.

Un seul effet est significatif pour la ZPS « Est et Sud de Béziers » : il concerne l'outarde canepetière.

La compensation se traduit par des actions :

- L'acquisition foncière et/ou le conventionnement de parcelles de compensation menacées et/ou à restaurer et leur gestion ;
- La mise en place de plans de restauration et gestion par site ;
- La restauration d'habitat en mauvais état de conservation ;
- La création d'habitats favorables aux espèces identifiées et impactées ;
- Une ouverture douce et l'entretien d'espaces ouverts par pastoralisme ou d'autres moyens (brulis dirigés...) ;
- L'élargissement et l'entretien de ripisylves ;
- Des actions contre l'installation du Pin d'Alep par pâturage, coupe sélective, sylvo pastoralisme, etc. ;
- La mise en protection de gîtes/cavités à chiroptères, nichoirs à oiseaux ;
- Une amélioration des connaissances sur la biologie et la distribution des espèces à enjeu fort ou très fort ;
- Une contribution financière pour des actions en faveur des espèces sensibles.

Les sites à privilégier pour la compensation relative à la ZPS « Est et Sud de Béziers » se situent à l'ouest de Bessan, au sud de Montblanc.

## CONCLUSION

**Le site Natura 2000 de la ZSC « Cours inférieur de l'Hérault » est le seul qui n'a pas pu être évité, lui seront appliquées les mesures de réduction – compensation.**

Au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et malgré l'application de mesures de réduction, la phase 1 du projet aura une **incidence résiduelle notable dommageable sur un site Natura 2000, : la ZPS FR9112022 « Est et sud de Béziers ».**

La population d'Outarde canepetière nicheuse et hivernante ayant justifié la désignation de cette ZPS est touchée significativement par le projet. Son habitat d'espèce favorable à la reproduction et à l'hivernage s'étend sur environ 80 hectares. À cette surface directement impactée, s'ajoute la perte d'habitat d'espèces lié au dérangement estimée à 260 ha.

Au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, le projet aura une **incidence non notable dommageable sur les 9 sites Natura 2000** recensés et sur des espèces d'intérêt communautaire sous réserve de l'application des mesures d'évitement et de réduction.

## 10 ÉVALUATION SOCIO-ÉCONOMIQUE

Ce chapitre est concerné par la pièce G du dossier d'enquête.

Cette pièce comprend 268 pages au format équivalent A4. Elle est complétée par le mémoire en réponse du maître d'ouvrage à l'avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement – SGPI.

Elle comprend la présentation du projet, une analyse stratégique et des effets du projet, puis l'analyse socio-économique. Avant de développer les éléments de l'analyse socio-économique, nous synthétisons dans le tableau suivant les effets du projet, pour la phase 1 et pour le projet global :

### Les effets du projet phase 1 et global :

<b>Répondre aux besoins croissants de mobilité longue distance</b>				
	<b>Effets de la phase 1</b>		<b>Effets du projet global</b>	
	<b>Principaux enseignements</b>	<b>Quelques éléments chiffrés</b>	<b>Principaux enseignements</b>	<b>Quelques éléments chiffrés</b>
Compléter le réseau ferroviaire à grande vitesse européen	Des gains de temps notables sont procurés par le projet de ligne nouvelle, permettant particulièrement d'augmenter la mobilité ferroviaire pour les flux d'échange et surtout de transit	+350 000 voyages ferroviaires annuels en échange (+2,2 %), et +640 000 voyages annuels en transit (+13,5 %). Une augmentation modérée des circulations ferroviaires fret (+1 %) avec +0,2 millions de tonnes annuelles par rapport à la référence	Des gains de temps significatifs sont procurés par le projet de ligne nouvelle, permettant particulièrement d'augmenter la mobilité ferroviaire pour les flux d'échange et surtout de transit.	+1,6 millions de voyages annuels en échange (+9,9 %) et +1,6 millions de voyages annuels en transit (+32 %). Une augmentation modérée des circulations ferroviaires fret (+2 %) avec +0,35 millions de tonnes annuelles par rapport à la référence
Faciliter l'accès au réseau à grande vitesse dans la région	Les services existants sont prolongés pour mieux diffuser la grande vitesse au Sud de Montpellier en direction du Roussillon.	Prolongement de 5 services Grandes Lignes existants au profit de Béziers et Perpignan.	Le nombre de services Grandes Lignes irriguant le territoire est augmenté et de nouveaux points d'accès au réseau à grande vitesse sont créés sur le territoire, modifiant la répartition des dessertes entre gares centres et gares nouvelles.	Création de deux gares nouvelles à Béziers Est et Narbonne Ouest, avec respectivement 20 et 23 allers-retours quotidiens. L'offre Grandes Lignes desservant le territoire passe de 39 à 42 allers-retours par jour (hors trains de nuit).
Accompagner la hausse du transport de marchandises	Le projet LNMP se traduit par une augmentation du trafic ferroviaire, en particulier du transport combiné et dans une moindre mesure de l'autoroute ferroviaire, flux majoritairement détournés du mode routier. Il permet un gain de	750 000 tonnes heures de transport économisées en 2035 grâce aux gains de temps procurés par le projet.	Le projet LNMP se traduit par une augmentation du trafic ferroviaire, en particulier sur le transport combiné et dans une moindre mesure sur l'autoroute ferroviaire, flux majoritairement détournés du	1 500 000 tonnes heures de transport économisées en 2045 grâce aux gains de temps procurés par le projet.

	10 mn sur l'itinéraire entre le CNM et la ligne Perpignan - Figueras.		mode routier. Il permet un gain de 15 mn sur l'itinéraire entre le CNM et la ligne Perpignan - Figueras.	
--	---	--	--	--

### Accompagner le développement de la région

	Effets de la phase 1		Effets du projet global	
	Principaux enseignements	Quelques éléments chiffrés	Principaux enseignements	Quelques éléments chiffrés
Contribuer au développement économique régional dans ses diverses dimensions	Grâce à une meilleure accessibilité des pôles urbains du Languedoc-Roussillon par le mode ferroviaire, le projet améliore l'accès aux grandes métropoles européennes, facilitant les échanges économiques, touristiques. Béziers et Narbonne bénéficient particulièrement des effets de la phase 1.	4,1 millions d'heures économisées annuellement par les anciens usagers du train. Un gain de temps de 18 mn entre Montpellier et Béziers, bénéficiant à l'essentiel des liaisons de transit concernant le territoire (Paris-Barcelone ou Toulouse- Marseille). Narbonne est à moins de 4h de Paris, Perpignan à moins de 3h de Lyon.	Grâce à une meilleure accessibilité des pôles urbains du Languedoc-Roussillon par le mode ferroviaire, le projet améliore l'accès aux grandes métropoles européennes, facilitant les échanges économiques, touristiques. L'accès à Perpignan et à la Catalogne est particulièrement amélioré avec le projet global.	9,2 millions d'heures économisées annuellement par les anciens usagers du train. Un gain de temps de 39 mn entre Montpellier et Perpignan, bénéficiant aux liaisons Nord-Sud, et un gain de temps de 27 mn entre Montpellier et Toulouse, bénéficiant aux liaisons Est-Ouest. Perpignan à moins de 4h de Paris, Marseille à 3h10 de Barcelone et moins de 2h de Perpignan.
Faciliter les liens entre bassins de vie internes à la région	Une ligne nouvelle renforçant la colonne vertébrale du réseau de transport du Languedoc, support de services ferroviaires rapides et fréquents entre plusieurs agglomérations du territoire.  Doublement des lignes ferroviaires entre Montpellier et Béziers, offrant la possibilité d'une augmentation de l'offre TER entre Montpellier et Béziers.	Un gain de temps de 18 mn entre Montpellier et Béziers / Narbonne / Perpignan.  Moins de 1 % voyages ferroviaires en déplacements internes sans évolution de l'offre TER : les apports capacitaires du projet n'auront d'effet que si l'offre régionale TER est renforcée.	Une ligne nouvelle renforçant la colonne vertébrale du réseau de transport du Languedoc et du Roussillon, support de services ferroviaires rapides et fréquents entre les principales agglomérations du territoire.  Desserte de la gare nouvelle de Narbonne Ouest par les TER.  Doublement des lignes ferroviaires entre Montpellier et Béziers, offrant la possibilité d'une augmentation de l'offre TER entre Montpellier et Béziers.	Un gain de 24 mn entre Perpignan et Narbonne, de 15 mn entre Perpignan et Narbonne, de 16 mn entre Toulouse et Perpignan.  28 allers-retours TER créés à Narbonne Ouest. Toutefois, sans évolution de l'offre TER, on prévoit -0,9 % de voyages ferroviaires en déplacements internes : les apports capacitaires du projet n'auront d'effet que si l'offre régionale TER est renforcée.
Faciliter l'accès aux transports collectifs pour les plus fragiles	Les capacités dégagées sur la ligne existante permettront de créer des services adaptés aux besoins du quotidien, notamment pour les personnes	Pas d'évolution de l'offre TER dessinée à ce stade.	Les capacités dégagées sur la ligne existante permettront de créer des services adaptés aux besoins du quotidien, notamment pour les personnes	Pas d'évolution de l'offre TER dessinée à ce stade (hors desserte de la gare nouvelle de Narbonne Ouest).



	économiquement fragiles et éloignées de l'emploi. L'accès aux pôles d'emploi des grandes métropoles ou du littoral sera facilité.		économiquement fragiles et éloignées de l'emploi. L'accès aux pôles d'emploi des grandes métropoles ou du littoral sera facilité.	
--	--	--	--	--

**Favoriser une mobilité durable**

	Effets de la phase 1		Effets du projet global	
	Principaux enseignements	Quelques éléments chiffrés	Principaux enseignements	Quelques éléments chiffrés
Atténuer la congestion du réseau routier et l'insécurité routière, améliorer la qualité de l'air dans les grandes agglomérations	Le report modal depuis la voiture apaise le trafic en milieu urbain et interurbain, il concerne des réductions notables de flux de voitures mais aussi de poids lourds.  Le projet participe à réduire l'insécurité routière, proportionnelle au trafic routier mais aussi concourt à diminuer la congestion et la pollution atmosphérique en milieu urbain, ainsi que les nuisances sonores	Une diminution jusqu'à 20 000 poids lourds circulant par an sur les tronçons routiers les plus impactés (A9). 220 millions de kilomètres parcourus par les voitures économisés par an grâce au report modal.	Le report modal depuis la voiture apaise le trafic en milieu urbain et interurbain, il concerne des réductions notables de flux de voitures mais aussi de poids lourds.  Le projet participe à réduire l'insécurité routière, proportionnelle au trafic routier mais aussi concourt à diminuer la congestion et la pollution atmosphérique en milieu urbain.	Une diminution jusqu'à 20 000 poids lourds circulant par an sur les tronçons routiers les plus impactés (A9). 572 millions de kilomètres parcourus par les voitures économisés par an grâce au report modal.
Proposer des solutions de mobilité limitant le besoin de ressources énergétiques et les émissions de gaz à effet de serre	Un report modal notable pour les trajets de longue distance, permettant de réduire les émissions liées au transports routier et aérien, et les besoins énergétiques associés.	500 000 déplacements en voiture évités, et près de 100 000 en avion par an. 14 000 tonnes de CO <sub>2</sub> eq évitées en 2035 5 000 tonnes de CO <sub>2</sub> eq évitées en 2045.	Un report modal significatif pour les trajets de longue distance, 3 fois supérieur à la phase 1, permettant de réduire les émissions liées au transports routier et aérien. Les besoins énergétiques des déplacements s'en trouvent également diminués.	1 770 000 déplacements en voiture évités, et près de 360 000 en avion par an. 15 000 tonnes de CO <sub>2</sub> eq évitées en 2045.
Réduire les nuisances liées aux transports pour les zones fortement peuplées et améliorer la fiabilité du système ferroviaire	Les circulations ferroviaires empruntant la nouvelle infrastructure, notamment fret, évitent les zones les plus fortement urbanisées. L'utilisation renforcée des gares nouvelles de Nîmes et Montpellier réduit les flux d'accès aux gares de centre-ville, sources de nuisances.	1,74 millions de voyageurs annuels à Montpellier Saint-Roch, au profit majoritairement de Montpellier Sud de France. -0,8 millions de voyageurs annuels à la gare de Nîmes, au profit majoritairement de Nîmes Pont du Gard. 15,5 millions de tonnes de marchandises utilisent CNM en	Les circulations ferroviaires empruntant la nouvelle infrastructure, notamment fret, évitent les zones les plus fortement urbanisées. La création de gares nouvelles permet de réduire les flux d'accès aux gares de centre-ville, source de nuisances.	-2,1 millions de voyageurs annuels à Montpellier Saint-Roch, au profit majoritairement de Montpellier Sud de France. -0,9 millions de voyageurs annuels à la gare de Nîmes, au profit majoritairement de Nîmes Pont du Gard. 2,5 millions de voyageurs annuels à Béziers Est, 2

	Si les gains de ponctualité restent modestes, la diminution des circulations ferroviaires sur la ligne classique permettra de meilleures facultés de résilience. À la suite d'un incident, le réseau pourra plus rapidement retrouver un fonctionnement « normal ». Le trafic et les usagers seront donc moins impactés.	2045, réduisant ainsi fortement les nuisances liées aux trains de fret circulant sur ligne existante près des zones urbanisées.	Si les gains de ponctualité restent modestes, la diminution des circulations ferroviaires sur la ligne classique permettra de meilleures facultés de résilience. À la suite d'un incident, le réseau pourra plus rapidement retrouver un fonctionnement « normal ». Le trafic et les usagers seront donc moins impactés.	millions à Narbonne Ouest. 16,9 millions de tonnes de marchandises utilisent CNM en 2045, réduisant ainsi fortement les nuisances liées aux trains de fret circulant sur ligne existante près des zones urbanisées.
Réduire les impacts du changement climatique	Ouvrages de franchissement, remblais et dépôts de terrassement ont été définis afin de garantir le maintien de la transparence hydraulique. Surtout, le doublement de de ligne ferroviaires entre Montpellier et Béziers permettra d'éviter une coupure totale des circulations en cas d'intempérie majeure.	Environ 18 % du linéaire de la zone d'étude traverse des zones inondables, soulignant le risque élevé d'événement météorologique destructeur, dont le risque d'occurrence augmente avec le changement climatique.	Ouvrages de franchissement, remblais et dépôts de terrassement ont été définis afin de garantir le maintien de la transparence hydraulique. Surtout, le doublement de de ligne ferroviaires entre Montpellier et Perpignan permettra d'éviter une coupure totale des circulations en cas d'intempérie majeure.	Environ 18 % du linéaire de la zone d'étude traverse des zones inondables, soulignant le risque élevé d'événement météorologique destructeur, dont le risque d'occurrence augmente avec le changement climatique.

### Le scénario de référence et l'option de référence

Selon les principes de la note technique du 27 juin 2014 de la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, l'évaluation d'un projet de transport s'attache à comparer une option de référence et une option de projet dans un contexte de scénario de référence.

Le scénario de référence formule les hypothèses relatives au contexte d'évolution future, exogène au projet de transport, sur la durée de projection retenue pour l'évaluation. Les hypothèses portent sur le cadre économique, social et environnemental ainsi que sur les projets de réseaux de transport de voyageurs et de marchandises (relevant d'autres maîtres d'ouvrage), d'activités et d'habitat.

L'option de référence est la situation qui prévaudrait si le projet n'était pas réalisé. Elle prend en compte les investissements les plus probables que réaliserait le maître d'ouvrage du projet évalué, dans le cas où celui-ci n'est pas réalisé. Ces investissements concernent des actions en matière d'infrastructure et de service de transport.

L'option de projet intègre les infrastructures et services, objet de l'évaluation.

Pour caractériser le scénario de référence et l'option de référence, sont abordés le contexte macro-économique, les évolutions démographiques à venir, les projets de développement majeurs, puis les projets de transport routiers ou ferroviaires attendus, ainsi que de

probables renforcements de services ferroviaires liés à l'augmentation tendancielle de la fréquentation des trains ou à de nouvelles politiques d'offre régionale ou grandes lignes.

Sur le territoire du projet LNMP, les dynamiques démographiques soutenues sont le résultat d'un solde naturel positif. Selon les projections de l'INSEE, cette forte croissance de la population devrait se poursuivre dans les années à venir, faisant de l'Occitanie la quatrième région française en termes de population en 2035 et la troisième en 2045.

Le dynamisme économique est important, il est basé sur le tourisme, et aussi les domaines de l'aérospatial, de la santé, de l'agriculture et de l'agroalimentaire, de l'environnement... De ce fait, les besoins de déplacement sur le territoire seront accrus, alors que les trafics sur les réseaux ferroviaires et routiers sont déjà denses : en moyenne 120 trains circulent chaque jour entre Montpellier et Béziers ; 60 000 à 74 000 véhicules par jour dont 13 000 poids lourds empruntent l'A9 entre ces deux agglomérations.

La période estivale accentue les besoins et les nuisances occasionnées par la circulation routière : congestion, accidentologie, nuisances sonores, émissions de gaz à effet de serre, pollutions atmosphériques.

Ces enjeux sont centraux dans un contexte où la Métropole Montpellier Méditerranée fait partie des 12 agglomérations françaises dont l'état de l'air a justifié la condamnation de la France le 24 octobre 2019 par la Cour de justice européenne pour dépassement des valeurs limites de dioxyde d'azote (NO<sub>2</sub>), polluant qui affecte la santé publique, et provient majoritairement du transport routier.

Il est donc essentiel que le mode ferroviaire accompagne le développement démographique et économique en facilitant les déplacements entre les territoires et en offrant une véritable alternative à la voiture pour les différents déplacements.

En termes de trafics de voyageurs, les différences de parts modales du train sur les liaisons avec l'Ile-de-France entre la Catalogne (4 %), les Pyrénées-Orientales et l'Aude (entre 50 % et 60 %), l'Hérault et le Gard (70 %), mettent en évidence l'impact notable d'une desserte TaGV sur la mobilité ferroviaire.

Or, à l'échelle européenne, seule manque la section entre Montpellier et Perpignan pour assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre Séville et Amsterdam.

En termes de trafics fret, la part de marché du train pour les flux transpyrénéens est actuellement de l'ordre de 3 % à 4 % à la frontière, pour 14 % pour les flux transalpins. Les possibilités d'évolution du partage modal en faveur du mode ferroviaire sur les relations transpyrénéennes est important. Le renforcement de l'interopérabilité entre les réseaux français et ibérique, programmé dans le cadre du développement du

corridor méditerranéen du réseau transeuropéen de transport, pourrait impulser la croissance du fret ferroviaire sur le périmètre du projet LNMP.

À plus court terme, les projets de service d'autoroute ferroviaire du port de Sète et d'extension du port de Port-La-Nouvelle contribueront également au développement du transport ferroviaire de marchandises.

Cependant, le développement du transport ferroviaire dans les années à venir, pour les déplacements des voyageurs ou pour l'acheminement de marchandises, sera freiné par les limites de l'infrastructure actuelle.

En option de référence, les capacités résiduelles disponibles pour la circulation de trains supplémentaires sont limitées.

De plus, la ligne ferroviaire actuelle a montré ces dernières années sa fragilité face aux événements climatiques d'octobre-novembre 2019 où la circulation des trains entre Montpellier, Perpignan et l'Espagne a été totalement interrompue pendant plus d'un mois.

Le contexte de changement climatique intensifiera ces événements et de leurs occurrences.

Le périmètre du projet LNMP constitue donc un axe de transport stratégique en Europe se traduisant par des enjeux prégnants de mobilité et de développement durable.

### Les gaz à effet de serre

L'objectif de décarbonation des transports retenu dans la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) est intégré au **scénario de référence AMS**.

En 2050, en France, les transports terrestres ne doivent plus émettre de gaz à effet de serre.

AMS - Phase 1	2035	2045	2050	TOTAL
Emissions VL	-10 300	-3 900	0	<b>-93 000</b>
Emissions PL	-4 500	-1 700	0	<b>-38 300</b>
Emissions Fret ferroviaire	10	0	0	<b>80</b>
<b>Total</b>	<b>-14 800</b>	<b>-5 600</b>	<b>0</b>	<b>-131 200</b>

En phase 1 en 2035, les émissions évitées lors de l'exploitation de la ligne sont évaluées à 15 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq grâce aux reports liés aux voyageurs et aux marchandises.

Sur une période de 15 ans (2035/2050), la phase 1 permet d'éviter 131 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

AMS – ProJet global	2035	2045	2050	TOTAL
Emissions VL	-10 300	-12 700	0	<b>-122 700</b>
Emissions PL	-4 500	-2 600	0	<b>-41 100</b>
Emissions Fret ferroviaire	10	0	0	<b>90</b>
<b>Total</b>	<b>-14 800</b>	<b>-15 300</b>	<b>0</b>	<b>-163 700</b>

En projet global en 2045, ces émissions évitées atteignent également 15 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

Sur une période de 15 ans (2035/2050), le projet global permet d'éviter 164 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

**Le scénario AME** est moins volontariste sur le plan de la neutralité carbone des transports terrestres (l'horizon d'atteinte de la neutralité étant repoussé à 2070, contre 2050 dans le scénario AMS). Dans le cadre du scénario AME, le projet LNMP permettrait donc de réduire les émissions de gaz à effets de serre sur une durée plus longue (20 années supplémentaires par rapport au scénario AMS) en phase exploitation.

<b>AME - Phase 1</b>	<b>2035</b>	<b>2045</b>	<b>2070</b>	<b>TOTAL</b>
Emissions VL	-15 500	-15 300	0	<b>-383 700</b>
Emissions PL	-16 000	-17 500	0	<b>-444 700</b>
Emissions Fret ferroviaire	100	100	0	<b>3 600</b>
<b>Total</b>	<b>-31 400</b>	<b>-32 600</b>	<b>0</b>	<b>-824 800</b>

En phase 1 en 2035, les émissions évitées de la phase exploitation sont évaluées à 31 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq grâce aux reports liés aux voyageurs et aux marchandises.

Sur une période de 35 ans (2035/2070), la phase 1 permet d'éviter 825 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

<b>AME - Projet global</b>	<b>2035</b>	<b>2045</b>	<b>2070</b>	<b>TOTAL</b>
Emissions VL	-15 500	-44 600	0	<b>-904 100</b>
Emissions PL	-16 000	-69 100	0	<b>-1 520 500</b>
Emissions Fret ferroviaire	100	7000	0	<b>16 600</b>
<b>Total</b>	<b>-31 400</b>	<b>-113 000</b>	<b>0</b>	<b>-2 408 100</b>

En projet global en 2045, ces émissions évitées atteignent également 113 000 tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

Sur une période de 35 ans (2035/2070), le projet global permet d'éviter 2,4 millions de tonnes de CO<sub>2</sub>eq.

### Résultats du bilan socio-économique

L'évaluation économique et sociale d'un projet d'investissement a pour objectif de mesurer son intérêt pour la collectivité dans son ensemble, en analysant et en mettant en évidence les impacts économiques, sociaux et environnementaux, positifs et négatifs du projet et de ses variantes.

C'est un outil qui permet d'informer les citoyens des effets du projet évalué et de l'usage des deniers publics, et d'éclairer les décideurs.

En complément de l'analyse qualitative et quantitative des coûts et bénéfices, cette évaluation s'appuie sur un « bilan socio-économique », ou bilan monétarisé, qui a pour objet de mesurer les effets du projet en termes de coûts et d'avantages monétarisés pour la collectivité.

Pour cela, il prend en compte d'une part les coûts monétaires supplémentaires (investissement, renouvellement, exploitation) et les recettes monétaires supplémentaires (recettes billettiques, taxes, etc...).

D'autre part, il monétarise des effets qui n'ont pas de valeur monétaire, tels que des gains de temps ou des améliorations du cadre de vie des riverains, à l'aide de valeurs de référence conventionnelles (coût de la tonne de CO<sub>2</sub>, ...).

Ce « bilan socio-économique » permet de déterminer la rentabilité et la valeur ajoutée créée par le projet pour la collectivité. Il est établi par différence entre l'option de projet étudiée et l'option de référence, selon une méthodologie codifiée applicable et commune à l'ensemble des projets d'infrastructures de transport envisagés sur le territoire français.

Les résultats du bilan socio-économique sont exprimés en euros de valeur monétaire 2019.

Les coûts et avantages ont été actualisés à l'année précédant la mise en service, soit 2034.

### La phase 1 du projet

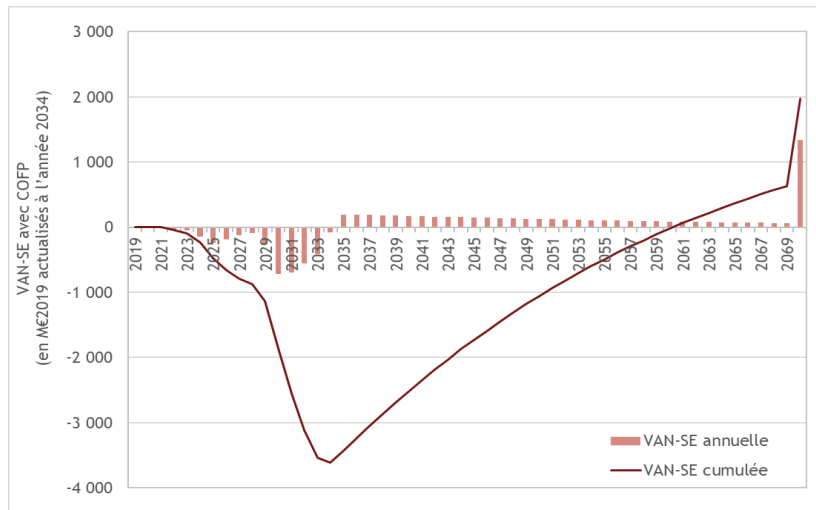
#### Principaux résultats

Indicateurs	Phase 1
VAN-SE avec COFP	+ 1 971 M€
VAN-SE par euro investi avec COFP	0,5
VAN-SE par euro public investi avec COFP	0,5
VAN-SE par euro public dépensé avec COFP	0,5
Taux de rentabilité interne	6,3 %

La phase 1 affiche une Valeur Actualisée Nette-Socio-Économique (VAN-SE) positive de 2,0 milliards d'euros, avec prise en compte du Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP). Le taux de rentabilité interne du projet s'établit à 6,3 %, soit une valeur supérieure au taux d'actualisation en vigueur de 4,5 %.

Ces indicateurs attestent de l'intérêt du projet : les avantages socio-économiques apportés par la phase 1 font plus que compenser les coûts générés.

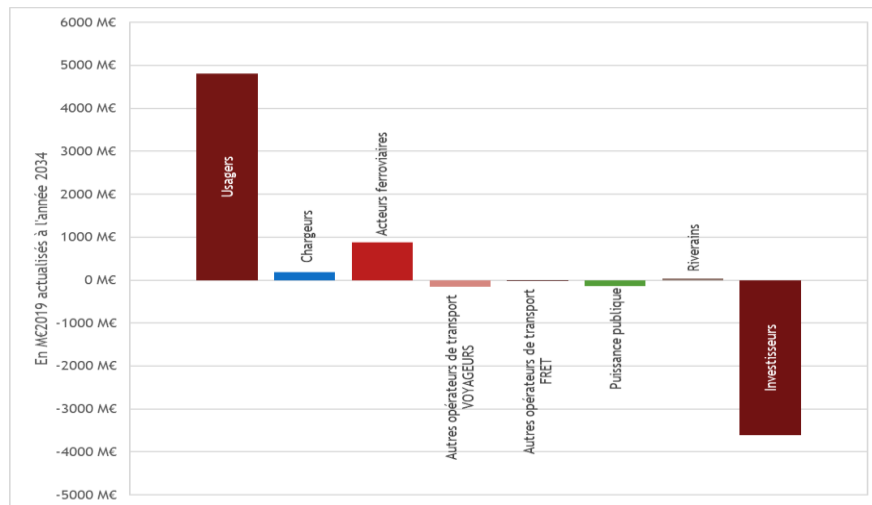
## Évolution dans le temps



La VAN-SE cumulée illustre l'évolution des avantages et des coûts à partir des premiers investissements et jusqu'à la dernière année de calcul (2070). La valeur résiduelle correspondant au prolongement des chroniques jusqu'en 2140 est intégrée en 2070 (pour une meilleure lisibilité).

Les investissements du projet, répartis entre 2022 et 2034, sont progressivement compensés par les gains cumulés à partir de la mise en service de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers en 2035. L'équilibre du bilan est atteint, avant la fin de la période de calcul, en 2061.

## Le bilan des acteurs



La VAN-SE repose principalement sur les avantages des usagers (+4 800 millions d'euros), en particulier les anciens usagers qui représentent 79 % du total. Les gains sont fortement basés sur les voyageurs ferroviaires déjà présents en option de référence. Les reportés contribuent au bilan des usagers à hauteur de 13 % et les usagers induits pour 3 %. Le reste des gains des usagers (5 %) correspond à la valorisation de la décongestion.

Les gains des anciens usagers correspondent essentiellement à des gains de temps de trajet en train (+3 600 millions d'euros) qui concernent les relations avec Paris, l'Occitanie et l'Espagne (35 %). Le gain de temps moyen est de 23 minutes.

<b>Acteur</b>	<b>VAN-SE (M€)</b>
Usagers	+ 4 804 M€
Chargeurs	+ 191 M€
Acteurs du ferroviaire	+ 878 M€
Autres opérateurs de transport de voyageurs	- 153 M€
Autres opérateurs de transport fret	- 25 M€
Puissance publique	- 144 M€
Riverains	+ 35 M€
Investisseurs	- 3 615 M€
<b>Bénéfice actualisé</b>	<b>+ 1 971 M€</b>

Les relations vers Lyon, les Hauts-de-France, le Benelux représentent 17 %. Sur ces relations, le gain de temps moyen est de 22 minutes.

Les relations Grand Sud entre la région PACA d'une part, l'Occitanie, l'Aquitaine et l'Espagne d'autre part pour 26 %. Sur ces relations, le gain de temps moyen est de 34 minutes.

Les avantages des usagers compensent largement les coûts d'investissement actualisés (-3 620 millions d'euros).

Pour l'acheminement des marchandises, les chargeurs bénéficient d'avantages, dont la valorisation est limitée à +190 millions € .

Les services TaGV assurés auprès des voyageurs ferroviaires dégagent des recettes supplémentaires liées aux nouveaux usagers reportés des autres modes et aux usagers induits.

Au global, le bilan des acteurs du ferroviaire présente un solde positif de +880 millions d'euros. Ce bilan des acteurs du ferroviaire est fondé sur des hypothèses d'offre, de coût et de prix qui ne préjugent pas des évolutions futures.

Les opérateurs des autres modes de transport (avion, autocar, covoiturage, concessionnaires autoroutiers) sont impactés par une diminution des voyageurs du fait des reports modaux vers le train se traduisant par une baisse de leurs recettes. Leurs bilans contribuent à hauteur de - 150 millions d'euros à la VAN-SE.

Ces reports modaux entraînent une diminution des taxes perçues par la Puissance publique. Par ailleurs les évolutions de l'offre ferroviaire sur les services conventionnés (TET et TER) engendrent un accroissement des coûts d'exploitation, et donc des subventions versées. Ces coûts ne sont pas compensés par les gains de sécurité.

### **Analyse des coûts – avantages de la phase 1**

Les avantages apportés par la phase 1 s'élèvent à 6 280 millions d'euros. Ils se composent principalement des avantages des voyageurs (temps, rabattement, régularité), des recettes des transporteurs ferroviaires. Ces contributions recouvrent 93 % des contributions positives.

Les impacts environnementaux et l'accidentologie se composent de :

- Une décongestion du réseau routier valorisée à hauteur de +280 millions d'euros ;
- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre en phase exploitation apportant +50 millions d'euros au bilan ;
- Une contribution de la sécurité tenant compte des impacts des circulations routière et ferroviaire de +40 millions d'euros d'avantages



collectifs ;

- Une baisse des nuisances liées à la pollution atmosphérique concourant au bilan à hauteur de +35 millions d'euros.

## Le projet global

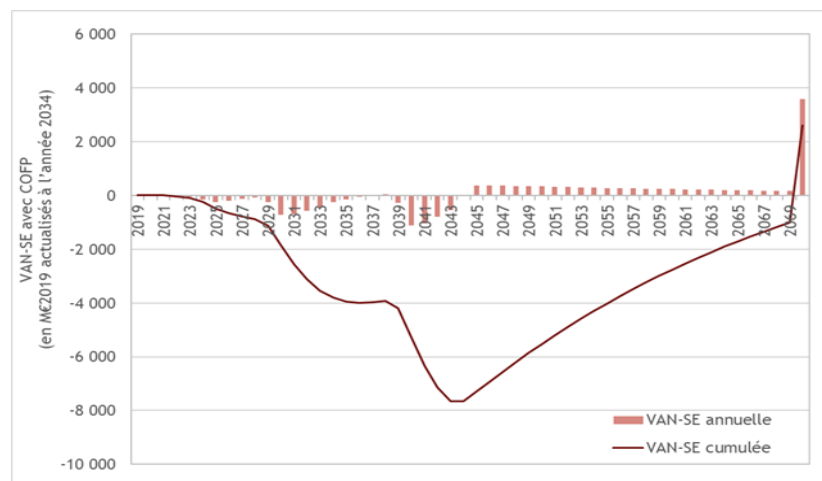
### Principaux résultats

Indicateurs	Projet global
VAN-SE avec COFP	+ 2 598 M€
VAN-SE par euro investi avec COFP	0,3
VAN-SE par euro public investi avec COFP	0,3
VAN-SE par euro public dépensé avec COFP	0,3
Taux de rentabilité interne	5,5 %

Le projet global affiche une VAN-SE positive de 2,6 milliards d'euros, avec prise en compte du Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP). Le taux de rentabilité interne du projet s'établit à 5,5 %, soit une valeur supérieure au taux d'actualisation en vigueur de 4,5 %.

Ces indicateurs attestent de l'intérêt du projet : les avantages socio-économiques apportés par le projet global font plus que compenser les coûts générés.

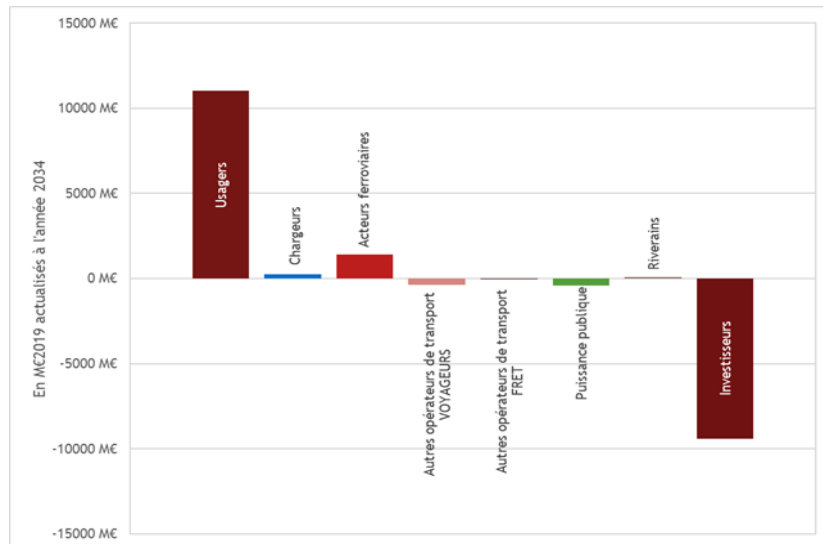
### Évolution dans le temps



La VAN-SE cumulée illustre l'évolution des avantages et des coûts à partir des premiers investissements et jusqu'à la dernière année de calcul (2070). La valeur résiduelle correspondant au prolongement des chroniques jusqu'en 2140 est ci-dessous intégrée en 2070 (pour une meilleure lisibilité).

Les investissements du projet, répartis entre 2022 et 2044, sont progressivement compensés par les gains cumulés à partir de la mise en service de la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers en 2035 puis entre Béziers et Perpignan en 2045. L'équilibre du bilan est ainsi atteint à la fin de la période de calcul, en 2070.

La VAN-SE repose principalement sur les avantages des usagers (+11 000 millions d'euros), et en particulier les anciens usagers qui représentent 71 %. Les gains sont fortement basés sur les voyageurs ferroviaires déjà présents en option de référence.



Acteur	VAN-SE (M€)
Usagers	+ 11 032 M€
Chargeurs	+ 262 M€
Acteurs du ferroviaire	+ 1 404 M€
Autres opérateurs de transport de voyageurs	- 376 M€
Autres opérateurs de transport fret	- 33 M€
Puissance publique	- 393 M€
Riverains	+ 93 M€
Investisseurs	- 9 391 M€
<b>Bénéfice actualisé</b>	<b>+ 2 598 M€</b>

Les reportés contribuent au bilan des usagers à hauteur de 18 % et les usagers induits de 4 %. Le reste des gains des usagers (7 %) correspond à la valorisation de la décongestion.

Les gains des anciens usagers correspondent essentiellement à des gains de temps de trajet en train (+4 200 millions d'euros) qui concernent les relations avec Paris, l'Occitanie et l'Espagne (34 %). Sur ces relations, le gain de temps moyen est de 37 minutes. Les relations vers Lyon, les Hauts-de-France, le Benelux (19 %) Sur ces relations, le gain de temps moyen est de 37 minutes. Les relations Grand Sud entre PACA, l'Occitanie, l'Aquitaine et l'Espagne (21 %). Sur ces relations, le gain de temps moyen est de 47 minutes.

Les avantages des usagers compensent largement les coûts d'investissement actualisés (-9 400 millions d'euros).

Pour l'acheminement des marchandises, les chargeurs bénéficient dont la valorisation est plus limitée représentant +260 millions d'euros.

Les services TaGV assurés auprès des voyageurs ferroviaires dégagent des recettes supplémentaires liées aux nouveaux usagers reportés des autres modes et aux usagers induits.

Au global, le bilan des acteurs du ferroviaire présente un solde positif de +1 400 millions d'euros. Ce bilan des acteurs du ferroviaire est fondé sur des hypothèses d'offre, de coût et de prix qui ne préjugent pas des évolutions futures.

Les opérateurs des autres modes de transport (avion, autocar, covoiturage, concessionnaires autoroutiers) sont impactés par une diminution des voyageurs du fait des reports modaux vers le train se traduisant par une baisse de leurs recettes. Leurs bilans contribuent à hauteur de -

380 millions d'euros à la VAN-SE.

Ces reports modaux entraînent également une diminution des taxes perçues par la Puissance publique.

Les évolutions de l'offre ferroviaire sur les services conventionnés (TET et TER) engendrent un accroissement des coûts d'exploitation, et donc des subventions versées. Ces coûts ne sont pas compensés par les gains de sécurité routière et d'effet de serre également attribués au bilan de la Puissance publique. Le bilan de la Puissance publique est de -390 millions d'euros.

Les riverains bénéficient d'une réduction de la pollution atmosphérique locale grâce aux reports de la route représentant +90 millions d'euros.

### **Analyse coûts – avantages du projet global**

Les avantages apportés par le projet global s'élèvent à 14 100 millions d'euros. Ils se composent principalement des avantages des voyageurs (temps, rabattement, régularité), des recettes des transporteurs ferroviaires. Ces contributions recouvrent 92 % des contributions positives.

Impacts sur l'environnementaux et l'accidentologie se composent de :

- Une décongestion du réseau routier valorisée à hauteur de +820 millions d'euros ;
- Une réduction des émissions de gaz à effet de serre apportant +60 millions d'euros au bilan ;
- Une contribution de la sécurité tenant compte des impacts des circulations routière et ferroviaire de +100 millions d'euros d'avantages collectifs ;
- Une baisse des nuisances liées à la pollution atmosphérique concourant au bilan à hauteur de +90 millions d'euros.

Les contributions négatives à la VAN-SE du projet global sont dominées par le coût d'investissement, qui pèse pour 82 % des contributions négatives. Viennent ensuite les coûts d'entretien, d'exploitation et de renouvellement du gestionnaire d'infrastructure et les coûts d'exploitation des transporteurs ferroviaires.

## Bilan socio-économique

Le projet, que l'on considère la seule phase 1 ou bien le projet global, présente une valeur actualisée nette positive, respectivement à 2,0 Md€ et 2.6 Md€. La somme des avantages socio-économiques procurés par l'opération s'avère très nettement supérieure aux coûts collectifs.

La synthèse du bilan socio-économique est la suivante :

Indicateurs	Phase 1	Projet global
Valeur Actualisée Nette Socio-Économique (VAN-SE) avec Coût d'Opportunité des Fonds Publics (COFP)	+1971 M€	+2 598 M€
VAN-SE par euro investi avec COFP	0,5	0,3
VAN-SE par euro public investi avec COFP	0,5	0,3
VAN-SE par euro public dépensé avec COFP	0,5	0,3
Taux de rentabilité interne	6,3 %	5.5%

Le bilan des acteurs permet de constater que dans les deux cas, les usagers des transports sont les principaux bénéficiaires de l'opération. Avec un gain de plus de 4.8 Md€ en phase 1, de plus de 11 Md€ en projet global, ces avantages couvrent à eux seuls les montants de l'investissement.

**Cet indicateur traduit bien les effets majeurs du projet pour conforter le maillage ferroviaire.**

Ce sont principalement les gains de temps pour les voyageurs qui permettent d'aboutir à ce résultat.

En complément, le projet génère des gains de décongestion grâce au report modal réduisant le trafic automobile. Il permet également, dans un volume plus modéré, de générer des gains de temps pour le transport de marchandises.

Le report modal de la route, mais aussi de l'avion, apporte des gains notables en termes de réduction des nuisances liées à ces modes de transport (pollution, émission de gaz à effet de serre, nuisances sonores).

Le projet concourt également à améliorer la sécurité routière en réduisant le trafic. Ces divers avantages des infrastructures de transport sont estimés à + 120 M€ en phase 1, et +210 M€ pour le projet global.

## 11 MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

### 11.1. Généralités

La mise en compatibilité est une procédure **régie par le code de l'urbanisme**.

Lorsqu'un projet d'aménagement nécessite une Déclaration d'Utilité Publique (DUP) et que ce projet n'est pas compatible avec le document d'urbanisme en vigueur sur le territoire de la commune, alors la DUP ne peut intervenir que si l'enquête a porté à la fois sur la DUP et sur la mise en compatibilité du document d'urbanisme concerné.

La procédure de mise en compatibilité s'applique :

- **Aux Schémas de Cohérence Territoriale (SCoT)** (articles L.143-44 à L.143-50 et R.143-10 à R.143-13) du code de l'urbanisme ;
  - **Aux Plans Locaux d'Urbanisme (PLU)** (articles L.153-54 à L.153-59 et R.153-13 et R.153-1414 du code de l'urbanisme.
- La notion de compatibilité se définit comme « la non-contrariété avec les options fondamentales » du document d'urbanisme. La compatibilité est donc remplie à la double condition que :
- L'opération ne soit pas de nature à compromettre le parti d'aménagement retenu par la commune ;
  - L'opération ne méconnaisse pas les dispositions des règlements des zones dans lesquelles sa réalisation est prévue.
- L'article L.104-1 du code de l'urbanisme modifié par la loi n° 2020-1525 du 7 décembre 2020, soumet à évaluation environnementale systématique les plans locaux d'urbanisme lors de leur création. Conformément aux termes des articles L.104-1 à L.104-3 du code de l'urbanisme, modifié par la même loi, l'élaboration d'une évaluation environnementale a été réalisée par le maître d'ouvrage pour actualiser chaque document modifié dans le cadre de la mise en compatibilité.

La présente enquête publique porte sur la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, 23 communes du département de l'Hérault sont concernées : Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac, Pomérols, Castelnau-de-Guers, Pinet, Montagnac, Villeveyrac, Mèze, Loupian, Poussan, Bouzigues, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier.

Bien que n'étant pas situées sur le périmètre prévisionnel des travaux, les communes de Castelnau-de-Guers, Montagnac, Villeveyrac, Bouzigues et Balaruc-le-Vieux ont été intégrées dans l'étude d'impact car elles sont concernées par le projet au titre des enjeux environnementaux.

### **Évaluation environnementale :**

L'évaluation environnementale a été réalisée pour l'ensemble du projet LNMP et se trouve rassemblée dans les pièces F du dossier d'enquête. Conformément à l'article R.104-18 du code de l'urbanisme, le contenu du rapport environnemental comprend :

- Une présentation résumée des objectifs du projet<sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub> ;
- Une analyse de l'état initial de l'environnement et des perspectives de son évolution<sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>;
- Une analyse exposant les incidences notables probables de la mise en œuvre du projet sur l'environnement et sur la protection des zones revêtant une importance particulière comme les sites Natura 2000 ;
- L'exposé des motifs pour lesquels le projet a été retenu ;
- La présentation des mesures envisagées ;
- La définition des critères, indicateurs et modalités, retenus pour suivre les effets du projet sur l'environnement ;
- Un résumé non technique des éléments précédents et une description de la manière dont l'évaluation a été effectuée.

La justification du choix du projet retenu figure dans la pièce F4 « Description des solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu » du dossier d'enquête. Une analyse globale des effets du projet sur l'environnement et une description des mesures d'évitement, de réduction et de compensation, sont présentées dans la pièce F-5 de ce même dossier. Les critères de suivi des mesures proposées dans le cadre de l'évaluation environnementale du projet sont décrits dans la pièce F-7A2 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) : Effets et mesures » du dossier d'enquête. Les critères de suivi de la mise en compatibilité permettront de mesurer, postérieurement à la réalisation du projet, les effets réels de la mise en compatibilité des documents d'urbanisme sur l'organisation du territoire, afin d'en vérifier la cohérence avec les effets attendus.

Conformément à l'article R.104-21 du code de l'Urbanisme, le projet a été soumis à l'Autorité environnementale qui a fourni un avis délibéré, référencé n° 2021-65, en date du 22 septembre 2021 (voir pages 9 à 30 dans la pièce I du dossier d'enquête).

Compte tenu de la complexité des enjeux environnementaux, le ministre chargé de l'environnement pourrait toutefois, par décision motivée, confier au Conseil général de l'environnement et du développement durable la charge de se prononcer sur la qualité de ces évaluations environnementales, en lieu et place de la mission régionale d'autorité environnementale territorialement compétente.

### **Procès-verbal de l'examen conjoint :**

Par ailleurs, conformément à l'article L.153-54 du code de l'urbanisme, le document soumis à la présente Enquête publique comporte aussi le procès-verbal de l'examen conjoint de l'État, des établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) compétents, des communes et des personnes publiques associées, qui s'est tenu en Préfecture de Montpellier, le 5 octobre 2021, et au cours duquel les participants ont émis un avis favorable sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme des communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Saint-Thibéry, Bessan, Florensac, Pomérols, Pinet, Mèze, Poussan, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier, dans le cadre de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers, présenté par SNCF Réseau (voir pages 281 à 287 de la pièce I du dossier d'enquête).

### **Mise en compatibilité des documents d'urbanisme :**

Après l'enquête, le préfet de l'Hérault transmettra, aux communes ou EPCI concernés, le dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme, le procès-verbal de la réunion d'examen conjoint ainsi que le rapport et les conclusions de la commission d'enquête. Ces derniers disposeront alors d'un délai de deux mois pour émettre un avis sur les modalités proposées pour la mise en compatibilité.

Conformément aux dispositions des articles R.153-20 et R.153-21 du code de l'urbanisme, la mise en compatibilité du document d'urbanisme deviendra exécutoire dès que la déclaration d'utilité publique sera publiée. Le projet sera alors assorti d'une servitude T1 (voir par exemple la pièce H-1 du dossier d'enquête - Mise en compatibilité des documents d'urbanisme – Commune de Béziers, pages 37 à 39) relative aux chemins de fer (loi du 15 juillet 1845 sur la police des chemins de fer et décret du 30 octobre 1935 modifié portant création de servitudes de visibilité sur les voies publiques) et d'un classement sonore de l'infrastructure, institués par les services préfectoraux après la mise en service de la Ligne.

#### **11.2. Compatibilité du projet avec les SCoT concernés**

Les communes de Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Montblanc, Bessan, Saint-Thibéry, Florensac, Pomérols, Castelnaud-de-Guers, Pinet et Montagnac s'inscrivent dans le SCoT du Biterrois qui prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) à la suite de l'arrêté n°2012-01-476 du 27 février 2012. **Une mise en compatibilité de ce SCoT n'est donc pas nécessaire.**

- Les communes de Villeveyrac, Mèze, Loupian, Poussan, Bouzigues, Balaruc-le-Vieux et Gigean s'inscrivent dans le SCoT du Bassin de Thau, approuvé le 4 février 2014, et qui prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) à la suite de l'arrêté n°2012-01-  
*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

476 du 27 février 2012 portant prise en considération des études d'élaboration de la Ligne Nouvelle ferroviaire de Montpellier à Perpignan. **Une mise en compatibilité du SCoT du Bassin de Thau n'est donc pas nécessaire.**

- Les communes de Fabrègues, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier s'inscrivent dans le SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole qui prend en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) à la suite de l'arrêté n°2012-01-476 du 27 février 2012 portant prise en considération des études d'élaboration de la Ligne Nouvelle ferroviaire de Montpellier à Perpignan. **Une mise en compatibilité du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole n'est donc pas nécessaire.**

### **11.3. Communes concernées par la mise en compatibilité de leur PLU**

Sur les 23 communes impactées par le projet, 14 sont concernées par une mise en compatibilité de leur PLU : Béziers, Villeneuve-lès-Béziers, Cers, Saint-Thibéry, Bessan, Florensac, Pomérols, Pinet, Mèze, Poussan, Villeneuve-lès-Maguelone, Saint-Jean-de-Védas, Lattes et Montpellier. Par ailleurs, la loi littoral s'applique dans quatre (4) de ces communes : Mèze, Poussan, Villeneuve-lès-Maguelone et Lattes.

La mise en compatibilité a pour objet d'adapter le contenu des PLU afin de permettre, sur leur périmètre d'application, la réalisation de la phase 1 du projet ligne nouvelle Montpellier – Perpignan, objet de la présente enquête publique.

Ainsi, les pièces H (Dossiers de mise en compatibilité des documents d'urbanisme) du dossier d'enquête, comprenant un total de 708 pages se déclinent, pour chacune des 14 communes concernées, en 5 chapitres dont le premier rappelle des généralités sur la mise en compatibilité des documents d'urbanisme, alors que le second présente les caractéristiques du projet sur le territoire communal, pendant que le chapitre 3 propose une analyse de la compatibilité du PLU, le chapitre 4 présente les dispositions proposées par le maître d'ouvrage pour assurer la mise en compatibilité, et le chapitre 5 fournit une évaluation des incidences probables sur l'environnement, accompagnée des mesures proposées. Dans ce chapitre 5, l'étude d'impact du projet a été actualisée en 2017. Les thématiques étudiées sont celles qui risquent d'avoir des incidences lors de la mise en compatibilité : l'environnement physique (topographie, eaux souterraines et superficielles...), le patrimoine naturel et biologique, les activités agricoles, viticoles et sylvicoles, l'environnement humain (population, habitat, emploi...), ainsi que le patrimoine et le paysage.

Dans le cadre d'une mise en compatibilité d'un document d'urbanisme avec un projet déclaré d'utilité publique, l'évaluation environnementale consiste :



- soit à actualiser l'évaluation environnementale existante du document en vigueur, afin d'analyser l'effet de la mise en compatibilité sur les incidences environnementales évaluées pour le document concerné ;
- soit à élaborer, lorsqu'une évaluation environnementale n'a pas encore été réalisée, une analyse ciblée des effets de la mise en compatibilité sur les perspectives d'aménagement et les incidences environnementales du territoire.

SNCF Réseau a opté pour l'élaboration d'une évaluation environnementale actualisant chaque document modifié dans le cadre de la mise en compatibilité.

#### **11.4. Commune de Béziers**

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Béziers se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-1 du dossier d'enquête publique et comporte 40 pages.

##### **4.1 Généralités**

La commune de Béziers se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée qui regroupe 13 communes. Sa superficie est de 9 549 hectares et elle comptait 77 177 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, la loi « Littoral » ne s'y applique pas.

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement le sud du territoire communal. La Ligne fait son entrée depuis Cers et traverse la commune en longeant l'A9 sur environ 1 km avant de se diriger vers Montblanc.

Le parcours de randonnées GR78.1 est franchi par le projet et sera rabattu vers un ouvrage hydraulique pour assurer sa continuité.

À ce stade des études, des installations ou équipements ferroviaires particuliers (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) sont prévus sur la commune.

##### **4.2. Analyse de compatibilité du PLU**

Le PLU de la commune de Béziers a été approuvé le 06 avril 2021. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune de Béziers prend en compte le projet de Ligne Nouvelle qui apparaît comme cohérent avec les dispositions prescrites.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est ainsi compatible avec le rapport de présentation.

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet qui prévoit des mesures en faveur de l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle ligne, apparaît compatible avec les orientations du PADD, et notamment avec son axe 3 : « Révéler les qualités paysagères, patrimoniales et environnementales du territoire biterrois ».

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le PLU de la commune comporte 5 OAP thématiques et 11 OAP sectorielles.

Le projet n'intercepte pas les OAP sectorielles et est compatible avec les dispositions des OAP thématiques : il n'intercepte ni le canal du Midi, ni les dispositions liées aux entrées de villes, aux axes structurants, à la mobilité ou à la centralité. Il est compatible avec les dispositions de valorisation du paysage biterrois, notamment du fait des mesures prises en faveur de l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle ligne.

Le projet LNMP apparaît ainsi compatible avec les OAP du PLU de la commune de Béziers.

### Règlement d'urbanisme

Dans le règlement, la mise en compatibilité portera sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sur les outillages, équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements et exhaussements.

Le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle dans ce dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme concerne uniquement la zone N, zone naturelle à protéger en raison de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt notamment du point de vue esthétique, historique et écologique.

Or, d'une part l'article N-1 « destination et sous-destination interdites et admises sous conditions » ne précise pas que le projet est autorisé et,

d'autres parts l'article N-2 « usages, affectations des sols et activités » indique que les « affouillement et exhaussement du sol qui n'ont pas de rapport direct avec la réalisation d'un projet autorisé dans la zone » sont interdits.

Le règlement de la zone N devra donc être mis en compatibilité afin d'autoriser le projet de façon explicite.

#### Plan de zonage

Le plan de zonage du PLU présente le tracé pour la présente phase du projet au sein de l'Emplacement réservé ER T1.

Le projet est donc compatible avec le plan de zonage.

#### Emplacements réservés

Le PLU de la commune comporte 75 emplacements réservés dont 3 sont dédiés au projet. Le projet est compatible avec la liste des emplacements réservés.

#### Espaces boisés classés (EBC)

La localisation de l'emplacement réservé n'intercepte aucun espace boisé classé.

#### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger de ce type n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

#### 4.3 Mise en compatibilité du PLU

La mise en compatibilité du règlement conduit à ajouter, dans l'article N-1, chapitre « - Conditions applicables à la destination « Équipements d'intérêts collectifs et services publics », la disposition suivante : « Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*affouillements/exhaussements nécessaires, sont admis en zone N. »*

#### 4.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

##### La géographie

La zone d'étude couvre 1,1 km<sup>2</sup> soit environ 1,2 % du territoire communal. Elle se situe à l'est du territoire et est composée de parcelles agricoles et de zones naturelles (bois de Bourbaki), où un parcours sportif, pédestre et une boucle VTT d'une vingtaine de kilomètres sont recensés. La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

##### Le relief et la géologie

La zone d'étude se situe, à une altitude moyenne de 30 mètres environ, dans la plaine du Libron où l'on rencontre certains sols compressibles, entraînant des contraintes géotechniques. Mais les phénomènes de tassement, au droit de Béziers, et la traversée des plaines de l'Orb et du Libron ne nécessiteraient pas de mesures spécifiques.

La réalisation des affouillements et exhaussements des sols, imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet, engendreront une évolution de la topographie. Ainsi, au droit de Béziers, la Ligne Nouvelle oscillera entre des remblais pouvant dépasser une dizaine de mètres de hauteur et des déblais descendant jusqu'à 7 mètres de profondeur.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle devraient permettre de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale. Le projet prévoit aussi de réaménager et de traiter certains dépôts de façon à ce que les terrains gardent leur potentialité agronomique et puissent ainsi être restitués à l'activité agricole ou sylvicole.

##### Les eaux souterraines

Quatre masses d'eaux souterraines sont présentes sur le territoire de la commune, mais aucune n'est située dans la zone d'étude.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

Aucun déblai sur le secteur n'est cependant susceptible d'atteindre des niveaux aquifères en eau.

En phase exploitation, le projet prévoit l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, prévus en application des référentiels ferroviaires.

### Les eaux superficielles

La zone d'étude ne concerne aucun cours d'eau sur le territoire de la commune. Des dispositifs d'évitement sont cependant prévus dans la conception du projet technique pour réduire les effets des affouillements et exhaussements des sols sur l'écoulement et la qualité des eaux superficielles (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux, accumulation de sédiments).

### Les risques naturels

La commune de Béziers est soumise au risque inondation et dispose d'un Plan de Prévention des Risques inondation sur le bassin de risque Orb et Hérault. La zone d'étude est concernée par les zonages « Rp », « ZpR » et « ZpE » du PPRi. Les ouvrages hydrauliques ont ainsi été dimensionnés pour assurer la libre circulation des eaux et de ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation.

Le risque feux de forêts est présent avec des sites à aléa fort (Bois de Bourbaki). Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente au droit de la zone d'étude. La planification des travaux devra donc prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs soumis au risque feux de forêts.

Par ailleurs, la zone d'étude se situe dans une zone bleue type a (Ba1) du Plan de prévention des risques (PPR) mouvement de terrain. Une étude géotechnique devra être réalisée et les travaux devront respecter les règles constructives édictées dans l'annexe 1, partie relative aux argiles (règles 1 à 10) du règlement du PPR.

### Le patrimoine naturel et biologique

Plusieurs Plans Nationaux d'Action (PNA) en faveur des espèces menacées (Aigle de Bonelli, Odonates, Pie-grièche méridionale, Chiroptères et Léopard Ocellé) sont identifiés sur la zone d'étude sur les zones ouvertes de Béziers-Montblanc et au bois de Bourbaki, au nord de l'autoroute. Un calendrier des travaux adapté aux espèces à enjeux devra être suivi dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés. Pendant la phase d'exploitation, le risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques est l'une des mesures principales qui devraient permettre de réduire l'impact sur la faune. Différentes mesures visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont ainsi prévues pour tenter de compenser les impacts résiduels.

### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Les enjeux agricoles et sylvicoles les plus importants sur la commune de Béziers sont situés à proximité du bois de Bourbaki. Trois exploitations agricoles sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur deux structures collectives. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation. Dans le Bois de Bourbaki, deux espaces boisés classés (EBC), représentant une superficie de 8,6 ha sont concernés par le projet et devront être déclassés. Il est prévu que les zones impactées fassent l'objet de mesures compensatoires : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, indemnisation.

### L'environnement humain

La zone d'étude traverse la partie sud-est du territoire communal. Le projet évite les zones bâties et les zones d'activités, mais concerne le Bois de Bourbaki. Il intercepte un réseau de transport d'énergie (ligne 63kV Saint-Vincent/ Vias 1) et le réseau d'eau AQUA DOMITIA. Des Plans de Prévention des Risques Technologiques (PPRT) des sites SEVESO sont présents dans la zone d'étude, mais seront évités par le projet. Le programme prévoit de rétablir toutes les voiries et tous les réseaux interceptés, de rabattre le GR78.1 et de respecter les servitudes traversées. Bien que la commune soit soumise au risque transport de matières dangereuses (TMD) et au risque rupture de barrage, aucune mesure spécifique n'est prévue, le projet estimant que l'augmentation du risque TMD devrait rester marginale et que les ouvrages de franchissement de la LNMP sont dimensionnés pour des débits supérieurs à ceux qui pourraient résulter d'une rupture de barrage.

### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Plusieurs zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA) sont recensées dans la zone d'étude. Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les phases ultérieures d'avancement du projet, en fonction des prescriptions des services de l'État. Elles seront accompagnées de la réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées.

Le périmètre de protection du Château Sainte-Bauzille, monument historique inscrit, se trouve dans la zone d'étude, mais n'est pas traversé par le projet.

Bien que la zone d'étude ne concerne pas directement le Canal du Midi, le projet est concerné par les sites sensibles paysagers n°12 « Béziers et le Canal du Midi » et n°13 « Bois et châteaux de la plaine du Libron ». Les principaux objectifs du projet en matière d'insertion paysagère dans la traversée du site sensible n°12 « Béziers et du Canal du Midi » et au droit de Béziers sont d'intégrer les tronçons en remblai dans la plaine alluviale

avec une insertion paysagère de qualité et de préserver la continuité paysagère du cours de l'Orb.

Un important reboisement est également prévu : plantation des pieds de talus en remblai et des limites d'emprise avec des bandes boisées ou des alignements d'arbres, plantations de chênes pubescents dans les espaces délaissés entre A9 et la Ligne Nouvelle ....

-

#### 4.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

La zone d'étude n'est pas directement concernée par la Zone Spéciale de Conservation (ZSC) « Collines du Narbonnais » (FR9101439) présente sur le territoire communal de Béziers. Cependant, le projet pourrait avoir une incidence résiduelle dommageable sur le site et sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Dans le but d'évaluer ces atteintes et prévoir l'application de mesures de réduction, des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000. On peut ainsi se reporter à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

### 11.5. Commune de Villeneuve-lès-Béziers

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villeneuve-lès-Béziers se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-2 du dossier d'enquête publique et comporte 51 pages.

#### 5.1. Généralités

La commune de Villeneuve-lès-Béziers se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée qui regroupe 13 communes. Sa superficie est de 1 730 hectares et elle comptait 4 207 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, la loi « Littoral » ne s'y applique pas.

Pour la phase 1 du projet, le territoire communal est traversé, sur environ 2 200 m, par un raccordement de la Ligne Nouvelle au réseau ferroviaire existant. Le débranchement depuis la ligne Sète-Béziers s'effectue en remblais à hauteur du lotissement « Les Clapiès », il franchit ensuite

l'avenue de la Gare, la RD612, le ruisseau de la Reynarde, puis atteint la limite communale avec Cers. Après une traversée de Cers sur un linéaire d'environ 600 m, les plateformes de raccordement pénètrent à nouveau sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers par un ouvrage sur le ruisseau de l'Ardailou, puis en déblais, et traversent le lieu-dit « Le Pech de la Barale » avant d'atteindre une nouvelle fois la limite communale avec Cers.

Le raccordement à la ligne existante intercepte deux routes départementales (RD37E13 et RD612). Quatre rétablissements de voies ou chemins sont prévus, dans le cadre du projet, sur le territoire de la commune.

À ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.

## 5.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Villeneuve-lès-Béziers a été approuvé le 23 août 2007, avant de faire l'objet de 7 modifications dont la plus récente date du 10 février 2020. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune de Villeneuve-lès-Béziers prend en compte le projet de Ligne Nouvelle qui apparaît comme cohérent avec les dispositions prescrites.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est ainsi compatible avec le rapport de présentation.

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet fait partie des axes de développement de la commune. Il est compatible avec les orientations du PADD de Villeneuve-lès-Béziers.

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le projet LNMP recoupe le périmètre de l'OAP intitulée « Secteur d'habitat Les Clapiès ». Néanmoins, la mairie de Villeneuve-lès-Béziers a signifié,

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*



par courrier du 25/06/2021, présenté en Annexe 6.2, que le positionnement du bassin de rétention prévu sur le périmètre de cette OAP n'impactait pas la réalisation de celle-ci. Le projet de Ligne Nouvelle apparaît ainsi compatible avec les OAP du PLU de la commune.

### Règlement d'urbanisme

La mise en compatibilité du règlement porte sur les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, les outillages, équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements et exhaussements. Or les affouillements et exhaussements ne font pas partie des utilisations du sol admises en zone A. Le règlement de la zone A devra donc être mis en compatibilité afin d'autoriser la réalisation du projet.

### Plan de zonage

- Le projet rend nécessaire le déclassement d'une partie des espaces boisés classés (EBC), l'inscription d'un bassin de rétention en zone AU1 et une modification de surface des emplacements réservés, il est incompatible avec le plan de zonage actuel qui devra être modifié.

#### Emplacements réservés (ER)

L'emprise du PIG de la LNMP concernait l'emplacement réservé ER 11. Le projet ayant évolué depuis la création de cet ER, il conviendra d'en modifier la surface associée. Par ailleurs, la création d'un ER 12, réservé à la Phase 2, permettra de différencier les deux phases du projet.

Le tableau des emplacements réservés devra donc être modifié.

#### Espaces boisés classés (EBC)

Le projet implique le déclassement partiel de 2,77 ha d'espaces boisés classés, soit 30,7 % de la surface totale des EBC de la commune.

#### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger de ce type n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### 5.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Le Règlement d'urbanisme

La mise en compatibilité conduit à ajouter, dans l'article A2 du règlement, la disposition suivante :

*« Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. »*

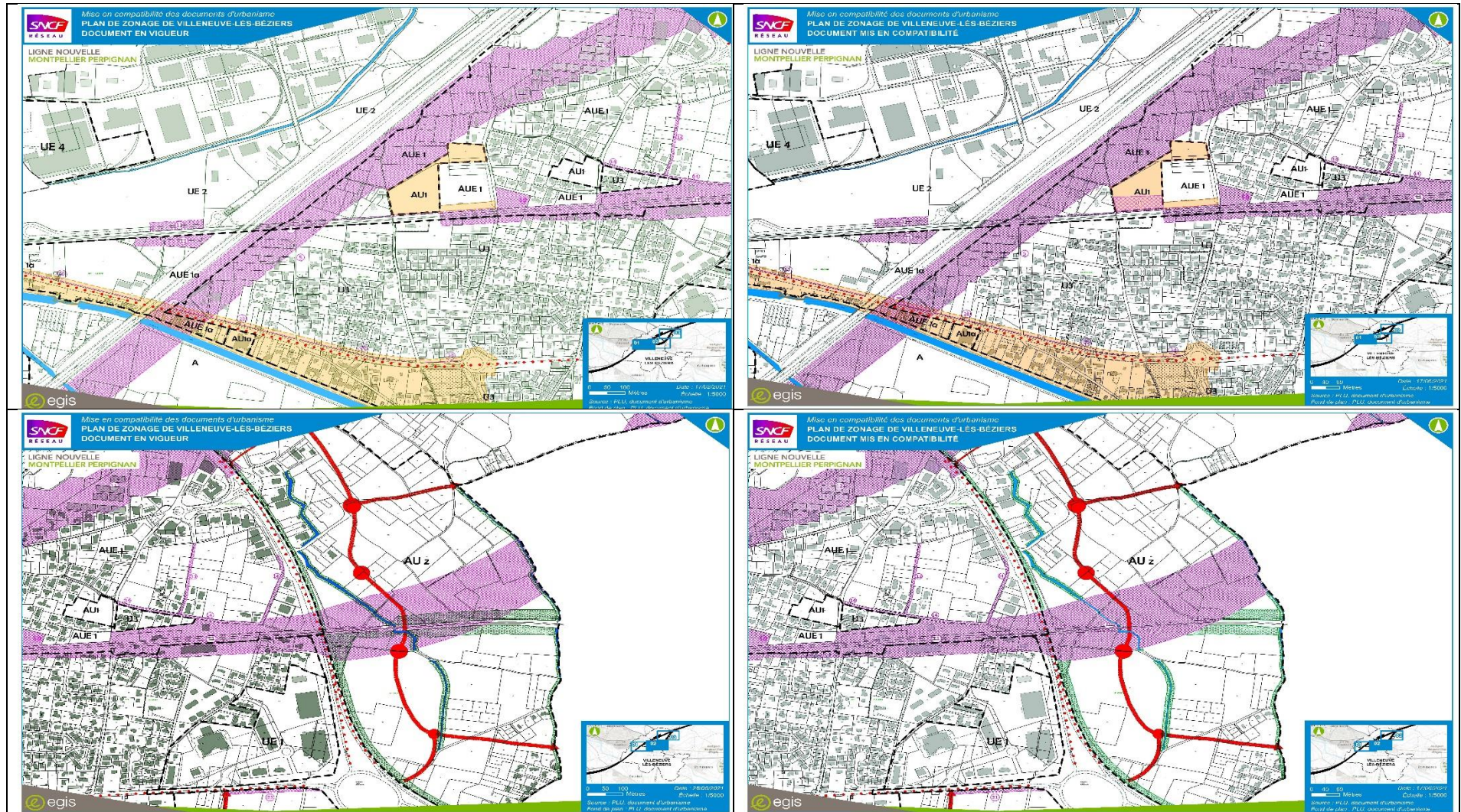
#### Les Emplacements réservés

Les modifications à apporter au tableau des emplacements réservés consistent à remplacer l'ER 11 « Emprise du PIG de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », d'une superficie d'environ 1,22 km<sup>2</sup>, au bénéfice de SNCF Réseaux, par les emprises ER 11 « Projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – phase 1 », d'une superficie de 355 532 m<sup>2</sup>, au bénéfice de SNCF Réseaux, et ER 12 « Emplacement réservé lié à l'arrêt de PIG du 31/01/2019 de la LNMP Phase 2 », d'une superficie de 881 598 m<sup>2</sup>, au bénéfice de SNCF Réseaux.

#### Le plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-dessous, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Villeneuve-lès-Béziers.

Plan de zonage de Villeneuve-lès-Béziers	
Documents en vigueur	Documents mis en compatibilité





#### 5.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

##### La géographie

La zone d'étude couvre 2,99 km<sup>2</sup>, soit 17 % du territoire communal de Villeneuve-lès-Béziers qui a la particularité d'être très urbanisé. Elle longe l'A9 et franchit plusieurs zones d'activités économiques, zones d'urbanisation future (ZAD), zones d'habitation, cimetière et plusieurs axes de transport (A75, RD612, la ligne ferroviaire Bordeaux-Sète...). La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

##### Le relief et la géologie

Le projet s'inscrit dans la plaine de l'Orb et du Libron. Les sols dans cette zone sont issus de formations géologiques alluvionnaires compressibles. La réalisation des affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet engendreront nécessairement une évolution de la topographie :

- zone de remblais de 8 mètres sur la ligne de raccordement, à la limite de la commune de Cers ;
- déblai d'environ 8 mètres sur la ligne de raccordement entre deux ponts-routes.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle devraient toutefois permettre de réduire

sensiblement les effets de la ligne sur la topographie communale.

#### Les eaux souterraines

La zone d'étude est concernée par trois masses d'eaux souterraines (les Sables astiens de Valras-Agde, les Alluvions de l'Orb et du Libron, les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers- Pézenas) et par le périmètre de protection rapprochée (PPR) du Forage Gare 2011.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

La réalisation des ouvrages d'art de franchissement des cours d'eau constituant un risque important de pollution accidentelle en phase travaux, il est prévu de situer les principales installations de chantier à l'extérieur de ces secteurs.

Dans la traversée du PPR du forage de la Gare, des mesures de réduction spécifiques sont mises en place aussi bien en phase travaux (collecte des eaux de ruissellement et rejet dans le réseau superficiel après décantation et déshuilage), qu'en phase d'exploitation (installation d'un système d'assainissement, interdiction d'usage de produits phytosanitaires, mise en place d'un troisième rail (dit de sécurité) au droit du raccordement. Un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines est prévu avant, pendant et après les travaux.

#### Les eaux superficielles

Quatre cours d'eau se trouvent concernés par la zone d'étude : les ruisseaux de la Reynarde, du Malrec, des Acacias et de l'Ardailou ; le franchissement du ruisseau de l'Ardailou présentant des enjeux modérés, alors que celui des autres ruisseaux présenteraient des enjeux faibles. Des dispositifs d'évitement sont prévus dans la conception du projet technique pour réduire les effets des affouillements et exhaussements des sols, imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures, sur l'écoulement et la qualité des eaux superficielles (imperméabilisation de la plateforme, concentration localisée des eaux, accumulation de sédiments). Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages. Le projet prévoit aussi de protéger les cours d'eau traversés de pollutions accidentelles par l'aménagement de bassins de confinement.

#### Les risques naturels

Soumise au risque inondation, la commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) du bassin versant de l'Orb. La zone d'étude étant située en partie en zone rouge, les ouvrages hydrauliques sont prévus pour assurer la libre circulation des eaux et de ne pas

modifier les périmètres exposés au risque inondation.

Le risque feu de forêts est globalement faible sur l'ensemble de la zone, avec ponctuellement de petits secteurs à risque moyen à fort. La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs soumis au risque feux de forêts.

#### Le patrimoine naturel et biologique

Le projet s'inscrit dans le périmètre des Plans Nationaux d'Action (PNA) Aigle de Bonelli et Emyde lépreuse.

Un calendrier des travaux adapté aux espèces à enjeux devra être suivi dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés. Pendant la phase d'exploitation, le risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques est l'une des mesures principales qui devraient permettre de réduire l'impact sur la faune. Différentes mesures visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont aussi prévues pour tenter de compenser les impacts résiduels.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

La viticulture domine le territoire communal, sur la zone d'étude les enjeux sont globalement modérés, avec quelques parcelles à enjeux forts et très forts. 27 exploitations agricoles sont localisées dans cette zone, avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Par ailleurs, 2,77 ha d'espaces boisés classés (EBC), recensés sur la zone d'étude, devront être déclassés pour le projet.

#### L'environnement humain

Dans la commune, la zone d'étude traverse une zone urbaine (secteurs U3 et UE2), des zones à urbaniser (zone AUE et zone AUZ) et des zones agricoles. Elle recouvre plusieurs exploitations, des habitations individuelles, des zones d'activités économiques, des infrastructures de transport et des réseaux de transport d'énergie. Elle comprend 10 servitudes et 4 espaces boisés classés dont une partie devra être déclassée pour la réalisation de la nouvelle ligne.

Pendant la période de travaux, le projet prévoit de maintenir les accès aux différentes zones d'activités et de rétablir toutes les voiries et tous

les réseaux traversés. En phase exploitation, il prévoit la mise en œuvre de protections acoustiques de types écrans absorbants et merlons sur plus de 5 100 mètres et la réalisation d'environ 40 isolations de façades.

Par ailleurs, la ligne nouvelle évitera les PPRT des trois sites SEVESO présents dans la zone d'étude. Les ouvrages hydrauliques sont prévus pour assurer la libre circulation des eaux et de ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation en cas de rupture de barrage.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

La zone d'étude ne comporte pas de site classé ou inscrit dans ce secteur, ni de périmètre de protection de monument historique. Elle traverse cependant la zone d'influence du Canal du Midi et intercepte plusieurs sites à forte sensibilité archéologique, dont notamment Les Clapiès. Enfin, au droit de Villeneuve-lès-Béziers, elle est concernée par le site sensible paysager n°12 « Béziers et le Canal du Midi ».

Le projet envisage de mettre en œuvre les différentes étapes de l'archéologie préventive dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec la réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État. Il prévoit aussi d'intégrer la Ligne Nouvelle par la réalisation d'aménagements paysagers et d'ouvrages esthétiquement en adéquation avec le site.

#### 5.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal s'inscrit dans l'emprise d'un site Natura 2000 : la zone de protection spéciale (ZPS) « Est et Sud de Béziers » (ZPS FR9112022). Le projet pouvant présenter une incidence notable dommageable sur cette ZPS, il est prévu de mettre en place des mesures de compensation orientées sur l'Outarde Canepetière.

Par ailleurs, pour étudier les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal, des sites situés à plusieurs kilomètres du projet ont été analysés, notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris.

Pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale, on pourra ainsi se reporter à la pièce F-8A du dossier d'enquête : « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers ».

## 11.6. Commune de Cers

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Cers se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-3 du dossier d'enquête publique et comporte 48 pages.

### 6.1 Généralités

La commune de Cers se situe dans le département de l'Hérault, à 7 km de Béziers. Elle appartient à la communauté d'agglomération de Béziers Méditerranée (CABM) qui regroupe 13 communes. Sa superficie est de 785 hectares et elle comptait 2 566 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, **la loi « Littoral » ne s'y applique pas.**

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement l'ouest et le nord du territoire communal. Il traverse ce territoire sur environ 2 000 mètres, entrant à l'ouest de la commune dans une zone en déblai d'une hauteur d'environ 4 mètres au droit du mas des Marcounets. Il longe ensuite l'autoroute A9 par l'Est, franchit le Ruisseau de la Pouline, et le Ruisseau des Crémats, puis traverse le lieu-dit « les Crémats », dans une section en déblai, avant d'atteindre la limite communale avec Béziers.

Dans sa partie ouest, la Ligne Nouvelle se raccorde au réseau ferroviaire existant sur une section d'environ 600 mètres totalement en remblai.

Aucune route départementale n'est interceptée par la ligne sur le territoire communal. Le projet prévoit le rétablissement de trois chemins communaux. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

À ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.

### 6.2 Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Cers a été approuvé le 10 octobre 2011 avant de faire l'objet d'une modification n°1 le 30 mars 2015 et d'une modification simplifiée le 31 juillet 2017. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier



Perpignan dans les annexes du PLU.

#### Rapport de présentation

Le rapport de présentation additif de la modification n°1 du PLU de la commune de Cers prend en compte le projet de Ligne Nouvelle qui apparaît comme cohérent avec les dispositions prescrites.

**Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est ainsi compatible avec le rapport de présentation additif de la modification n°1.**

#### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

En intégrant l'arrivée de futurs grands axes d'échanges nécessaires au développement de l'agglomération et en prévoyant des mesures en faveur de l'insertion environnementale et paysagère de la nouvelle ligne, **le projet ne remet pas en cause les orientations du PADD de la commune de Cers.**

#### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le projet LNMP ne recoupe pas le secteur faisant l'objet d'une orientation d'aménagement relative à la zone sensible du Canal du Midi. Les emplacements réservés du projet de la Ligne Nouvelle n'interceptent pas cette orientation et ne compromettent donc pas sa réalisation.

**Le projet est donc compatible avec les OAP de la commune.**

#### Règlement d'urbanisme

Le secteur de mise en compatibilité concerne la zone A, définie par le rapport de présentation et le règlement d'urbanisme du PLU communal. Cette zone correspond à un secteur de richesse économique dans lequel les terrains doivent être réservés à l'exploitation agricole, l'exploitation des ressources du sous-sol et de la forêt. <sup>[SEP]</sup> L'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle est situé dans les secteurs A0, A2 et A3. Il est concerné par une zone rouge du PPRI dans laquelle aucune construction nouvelle, ni aucune extension, n'est autorisée, hormis les équipements d'utilité publique ou d'infrastructure.

Les ouvrages et équipement publics, notamment ferroviaires, ainsi que les affouillements et exhaussements associés n'étant pas interdits en tous secteurs, **le projet LNMP est compatible avec le règlement.** Cependant, **il n'est pas explicitement autorisé dans tous les secteurs, le**

**règlement devra donc être modifié de manière à ce que ses articles 3 à 14 ne soient pas applicables au projet.**

#### Plan de zonage

Le PLU prend en compte un ancien tracé du projet associé au PIG de 2000. **Le plan de zonage est donc incompatible avec le projet.** Il conviendra de le mettre à jour pour prendre en compte le nouveau tracé correspondant au PIG 2019.

#### Emplacements réservés (ER)

Le projet ayant évolué depuis la création de l'emplacement réservé à la future ligne TGV (ER 10), il conviendra de le faire évoluer. Par ailleurs, le nouveau périmètre de cet ER intercepte l'emplacement réservé ER 1 destiné à l'élargissement d'un chemin communal. Ce dernier devrait être réduit avec l'accord de la commune qui en est bénéficiaire.

#### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire communal de Cers.

#### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger de ce type n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire communal de Cers.

### 6.3 Mise en compatibilité du PLU

#### Le Règlement d'urbanisme

La mise en compatibilité du règlement conduit à ajouter, dans l'article A2 « Occupations et utilisations du sol admises sous conditions », la disposition suivante :

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

« En tout secteur : Sont autorisés les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. »

#### Les emplacements réservés

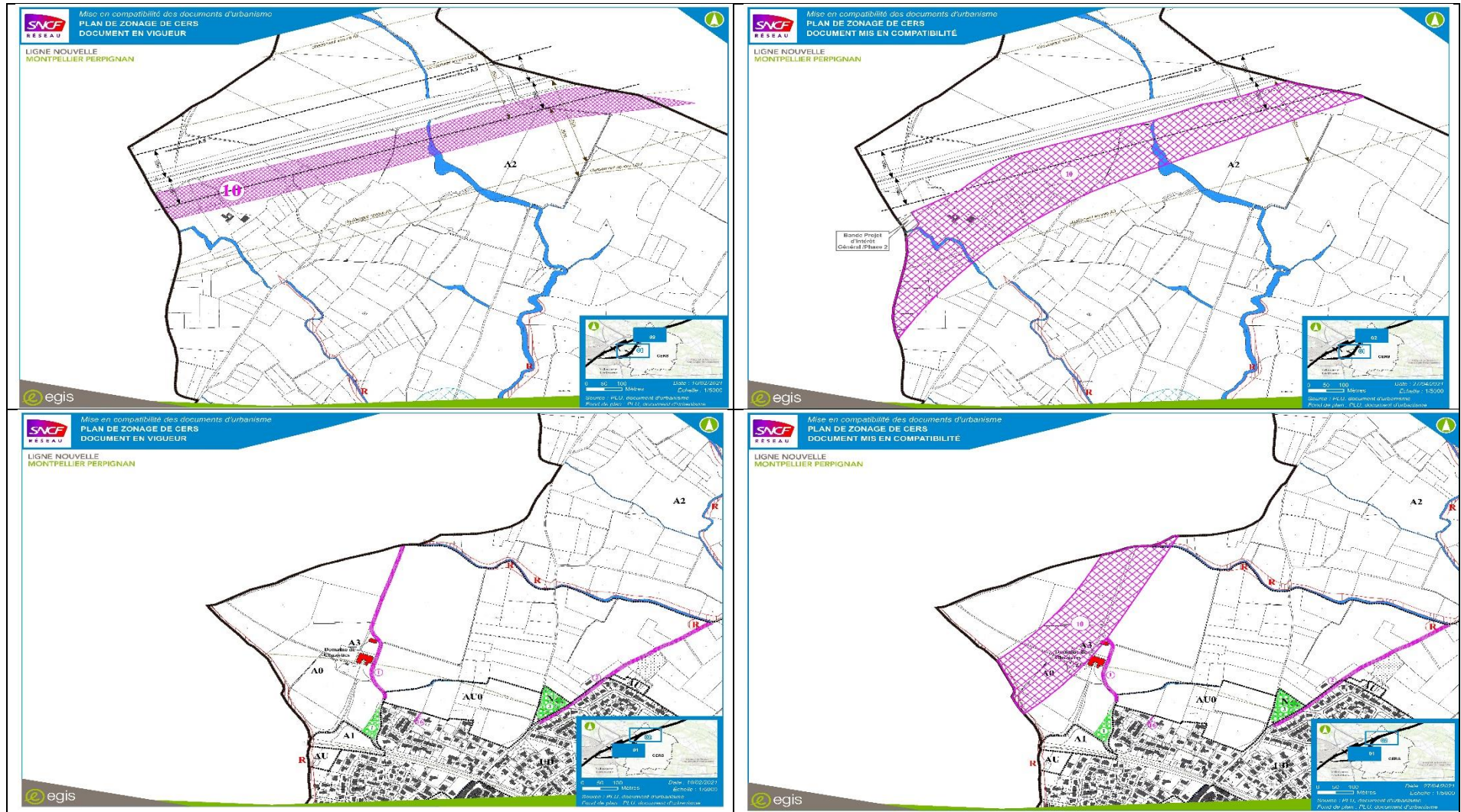
Le tableau des emplacements réservés devra être modifié :

- L'emplacement réservé n°1 « Élargissement à 10 m d'emprise d'un chemin communal au lieu-dit Chazottes » passant d'environ 5 742 m<sup>2</sup> à 2 410 m<sup>2</sup> pour tenir compte de la surface interceptée par la Ligne Nouvelle ;
- L'emplacement réservé n°10 existant « *Emprise 100 m pour passage ligne TGV* », d'environ 14 ha, au bénéfice de RFF étant remplacé par l'emplacement réservé n°10 intitulé « *Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan* », d'environ 35,78 ha, au bénéfice de SNCF Réseau.

#### Le plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-dessous, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Cers.

Plan de zonage de Cers	
Documents en vigueur	Documents mis en compatibilité



## 6.4 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

### La géographie

La zone d'étude couvre 1,9 km<sup>2</sup>, soit 24,8 % du territoire communal. Elle traverse la partie nord du territoire, composée de vignobles, inclut les

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

mas « Chazottes » et « Les Marcounets », et passe à une centaine de mètres des premières habitations (lotissements) du noyau villageois. La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

#### Le relief et la géologie

La zone d'étude se situe sur le plateau viticole, à une altitude moyenne de 40 mètres. Elle n'est soumise à aucune contrainte géotechnique particulière.

La Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief. Un remblai important, pouvant dépasser une douzaine de mètres de hauteur, est prévu au niveau du raccordement avec la ligne actuelle, en limite communale avec Villeneuve-les-Béziers. Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle devraient toutefois permettre de réduire ses effets sur la topographie communale.

#### Les eaux souterraines

La zone d'étude recouvre deux masses d'eaux souterraines (Sables astiens de Valras-Agde, Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers -<sup>[SEP]</sup>Pézenas), ainsi que le Périmètre de protection rapproché (PPR) du forage Port Soleil.

Toutefois, la réalisation des déblais ne devrait pas être de nature à rendre les eaux souterraines plus vulnérables du fait d'une perte d'une partie de la couche de protection recouvrant les nappes. Par ailleurs, le projet évite le Périmètre de protection rapproché du Forage Port Soleil.

#### Les eaux superficielles

Les ruisseaux de l'Ardailou, de la Pouline et des Crémats sont interceptés par le projet. Les ouvrages hydrauliques prévus ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages.

La réalisation de bassins de confinement devrait permettre de protéger les cours d'eau traversés de pollutions accidentelles qui pourraient résulter de l'aménagement de la ligne nouvelle.

#### Les risques naturels

Soumise au risque inondation, la commune est concernée par le Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) du bassin versant de l'Orb basse vallée. La zone d'étude étant située en partie en zone rouge, les ouvrages hydrauliques sont prévus pour assurer la libre circulation des eaux et ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation.

Le risque feu de forêts est globalement faible sur l'ensemble de la zone, avec ponctuellement de petits secteurs à enjeu fort. La planification des travaux doit prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs soumis au risque feux de forêts.

#### Le patrimoine naturel et biologique

Le projet s'inscrit dans le périmètre des Plans Nationaux d'Action (PNA) Aigle de Bonelli, Odonates, Léopard ocellé et Pie Grièche.

Un calendrier des travaux adapté aux espèces à enjeux devra être suivi dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés. Pendant la phase d'exploitation, le risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Pour rétablir la transparence écologique et réduire l'impact sur la faune, le projet prévoit la mise en œuvre d'ouvrages hydraulique et mixtes au niveau des ruisseaux du Malrec, de l'Ardaillou, de la Poulaine et des Crémats. Il prévoit également d'assurer une veille et une lutte contre les espèces invasives. Différentes mesures visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont aussi prévues pour tenter de compenser les impacts résiduels.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Le territoire de la commune de Cers est marqué par l'importance des terres cultivées. La culture de la vigne occupe près de 85 % de la surface totale de la commune. La Cave coopérative de Alma-Cercius est un acteur économique majeur du secteur.

Dans la zone d'étude, les enjeux sont modérés (sur l'est de la zone d'étude) à fort (au nord-est), avec des secteurs à enjeux très forts (lieux-dits l'Homme Mort, les Crémats et Jas de las Bacques). Un siège d'exploitation se trouve dans le périmètre de l'Emplacement réservé. Près de onze exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Une forêt privée à enjeu fort est aussi concernée par le projet. Les zones impactées devraient faire l'objet de compensations du type : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, indemnisation.

#### L'environnement humain

La commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses (A9).

La zone d'étude traverse les zonages du PLU relatifs aux zones d'activités futures, zones naturelles et zones agricoles. Elle est concernée par cinq servitudes dont plusieurs infrastructures de transport (ligne ferroviaire Béziers/ Sète, A9) et un réseau de transport d'énergie (une ligne électrique 63 kV et une conduite de gaz).

L'activité touristique, peu présente dans la zone d'étude, dispose néanmoins du parcours de randonnée GR78.

La réalisation de la ligne nouvelle impactera plusieurs bâtis qui devront être acquis conformément au code de l'expropriation pour cause d'utilité publique. Le projet prévoit de rétablir toutes les voiries, de respecter toutes les servitudes et de mettre en place des protections acoustiques comprenant environ 1 235 mètres de merlons et une isolation de façade (IF) au niveau du domaine de Chazottes.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

La zone d'étude n'est concernée par aucun monument historique, site inscrit ou classé, mais traverse une zone de forte sensibilité archéologique. Par ailleurs, la commune de Cers est concernée par le site sensible paysager de Béziers et du Canal du Midi.

Le projet envisage de mettre en œuvre les différentes étapes de l'archéologie préventive dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec la réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État. Il prévoit d'intégrer la Ligne Nouvelle par la réalisation d'aménagements paysagers et d'ouvrages esthétiquement en adéquation avec le site.

En matière d'insertion paysagère dans la traversée de Béziers et du Canal du Midi, le projet envisage d'intégrer la ligne en remblai, de manière urbaine et paysagère dans les quartiers résidentiels de Villeneuve-lès-Béziers et aux abords de la commune du Cers.

#### 6.5 Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal s'inscrit dans l'emprise d'un site Natura 2000 : la zone spéciale de conservation (ZPS) « Est et Sud de Béziers » (FR9112022). Le projet pouvant présenter une incidence notable dommageable sur cette ZPS, il est prévu de mettre en place des mesures de compensation orientées sur l'Outarde Canepetière.

Par ailleurs, pour étudier les incidences du projet sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal, des sites situés à plusieurs kilomètres du projet ont été analysés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris.

Pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale, on pourra ainsi se reporter à la pièce F-8A du dossier d'enquête : « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers ».

### **11.7. Commune de Saint-Thibéry**

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Thibéry se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-4 du dossier d'enquête publique et comporte 50 pages.

#### 7.1 Généralités

La commune de Saint-Thibéry se situe dans le département de l'Hérault à 35 km de Béziers. Elle appartient à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée (CAHM) qui regroupe 20 communes et fait partie du canton de Pézenas. Sa superficie est de 1 850 hectares et elle comptait 2 665 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, **la loi « Littoral » ne s'y applique pas.**

Le projet de Ligne Nouvelle concerne le sud du territoire de la commune, en limite des communes de Bessan et Florensac. Il pénètre à plusieurs reprises dans ce territoire qu'il traverse sur environ 700 mètres, principalement en remblais d'une profondeur maximale d'environ 8 mètres. Il entre une première fois sur le territoire de la commune (en limite avec Bessan), au niveau du lieu-dit « la Garriguette », et finit par quitter ce territoire, vers Florensac, au niveau de l'extrémité sud du chemin du Moulin.

La Ligne Nouvelle intercepte une route départementale (RD125). Au total, deux rétablissements de chemins sont prévus dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.



## 7.2 Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Saint-Thibéry a été approuvé le 20 mars 2007 et a fait l'objet de plusieurs modifications dont la dernière en date est la modification n°4 du 21 décembre 2020.

Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune est compatible avec le projet, mais il prend en compte un emplacement réservé au profit de RFF pour le Projet d'Intérêt Général de la Ligne nouvelle Languedoc - Roussillon à grande vitesse, tel que défini par l'arrêté préfectoral n°2000-I- 4353 du 29 décembre 2000. **Une mise à jour du document s'avère donc nécessaire.**

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

En passant au niveau de la limite communale, la Ligne Nouvelle n'impacte ni le centre ancien et la zone urbaine, ni les domaines d'interventions définis en termes d'enjeu paysager. **Il apparaît ainsi que le projet de LNMP ne remet pas en cause les orientations du PADD et est donc compatible avec celui-ci.**

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet d'une OAP et ne compromettent pas leur réalisation. **Le projet est donc compatible avec ces orientations d'aménagement.**

### Règlement d'urbanisme

Le projet LNMP traverse des zones A et des zones N de la commune de Saint-Thibéry. Bien qu'il soit compatible avec les dispositions générales du règlement, il n'est pas mentionné dans le règlement de ces deux zones. **Il sera donc nécessaire de faire évoluer le règlement.**

### Plan de zonage

Le plan de zonage n'intègre pas le bon périmètre du projet (emplacements réservés). **Le plan de zonage est ainsi incompatible avec le projet et doit faire l'objet d'une mise en compatibilité.**

### Emplacements réservés

Le projet ayant évolué, il conviendra de faire évoluer l'intitulé et la surface de l'emplacement réservé n°8, qui devra être porté au bénéfice de SNCF Réseau. **La liste des emplacements réservés et le plan de zonage devront donc être modifiés.**

### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune. Le projet est compatible avec ces derniers.

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune.

## 7.3 Mise en compatibilité du PLU

### Rapport de présentation

- La proposition de mise en compatibilité du rapport de présentation consiste, dans le chapitre B5 (Les servitudes d'urbanismes particulières) à remplacer « Un emplacement réservé au profit de RFF pour le Projet d'Intérêt Général de la Ligne Nouvelle Languedoc Roussillon à grande vitesse (périmètre défini par l'arrêté préfectoral n°2000-I-4353 du 29 décembre 2000) » par « Un emplacement réservé au profit de **SNCF Réseau pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan** ».

## Règlement d'urbanisme

La proposition de mise en compatibilité du règlement consiste à rajouter :

- dans le Principe général de l'article A-2 - Occupations et utilisations du sol admises - : « - les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles A3 à A14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. » ;

- dans l'article N-2 - Occupations et utilisations du sol admises - : « Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles N3 à N16 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires ».

## Emplacements réservés (ER)

Le tableau des emplacements réservés devra être modifié en remplaçant l'ER 8 « Tracé LGV » par l'ER 8 intitulé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », d'une superficie de 137 000 m<sup>2</sup>, au bénéfice de SNCF Réseau.

## Plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-après, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Thibéry.

Plan de zonage de Saint-Thibéry	
Documents en vigueur	Documents mis en compatibilité





## 7.4 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

### La géographie

La zone d'étude couvre 1 km<sup>2</sup>, soit environ 5,4 % du territoire communal. Elle traverse le sud de ce territoire composé essentiellement de secteurs agricoles, ainsi que des carrières de la Capucière et des Roches Bleues (à cheval avec la commune de Bessan). Elle franchit les RD18, 137 et 125, ainsi que la ligne ferroviaire Vias-Lézignan-La Cèbe. La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

### Le relief et la géologie

La zone d'étude s'inscrit au sud du territoire, en limite communale, dans la vallée alluviale de l'Hérault, les anciens volcans de l'agathois (Mont Ramus) et la vallée de la Thongue, à une altitude variant de 10 à 80 m. Les alluvions récentes de la vallée de l'Hérault constituent des sols compressibles à l'origine de contraintes géotechniques. Plusieurs carrières d'exploitation du basalte sont localisées aux Monts Ramus dont les formations volcaniques constituent des secteurs d'instabilité.

La Ligne Nouvelle passera essentiellement en limite communale et s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais pouvant atteindre environ 8 mètres de hauteur. Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle devraient toutefois

permettre de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale.

#### Les eaux souterraines

La zone d'étude recouvre en partie trois masses d'eaux souterraines (Sables astiens de Valras-Agde, Alluvions de l'Hérault, Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers- Pézenas et les périmètres de protection de forages situés sur la commune de Florensac.

La réalisation des ouvrages de franchissement des cours d'eau, tel le viaduc de décharge n°3 de la plaine de l'Hérault, constitue un risque important de pollution accidentelle en phase travaux.

Des mesures de réduction génériques ainsi qu'une démarche de management environnemental des travaux devraient permettre de réduire le risque de pollution accidentelle en phase travaux. En phase exploitation, le projet prévoit l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires.

Dans la traversée des PPR (Forages F1/F2 du Pesquier et puits du champ captant de Filliol F0/F12 à Florensac), les principales mesures de réduction prévues consistent à interdire les installations de chantier, collecter les eaux de ruissellement et les rejeter dans le réseau superficiel après décantation (phase travaux), interdire le traitement chimique des voies, mettre en place un système d'assainissement, un 3ème rail anti-déraillement et un réseau de suivi de la ressource.

#### Les eaux superficielles

Les principaux enjeux hydrauliques sont liés à la zone inondable de l'Hérault. Au droit de la zone d'étude, les cours d'eau recensés sont le ruisseau de Pauruc et l'Hérault, mais la ligne nouvelle ne concerne aucun cours d'eau sur la commune.

De manière générale, le projet prévoit des ouvrages hydrauliques qui ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant leur pérennité.

La réalisation d'affouillements, d'exhaussements, ainsi que la construction d'installations, en recoupant des bassins versants, pouvant toutefois entraîner une modification des écoulements hydrauliques, le projet prévoit la mise en place d'ouvrages hydrauliques, d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires et de bassins d'écêtement destinés à collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu. Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique.

### Les risques naturels

La commune est soumise au risque inondation de l'Hérault et est incluse dans le Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) du bassin de risque Hérault basse plaine (zonage rouge « R »). Elle comprend des zones à aléa fort au niveau feu de forêt dans les secteurs boisés des Monts Ramus.

Bien que le projet ne soit pas concerné par le zonage réglementaire du PPRi, les ouvrages hydrauliques prévus devraient permettre d'assurer la libre circulation des eaux et ne devraient pas modifier les périmètres exposés au risque inondation.

Par ailleurs, dans les secteurs soumis au risque feux de forêts, la planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour limiter les risques.

### Le patrimoine naturel et biologique

Les principaux sites à enjeux, identifiés au droit de la zone d'étude sur la commune, correspondent aux bordures des cours d'eau (ruisseau de Pauruc et Hérault) et à des secteurs favorables aux oiseaux et aux chauves-souris. Le projet s'inscrit dans le périmètre de la ZNIEFF de type I « Plaine des Castans » et des Plans Nationaux d'Actions (PNA) : Aigle de Bonelli, Odonates, Outarde canepetière, Pie grièche et Léopard Ocellé.

Dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés, le projet prévoit d'adapter le calendrier des travaux aux espèces à enjeux. <sup>[L]</sup><sub>SEP</sub> Pendant la phase d'exploitation, le rétablissement des continuités écologiques est l'une des mesures principales qui devraient permettre de réduire l'impact sur la faune. Des impacts résiduels demeurant néanmoins possibles pour tous les groupes biologiques, différentes mesures compensatoires visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées ont été prévues dans le projet.

### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Sur la zone d'étude les enjeux agricoles sont globalement forts, avec un secteur à enjeux très forts (lieu-dit les Pesquiès). 15 exploitations y sont localisées, avec des effets indirects sur une structure collective, la Cave coopérative des vigneronns de Montblanc. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Au niveau de la ripisylve, une seule zone à enjeux forts est recensée sur la zone d'étude. Aucun espace boisé classé (EBC) n'est à déclasser, mais une forêt privée est concernée par le projet. Les zones impactées devraient faire l'objet des compensations comme des travaux de boisement

ou reboisement, des travaux d'amélioration ou une indemnisation.

### L'environnement humain

La zone d'étude traverse la partie Sud du territoire communal composée de zones agricoles et de plusieurs infrastructures de transport. Elle intercepte deux servitudes (dont une AS1 relative au prélèvement d'eau pour la consommation humaine) et ne comporte aucune zone bâtie.

Durant la phase chantier des mesures de réduction des nuisances sont prévues par le projet. Par ailleurs, le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571- 10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur qui sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme.

Bien que la commune soit soumise au risque transport de matières dangereuses (TMD) et au risque rupture de barrage, aucune mesure spécifique n'est prévue, le projet estimant que l'augmentation du risque TMD devrait rester marginale et que les ouvrages de franchissement de la LNMP sont dimensionnés pour des débits supérieurs à ceux qui pourraient résulter d'une rupture de barrage.

### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

La commune de Saint-Thibéry est concernée par le site sensible n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus ». La zone d'étude de la LNMP ne comporte aucun site classé, inscrit, ni aucun périmètre de protection de monument historique, mais intercepte un site archéologique (Sainte-Véziane / La Vière) qui est évité par le tracé de la ligne.

Le parti, choisi par le projet, vise à intégrer la Ligne Nouvelle par la réalisation d'aménagements paysagers avec des ouvrages esthétiquement en adéquation avec le site et par des tronçons en remblais et viaducs préservant la continuité paysagère du cours de l'Hérault et limitant les impacts visuels depuis le site du pont Romain.

Différentes étapes de l'archéologie préventive sont prévues dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

-

### 7.5 Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000, le projet de Ligne Nouvelle présente une incidence non notable dommageable sur le site d'intérêt communautaire (SIC) « Cours inférieur de l'Hérault ».



Par ailleurs, le projet pourrait avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels pouvant exister entre la zone d'étude et les sites Natura2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

## 11.8. Commune de Bessan

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Bessan se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-5 du dossier d'enquête publique et comporte 58 pages.

### 8.1 Généralités

La commune de Bessan se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée qui regroupe 20 communes. Sa superficie est de 2 765 hectares et elle comptait 5 069 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, **la loi « Littoral » ne s'y applique pas.**

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement le nord du territoire communal qui est traversé sur environ 5 300 mètres, alternativement en remblai et en déblai. Il entre sur la commune par Montblanc avant de franchir la ligne ferroviaire Vias-Lodève et d'atteindre la limite communale avec Florensac.

Plusieurs voiries (RD13, RD125, chemin d'accès au lieu-dit La Valmale, chemin des Poissonniers) sont interceptées par la Ligne Nouvelle et seront rétablies. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

À ce stade des études, une installation connexe est prévue sur la commune de Bessan : la base travaux de Bessan - Saint-Thibéry, qui sera reconvertie en base de maintenance dans le cadre de la mise en service de la phase 1 du projet LNMP.

## 8.2 Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Bessan a été approuvé le 11 janvier 2013 et a fait l'objet de plusieurs modifications dont la dernière en date est la modification n°2 du 13 octobre 2016.

Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune de Bessan, approuvé le 11 janvier 2013, prend en compte le projet de Ligne Nouvelle, notamment dans une partie spécifique intitulée « Justification du PLU vis-à-vis du Projet d'Intérêt Général de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ».

Le projet LNMP ne remet en cause ni le diagnostic ni les objectifs de développement de la commune, il est **compatible avec le rapport de présentation du 11/01/2013 et le rapport de présentation additif du 26/09/2013.**

L'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme viendra compléter le rapport de présentation. Elle fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui est joint au dossier d'enquête en vue d'éclairer le public.

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet de Ligne Nouvelle est mentionné dans le PADD de Bessan et sur le schéma du parti d'aménagement communal, pour délimiter « l'espace à valoriser entre autoroute et future ligne ferroviaire ».

**Le projet ne remettant pas en cause les orientations du PADD, il est donc compatible avec celui-ci.**

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Sur la commune de Bessan, le projet LNMP est concerné par une OAP programmation des zones photovoltaïques avec la préservation de corridors biologiques. Pour maintenir ces corridors, le programme prévoit de manière systématique des ouvrages de franchissement et aménagements de rétablissement qui devraient permettre de conserver la fonctionnalité des habitats en place et réduire les risques de collision.

Les aménagements prévus, au droit des cours d'eau, pour assurer le maintien des milieux de vie et la circulation des espèces aquatiques sont : Un pont-rail au droit du ruisseau de Laval, une buse à fonctionnalité hydraulique au droit du Tartégné et du Rec-Pauruc, un portique au droit du

ruisseau de Cornegrefis, et un pont-route au droit du réservoir de biodiversité (milieu boisé) situé en limite Ouest de la commune. Ces ouvrages s'inscrivent en cohérence avec les ouvrages de franchissement installés sur l'A9 et permettent ainsi de maintenir la continuité écologique des différents sites.

**Le projet ne remettant pas en cause les objectifs de cette OAP, il est donc compatible avec celle-ci.**

#### Règlement d'urbanisme

Dans le règlement du secteur Np, ne sont admis que des usages visant la préservation de l'habitat de la faune patrimoniale locale. Par ailleurs, le projet LNMP n'est pas explicitement autorisé dans les secteurs N2, Nm, Np1, A et AUE. [L] [SEP]

**Le projet de réalisation de la Ligne Nouvelle n'est donc pas compatible avec le règlement de ces zones qui devra être modifié.**

#### Plan de zonage

Le plan de zonage n'intègre pas l'emplacement réservé ER 43 nécessaire à la réalisation du projet. **Il devra faire l'objet d'une mise en compatibilité.**

#### Emplacements réservés

Le projet n'intercepte aucun emplacement réservé et ne figure pas sur la liste des emplacements réservés. Un nouvel emplacement réservé doit être créé pour le projet. **La liste des emplacements réservés devra ainsi être modifiée pour faire figurer cet emplacement.**

#### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

#### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune.

### 8.3 Mise en compatibilité du PLU

#### Règlement d'urbanisme

La proposition de mise en compatibilité du règlement consiste à rajouter :

- dans l'article N-2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières - : « En tout secteur :
- sont autorisés les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. » ;
- dans l'article A-2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières- En secteur A<sup>[1]</sup><sub>SEP</sub>- Le secteur A n'admet que les occupations et utilisations du sol suivantes sous conditions : « - les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. » ;
- dans l'article AUE-2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières - : « En tout secteur, sont autorisés :
- les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. »

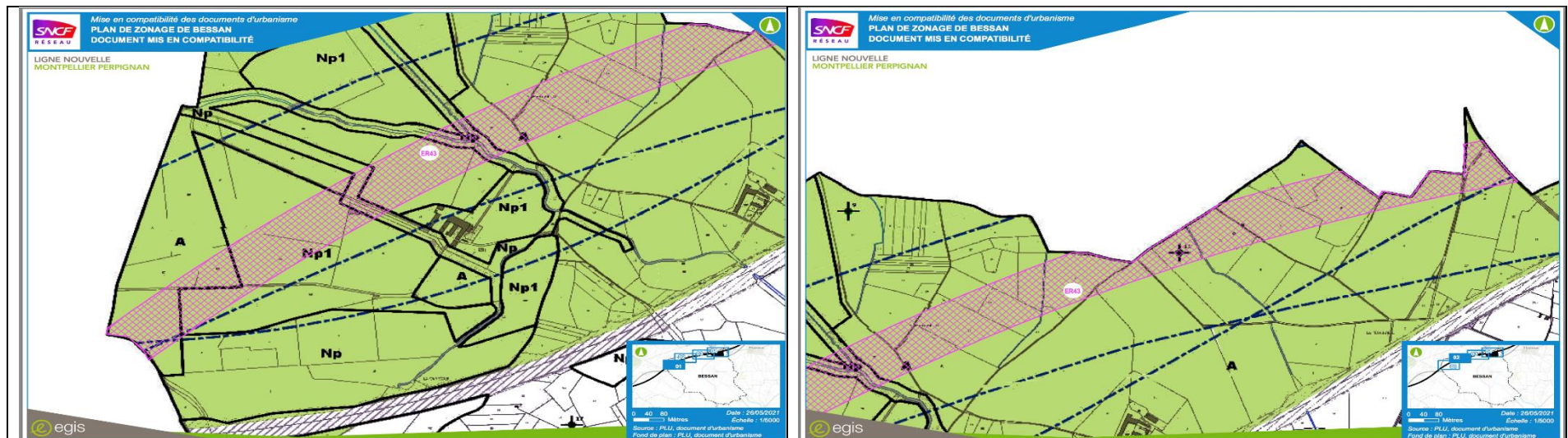
#### Emplacements réservés (ER)

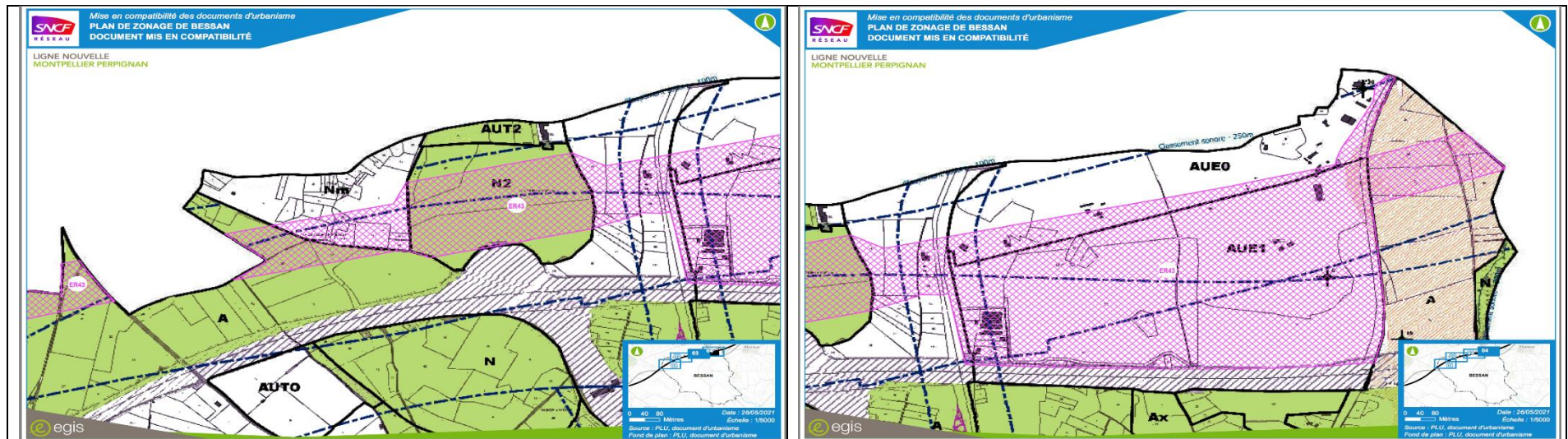
Le tableau des emplacements réservés devra être complété pour introduire l'Emplacement réservé ER43 « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », d'une superficie de 131 ha, au bénéfice de SNCF Réseau.

## Plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-après, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Bessan.

### Plan de zonage de Bessan Localisation de l'emplacement réservé ER43 réservé au projet LNMP





## 8.4 Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

### La géographie

La zone d'étude couvre 7,3 km<sup>2</sup>, soit 26,4 % du territoire communal de Bessan, alors que l'emprise de l'emplacement réservé ne couvre que 1,31 km<sup>2</sup> soit 4,7 % du territoire. Elle traverse le nord du territoire, caractérisé par de nombreux axes de transports, la présence de plusieurs mas et bâtiments agricoles ainsi que d'un parc photovoltaïque, un village de vacances, un centre de loisirs et une station de pompage.

La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

### Le relief et la géologie

Le projet traverse des sols compressibles dans la vallée alluviale de l'Hérault et des secteurs d'instabilité au niveau des formations volcaniques des monts Ramus.

La réalisation des affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet engendreront une évolution de la topographie. Au droit de Bessan, la section courante du projet alterne entre déblais et remblais de volumes importants. Un remblai de plus de 3 000 m de longueur, représentant un volume d'environ 650 000 m<sup>3</sup> et pouvant dépasser une hauteur de 15

m est prévu au niveau du ruisseau de Laval (PK103, 7 à PK107). Un déblai d'un kilomètre de long, à une profondeur pouvant atteindre 30 m, et représentant un volume d'environ 590 000 m<sup>3</sup>, permettra le passage de la Ligne nouvelle au niveau des monts Ramus.

La réalisation de déblais en sol meuble à rocheux nécessitera la mise en place de masques de protection pour éviter les problèmes de stabilité de talus. La traversée de la vallée compressible de l'Hérault nécessitera la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur. Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne nouvelle devraient toutefois permettre de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale.

#### Les eaux souterraines

La zone d'étude traverse trois masses d'eaux souterraines (les Sables astiens de Valras-Agde, les Alluvions de l'Hérault, les Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers- Pézenas), plusieurs périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable (AEP) publics, situés sur la commune de Florensac (Puits Filliol F01 à F12), et un forage AEP privé (les Puits Carrière SEM).

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines. De son côté, la réalisation des piles du viaduc de l'Hérault constituera un risque de pollution temporaire.

Les installations de chantier principales seront à l'extérieur de ce secteur. En phase exploitation, l'aménagement comprendra un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires. Différents bassins de rétention ou confinement seront implantés le long de la voie.

Des mesures de réduction spécifiques seront prises : interdiction d'utiliser des produits phytosanitaires dans les zones de périmètre de protection rapprochée des captages d'eau potable, installation d'un troisième rail (dit « de sécurité »), mise en place d'un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux...

#### Les eaux superficielles

La zone d'étude concerne l'Hérault en limite communale est, ainsi que les ruisseaux de Laval, de Tratégnié, de Torturies, de Pauruc, de Cornegrefis, de Marignan, de Négacots. Des enjeux forts sont liés aux zones inondables de l'Hérault.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP pourraient

avoir, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, des effets sur l'écoulement et la qualité des eaux superficielles (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux, accumulation de sédiments). Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique. Les cours d'eau traversés par l'aménagement seront protégés des pollutions accidentelles par des bassins de confinement.

#### Les risques naturels

La zone d'étude est concernée par les zonages Rouge du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) sur le bassin de risque Basse Plaine de l'Hérault. Les ouvrages hydrauliques sont prévus pour permettre d'assurer la libre circulation des eaux et ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation (viaducs en particulier).

Par ailleurs, la commune est exposée au risque feux de forêts et présente des secteurs à aléas faibles à forts (secteurs boisés des monts Ramus). Aucune piste de Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente au droit de la zone d'étude. La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs soumis au risque feux de forêts. Le réseau de Défense des Forêts Contre les Incendies (DFCI) sera rétabli de manière à éviter toute incidence sur l'exploitation et la protection des forêts.

#### Le patrimoine naturel et biologique

Le projet s'inscrit dans les périmètres d'inventaires et de protection de quatre Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique – ZNIEFF - (Plaine des Castans, Volcans et coulées basaltiques des monts Ramus, Bois et maquis de Montmarin, Cours aval de l'Hérault », ainsi que des plans nationaux d'actions (PNA) Loutre d'Europe, Aigle de Bonelli, Emyde lépreuse, Pie- grièche, Odonates, Outarde canepetière et Lézard Ocellé. Les principaux sites à enjeux identifiés sur la zone d'étude sont liés aux stations végétales ponctuelles situées au droit de la Garrigue Haute, aux ruisseaux de Tortures et Laval (enjeu chiroptère), à la ripisylve du Rec Pauru, du ruisseau de Laval et de l'Hérault, aux friches humides à l'est du Domaine Ste-Véziane, aux zones humides de la plaine alluviale de l'Hérault et à la plaine de Bessan (enjeu avifaune).

- Dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés, le projet prévoit d'adapter le calendrier des travaux aux espèces à enjeux. Pendant la phase d'exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques (ponts rails, ponts routes et buses) est l'une des mesures principales qui devraient permettre de conserver les fonctionnalités écologiques.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture



Plusieurs zones à enjeux agricoles et viticoles forts sont recensées sur la zone d'étude (plaine de la Guinarde et vallée alluviale de l'Hérault). Quinze exploitations sont concernées par le projet, avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

On note aussi la présence de plusieurs zones présentant des enjeux forestiers, mais aucun espace boisé classé (EBC). Les zones de forêts impactées devraient faire l'objet de compensations comme des travaux de boisement ou reboisement, des travaux d'amélioration ou des indemnités.

### L'environnement humain

Le projet traverse la partie Nord du territoire communal composée pour l'essentiel de zones agricoles, de quelques habitations individuelles, d'une carrière et d'un parc photovoltaïque. Plusieurs infrastructures de transport (autoroute A9 et gare de péage, RD125, RD612A, RD13, RD137, RD28, ligne ferroviaire Vias - Lézignan-La Cèbe), ainsi qu'un gazoduc et le réseau d'alimentation en eau (Aqua Domitia) sont aussi concernés. Enfin, la commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses (A9, RD13 notamment) et au risque de rupture de barrages.

La réalisation du projet impactera plusieurs bâtis qui devront être acquis conformément au code de l'expropriation. Le programme prévoit de rétablir toutes les voiries et tous les réseaux traversés, et d'installer un peu plus d'un kilomètre linéaire d'écrans absorbants et de merlons acoustiques le long des espaces exposés aux nuisances sonores. Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571- 10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur. Cet arrêté sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme (via une procédure de mise à jour des annexes du PLU).

### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Aucun site classé, inscrit ou périmètre de protection de monument historique n'est situé à proximité du projet. On y trouve par contre plusieurs sites archéologiques. Les différentes étapes de l'archéologie préventive devront être mises en œuvre dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Enfin, la commune de Bessan est concernée par le site sensible paysager n°14 « Vallée de l'Hérault et monts Ramus », au sein du schéma directeur architectural et paysager (SDAP) de la Ligne Nouvelle. Le projet prévoit la réalisation d'aménagements paysagers visant à intégrer la Ligne Nouvelle en préservant la continuité paysagère.

## 8.5 Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000, le projet de Ligne Nouvelle présente une incidence non notable dommageable sur les sites « Est et Sud de Béziers » et « Cours inférieur de l'Hérault ». Par ailleurs, le projet pourra avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels pouvant exister entre la zone d'étude et les sites Natura2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

## 11.9. Commune de Florensac

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Florensac se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-6 du dossier d'enquête publique et comporte 50 pages.

### 9.1 Généralités

La commune de Florensac se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée. Sa superficie est de 3 571 hectares et elle comptait 5 014 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, **la loi « Littoral » ne s'y applique pas.**

Le projet de Ligne Nouvelle concerne la partie centre et nord-est de la commune, composé essentiellement de vignobles, qu'il traverse principalement en remblais. Sept ouvrages de franchissement sont implantés sur la commune pour permettre le passage de la ligne nouvelle qui entre sur la commune (en limite avec Bessan) par l'intermédiaire d'un ouvrage de franchissement hydraulique sur l'Hérault. Elle longe ensuite l'autoroute A9, majoritairement en remblai atteignant jusqu'à 16 mètres de haut et franchit la limite communale avec Pinet dans une section en déblai atteignant une profondeur de 8 mètres au droit du lieu-dit « la pointe de Bourrel ».

Deux routes départementales (RD 32 et RD 32E6), une route communale (chemin du Picalariès) et un chemin agricole (chemin La font de clauzels)

sont impactés. Ces cinq voies, ainsi que la RD 151 en limite communale avec Pinet, feront l'objet de rétablissements dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

À ce stade des études, une installation d'équipement ferroviaire est prévue sur la commune : il s'agit d'une sous-station électrique (PAE de Florensac).

## 9.2 Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Florensac a été approuvé le 20 septembre 2017 et a fait l'objet de plusieurs modifications dont la dernière en date est la modification simplifiée n°1 du 28 août 2019.

Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le rapport de présentation mentionne la « Future ligne LGV » qui « impacte le territoire communal au nord et qui vise à assurer la continuité de la grande vitesse ferroviaire entre la France et l'Espagne sur la façade méditerranéenne ».

**Le projet LNMP ne remet pas en cause le rapport de présentation avec lequel il est compatible.**

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le PADD de la commune de Florensac prend en compte le projet LNMP dans la représentation graphique de ses orientations. **Le projet est compatible avec les orientations du PADD.**

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

L'emplacement réservé du projet de Ligne Nouvelle n'intercepte pas les secteurs faisant l'objet d'une orientation d'aménagement de la commune

et ne compromet pas leur réalisation. **Le projet est donc compatible avec les OAP de la commune.**

#### Règlement d'urbanisme

Les affouillements et exhaussements n'étant pas explicitement autorisés dans le règlement des zones A et N du PLU, le projet de réalisation de la Ligne Nouvelle **n'est pas compatible avec le règlement qui devra être modifié.**

#### Plan de zonage

**Le plan de zonage est compatible avec le projet LNMP.**

#### Emplacements réservés

L'emplacement réservé de la LNMP ne se superpose à aucun autre emplacement réservé existant. **Le projet est compatible avec la liste des emplacements réservés.**

#### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

#### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan recoupe deux éléments du patrimoine à protéger au titre des articles L.151-19 du code de l'urbanisme : un mazet et une croix.

**Le projet n'est donc pas compatible avec cette partie du PLU.**

S'ils ne peuvent pas être déplacés, ces éléments devront faire l'objet de permis de démolir.

### 9.3. Mise en compatibilité du PLU

La proposition de mise en compatibilité de la commune de Florensac ne concerne que le règlement. Elle consiste à ajouter :

- dans l'article A-2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières – à la suite de « Ce secteur est partiellement soumis au risque inondation. Dans ces zones, tout projet devra respecter le Plan de Prévention des Risques Inondation (PPRI) en vigueur. » : « Dans ces zones, les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que leur ne soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires sont autorisés. »

- dans l'article N-2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières - : « Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires sont autorisés.».

### 9.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

#### La géographie

La zone d'étude couvre 5,4 km<sup>2</sup>, soit 15,1 % du territoire communal. Elle comprend des vignobles, des mas, une coopérative vinicole, un réservoir (Puech des Masques) et une station d'épuration. Elle longe l'A9 et franchit les RD18 et RD32, l'aire de repos de Florensac et le fleuve de l'Hérault. La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

#### Le relief et la géologie

Le projet s'inscrit dans la vallée alluviale de l'Hérault où elle rencontre des sols compressibles. La réalisation des affouillements et exhaussements des sols, imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet, engendreront une évolution de la topographie. Au droit de Florensac, la ligne s'insère principalement en remblais représentant une longueur de 4 800 mètres et un volume d'environ 660 000 m<sup>3</sup>. Sur la partie ouest de la section, les remblais, pouvant atteindre une quinzaine de mètres, alternent avec la présence de viaducs (viaduc de l'Hérault et 6 viaducs de décharge). Des déblais sont aussi prévus au niveau du Puech des Masques et au niveau du PK114.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle devraient permettre de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale.

La réalisation des piles du viaduc de l'Hérault, dans les niveaux aquifères, entraînera localement des effets quantitatifs permanents sur la nappe alluviale, mais ne sera pas de nature à modifier le régime des écoulements et l'impact sur le niveau piézométrique devrait rester inférieur à 10 cm. Un suivi de ce niveau devra toutefois être mis en place avant et pendant les travaux afin de confirmer le caractère marginal de l'évolution.

### Les eaux souterraines

La zone d'étude traverse quatre masses d'eaux souterraines (Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan - Villeveyrac, Sables astiens de Valras-Agde, les Alluvions de l'Hérault, Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers- Pézenas), trois périmètres de protection de captage d'alimentation en eau potable (Puits Filliol F01 à F12, Forage Pesquier F1 Est et F2 Ouest, Pommières). Par ailleurs, au droit de la zone d'étude, l'Agence de l'eau Rhône <sup>[L]</sup><sub>[SEP]</sub> Méditerranée Corse signale la présence du champ captant de Florensac et des zones de sauvegarde des sables de l'Astien, avec un Schéma d'Aménagement et de Gestion des Eaux (SAGE) en cours d'élaboration.

La zone de sauvegarde de la nappe Astienne sera traversée sur 2 km en viaduc puis en remblai. La réalisation des piles des viaducs de l'Hérault constituera un risque de pollution temporaire. Les affouillements et exhaussements des sols, imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet, pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines.

Les installations de chantier principales devront être situées à l'extérieur de ces secteurs.

En phase travaux, les effets qualitatifs nécessiteront la mise en place de mesures de réduction (schéma d'assainissement permettant la collecte et le traitement des eaux de plateforme, la recharge de l'aquifère respectant le SAGE...)

Au niveau des forages Pesquier et des puits Filliol, du fait de la faible protection de l'aquifère exploité, le risque de pollution accidentelle au moment des travaux du viaduc fera l'objet de mesures spécifiques (installations de chantier proscrites, collecte des eaux de ruissellement et rejet dans le réseau superficiel après décantation et déshuilage durant la phase travaux).

En phase exploitation, dans la traversée des périmètres de protection, les principales mesures de réduction spécifiques consisteront à interdire l'usage de produits phytosanitaires, mettre en place un 3ème rail (dit de sécurité), prévoir un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

-

### Les eaux superficielles

La zone d'étude concerne le ruisseau de Courredous (ou fossé de la Pissine), le fossé de Rieu et le fleuve Hérault, avec des enjeux forts au niveau des zones inondables de l'Hérault.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP pourraient avoir, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, des effets sur l'écoulement et la qualité des eaux superficielles (imperméabilisation de la plate-forme, concentration localisée des eaux, accumulation de sédiments). Les ouvrages hydrauliques (viaducs en particulier) ont été dimensionnés afin de permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages. Les cours d'eau traversés par l'aménagement seront protégés des pollutions accidentelles par des bassins de confinement.

### Les risques naturels

La zone d'étude est concernée par les zonages du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRI) sur le bassin de risque Vallée inondable de l'Hérault. Les ouvrages hydrauliques (viaducs en particulier) sont prévus pour permettre une libre circulation des eaux et ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation

Par ailleurs, la commune étant exposée au risque feux de forêts, la planification des travaux prendra en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles. Le réseau de Défense des Forêts contre les Incendies (DFCI) sera rétabli de manière à éviter toute incidence sur l'exploitation et la protection des forêts.

### Le patrimoine naturel et biologique

La zone d'étude recouvre deux Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique -ZNIEFF- (Collines marneuses de Castelnaud-de-Guers et Cours aval de l'Hérault), l'Espace naturel sensible (ENS) du pont de Florensac et les plans nationaux d'actions (PNA) Loutre d'Europe, Emyde lépreuse, Pie grièche et Lézard Ocellé.

Les principaux sites à enjeux identifiés sur la zone d'étude sont liés à la plaine alluviale de l'Hérault et à la ripisylve du ruisseau des Courredous.


Un calendrier des travaux adapté aux espèces à enjeux devra être suivi dans les secteurs les plus sensibles.

Pendant la phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques (par des viaducs notamment) est l'une des mesures principales qui devraient permettre de réduire l'impact sur la faune. Des effets

résiduels demeurant néanmoins pour tous les groupes biologiques, différentes mesures compensatoires visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont aussi prévues.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Les enjeux agricoles sont modérés à très forts (forts au niveau de la vallée alluviale de l'Hérault, très forts à l'est de la commune, vers Pomérols).

 Près de 45 exploitations sont concernées par le projet avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Les enjeux forestiers forts identifiés sur la zone d'étude correspondent à la ripisylve de l'Hérault et à un secteur au niveau du Puech des Masques. Mais le projet évite la ripisylve de l'Hérault par passage en viaduc et aucun espace boisé classé (EBC) n'est concerné par la zone d'étude. Les zones de forêts impactées feront l'objet de compensations : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, indemnisation.

#### L'environnement humain

La zone d'étude traverse la partie centrale du territoire communal, essentiellement composée de zones agricoles. Elle recouvre plusieurs infrastructures de transport (A9, 3 départementales), réseaux de transport d'énergie (lignes électriques, conduite de gaz), réseau de télécommunication et intercepte quatre servitudes. L'activité touristique est peu présente, mais certains équipements sont implantés : chemin de randonnée, structure d'accueil, aire de détente au bord de l'Hérault. Enfin, la commune est soumise au risque lié au transport de matières dangereuses (A9) et au risque de rupture de barrage.

La réalisation des affouillements et exhaussements, nécessaires au projet LNMP, n'impactera toutefois aucun bâti. Le projet prévoit de maintenir les accès aux différentes zones d'activités durant la période de travaux, de rétablir toutes les voiries et tous les réseaux interceptés, de mettre en place des protections acoustiques le long des habitations les plus proches du projet afin de respecter les seuils acoustiques réglementaires.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

La zone d'étude ne comporte pas de site classé ou inscrit, ni de périmètre de protection de monument historique. Elle traverse, en grande majorité, des espaces viticoles, de nombreux mas et domaines. Elle est concernée par le site sensible paysager n°14 « Vallée de l'Hérault et Monts Ramus ». Un mazet et une croix, éléments protégés au titre des articles L151-19 du code de l'urbanisme, sont situés au droit de l'emplacement



réservé du projet. Dans le cas où la préservation de ces éléments patrimoniaux ne serait pas possible, ils seront soigneusement retirés et déplacés sur un autre emplacement ou remis à leur place initiale à l'issue des travaux, si cela s'avère techniquement réalisable. À défaut, une demande de permis de démolir sera réalisée conformément à la réglementation en matière d'urbanisme.

Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Le projet prévoit la réalisation d'aménagements paysagers visant à intégrer la Ligne Nouvelle en préservant la continuité paysagère.

#### 9.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000, le projet de Ligne Nouvelle présente une incidence résiduelle non notable dommageable sur le site « Cours inférieur de l'Hérault ». Par ailleurs, le projet pourra avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels pouvant exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

### **11.10. Commune de Pomérols**

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Pomérols se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-7 du dossier d'enquête publique et comporte 43 pages.

#### 10.1. Généralités

La commune de Pomérols se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à la communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée qui regroupe 20 communes. Sa superficie est de 1 101 hectares et elle comptait près de 2 300 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, **la loi « Littoral » ne s'y applique pas.**

Après avoir quitté la commune de Florensac, le projet de Ligne Nouvelle traverse le territoire communal de Pomérols sur quelques mètres dans le secteur nord-est, puis le secteur nord-ouest qu'elle atteint, après avoir traversé la commune de Pinet, par un pont-route en rabattement de la voie communale, entre les lieux-dits « Mas de Callas » et « Mas de Maynet ». Elle poursuit ensuite son tracé, dans une section en remblai de 5 mètres environ, jusqu'à la limite communale avec Mèze. Aucun chemin de randonnée n'est concerné il n'y a pas de rétablissement sur le territoire communal dans le cadre du projet. À ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.

## 10.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Pomérols a été approuvé le 31 janvier 2017. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le projet ne remet pas en cause les objectifs de développement de la commune tels que décrits dans le rapport de présentation, mais ce dernier ne mentionne pas formellement le projet et **devra donc être modifié pour assurer la compatibilité.**

L'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme viendra compléter le rapport de présentation. Elle fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui est joint au dossier d'enquête en vue d'éclairer le public.

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Avec les mesures d'insertions environnementales et paysagères proposées, le projet LNMP ne remet pas en cause les orientations du PADD, **et assure donc une compatibilité avec ce dernier.**

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

L'emplacement réservé du projet de Ligne Nouvelle n'intercepte pas de secteurs faisant l'objet d'une orientation d'aménagement.

**Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) de la commune.**

### Règlement d'urbanisme

Le projet paraît compatible avec le règlement des zones A0 et N, en tant qu'installation nécessaire à des équipements collectifs ou à des services publics, mais il n'y est pas explicitement autorisé. **Le règlement de ces zones devra donc être modifié** afin de permettre de façon explicite la réalisation du projet LNMP et de ses composantes.

### Plan de zonage

Le plan de zonage ne comporte aucun emplacement réservé spécifique pour la Ligne Nouvelle, **il est donc incompatible avec le projet et devra être modifié.**

### Emplacements réservés

Le projet n'intercepte aucun des emplacements réservés inscrits au PLU de Pomérols, mais ne fait l'objet d'aucun d'emplacement réservé spécifique. Un emplacement réservé ER 4, consacré à la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, devra donc être créé au bénéfice de SNCF Réseau.

### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun espace boisé classé n'étant situé dans le périmètre de l'emplacement réservé à créer pour le projet, aucun déclassement d'EBC ne sera nécessaire. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### 10.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Rapport de présentation

Afin de permettre une complète compatibilité, il est proposé de rajouter la mention : « À l'horizon de la réalisation du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, Pomérols sera traversé par la LNMP en 2 secteurs : en pointe nord-ouest du territoire communal et au nord-est. » dans le rapport de présentation, au paragraphe « 6.1 DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES PEU NOMBREUSES ET UN RÔLE PRINCIPAL DE DESERTE AVEC LES COMMUNES VOISINES ».

#### Règlement d'urbanisme

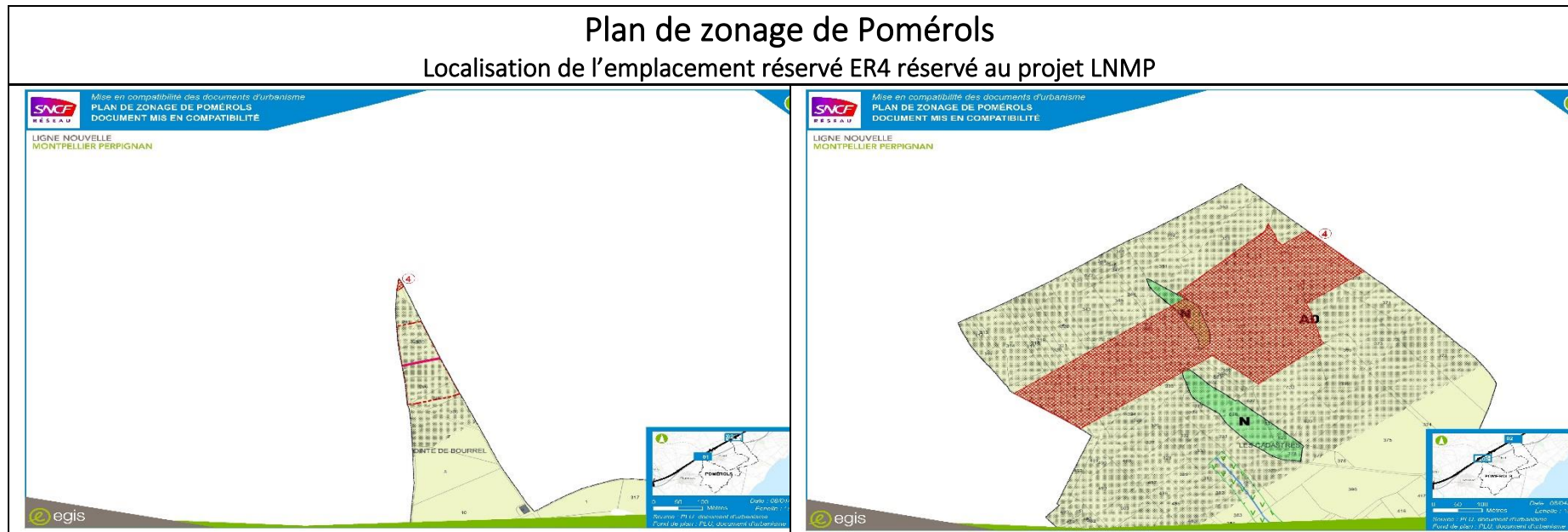
Pour la mise en compatibilité du règlement d'urbanisme, il est proposé de rajouter, dans les articles A-2 (Occupations et utilisations du sol admises) des zones A0 et N, la mention suivante : « Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 14 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements / exhaussements nécessaires. »

#### Emplacements réservés

Pour mettre le PLU en compatibilité, il est proposé de créer un nouvel emplacement réservé ER 4, nommé « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan », d'une superficie de 13,7 ha, au bénéfice de SNCF Réseau.

#### Plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-après, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître l'emplacement réservé (ER 4) pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, tel qu'il devrait être représenté après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Pomérols.



#### 10.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

##### La géographie

La zone d'étude couvre 0,6 km<sup>2</sup>, soit 5,4 % du territoire communal de Pomérols, qu'elle traverse aux extrémités nord-ouest et nord-est, en deux secteurs distincts composés de zones agricoles. Par ailleurs, elle intercepte l'autoroute A9 et intègre dans son périmètre trois mas : le Mas Rouge, le Mas de Maynet et le Mas de Callas. La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

##### Le relief et la géologie

La zone d'étude s'inscrit sur les massifs calcaires karstiques du bassin de Villeveyrac qui présentent un risque géotechnique lié au phénomène de remontée de fontis et d'effondrement des cavités liées au gypse. Des risques de glissement de terrain et/ou retrait-gonflement sont aussi

possibles. Le projet prévoit de purger les cavités rencontrées des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire, puis de les combler par injection de béton. Dans les secteurs de gypse, les matériaux devraient être traités avec des liants hydrauliques pour les rendre insensible à l'eau.

La section qui traverse la partie nord-est du territoire communal est principalement en déblais pouvant dépasser une dizaine de mètres au niveau du Mas Rouge, alors qu'un léger remblai est prévu en limite communale de Mèze. Le projet prévoit d'accompagner la réalisation de déblais en sol meuble à rocheux, ainsi que de la mise en place de masques de protection et de masques drainants permettant d'éviter les risques de glissement de terrain et/ou de retrait-gonflement.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle devraient permettre de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale.

#### Les eaux souterraines

La zone d'étude traverse deux masses d'eaux souterraines (Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaissan - Villeveyrac, Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers - Pézenas). Aucun périmètre de protection de captage d'eau potable n'est présent sur cette zone.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines. Sur la commune, les déblais envisagés ne sont pas suffisamment profonds pour être susceptibles d'intercepter des nappes souterraines. Par ailleurs, des mesures de réduction génériques et une démarche de management environnemental des travaux devraient permettre de réduire le risque de pollution accidentelle.

En phase exploitation, le projet inclut l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires.

#### Les eaux superficielles

Le projet ne concerne directement aucun cours d'eau sur la commune. Mais, les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures pouvant avoir des effets sur l'écoulement et la qualité des eaux superficielles, le programme prévoit l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires.

### Les risques naturels

La zone d'étude n'est pas concernée par les zonages réglementaires du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) de la commune de Pomérols sur le bassin de risque bassin de Thau. Les ouvrages hydrauliques du projet ont été planifiés pour assurer la libre circulation des eaux et ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation.

La commune est exposée au risque feux de forêts, mais ne présente pas de secteurs à enjeu au droit de la zone d'étude. Il est cependant prévu que la planification des travaux prenne en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs soumis au risque feux de forêts.

### Le patrimoine naturel et biologique

Sur la commune de Pomérols, la zone d'étude n'est directement concernée par aucun espace naturel protégé, mais traverse toutefois quelques secteurs à enjeux pour les oiseaux. Dans ces secteurs, le calendrier des interventions devra être adapté aux périodes les plus favorables pour limiter l'impact des travaux.

En phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques devrait permettre de réduire l'impact sur la faune. Des impacts résiduels demeurant néanmoins pour tous les groupes biologiques, différentes mesures compensatoires devraient être mises en place pour recréer des habitats favorables aux espèces impactées.

### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Les enjeux agricoles de la zone d'étude sont essentiellement liés aux parcelles viticoles du terroir Picpoul de Pinet, avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées par le projet résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Par ailleurs, le projet ne concerne aucune parcelle de forêt sur la commune et aucun enjeu sylvicole n'y est identifié au droit de la zone d'étude.

### L'environnement humain

La zone d'étude traverse la partie nord du territoire communal, composée de zones agricoles, de quelques habitations individuelles et plusieurs

infrastructures de transport (A9 et chemins de desserte agricole). Elle comprend des servitudes relatives à la protection des monuments historiques et à la présence d'une canalisation de gaz.

L'activité touristique est absente du territoire où l'on recense toutefois un parcours équestre.

La conception du projet a permis d'éviter les zones bâties. Par ailleurs, le programme prévoit de rétablir toutes les voiries et tous les réseaux interceptés.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

La zone d'étude traverse le périmètre de protection de la Voie Domitia, monument historique inscrit, et deux sites à forte sensibilité archéologique. Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Bien que Pomérols ne présente pas d'enjeux particuliers liés au paysage, le projet prévoit la réalisation d'aménagements paysagers visant à intégrer la Ligne Nouvelle en préservant la continuité paysagère.

#### 10.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal n'est directement concerné par aucun site Natura 2000, mais le projet pourrait avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà de ce territoire. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.



## 11.11. Commune de Pinet

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Pinet se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-8 du dossier d'enquête publique et comporte 54 pages.

### 11.1. Généralités

La commune de Pinet, dont le plan local d'urbanisme fait l'objet d'une mise en compatibilité dans le cadre de la présente enquête publique, n'est pas une commune littorale. Sa superficie est de 880 hectares et elle comptait 1 745 habitants en 2017. C'est une commune rurale et viticole dont le territoire est peu étendu. Elle est marquée par quelques éléments significatifs tels que l'autoroute A9 qui la traverse au nord, d'est en ouest, la voie Domitienne et les vignobles réputés du Picpoul de Pinet. Elle appartient à la Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée qui regroupe 20 communes.

### 11.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune a été approuvé le 25 avril 2013 et a fait l'objet de plusieurs modifications dont la dernière en date est la modification simplifiée n°2 du 1<sup>er</sup> mars 2019. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

#### Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune de Pinet prend en compte le projet de Ligne Nouvelle dans le diagnostic « grand projet d'infrastructure en cours d'étude », dans son volet « justification des choix retenus », dans les contraintes d'urbanisme et les servitudes, ainsi que dans la présentation des principales règles applicables à l'ensemble des zones.

**Le rapport de présentation initial du PLU est donc compatible avec le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.**

#### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le PADD comporte une cartographie des enjeux qui sont localisés autour du village ou en bordure nord de l'autoroute A9.

**Le projet de Ligne Nouvelle ne concerne pas ces secteurs, il est donc compatible avec le PADD de la commune.**

#### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet des orientations d'aménagement de la commune et ne compromettent pas leur réalisation. **Le projet est donc compatible avec ces orientations.**

#### Règlement d'urbanisme

Seules les zones A0 et A1 sont concernées par la ligne nouvelle. Le règlement de la zone A interdisant toute construction, le projet de ligne nouvelle **n'est pas compatible avec cette partie du règlement qui devra être modifiée.**

#### Plan de zonage

Le plan de zonage ne fait pas apparaître d'emplacement réservé au titre du projet LNMP, bien qu'un tel emplacement soit intégré au règlement graphique sous forme de servitude d'utilité publique. **Le plan de zonage devra donc être modifié pour intégrer les emplacements réservés du projet.**

#### Emplacements réservés

Le projet de la Ligne Nouvelle ne figure pas dans la liste des emplacements réservés de la commune. Par ailleurs, l'emplacement réservé ER D1 destiné à l'élargissement de la RD161E2 sera recoupé par l'emplacement réservé ainsi créé pour le projet LNMP, il devra donc être réduit au niveau de l'intersection, en accord avec le département qui en est bénéficiaire.

**La liste des Emplacements réservés devra donc être modifiée.**

#### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun espace boisé classé n'étant situé dans le périmètre de l'emplacement réservé à créer pour le projet, aucun déclassement d'EBC ne sera nécessaire. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne recoupe des éléments écologiques et de paysage à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme, portés au plan de zonage communal : un élément linéaire situé le long du ruisseau du Soupié et un élément surfacique situé à l'est de la commune (au droit du lieu-dit la Vallongue).

Le projet prévoit de rétablir les continuités écologiques avec la construction d'un ouvrage permettant le passage de la faune (chiroptères, faunes aquatique et terrestre) sur le Soupié et de deux ouvrages cadres (ouvrages mixtes hydrauliques et passages faune) positionnés de part et d'autre du Lieu-dit La Vallongue. Les éléments de valeur à protéger devront être inscrits de part et d'autre de l'emplacement réservé. L'article 12 des dispositions générales du règlement portant sur les éléments écologiques indique que : « l'article R.421-23, alinéa h, du code de l'urbanisme précise que les travaux ayant pour effet de modifier ou de supprimer un élément que le plan local de l'urbanisme a identifié, en application du 7° de l'article L.123-I-5, comme présentant un intérêt architectural ou paysager, doivent être précédés d'une déclaration préalable ». <sup>[L]</sup><sub>[SEP]</sub> **Le projet prévoyant de respecter, grâce à des mesures de rétablissement des continuités écologiques, les éléments de valeur à protéger au titre des articles L. 151-19 et L. 151-23 du code de l'urbanisme, une déclaration préalable de travaux devra être faite.**

### 11.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Rapport de présentation

Afin de permettre une complète compatibilité du rapport de présentation, il est proposé, dans « 3.4 Autres servitudes et projets d'infrastructures - Les grands projets d'infrastructure », de supprimer la mention : « sur un fuseau retenu de 1 kilomètre. Le projet prévoit une Déclaration d'utilité Publique en 2014 pour un début des travaux en 2016. »

#### Règlement d'urbanisme

Pour la mise en compatibilité du règlement d'urbanisme, il est proposé :

- dans l'article 4 (Division du territoire en zones), de rajouter la zone A0 parmi les zones qui pourront comprendre des équipements collectifs ou service public ;
- dans l'article 1A (Type d'occupation ou d'utilisation des sols interdits) de la zone A, après « En secteur A0 - Toute construction ou installation nouvelle », de rajouter la mention : « autre que celles prévues à l'article 2 A. » ;

- dans l'article 2A (Occupations et utilisations du sol admises) de la zone A, de rajouter la mention suivante : « Dispositions applicables au secteur A0. Sont autorisés les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet LNMP ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 16 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. ».

#### Emplacements réservés

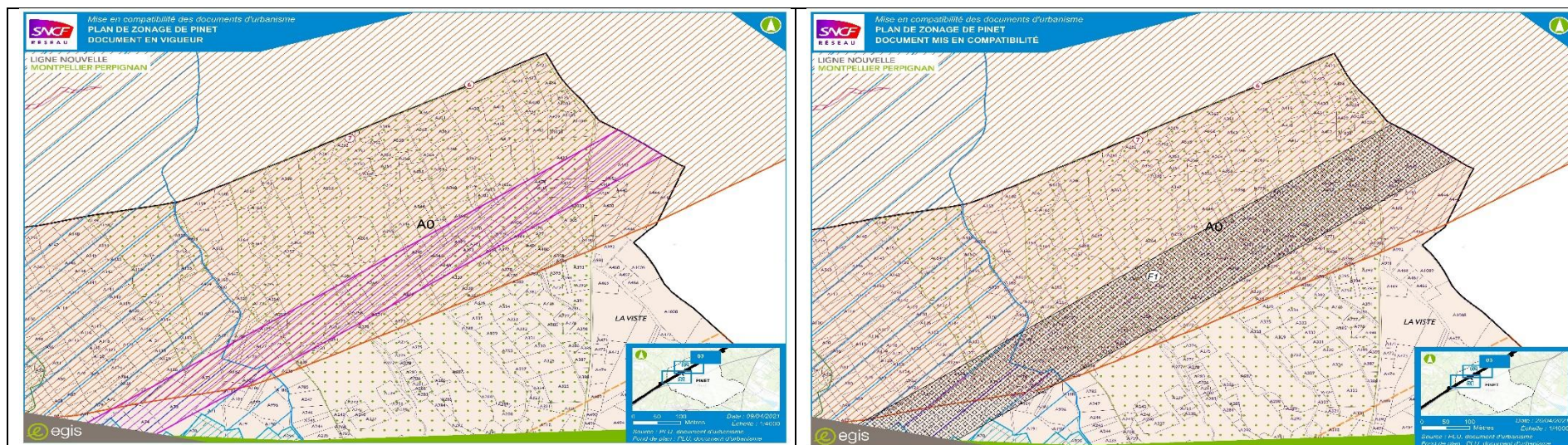
Pour mettre le PLU en compatibilité, l'emplacement ER D1, réservé pour l'élargissement de la RD161E2, devra passer de 8 470m<sup>2</sup> à 7 725 m<sup>2</sup> et un nouvel emplacement réservé ER F1, d'une superficie de 481 133 m<sup>2</sup>, devra être créé pour le projet, au profit de SNCF réseau.

#### Plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-après, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Pinet.

Plan de zonage de Pinet	
Documents en vigueur	Documents mis en compatibilité





#### 11.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

##### La géographie

La zone d'étude couvre 2,9 km<sup>2</sup>, soit 32,9 % du territoire communal de Pinet, qu'elle traverse dans la partie nord en longeant l'autoroute A9. Elle couvre essentiellement des terres agricoles et boisées et quelques habitations éparses, dont le hameau « le Petit Roubié ». On note également la présence de la RD161E2. La mise en compatibilité ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

##### Le relief et la géologie

Le relief communal est peu marqué. La section courante du projet alternera entre déblais et remblais. Dans les zones karstiques du bassin de Villeveyrac, le projet prévoit de purger les cavités rencontrées des éventuels dépôts argileux, puis de les combler par injection de béton (principalement au droit des ouvrages d'art). Dans les secteurs de gypse, les matériaux seront traités avec des liants hydrauliques (chaux ou autre) pour les rendre insensible à l'eau. La réalisation de déblais en sol meuble à rocheux sur la commune de Pinet nécessitera la mise en place de masques de protection et de masques drainants pour éviter les risques de glissement de terrain et/ou de retrait/gonflement des argiles/marnes.

### Les eaux souterraines

Le sous-sol comporte trois masses d'eaux souterraines. Le Forage d'Ornezon se trouve à environ 20 m de la zone d'étude. La nappe astienne est vulnérable car elle possède un faible recouvrement imperméable.

Des pollutions accidentelles, liées aux transports de matières dangereuses, ou des pollutions chroniques, liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies, pourraient avoir lieu et avoir une incidence qualitative sur les eaux souterraines et, en corollaire, sur l'utilisation de la ressource en eau (captage d'alimentation en eau potable, puits privés à usage domestique, captage agricole).

Pour réduire ces risques, le projet prévoit d'interdire les installations de chantier dans les zones à enjeux, de proscrire le traitement chimique des voies au sein des périmètres de protection des captages AEP, d'installer un réseau de suivi de la ressource, de mettre en place un troisième rail anti-déraillement au sein des périmètres de protection.

Par ailleurs, il est prévu d'aménager un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, et deux bassins de rétention le long de la ligne dans ce secteur.

### Les eaux superficielles

La zone d'étude est concernée par le ruisseau le Soupié. L'enjeu hydraulique lié au franchissement de ce ruisseau est modéré. Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique. L'aménagement prévu comprendra un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, et des bassins d'écroulement destinés à collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu.

Pour limiter les effets du chantier, les travaux effectués au niveau des cours d'eau auront lieu en dehors des périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction et migration).

### Les risques naturels

Risque inondation : La zone d'étude est concernée par la zone réglementaire RP (zone rouge de précaution, inondable d'aléa modéré) du PPRI approuvé le 24/01/2012 sur le bassin de Thau. Sont interdits tous remblais, dépôts ou exhaussements.

Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques retenus devrait permettre d'assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence du PPRi, ainsi que la sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles.

Risque feu de forêt : La commune est concernée par le risque incendie, aucune piste DFCI n'est recensée au niveau de la zone d'étude.

La phase de travaux étant susceptible d'augmenter le risque de mise à feu, du fait de la présence d'engins de chantier, de mégots et de cigarettes, la planification des interventions devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles.

### Le patrimoine naturel et biologique

La zone d'étude intercepte les PNA Lézard ocellé, Pie-grièche et Odonates.

Lors de la phase travaux, le projet entraînera un dérangement et la destruction des milieux situés sous le périmètre de l'ER. En phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Les principaux effets sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER pour la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques en particulier au droit du ruisseau de Soupié (trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, zone humide associée à la ripisylve, déplacement des chiroptères et de la petite faune...) et au droit du lieu-dit « La Vallongue ».

Le projet prévoit le rétablissement de cette transparence écologique par la mise en œuvre d'un ouvrage hydraulique de type portique au droit du ruisseau de Soupié et par des ouvrages de type pont cadre optimisés pour le passage de la faune.

Pendant la phase chantier, des mesures d'évitement des pollutions, altération et développement d'espèces invasives devront être mises en place. L'adaptation du calendrier des travaux permettra de limiter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux et les amphibiens. Des mesures d'accompagnement comme la réhabilitation des habitats sur les remblais et la transplantation de plantes-hôtes devraient contribuer à l'insertion du projet dans le milieu naturel. Enfin, la restauration d'habitats devrait permettre de compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces.

### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Sur la commune, la zone d'étude concerne une parcelle forestière privée, 54 exploitations viticoles à enjeux très forts, en lien avec le terroir du Picpoul de Pinet et de l'AOP des coteaux du Languedoc, et impacte la cave coopérative de l'Ormarine, localisée en dehors de la zone d'études, mais associée aux exploitations viticoles concernées. Le projet n'intercepte aucun espace boisé classé.



Le programme prévoit de remettre en état les terrains occupés temporairement, de rétablir les voiries, de réaménager et de traiter les dépôts effectués à l'extérieur des emprises ferroviaires de façon à ce que les terrains gardent leur potentialité agronomique. Des réseaux de substitution (alimentation en eau) et/ou la mise en place de drains provisoires devraient être proposés aux exploitants pendant toute la phase de chantier. Des mesures compensatoires seront proposées pour les exploitations impactées (compensation des surfaces perdues, possibilité d'un aménagement foncier, rétablissement des cheminements agricoles interceptés...)

Concernant la parcelle forestière privée, le projet prévoit de reconstituer et de stabiliser les lisières des boisements affectés et de mettre en place un système de compensations pour les boisements impactés (travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, versement d'indemnités).

#### L'environnement humain

La zone d'études traverse le projet de création d'une zone d'activité « le Parc d'Activités Économiques Hérault Méditerranée (PAEHM), le Roubié » et trois servitudes d'utilité publique : AC1 (protections des monuments), AS1 (Servitudes attachées à la protection des eaux potables) et PM1 (Servitudes résultant des plans d'expositions aux risques naturels). L'autoroute A9 est évitée.

Les terrains compris dans les emprises devront être acquis conformément au code de l'expropriation, dans la mesure du possible par voie amiable. Le projet prévoit de respecter les servitudes d'utilité publique, de rétablir les voiries (y compris le sentier de petite randonnée), de décaler la RD161 à l'ouest de sa position actuelle.

Concernant les nuisances acoustiques, des protections acoustiques de type merlons seront mises en place sur environ 300 m linéaire. Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur qui sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme. Pour les secteurs nouvellement exposés au risque TMD, les mesures prévues consistent à mettre en place un assainissement adapté aux zones mixtes.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Le projet traverse le périmètre de protection de la Via Domitia et les sites à forte sensibilité archéologique de « La Majonc » et de « La Castelle ». Dans ce paysage vallonné, le projet s'inscrit dans une succession de déblais - remblais, oscillant entre 12 et 15 m, avec des traversées de collines et des franchissements de routes et de cours d'eau. Les emprises du chantier, à travers les vignobles et les boisements, seront défrichées. La trame agricole, avec ses chemins, fossés, cours d'eau et haies champêtres sera réorganisée. Depuis la Via Domitia, les vues sur l'étang de Thau seront occultées par les sections en remblai.

Le programme prévoit d'intégrer le projet par des aménagements paysagers et par la prise en compte des chartes paysagères des cités maritimes de l'Agglomération de l'Étang de Thau et de « Picpoul de Pinet, entre Thau et Hérault ». Le passage du projet à proximité de la Via Domitia s'inscrira majoritairement en déblais afin de la protéger visuellement. Des plantations arborées diversifiées sont prévues sur les bas de talus au niveau des sections en remblais (alternance de boisements forestiers méditerranéens et champêtres) et en limite d'emprise (alignements de pins ou d'amandiers). L'impact visuel devrait être réduit grâce à une intégration paysagère permettant d'adoucir et d'écarter les pentes de talus en déblais qui seront enherbés et plantés (garrigue arbustive), le reboisement des délaissés après travaux (avec également la restauration des lisières et des haies champêtres), et la plantation de différentes essences comme des cyprès d'Italie, des figuiers ou des amandiers aux abords des croisements de chemins ou des limites de domaines.

#### 11.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal n'est directement concerné par aucun site Natura 2000, mais le projet pourrait avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà de ce territoire. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier – Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

### 11.12. Commune de Mèze

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Mèze se trouve dans la pièce H-9 du document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier d'enquête publique et comporte 42 pages.

#### 12.1. Généralités

La commune de Mèze appartient à la Communauté d'agglomération du Bassin de Thau, nommée Sète Agglopol Méditerranée, qui regroupe 14 communes. Sa superficie est de 460 hectares et elle comptait 11 587 habitants en 2017. Étant située sur la rive Nord du Bassin de Thau, le plus grand étang lagunaire de la région, **la loi littoral s'applique à l'aménagement de son territoire.**

Le projet traverse le territoire communal sur environ 6 300 mètres, en majeure partie en remblais, avec une alternance de remblais et de déblais. Il entre en déblais sur la commune de Mèze (en limite avec Pomérols) à environ 300 m au sud de la limite avec Montagnac, passe en remblais au

nord du bâti du domaine Cresseyls, franchit le ruisseau de Nègue-Vaques, en viaduc, puis le plan d'eau des Cresseyls, par une buse hydraulique. Il traverse ensuite la Combe Guillerm puis franchit successivement le ruisseau de la Font des Putes, la RD613 et le ruisseau de Front Frats qu'il enjambe en viaduc. Il passe au plus près à environ 210 m au nord de l'autoroute A9. Enfin, il atteint la limite communale avec Loupian constituée par la RD5E8 qu'il franchit par l'intermédiaire d'un viaduc (enjambant également le ruisseau de Pallas sur Loupian). Il franchit également deux routes principales, les départementales RD613 et RD5E8. Au total, neuf rétablissements de voies et chemins sont prévus sur le territoire communal dans le cadre du projet.

## 12.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Mèze a été approuvé le 22 mars 2017 et révisé par modification simplifiée approuvée le 29 mai 2019. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le rapport de présentation du PLU de la commune de Mèze prend en compte le projet de Ligne Nouvelle. Dans sa partie « pollutions et nuisances », la Ligne nouvelle LGV Montpellier Perpignan est identifiée comme une infrastructure bénéficiant d'un classement sonore. Dans sa partie 2.5 « Les choix retenus pour la délimitation des différents zonages complémentaires », il est indiqué que « les EBC existants positionnés dans le POS sur l'emprise de la nouvelle ligne LGV sont ajustés dans le PLU. »

**Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet en cause ni le diagnostic ni les objectifs de développement de la commune et est donc compatible avec le rapport de présentation.**

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet de Ligne Nouvelle est mentionné dans le PADD de Mèze et est indiqué sur les figures représentant les orientations et notamment sur la carte de synthèse du PADD avec un tracé indicatif.

**Le projet ne compromet pas le projet d'aménagement et de développement durable ; il est donc compatible avec ce dernier.**

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le PLU de la commune possède deux orientations d'aménagement concernant des secteurs situés au sud du projet : la 1<sup>ère</sup> au sud du centre-ville et la 2<sup>ème</sup> sur le secteur nord Sesquiers. Les emplacements réservés du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet de ces orientations et ne compromettent donc pas leur réalisation.

**Le projet est donc compatible avec ces orientations**

#### Règlement d'urbanisme

L'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan dans ce dossier de mise en compatibilité du document d'urbanisme recouvre en partie les zones A, N et UE.

La zone A concerne des espaces de la commune équipés ou non, à protéger en raison du potentiel agronomique, biologique ou économique des terres agricoles. **Son règlement n'est pas compatible avec la réalisation du projet LNMP et devra donc être modifié.**

La zone UE est destinée à recevoir principalement des activités économiques, artisanales, industrielles et commerciales. Son article 2 n'autorise pas les ouvrages d'infrastructures réservés au projet LNMP. **Son règlement n'est pas compatible avec la réalisation du projet LNMP et devra donc être modifié.**

La zone N recouvre des espaces de la commune équipés ou non, à protéger en raison, soit de la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et plus particulièrement des paysages littoraux (Espaces Remarquables) et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, soit de la présence de risques naturels, soit de leur caractère d'espace naturel. L'article 1 de la zone N indique que toutes les occupations ou utilisations du sol autres que celles permises par l'article 2 sont interdites. **L'article 2 devra donc être modifié pour autoriser la réalisation du projet LNMP.**

#### Plan de zonage

L'emplacement réservé n°1 concernant la Ligne Nouvelle a évolué, depuis sa création, d'une superficie d'environ 324 m<sup>2</sup>. Cette évolution étant trop petite pour être visible sur le plan de zonage ce dernier ne subira aucune modification.

**Le plan de zonage en vigueur est donc compatible avec le projet Ligne Nouvelle.**

#### Emplacements réservés

L'emplacement réservé n°1 concerne la Ligne Nouvelle dont le bénéficiaire est SNCF Réseau. Cet ER ayant évolué, depuis sa création, d'une

superficie d'environ 324 m<sup>2</sup>, **il conviendra de modifier le tableau des emplacements réservés**. Cette évolution est trop petite pour être visible sur le plan de zonage qui ne subira donc aucune modification.

#### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun espace boisé classé n'étant situé dans le périmètre de l'emplacement réservé à créer pour le projet, aucun déclassement d'EBC ne sera nécessaire. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

#### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle.

### 12.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Règlement d'urbanisme

Pour la mise en compatibilité du règlement d'urbanisme, il est proposé de rajouter, dans les articles A-2 (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) des zones A, N et UE, la mention suivante : « Les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ainsi que les outillages, équipements et installations techniques, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du règlement, directement liés au fonctionnement, à l'exploitation ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires. »

#### Emplacements réservés

Pour mettre le PLU en compatibilité, il est proposé de remplacer, dans le tableau des Emplacements réservés, l'emplacement ER 01 d'une superficie de 1 030 879 m<sup>2</sup>, destiné au Projet d'intérêt général Ligne Nouvelle à grande vitesse Montpellier Perpignan, par l'emplacement ER 01 d'une superficie de 1 031 203 m<sup>2</sup>, destiné au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### 12.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

### La géographie

La zone d'étude couvre 6,8 km<sup>2</sup>, soit 19,6 % du territoire communal. Elle concerne essentiellement des zones agricoles et intercepte l'autoroute A9, une aire de repos et de nombreux mas, dont les Mas Saint-Paul le Marseillais, de Durand, Saint-Paul le Bas, de Carayon, de Calvet, Hahut, La Vitarelle, ... On peut également noter la présence de la zone d'activités « Mas de Garric ». Le centre-ville se trouve situé à environ 1 500 mètres de la zone d'étude. La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

### Le relief et la géologie

La zone d'étude s'inscrit à l'interface entre la plaine littorale et les secteurs de bas-reliefs, situés au nord du territoire communal, en partie sur les massifs calcaires karstifiés du bassin de Villeveyrac, des formations géologiques qui peuvent présenter des risques d'effondrement de cavités liées au gypse.

Dans les zones karstiques du bassin de Villeveyrac, le programme prévoit de purger les cavités rencontrées des éventuels dépôts argileux, puis de les combler par injection de béton. Dans les secteurs de gypse, les matériaux seront traités avec des liants hydrauliques pour les rendre insensibles à l'eau. Des masques de protection et de masques drainants seront mise en place pour éviter les risques de glissement de terrain et/ou de retrait/gonflement lors de la réalisation de déblais en sol meuble à rocheux au droit de Mèze. La traversée des vallées compressibles de Nègue Vaques et du Pallas sera réalisée à partir d'ouvrages d'art associés à des fondations profondes, constituées de pieux descendant entre 15 et 30m de profondeur.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle devraient permettre de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale. Le projet prévoit aussi de réaménager et de traiter certains dépôts pour que les terrains gardent leur potentialité agronomique et puissent être restitués à l'activité agricole ou sylvicole.

### Les eaux souterraines

Le sous-sol de la commune abrite trois masses d'eaux souterraines (Formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers - Pézenas, Calcaires jurassiques pli ouest de Montpellier, unité Plaisan - Villeveyrac, Sables astiens de Valras-Agde). Il ne comporte aucun captage d'eau potable public. Deux captages AEP privés sont situés dans la zone d'étude, au droit du domaine de Creyssels et du domaine de Saint-Paul le Marseillais, mais sont évités par le projet. La zone d'étude se trouve par ailleurs concernée par le périmètre de protection du site géothermique de la Castellone (arrêté préfectoral 87-1-3065 du 2 octobre 1987) et par une zone d'enjeu en amont d'un captage privé au niveau des alluvions de Nègue Vaques, mais les faibles déblais prévus dans cette zone ne sont pas suffisamment profonds pour être susceptibles de traverser des nappes souterraines.

En phase exploitation, l'aménagement comprendra un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, ainsi que des bassins de rétention et de confinement.

#### Les eaux superficielles

Le projet concerne les ruisseaux de Nègue - Vaques, de la Font des Putes et de Font Frats et le plan d'eau de Nègue-Vaques qui présente un enjeu de conservation fort par son classement en zone humide et la présence potentielle de brochets.

Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique. Au niveau du ruisseau de Font Frats, un rescindement est nécessaire pour garantir cette transparence. Des mesures sont ainsi prévues pour limiter ses effets : renaturation et passage en viaduc. Le projet envisage par ailleurs, l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, et de bassins d'écêtement destinés à collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu. Pour limiter les effets du chantier, les travaux au niveau des cours d'eau sont prévus en dehors périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction et migration) et lors des périodes d'étiage.

#### Les risques naturels

Risque inondation : La zone d'étude concerne la zone « RP » (zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés, non urbanisés) et la zone « RN » (zone inondable à enjeux modérés, zone naturelle) du Plan de Prévention des Risques inondation (PPRi) de Mèze sur le bassin de risque de l'Étang de Thau.

Les ouvrages hydrauliques retenus ont été dimensionnés pour assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence du PPRi et la sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles. Le projet soumis à enquête est donc compatible avec le règlement du PPRi.

Risque feux de forêt : Au niveau des milieux boisés au nord de Mèze, la zone d'étude présente des niveaux d'aléa global forts associés au risque feu de forêts. Aucune piste Défense de la Forêt Contre les Incendies (DFCI) n'est présente sur la zone d'étude. La phase de travaux est susceptible d'augmenter le risque de mise à feu, du fait de la présence d'engins de chantier, de mégots et de cigarettes. La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles.

Risque sismique et mouvement de terrain : Le projet est très faiblement concerné par la zone minière de risque d'affaissement faible car il traverse cette zone uniquement en viaduc et aucune pile n'y sera située.

### Le patrimoine naturel et biologique

Le projet s'inscrit dans le périmètre des PNA Outarde canepetière et Léopard ocellé. Il entraînera un dérangement et la destruction des milieux situés sous le périmètre de l'Emplacement réservé. Les principaux effets sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier au droit des ruisseaux Nègue Vaques, Font des Putes et Font Frats et les enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon (zones humides, petite faune, chiroptères).

Pour rétablir la transparence écologique, le projet envisage l'installation de viaducs au droit des ruisseaux de Nègue Vaques et Font Frats, ainsi que d'ouvrages mixtes permettant d'optimiser le passage de la faune.

En phase chantier, le programme prévoit diverses mesures d'évitement des pollutions, d'altération et de développement d'espèces invasives, ainsi que la mise en place d'une veille et d'une lutte éventuelle contre les espèces invasives. Dans les secteurs les plus sensibles, le calendrier des travaux devra être adapté à la phénologie de chaque espèce pour éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux et les amphibiens. Des mesures d'accompagnement comme la réhabilitation des habitats sur les remblais et la transplantation de plantes-hôtes devraient permettre l'insertion du projet dans le milieu naturel. Enfin, la restauration d'habitats permettra de compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces.

### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

La zone d'étude concerne un secteur à fort potentiel agronomique incluant les plaines de Mèze-Nègue Vaques et les vignobles AOP Picpoul de Pinet et AOP Coteaux du Languedoc, pour lesquels les enjeux sont modérés à très forts.

Le projet aura des effets directs sur 16 exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace ; impacts sur le bâti, les équipements et les accès...) et des effets indirects sur plusieurs structures collectives (SCAV les Costières de Pomérols principalement) dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles agronomiques potentiellement impactées.

Le programme prévoit ainsi la possibilité de compensation des activités et des surfaces perdues, d'aménagement foncier et de rétablissement des cheminements agricoles interceptés.

En phase travaux, le projet sera à l'origine d'une consommation temporaire d'espaces agricoles, mais également de l'interruption ou de la modification des axes de cheminement, ainsi que de coupures temporaires des réseaux d'irrigation et de drainage. Des réseaux de substitution (alimentation en eau), et/ou la mise en place de drains provisoires pourra être proposées aux exploitants. Après la phase de chantier, les terrains occupés temporairement seront remis en état et les voiries seront rétablies. Les dépôts effectués à l'extérieur des emprises ferroviaires seront réaménagés et traités de façon à ce que les terrains concernés gardent leur potentialité agronomique.



Plusieurs forêts privées et publiques sont interceptées par la zone d'étude avec des enjeux faibles et moyens (garrigues ou maquis boisé de conifères ou feuillus indifférenciés), et des enjeux forts comme dans le cas de La Castellone, au nord de la zone d'étude, la Baussier, près du domaine de Saint-Paul-le-Haut, ou la forêt de Font Mars. Aucune parcelle classée en espace boisé classé (EBC) n'est concernée. Le projet prévoit ainsi de reconstituer et de stabiliser les lisières des boisements affectés et de mettre en œuvre des compensations pour les boisements impactés (travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, versement d'indemnités).

### L'environnement humain

Le projet concerne majoritairement des espaces agricoles et sylvicoles. La création de la Ligne Nouvelle impactera plusieurs bâtis, plusieurs infrastructures de transport et autres chemins ruraux et d'exploitations, la RD613 qui relie Mèze à Pézenas, le chemin de randonnée GR 78.1, une ligne électrique à Très Haute Tension (225 kV), deux gazoducs et trois servitudes d'utilité publique (AC1 ; I3 ; I4). Les zones d'activités présentes dans la zone d'étude seront évitées. Aucun EBC n'est concerné par le projet.

Le programme prévoit de décaler la RD613 au sud-ouest de sa position actuelle et de rétablir toutes les voiries et tous les réseaux traversés. Les servitudes d'utilité publique seront respectées. Les bâtis impactés devront être acquis conformément au code de l'expropriation. Concernant les nuisances acoustiques, plus de 4 000 mètres linéaires de protections de types écrans absorbants et merlons seront installés pour respecter les seuils réglementaires. Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur qui sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme.

Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux (Les Tourelles, Saint-Paul le Bas, le Mas de Garric, Le Pallas). Les accès aux différentes zones d'activités seront maintenus durant la période de travaux.

### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

La zone d'étude traverse les périmètres de protection des monuments historiques inscrits « Vestiges archéologiques du Pallas » et Via Domitia, ainsi que des zones de présomption de prescription archéologique (ZPPA). Par ailleurs, plusieurs sites à forte sensibilité archéologique (Saint-Paul II et Saint-Paul-le-Haut), mais aussi le site archéologique majeur Saint-Paul sont concernés le projet

Les impacts paysagers de la Ligne Nouvelle se traduiront par la présence d'une succession de déblais et de remblais, pouvant atteindre 22 m de hauteur, avec des traversées de collines, le franchissement de routes et de cours d'eau. La trame agricole, avec ses chemins, fossés, cours d'eau et haies champêtres sera réorganisée. Depuis la Via Domitia, les vues sur l'étang de Thau seront occultées par les sections en remblai. Le vallon

de Nèque Vaques sera traversé par un viaduc de 135 m de long pour 22 m de haut, le vallon d'Aygues-Nay par un viaduc de 220 m de long pour 28 m de haut, et le vallon de Pallas par un viaduc de 450 m de long pour 32 m de haut, avec des sections en remblai.

Les différentes étapes de l'archéologie préventive devront être mises en œuvre dans les étapes ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État. Le passage du projet à proximité de la Via Domitia s'inscrira majoritairement en déblais afin de protéger au mieux ce monument. Le projet prévoit notamment de réduire l'impact visuel des réalisations grâce à la mise en place de modelés paysagers qui permettront d'adoucir et d'écrêter les pentes de talus en déblais, le reboisement des délaissés, la restauration des lisières et des haies champêtres, et la plantation de différentes essences comme des cyprès d'Italie, des figuiers ou encore des amandiers aux abords des croisements de chemins ou de limites de domaines. Des préconisations paysagères qui prennent en compte les grandes orientations de l'atelier Pédagogique Régional au sujet des paysages de l'AOC Picpoul de Pinet.

#### 12.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal recouvre deux sites Natura 2000 : « Herbiers de l'Étang de Thau » (ZSC FR911411) et « Étang de Thau et lido de Sète Agde » (ZPS FR9112018) qui ne sont pas directement concernés par le projet. Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et grâce à l'application de mesures de réduction, le projet de Ligne Nouvelle présente une incidence résiduelle non notable dommageable sur ces deux sites.

Par ailleurs, le projet pourrait avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et des chauve-souris).

### **11.13. Commune de Poussan**

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Poussan se trouve dans la pièce H-10 du document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier d'enquête publique et comporte 46 pages.

### 13.1. Généralités

La commune de Poussan se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à la communauté d'agglomération du Bassin de Thau (CABT) qui regroupe 14 communes. Sa superficie est de 3 010 hectares et elle comptait 5 972 habitants en 2017 (source : INSEE). Etant située sur la rive Nord du Bassin de Thau, le plus grand étang lagunaire de la région, **la loi littoral s'applique à l'aménagement de son territoire.**

Le projet de la Ligne Nouvelle traverse le territoire communal principalement en remblai sur environ 4 800 m. Il entre sur la commune (en limite avec Loupian) dans un secteur en remblai d'une profondeur d'environ 5 m, à environ 500 m au sud de l'autoroute A9. Il franchit ensuite le Ruisseau des Aiguilles, puis passe en déblai sur un linéaire d'environ 1 500 m avec une profondeur maximum d'une douzaine de mètres. Il repasse en remblai aux abords du lieu-dit Valaury puis, par l'intermédiaire d'un viaduc d'une longueur d'environ 1 450 m de long, franchit la RD2E5, le Ruisseau de la Lauze et l'échangeur de Poussan (RD600/RD613). Il intercepte alors la RD119E7 qu'il franchit par l'intermédiaire d'un viaduc d'environ 130 m de long avant d'atteindre la limite communale avec Gigean où il franchit la Vène par un viaduc d'environ 400 m de long.

La Ligne Nouvelle intercepte les routes départementales 2E5, 600, 613 et 119E7. Une dizaine de rétablissements de voirie est ainsi prévue sur le territoire communal, dans le cadre du projet. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

À ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévue sur la commune.

### 13.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Poussan a été approuvé le 11 décembre 2017. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

#### Rapport de présentation

Le rapport de présentation de la commune de Poussan prend bien en compte le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan mais fait référence à son classement en tant que Projet d'intérêt général (PIG), prononcé par arrêté préfectoral du 29 décembre 2000. Le projet est donc compatible avec le diagnostic territorial mais le rapport de présentation devra être modifié pour mentionner le nouveau PIG prononcé par arrêté n°2019-I-097 du 30 janvier 2019.

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est par ailleurs compatible avec la partie « état initial de l'environnement » du rapport de présentation que viendra compléter l'avis de l'autorité environnementale (avis joint au présent dossier d'enquête en vue d'éclairer le public).

#### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le PADD prend en compte la Ligne Nouvelle. Ainsi, dans l'orientation n°3 (partie 1), il est indiqué que « *la future infrastructure de la LGV se devra d'assurer une transparence écologique* » concernant le corridor « de garrigues » et « *une transparence à la fois hydraulique et écologique* » concernant le corridor « aquatique ».

Les ouvrages de transparence écologique prévus par le projet devraient permettre de respecter ces dispositions. **Le projet ne remettant pas en cause les orientations du PADD, il est donc compatible avec ce dernier.**

#### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet d'orientations d'aménagement et ne compromettent donc pas leur réalisation. **Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement et de programmation (OAP) de la commune.**

#### Règlement d'urbanisme

Le projet traverse des zones N, A, UR et UI. Les dispositions générales du règlement ne dispensent pas l'ensemble des aménagements nécessaires à la réalisation du projet de Ligne Nouvelle (à savoir les outillages, équipements et installations techniques) des règles d'implantation, de recul, de hauteur et de densité. Le projet est compatible avec le règlement de zones UR et UI, ainsi qu'**avec le règlement de la zone A, à condition qu'il n'altère pas la continuité écologique du secteur As**. Mais, en l'état actuel, il n'est par contre pas compatible avec le règlement du secteur NS (secteurs naturels sensibles) et du sous-secteur NRe du secteur NR (secteurs naturels remarquables).

**Par conséquent, le projet devra être mis en compatibilité avec le règlement des secteurs NS et NRe de la zone N.**

#### Plan de zonage

Le plan de zonage comporte l'emplacement réservé destiné à la Ligne Nouvelle, **il est donc compatible avec le projet.**

### Emplacements réservés

L'emplacement réservé n°16, intitulé « Création de la LGV - Ligne nouvelle Montpellier – Perpignan », dont le bénéficiaire est SNCF Réseau, correspond bien aux emprises du projet tel qu'il est actuellement défini et ne nécessite pas de modification. Il présente une superposition avec les emplacements réservés n°20 (Élargissement de la RD 2E5 entre la RD613 et l'autoroute) et n°21 (Réaménagement de l'échangeur D2E5/D613), mais la ligne LNMP traversant ces emplacements en viaduc de grande hauteur, les seules interfaces possibles se situent au niveau des piles de l'ouvrage d'art et sont bien prises en considération. [SEP]

**Le projet est donc compatible avec les emplacements réservés du PLU.**

### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé (EBC) n'est concerné par l'emprise de l'emplacement réservé de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

**Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Au droit de l'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle, les emprises correspondent à des enjeux écologiques globalement faibles : la zone Nre accueille plusieurs séries de constructions/activités et ne fait l'objet d'aucune protection spécifique de type zonage réglementaire ou d'inventaire. Les inventaires faune – flore – habitats menés dans le secteur par les bureaux d'études en charge de la thématique Biodiversité n'ont pas détecté d'enjeu écologique fort ou majeur au droit des parcelles cadastrales impactées. Par ailleurs, les mesures de transparence écologique du projet (passage en viaduc) devraient permettre de maintenir la fonctionnalité écologique de la ripisylve.

À ce titre, il est possible de conclure que le projet respecte les objectifs des éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme au travers de sa conception et des mesures qui lui sont associées.

### 13.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Rapport de présentation

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

Afin de permettre une complète compatibilité du rapport de présentation, il est proposé de modifier la rédaction du paragraphe page 63 : « *La Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) est un projet de ligne ferroviaire à grande vitesse entre Montpellier et l'Espagne. Le projet a été classé PIG par arrêté préfectoral du 29 décembre 2000. L'impact de l'infrastructure sera important sur le territoire. La gare TGV la plus proche serait celle de Montpellier* », en remplaçant « 29 décembre 2000 » par « 30 janvier 2019 ».

### Règlement d'urbanisme

- Pour autoriser le projet LNMP dans les secteurs NS et NRe, il est proposé de compléter les articles N-2 (Occupations et utilisations du sol soumises à conditions particulières) concernant ces secteurs par ajout de la mention suivante : « *les ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, sous réserve que le projet soit déclaré d'utilité publique, ainsi que les outillages, équipements et installations techniques directement liés au fonctionnement, à l'exploitation et/ou au maintien de la sécurité de la circulation ferroviaire, ainsi que les affouillements/exhaussements nécessaires, sans que ne leur soient applicables les dispositions des articles 3 à 15 du présent règlement.* »

### 13.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

#### La géographie

La zone d'étude couvre 3,5 km<sup>2</sup>, soit 11,6 % du territoire de la commune de Poussan qu'elle traverse dans la partie sud. Elle longe et intercepte la RD613 ainsi que le système d'échangeurs entre l'A9, la RD600 et la RD613. Elle s'inscrit dans un paysage varié, alternant zones agricoles (vignobles), boisées et urbanisées composées d'habitats individuels de type pavillonnaire (lotissements) et de zones d'activités « Clachs Est et Ouest ». La station d'épuration de type épandage - lagunage de la commune est également concernée.

La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

#### Le relief et la géologie

La Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais, ce qui impliquera des modifications locales de relief. Au droit de Poussan, la section courante du projet est majoritairement en déblais sur la partie ouest et en remblais sur la partie est. Un important déblai, d'une longueur supérieure à 1,5 km et pouvant dépasser une dizaine de mètres de profondeur, est prévu depuis la limite communale avec Loupian, jusqu'au viaduc de Poussan. Ensuite, jusqu'au viaduc de la Vène, la section du projet est en remblai. Il n'est pas prévu de zones de dépôts définitifs sur la commune, mais des zones de dépôts temporaires pourront également impacter le relief. Les déblais rocheux envisagés au sein des collines

de la Moure ne constituent pas à proprement parler une difficulté géotechnique, mais nécessitent des moyens puissants d'extraction (explosifs) et des études très détaillées sur la fracturation et la karstification du massif de la Moure.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion du projet devraient permettre de réduire les effets sur la topographie communale. Par ailleurs, si la pente des talus peut être fortement raidie (quasiment jusqu'à la verticale), la fracturation naturelle du massif de la Moure, le phénomène de décompression, ainsi que la sensibilité au gel des roches, obligent soit à limiter la pente des talus, soit à prévoir des dispositions particulières (pièges à cailloux non localisés à ce stade des études) pour réduire la vulnérabilité de la plate-forme vis-à-vis des risques de chute de blocs. Dans les zones karstiques des collines de la Moure, le projet prévoit de purger les cavités rencontrées des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire, puis de combler les cavités ainsi créées par injection de béton (principalement au droit des ouvrages d'art). Dans les secteurs de gypse, les matériaux seront traités avec des liants hydrauliques (chaux ou autre) pour les rendre insensible à l'eau. La traversée de la vallée compressible de la Vène nécessitera la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes, constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

#### Les eaux souterraines

Sur la commune de Poussan, le projet ne prévoit pas de déblais suffisamment profonds pour être susceptibles d'intercepter des nappes souterraines.

Les travaux de terrassements, et notamment la réalisation de déblais, pourraient rendre des masses d'eaux plus vulnérables aux pollutions accidentelles ou chroniques en leur retirant tout ou partie des couches de protection recouvrant les nappes. C'est notamment le cas au droit des massifs calcaires karstifiés qui feront l'objet de déblais d'une profondeur de plus d'une dizaine de mètres et dont les travaux vont retirer les horizons superficiels (calcaires colmatés) assurant la protection des eaux souterraines. Le projet prévoit ainsi de situer les principales installations de chantier à l'extérieur de ce secteur à forts enjeux hydrogéologiques.

En phase d'exploitation, des pollutions accidentelles liées aux transports de marchandises (risque transport de matières dangereuses) ou des pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies peuvent avoir lieu. La traversée de ce secteur vulnérable peut avoir une incidence qualitative sur les eaux souterraines et, en corollaire, sur l'utilisation de la ressource en eau. Pour réduire ce risque, le projet prévoit l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, ainsi que des bassins de rétention et de confinement. Dans la traversée du PPR du champ captant d'Issanka et de sa zone de sauvegarde, les principales mesures de réduction spécifique prévues consistent à interdire l'usage de produits phytosanitaires, installer un troisième rail (dit de sécurité), mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

### Les eaux superficielles

Les ruisseaux des Aiguilles et de la Lauze, et la Vène sont concernés par le projet. La réalisation d'affouillements, d'exhaussements, ainsi que la construction d'installations, en recoupant des bassins versants, pourraient entraîner une modification des écoulements hydrauliques.

L'aménagement prévu comprendra un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, ainsi que des bassins d'écroulement destinés à collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu naturel.

La transparence hydraulique et écologique sera assurée par la mise en place d'ouvrages hydrauliques (viaducs au droit du ruisseau de la Lauze et de la Vène) dimensionnés ainsi que par le rescindement et la renaturation du ruisseau des Aiguilles.

En phase chantier, les effets potentiels en termes de qualité des eaux superficielles sont liés à l'introduction de polluants ou de matières en suspension issues des zones de travaux et des matériels circulant à proximité. Pour limiter les effets du chantier, le projet prévoit des mesures spécifiques d'assainissement et de management, ainsi qu'un calendrier des travaux évitant les périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction et migration).

### Les risques naturels

Risque inondation et submersion marine : Le projet est concerné par les zones RP (zone inondable d'aléa modéré et à enjeux modérés, non urbanisés) et RN (secteur inondable à enjeux modérés, zone naturelle) du PPRi de Poussan. Sur ces zones, le règlement précise que les équipements d'intérêt général sont admis sous réserve qu'ils soient construits à plus de 50 m du pied d'une digue. Une étude hydraulique devra en définir les conséquences amont et aval et déterminer leur impact sur l'écoulement des crues, les mesures compensatoires à adopter visant à annuler leurs effets sur les crues, et les conditions de leur mise en sécurité. Elle devra en outre faire apparaître les conséquences d'une crue exceptionnelle (1,5 fois le débit centennal).

Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques retenus étant prévu pour assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence du PPRi, ainsi que la sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles, le projet soumis à enquête est donc compatible avec le règlement du PPRi de Poussan.

Risque feu de forêt : La commune de Poussan est exposée au risque feu de forêts. La zone d'étude présente un aléa globalement fort (montagne de la Moure et Causses d'Aumelas) sur l'ouest de la zone d'étude. Aucune piste Défense Contre les Incendies de Forêt (DFCI) n'est présente sur la zone d'étude. La phase de travaux est susceptible d'augmenter le risque de mise à feu, du fait de la présence d'engins de chantier, de mégots



et de cigarettes. La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles.

#### Le patrimoine naturel et biologique

Sur la commune, le projet s'inscrit dans les périmètres des PNA Pie grièche, Faucon Crécerellette et Lézard ocellé. Les principaux effets sur les continuités écologiques associées au périmètre de l'ER de la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier au droit du ruisseau de la Lauze (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, à la petite et grande faune, chiroptères) et de la Vène (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon, aux zones humides, à la petite faune, chiroptères).

Lors de la phase chantier, les travaux entraîneront un dérangement et la destruction des milieux situés sous le périmètre de l'ER. Un calendrier d'intervention adapté à la phénologie de chaque espèce devra être suivi dans les secteurs les plus sensibles, où de forts enjeux sont identifiés. Il est prévu de mettre en place des mesures d'évitement des pollutions et d'assurer une veille et une lutte éventuelle contre les espèces invasives.

En phase exploitation, un risque concerne la destruction d'individus par collision avec les trains. Le rétablissement des continuités écologiques (par des viaducs notamment) est l'une des mesures principales qui devraient permettre de réduire l'impact sur la faune. Un passage grande faune spécifique est également envisagé dans le boisement à l'ouest du territoire communal. Des impacts résiduels demeurent néanmoins possibles pour tous les groupes biologiques et différentes mesures compensatoires visant à recréer des habitats favorables aux espèces impactées sont prévues.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Les enjeux agricoles de la zone d'étude sont essentiellement liés à la présence de six exploitations, avec des effets indirects sur une structure collective. Les mesures proposées par le projet résident dans la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des pistes d'exploitation.

Aucun Espace Boisé Classé n'est impacté. Les zones de forêts impactées feront l'objet de compensations telles que des travaux de boisement ou de reboisement, des travaux d'amélioration, des indemnités.

#### L'environnement humain

Sur la commune, l'emplacement réservé constitue une emprise d'environ 91 ha, majoritairement concernée par des espaces agricoles, sylvicoles, naturels et urbanisés. Le projet traversera la zone d'activités « les Clachs », plusieurs infrastructures de transport, les routes départementales RD613 et RD2E5, ainsi que plusieurs chemins ruraux et d'exploitations qui nécessiteront des aménagements spécifiques pour leur rétablissement. Il impactera également les protections relatives aux captages AEP (AS1), aux monuments et sites naturels (AC2), aux PPR inondation et aux servitudes relatives au transport de gaz et aux canalisations électriques, un gazoduc et deux lignes électriques (63 kV et 225 kV) étant traversés par le projet.

La réalisation du projet nécessitera l'acquisition de terrains et de bâtis, conformément au code de l'expropriation, dans la mesure du possible par voie amiable.

Le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux (zone d'activités des Clachs et celles situées le long de la Vène). Le projet prévoit le maintien des accès aux différentes zones d'activités, durant la période de travaux.

En phase exploitation, toutes les voiries et tous les réseaux interceptés devront être rétablis. Une partie du bâti situé à proximité du projet étant exposée à des nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires, des protections acoustiques sont prévues, à savoir environ 6 300 m linéaires d'écrans absorbants et deux isolations de façades. Par ailleurs, le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L. 571-10 et R. 571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur qui sera pris en compte par une mise à jour des documents d'urbanisme.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Le tracé de la ligne nouvelle traversera le site inscrit du Parc d'Issanka et impactera un site à forte sensibilité archéologique. Différentes étapes de l'archéologie préventive devront être mises en œuvre dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec la réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Afin de limiter l'impact visuel et foncier dans la traversée de la plaine viticole (et notamment le vignoble des Contamines), le projet prévoit de s'inscrire en viaduc sur environ 1 400 m de longueur, permettant ainsi de préserver les transparences visuelles et la vue panoramique sur l'étang de Thau. Les continuités viaires devraient être conservées. Les talus, aux abords du massif de la Moure, devraient être reboisés et enherbés (boisement forestier à chênes verts et végétation indigène de garrigue).

Le tronçon en remblai dans la vallée de la Vène sera intégré au paysage par la plantation d'arbres sur les bas de talus et en limite de projet, ainsi que par un travail d'intégration architecturale et paysagère des protections acoustiques. Il est par ailleurs prévu de maintenir la continuité paysagère de la vallée de la Vène et du parc d'Issanka, par la construction d'un viaduc, de réhabiliter le parc d'Issanka, avec des plantations en

limite de projet, ainsi que de préserver la ripisylve de la Vène et les plantations d'alignement le long de la RD2.

### 13.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal est directement concerné par les sites Natura 2000 « Montagne de la Moure et Causse d'Aumelas » (ZSC, FR9101393) et « Plaine de Fabrègues-Poussan » (ZPS, FR9112020) qui ne sont pas directement concernés par le projet. Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences sur les sites Natura 2000, au regard des atteintes résiduelles sur les différents éléments évalués, et grâce à l'application de mesures de réduction, le projet de Ligne Nouvelle présenterait une incidence résiduelle non notable dommageable sur ces deux sites.

Par ailleurs, le projet pourrait avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui existeraient entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier – Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

## 11.14. Commune de Villeneuve-lès-Maguelone

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone se trouve dans la pièce H-11 du document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier d'enquête publique et comporte 52 pages.

### 14.1. Généralités

La commune de Villeneuve-lès-Maguelone se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole (MMM) qui regroupe 31 communes. Sa superficie est de 2 270 hectares et elle comptait 10 012 habitants en 2017. Par sa situation sur un littoral lagunaire, elle est en grande partie occupée par des surfaces en eau (lagunes, salins et marais) qui couvrent 11,5 km<sup>2</sup>, soit 49 % de territoire communal. **La loi « Littoral » s'applique donc à son PLU.**

Le projet de Ligne Nouvelle concerne essentiellement le nord du territoire communal qu'il traverse principalement en remblai sur environ 1 450 m après être entré sur la commune (en limite avec Fabrègues) en déblai. Il longe ensuite la route RD612 en remblai, puis franchit le cours d'eau

La Mosson par l'intermédiaire d'un viaduc avant d'atteindre la limite communale avec Saint-Jean-de-Védas. Aucune route départementale, ni aucun chemin de randonnée ne sont concernés. Le rétablissement de deux chemins interceptés sur le territoire communal est prévu dans le cadre du projet.

À ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.

#### 14.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone a été approuvé le 29 mars 2013, puis a fait l'objet d'une modification simplifiée n°1, le 26 avril 2018. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

##### Rapport de présentation

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet en cause ni le diagnostic, ni les objectifs de développement de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone. **Il est compatible avec le rapport de présentation** du PLU de la commune qui le prend en compte.

L'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme viendra compléter le rapport de présentation. Elle fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, avis qui est joint au dossier d'enquête en vue d'éclairer le public.

##### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Sur la commune, le projet s'inscrit sur une zone N (espaces naturels à protéger) qu'il impacte à hauteur de 1 % de la surface totale et dont il ne remet pas en cause la vocation. Il prend en compte le risque inondation et reste cohérent vis-à-vis des orientations du PADD de la commune liées aux déplacements. **Il ne remet pas en cause les orientations du PADD et est donc compatible avec celui-ci.**

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le PLU de la commune possède des orientations d'aménagement concernant sept secteurs. Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas ces secteurs et ne compromettent donc pas leur réalisation. **Le projet est donc compatible avec ces orientations d'aménagement.**

### Règlement d'urbanisme

Les termes « équipements » et « infrastructures », utilisés dans l'article 2 (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) du règlement de la zone N, ne couvrent pas l'ensemble des éléments nécessaires à la réalisation du projet. **Une mention spécifique au projet de Ligne Nouvelle devra donc être ajoutée dans le règlement de la zone N pour une mise en compatibilité.**

### Plan de zonage

Le projet ayant évolué depuis la création de l'emplacement réservé n°26, destiné au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, **il conviendra de faire évoluer cet emplacement sur le plan de zonage.**

### Emplacements réservés

L'emplacement réservé n°26 concerne la LGV entre Montpellier et Perpignan dont le bénéficiaire est actuellement RFF (aujourd'hui devenu SNCF Réseau). Le projet ayant évolué, **il conviendra de modifier cet emplacement dans la liste des emplacements réservés** pour ce qui concerne la superficie et la dénomination du bénéficiaire. Aucun autre emplacement réservé n'est intercepté par le projet.

### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun espace boisé classé n'étant situé dans le périmètre de l'emplacement réservé créé pour le projet, aucun déclassement d'EBC ne sera nécessaire. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé attribué à la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

#### 14.3. Mise en compatibilité du PLU

##### Règlement d'urbanisme

Pour la mise en compatibilité du règlement d'urbanisme, il est proposé de rajouter, dans l'article A-2 (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) de la zone N, la mention suivante : « *Sont autorisés et exempts de l'application des articles 3 à 14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, le fonctionnement, l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.* », ainsi que les mentions indiquées en rouge dans le texte suivant : « Sous réserve de ne pas porter atteinte à la vocation d'espace naturel de la zone, ni à la qualité des sites, des milieux naturels, des paysages et de leur intérêt, notamment du point de vue esthétique, historique ou écologique, sont également admis :

Dans l'ensemble de la zone N, sous réserve des dispositions spécifiques de la bande des 100 mètres :

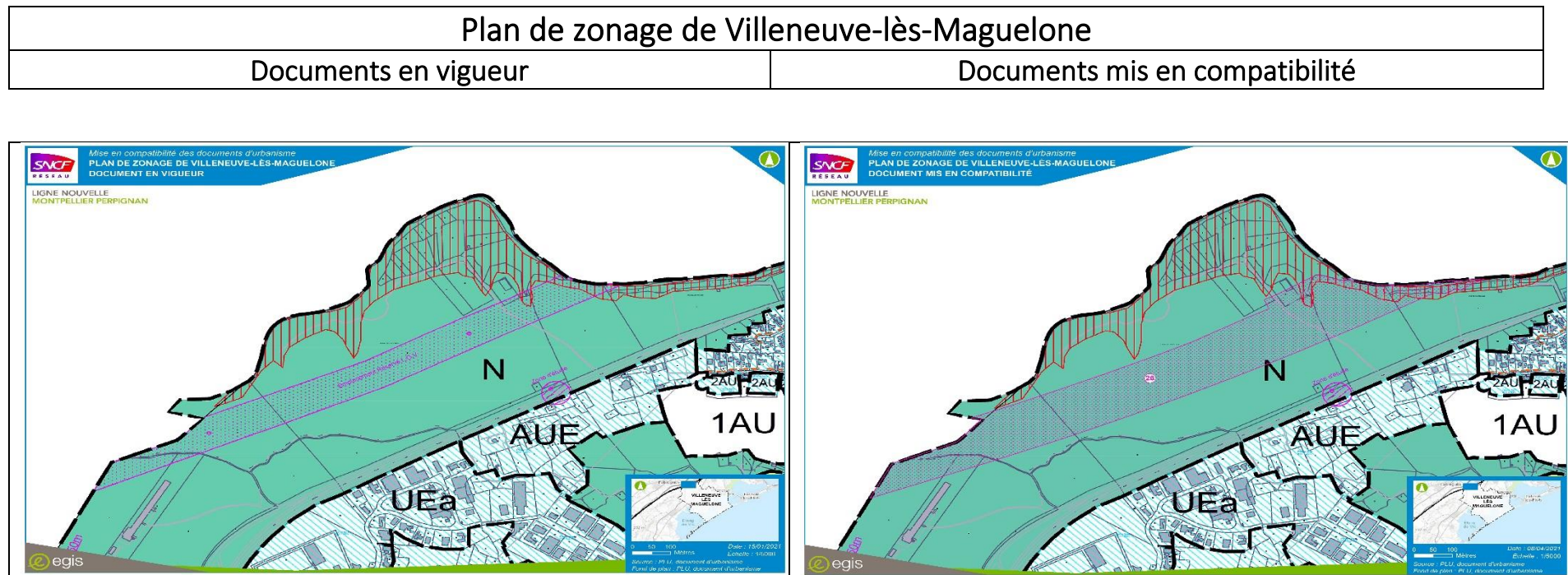
- Les travaux confortatifs sans extension des constructions et installations existantes à la date d'approbation du PLU.
- Les affouillements ou exhaussements de sol à condition d'être nécessaire à la réalisation d'un projet admis dans la zone et réalisés avec des matériaux naturels (terre, végétaux), *sauf ceux liés à la LNMP*. Les affouillements sont autorisés sous réserve d'étude hydrogéologique prouvant que le projet n'a pas d'incidence sur le fonctionnement hydrogéologique du sous-sol. »

##### Emplacements réservés

Pour mettre le PLU en compatibilité, le tableau des emplacements réservés devra être modifié en remplaçant l'ER 26 « Ligne à grande vitesse Montpellier Perpignan », d'une superficie de 134 000 m<sup>2</sup>, au bénéfice de RFF, par l'ER 26 intitulé « *Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan* », d'une superficie de 218 635 m<sup>2</sup>, au bénéfice de SNCF Réseau.

## Plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-après, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Villeneuve-lès-Maguelone.



## 14.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

### La géographie

La zone d'étude couvre 0,8 km<sup>2</sup>, soit seulement 3,5 % du territoire communal, en retrait du littoral, au sein d'espaces naturels (lieu-dit Plan de Cheyrau). Aucune habitation n'est recensée dans la zone d'étude, mais celle-ci passe à proximité du hameau résidentiel du Pont de Villeneuve situé à la croisée de la RD612 et de la RD185E4. La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

### Le relief et la géologie

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures engendreront une évolution de la topographie. En effet, la Ligne Nouvelle s'insérera dans le territoire en déblais ou en remblais pouvant dépasser une quinzaine de mètres aux abords du franchissement de la Mosson, ce qui impliquera des modifications locales de relief. Les formations géologiques des massifs calcaires karstifiés de la Gardiole pourraient présenter, en phase exploitation, des risques (effondrement de cavités) pour le projet et notamment pour ses ouvrages d'art. La fracturation naturelle du massif, le phénomène de décompression, ainsi que la sensibilité au gel des roches, obligeront soit à limiter la pente des talus, soit à prévoir des dispositions particulières pour réduire la vulnérabilité de la plate-forme vis-à-vis des risques de chute de blocs. Ces aléas géotechniques devraient être circonscrits par purge des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire, puis par injection de béton dans les cavités ainsi créées.

Pour éviter les phénomènes de tassement, la traversée de la vallée compressible de la Mosson, le projet prévoit la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion du projet devraient permettre de limiter les effets sur la topographie communale. À noter que, sur la commune de Villeneuve-lès-Maguelone, les remblais seront réduits par la mise en place du viaduc de La Mosson.

### Les eaux souterraines

Les effets quantitatifs sur les eaux souterraines sont liés au phénomène de rabattement des nappes (baisse du niveau de la nappe). Au droit du viaduc de Mosson, les essais de traçage ont permis de conclure à une vulnérabilité faible du système karstique vis-à-vis des activités de surface. Dans la mesure où les déblais prévus sont restreints et que les fondations profondes des ouvrages n'interceptent pas d'aquifère, les travaux associés au projet devraient donc avoir un effet quantitatif limité sur la nappe souterraine. Pour limiter les risques de pollution accidentelle, les principales installations de chantier devront être situées à l'extérieur des secteurs à enjeux hydrogéologiques.

En phase d'exploitation, des pollutions accidentelles liées aux transports de matières dangereuses ou des pollutions chroniques liées à l'usage



de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies pourraient avoir lieu. Toutefois, aucune masse d'eau n'étant proche de la surface et aucune nappe souterraine n'étant interceptée par un passage en déblai, les effets du projet, sur les eaux souterraines, devraient être limités.

Le programme prévoit l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, ainsi que d'un bassin de confinement le long de la ligne à proximité du viaduc de la Mosson.

Dans la traversée des PPR, les principales mesures de réduction envisagées consisteront à interdire l'usage de produits phytosanitaires, installer un 3ème rail (dit de sécurité), mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux. [SEP]

### Les eaux superficielles

Le projet concerne principalement la Mosson, ainsi que quelques cours d'eau intermittents, affluents de la Mosson, qui seront franchis par des ouvrages de type buse ou dalot, sans aménagement spécifique. [SEP] La réalisation d'affouillements, d'exhaussements, ainsi que la construction d'installations, en recoupant des bassins versants, pourraient entraîner une modification des écoulements hydrauliques. Dans les zones en remblais, les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique, et ne pas aggraver le risque inondation. [SEP] Le projet envisage d'aménager un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, ainsi qu'un bassin de confinement à proximité du viaduc de la Mosson. [SEP]

En phase chantier, les effets potentiels en termes de qualité des eaux sont liés à l'introduction de polluants ou de matières en suspension issues des zones de travaux et des matériels circulant à proximité. Pour limiter ces effets, les travaux au niveau des cours d'eau sont prévus en dehors des périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction et migration). Par ailleurs, des mesures génériques en matière d'assainissement provisoire et de management de chantier devraient permettre de limiter les nuisances temporaires.

### Les risques naturels

**Risque inondation** : Le projet est concerné, au droit de la Mosson, par le zonage réglementaire R (zone inondable naturelle, non urbanisée) du PPRi Basse Vallée de la Mosson. Pour répondre aux contraintes et être compatible avec le règlement de cette zone, les ouvrages hydrauliques retenus ont été dimensionnés pour assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence du PPRi, ainsi que la sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles.

**Risque feux de forêt** : La phase de travaux est susceptible d'augmenter le risque de mise à feu du fait de la présence d'engins de chantier, de mégots et de cigarettes. La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les

secteurs sensibles. En phase exploitation, un risque existe en lien avec les trains de fret sur lesquels les freins ne seraient pas débloqués sur tous les wagons et engendrant ainsi des étincelles susceptibles de déclencher un incendie en bord de voie lors des périodes très sèches. Pour minimiser ces risques, le maître d'ouvrage envisage de sensibiliser les conducteurs de train à la vérification systématique des freins de tous les wagons et d'assurer l'entretien et le désherbage des abords des voies, avant l'été.

#### Le patrimoine naturel et biologique

- Le projet s'inscrit dans le périmètre de la ZNIEFF de type I « Garrigues de la Lauze », la ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » et les PNA Chiroptères, Loutre d'Europe et Lézard ocellé. Les principaux effets sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques en particulier au droit de la Mosson (enjeux liés au classement en liste 1 pour l'Anguille, trame bleue du SRCE Languedoc- Roussillon et du SCoT de Montpellier Métropole Méditerranée, zones humides associées à la ripisylve, petite faune, grande faune et corridor de déplacement pour les chiroptères, enjeu cynégétique).

Pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit notamment la mise en œuvre d'un viaduc pour le franchissement de la Mosson et de divers ouvrages hydrauliques mixtes de type pont cadre. Ces ouvrages devraient permettre de réduire les risques de collision, de maintenir la circulation des espèces aquatiques et d'assurer la transparence écologique du cours d'eau et de sa ripisylve. Cette mesure permettrait en outre d'assurer le respect des dispositions des Espaces Minimum de Bon Fonctionnement établis par le SAGE Lez- Mosson Étangs Palavasiens (voir le chapitre 16 de la pièce F-5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation » du dossier d'enquête).

Lors de la phase travaux, le projet entraînera un dérangement et la destruction des milieux situés sous le périmètre de l'ER. Un calendrier des travaux adapté à la phénologie de chaque espèce devra être suivi dans les secteurs les plus sensibles où de forts enjeux sont identifiés. Par ailleurs, le projet envisage d'engager des travaux et des mesures d'évitement des pollutions, altération et développement d'espèces invasives, puis d'assurer une veille et une lutte éventuelle contre les espèces invasives. Des mesures d'accompagnement comme la restauration des habitats sur les remblais et la transplantation de plantes-hôtes devraient contribuer à l'insertion du projet dans le milieu naturel.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Aucun EBC n'est à déclasser pour le projet. Le projet ayant des effets sur la ripisylve de la Mosson, des mesures de réduction et de compensation sont prévues et décrites dans le paragraphe précédent.

En phase travaux, le projet sera à l'origine d'une consommation temporaire d'espaces agricoles mais également d'interruptions ou de modifications des axes de cheminement et de coupures temporaires des réseaux d'irrigation et de drainage. Il prévoit la mise en place réseaux

de substitution (alimentation en eau) après concertation avec les exploitants pendant toute la phase de chantier, puis la remise en état des terrains occupés temporairement et le rétablissement des voiries impactées.

En phase exploitation, le projet sera à l'origine d'effets directs sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...) et d'effets indirects sur les structures collectives dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées (effet sur le potentiel de production notamment).

Les mesures proposées face aux effets directs sont la compensation des surfaces perdues, la possibilité d'un aménagement foncier, le rétablissement des cheminements agricoles interceptés. Concernant les effets indirects, des mesures compensatoires pourront être proposées dans le cadre d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE). (Pour plus de précisions, on pourra se reporter à la pièce F-7A.2 « Évaluation environnementale de la première phase (Montpellier – Béziers) »).

#### L'environnement humain

Le projet traversera des espaces naturels, un chemin d'exploitation, les servitudes AS1, PM1 et T1, ainsi qu'une partie du foncier du stand de tir. Sa réalisation nécessitera l'acquisition de terrains, des aménagements spécifiques pour le rétablissement du chemin d'exploitation, le respect des servitudes traversées. L'activité du champ de tir ne devrait pas être impactée.

Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les habitants situés à proximité des travaux. Des mesures de réduction spécifiques devront donc être mises en œuvre.

En phase exploitation, une partie du bâti situé à proximité du projet (lotissement du Pont de Villeneuve) pourrait être exposée à des nuisances acoustiques. Pour respecter les seuils réglementaires, le projet prévoit d'installer dans certaines zones environ 2 700 mètres linéaires de protections acoustiques de type écrans absorbants. Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur qui sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme.

Dans les secteurs nouvellement exposés au risque TMD (section du projet mixte), un assainissement adapté aux zones mixtes est prévu pour réduire le risque de pollution. Ce qui devrait permettre d'améliorer la situation actuelle, puisque les trains qui, aujourd'hui passent sur la ligne classique non équipée de dispositifs spécifiques et traversant des zones d'habitat, emprunteront la Ligne Nouvelle.

### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Le périmètre de protection du Pont sur la Mosson, monument historique inscrit, se situe dans la zone d'étude mais à l'extérieur l'emplacement réservé du projet. Les différentes étapes de l'archéologie préventive seront mises en œuvre dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Pour s'intégrer dans le paysage, au débouché du massif calcaire de la Gardiole, le passage en remblai devrait faire l'objet d'un modelage et d'un adoucissement des terrassements adaptés à la topographie naturelle du terrain. Aux abords du projet et sur les talus, le projet prévoit de reconstituer le milieu de garrigue arbustive avec des espèces indigènes (ensemencement herbacé de zone sèche et rocailleuse, boisement de garrigue arbustive sur remblais complémentaires).

Afin de préserver la continuité paysagère, la traversée de la vallée de la Mosson est prévue via un viaduc bénéficiant d'un traitement architectural de qualité (harmonisation et intégration au paysage) et présentant une ouverture visuelle sous ouvrage. Pour maintenir la continuité physique et paysagère de la vallée, le projet prévoit de limiter les tronçons en remblai et de réaliser diverses plantations : arbres sur les bas talus, restauration de la ripisylve de la Mosson, boisements aux abords du Pont de Villeneuve (en fond de vallée). Les différents écrans et merlons acoustiques protégeant les bâtis, devront également être intégrés au paysage.

#### 14.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, celui-ci présente une incidence non notable dommageable sur les sites « Étangs Palavasiens » (ZSC FR9101410) et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol » (ZPS FR9110042) qui concernent la commune.

Par ailleurs, le projet pourra avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard du déplacement des oiseaux et chauves-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier – Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

## 11.15. Commune de Saint-Jean de Védas

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Saint-Jean de Védas se trouve dans la pièce H-12 du document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier d'enquête publique et comporte 63 pages.

### 15.1. Généralités

La commune de Saint-Jean-de-Védas se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole (MMM) qui regroupe 31 communes. Sa superficie est de 1 316 hectares et elle comptait 10 008 habitants en 2017.

La commune n'étant riveraine ni d'une mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, **la loi « Littoral » ne s'y applique pas.**

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan concerne essentiellement le sud de la commune qu'il traverse exclusivement en remblai sur environ 2 000 m. Cette section de la Ligne Nouvelle entre sur la commune (en limite avec Villeneuve-lès-Maguelone) par l'intermédiaire d'un viaduc enjambant la Mosson, puis traverse le sud-est de la commune, avant d'intercepter la RD612 et d'atteindre la limite communale avec la commune de Lattes dans une section en remblai. Aucun chemin de randonnée n'est concerné.

A ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.

### 15.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Saint-Jean-de-Védas a été approuvé le 21 janvier 2008 et sa dernière modification en date est la Modification n°4 du 27 septembre 2017. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Rapport de présentation

La notice explicative de la Modification n°4 du 27/09/2017 présente les motifs et conséquences des modifications apportées au PLU par le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Ces dernières ne remettent pas en cause **le projet qui est donc compatible avec le rapport de présentation de la Modification n°4.**

L'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme viendra compléter le rapport de présentation. Elle fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale qui est joint au dossier d'enquête en vue d'éclairer le public.

#### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne remet pas en cause les objectifs du PADD et est par ailleurs pris en compte dans sa représentation graphique. **Il est donc compatible avec ces derniers.**

#### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Le PLU de la commune possède deux orientations d'aménagement relatives aux ZAC Roque Fraisse et Marcel Dassault. Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne concerne pas la première et n'impacte la seconde qu'à la marge dans la zone 5AU dédiée à son extension. Ainsi, le projet ne remet pas en cause les orientations d'aménagement de la commune. **Il est donc compatible avec ces dernières.**

#### Règlement d'urbanisme

Sur la commune, le tracé empiète les zones A, 4AU, 5AU et N. Afin d'autoriser le projet et les affouillements et exhaussement qui y sont liés, **une mention spécifique devra être ajoutée dans le règlement actuel des secteurs Ap, 4U, 5AU, Nb et Np.**

#### Plan de zonage

Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan est incompatible le plan de zonage au regard de l'emplacement réservé qui lui est dédié, de l'emplacement réservé D6 et des EBC. **Le plan de zonage et le plan des périmètres devront donc être mis à jour.**

### Emplacements réservés

L'emplacement réservé ER N1 concerne la « Réalisation du train à grande vitesse » dont le bénéficiaire est RFF. Le projet ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé, il conviendra de le faire évoluer dans la liste des emplacements réservés et dans le plan de zonage, mais également dans la pièce intitulée « plan des périmètres ».

Par ailleurs, ce nouvel emplacement ER N1 recoupe l'emplacement réservé ER D6 relatif à des aménagements de voiries. En accord avec son gestionnaire, la partie est de ce dernier sera donc supprimée. Une superposition demeurera toutefois au droit de la partie ouest de l'ER D6 où les altitudes des deux ER sont différentes : la LNMP étant en viaduc alors que la voirie se trouve au niveau du sol. Il n'y aura donc pas de superposition de projets à proprement parler. **Le tableau des Emplacements réservés devra être mis à jour.**

### Espaces boisés classés (EBC)

La localisation de l'emplacement réservé **implique le déclassement partiel d'un espace boisé classé** de 1,8 ha, entre le lieu-dit « Le Bosc » (1,2 ha) et la « ripisylve de la Mosson » (0,7 ha), soit 2,1 % de la surface totale d'EBC de la commune.

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### 15.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Règlement d'urbanisme

Pour la mise en compatibilité du règlement d'urbanisme, il est proposé de rajouter :

- dans l'article A-2 (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) de la zone A, les mentions qui figurent en rouge dans le texte suivant : « 6- Les constructions *et équipements de toute nature*, installations, dépôts et ouvrages à condition qu'ils soient nécessaires ou liés à la réalisation, au fonctionnement ou à l'exploitation du service public ferroviaire. *Les dispositions des articles A-3 à A-14 du règlement ne sont pas applicables au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.* » ;

- dans l'article 4U-2 (Occupations et utilisations du sol admises sous conditions) de la zone 4U, la mention suivante : « - *Sont autorisés et exempts de l'application des articles 4U-3 à 4U-14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.* » ;
- dans l'article 5AU-2 (Occupations et utilisations du sol admises sous conditions) de la zone 5AU, la mention suivante : « - *Sont autorisés et exempts de l'application des articles 5AU-3 à 5AU-14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.* » ;
- dans les articles N-2 (Occupations et utilisations du sol admises sous conditions) de la zone N, la mention suivante : « *Sont également autorisés et exempts de l'application des articles 3 à 14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.* ».

#### Emplacements réservés

Pour mettre le PLU en compatibilité, le tableau des emplacements réservés devra être modifié :

- en remplaçant l'ER N1 « Réalisation du Train à grande vitesse », d'une superficie de 150 155 m<sup>2</sup>, au bénéfice de RFF, par l'ER N1 intitulé « *Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan* », d'une superficie de 24,2 ha, au bénéfice de SNCF Réseau ;
- en remplaçant l'ER D6 « Aménagement du carrefour entre la RD 612 et la RD116E1 », d'une superficie de 4 360 m<sup>2</sup>, au bénéfice du Département, par l'ER D6 « Aménagement du carrefour entre la RD 612 et la RD116E1 », d'une superficie de 3 253 m<sup>2</sup>, au bénéfice du Département.

#### Plan de zonage et Plan des périmètres

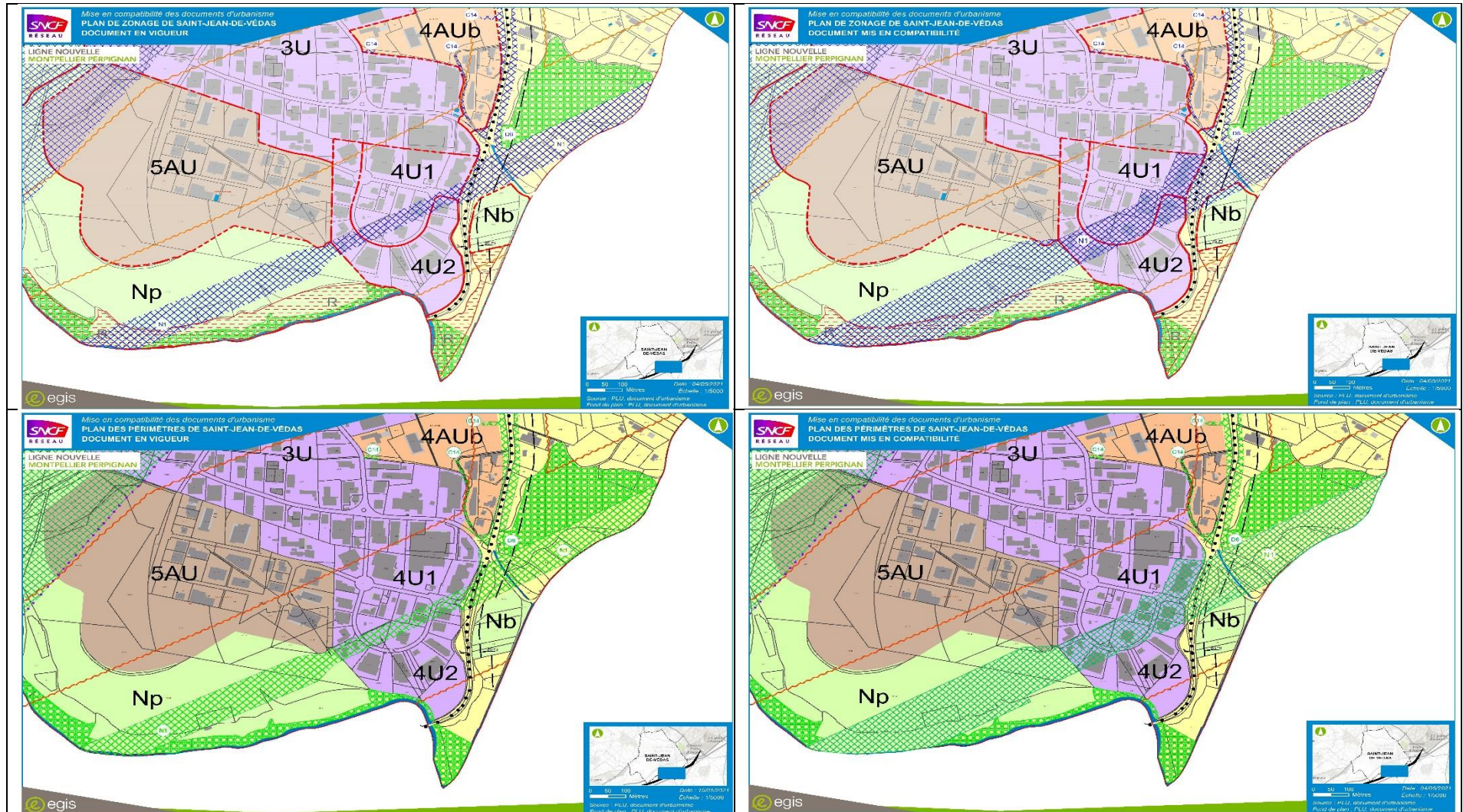
Dans le tableau présenté ci-après, les planches montrent un extrait des documents graphiques de zonage (en haut) et de périmètres (en bas), faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Saint-Jean de Védas.



## Plan de zonage et Plan des périmètres de Saint-Jean de Védas

Documents en vigueur

Documents mis en compatibilité



#### 15.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

##### La géographie

La zone d'étude couvre 1,1 km<sup>2</sup>, soit 8,5 % du territoire communal qu'elle traverse dans la partie sud correspondant essentiellement à la zone industrielle de la Lauze. Elle passe à proximité du Hameau La Baumette (Mas de Magret). La mise en compatibilité du PLU ne devrait pas avoir d'effet sur ces éléments.

##### Le relief et la géologie

Au droit de Saint-Jean-de-Védas, la section courante du projet est uniquement en remblai pouvant dépasser une quinzaine de mètres aux abords du franchissement de la Mosson et de la RD612. Aucun déblai n'est prévu sur la commune. Il n'est pas non plus prévu de zone de dépôts définitifs, mais des zones de dépôts temporaires qui pourront modifier le relief.

Les aléas géotechniques, correspondant aux zones karstiques identifiées au droit du massif de la Gardiole, peuvent présenter des risques d'effondrement qui devront être circonscrits par purge des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire. Les cavités ainsi créées devront ensuite être comblées par injection de béton. Enfin, pour éviter les phénomènes de tassement, la traversée de la vallée compressible de la Mosson nécessitera la réalisation d'ouvrages d'art avec des fondations profondes constituées de pieux descendant entre 15 et 30 m de profondeur.

Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne Nouvelle permettront de réduire les effets de la ligne sur la topographie communale.

##### Les eaux souterraines

Le projet traverse des zones correspondant à des massifs calcaires karstifiés. Toutefois, aucune masse d'eau n'étant proche de la surface et aucune nappe souterraine n'étant interceptée, les effets sur les eaux souterraines devraient être limités.

La réalisation du viaduc de la Mosson, dans un secteur à enjeux hydrogéologiques, constitue un risque important de pollution accidentelle en phase travaux. Les principales installations de chantier devront donc être situées à l'extérieur de ce secteur.

En phase exploitation, en application des référentiels ferroviaires, l'aménagement comprendra un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, associé à un bassin de confinement prévu le long de la ligne. Pour réduire le risque de pollutions accidentelles liées aux transports de marchandises, un 3<sup>ème</sup> rail (dit de sécurité) sera mis en place pour le franchissement de la Mosson et pour la traversée des PPR des forages de Flès Sud, de Flès Nord et de la Lauzette F01 et F02. Par ailleurs, dans ce secteur il est aussi prévu d'interdire l'usage de produits phytosanitaires et de mettre en place un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux.

#### Les eaux superficielles

Les enjeux liés aux aspects quantitatifs de franchissement des eaux superficielles sont forts au niveau de la Mosson. Les ouvrages hydrauliques ont été dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique, tout en assurant la pérennité des ouvrages. L'aménagement comprendra un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, ainsi que des bassins d'écêtement destinés à collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu.

#### Les risques naturels

Risque inondation : Le projet est concerné par le zonage réglementaire R (zone inondable naturelle, non urbanisée) du PPRi de la Basse Vallée de la Mosson. Le dimensionnement des ouvrages hydrauliques retenus est prévu pour assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence du PPRi ainsi que la sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles. Le projet soumis à enquête est donc compatible avec le règlement du PPRi.

Risque feux de forêt : La phase de travaux est susceptible d'augmenter le risque de mise à feu, du fait de la présence d'engins de chantier, de mégots et de cigarettes. La planification des travaux devra donc prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles.

#### Le patrimoine naturel et biologique

Le projet s'inscrit dans le périmètre de plusieurs sites protégés : ZNIEFF de type I « Garrigues de la Lauze », ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole », Espace naturel sensible (ENS) « Bois de Maurin » et PNA Loutre d'Europe, Léopard ocellé et Odonates. Les principaux effets sur les continuités écologiques associées à la Ligne Nouvelle concernent l'interruption de corridors écologiques en particulier au droit de la Mosson (enjeux liés au classement en liste 1 pour l'Anguille, trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon et du SCoT de Montpellier Méditerranée

Métropole, zones humides associées à la ripisylve, petite faune, grande faune et corridor de déplacement pour les chiroptères, réservoirs de biodiversité de la trame verte du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, enjeu cynégétique).

Pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit notamment la mise en œuvre d'un viaduc pour le franchissement de la Mosson et de divers ouvrages hydrauliques mixtes de type pont cadre au droit des principaux corridors écologiques.

L'adaptation du calendrier des travaux permettra d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux et les amphibiens. Des mesures d'accompagnement comme la réhabilitation des habitats sur les remblais et la transplantation de plantes-hôtes contribueront à l'insertion du projet dans le milieu naturel. Enfin, la restauration d'habitats devrait permettre de compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces. Le projet prévoit également d'assurer une veille et une lutte éventuelle contre les espèces invasives.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Les enjeux agricoles de la zone d'étude sont essentiellement liés à la présence d'une exploitation, d'un centre équestre, d'une forêt publique et d'une forêt privée. Plusieurs espaces boisés classés sont concernés par le projet et devront être déclassés.

En phase travaux, le projet sera à l'origine d'une consommation temporaire d'espaces agricoles mais également de l'interruption ou de la modification des axes de cheminement et de coupures temporaires des réseaux d'irrigation et de drainage. Des réseaux de substitution (alimentation en eau) et/ou la mise en place de drains provisoires seront proposés aux exploitants pendant toute la phase de chantier. Les terrains occupés temporairement seront remis en état et les voiries seront rétablies.

En phase exploitation, le projet impactera les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...) et les structures collectives dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées. Diverses mesures sont prévues pour répondre aux effets directs : compensation des surfaces perdues, possibilité d'un aménagement foncier, rétablissement des cheminements agricoles interceptés. Pour les effets indirects, des mesures compensatoires sont envisagées dans le cadre d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole, Forestier et Environnemental (AFAFE).

Le programme prévoit également de reconstituer et stabiliser les lisières des boisements affectés et de mettre en œuvre des compensations pour les boisements impactés : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, versement d'indemnités.

### L'environnement humain

Le projet traverse une petite portion de Saint-Jean-de-Védas et coupe en deux la zone industrielle de la Lauze, au sein du Parc d'Activité Marcel Dassault, entraînant la délocalisation de certaines entreprises. Il impactera également plusieurs infrastructures de transport, des chemins ruraux et d'exploitations, ainsi que la ligne électrique aérienne Haute Tension Mireval – Montpellier. Sa réalisation nécessitera l'acquisition de plusieurs terrains et bâtis.

Durant les travaux, le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les bâtis situés à proximité des travaux notamment à proximité du hameau de la Baumette. Les accès aux zones d'activités de la Lauze et du parc Marcel Dassault seront maintenus. Toutes les voiries et tous les réseaux interceptés seront rétablis.

Pour réduire les nuisances acoustiques, environ 2 300 mètres linéaires de protections acoustiques type écrans absorbants seront mises en place et trois isolations de façade seront réalisées. Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur qui sera pris en compte par une mise à jour des documents d'urbanisme.

### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Sur Saint-Jean-de-Védas, la Ligne Nouvelle n'interceptera aucun site présentant une sensibilité archéologique particulière. Les impacts paysagers seront en partie dus à la traversée de la ZAE de la Lauze, à l'emplacement de certains bâtiments d'activités. Elle franchira le carrefour, au croisement de la RD612 et de la RD116E1, en fort remblai (15 à 17 m de hauteur) formant un obstacle visuel à l'entrée de l'agglomération. La RD116E1 sera partiellement déviée. Pour rejoindre le contournement Nîmes-Montpellier et la voie ferrée de Sète à Montpellier, la Ligne Nouvelle impactera le bois de Maurin.

Afin de préserver la continuité paysagère, la traversée de la vallée de la Mosson est prévue via un viaduc bénéficiant d'un traitement architectural de qualité avec une ouverture visuelle sous ouvrage. Les différents écrans et merlons acoustiques protégeant les bâtis seront également intégrés au paysage. Dans un souci de maintien de la continuité physique et paysagère de la vallée, les tronçons en remblai sont limités et des plantations sont prévues : arbres sur les bas talus, restauration de la ripisylve de la Mosson, boisements aux abords du Pont de Villeneuve sur la Mosson (en fond de vallée) ....

### 15.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal n'est directement concerné par aucun site Natura 2000, mais le projet pourrait avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà de ce territoire. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard du déplacement des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier – Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

### 11.16. Commune de Lattes

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Pomérols se trouve dans la pièce H-13 du document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » du dossier d'enquête publique et comporte 62 pages.

#### 16.1. Généralités

La commune de Lattes se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole (MMM) qui regroupe 31 communes. Sa superficie est de 2 780 hectares et elle comptait 16 564 habitants en 2017. Elle est située en bordure de l'étang du Méjean, **la loi « Littoral » s'applique donc à son PLU.**

La section courante de la Ligne Nouvelle traverse le nord-ouest du territoire communal sur environ 900 m, exclusivement en remblai. Un raccordement à la ligne Sète-Montpellier traverse quant à lui la commune sur environ 1 400 m, alternant zones en remblai et en déblai.

La section courante et la plateforme de raccordement entrent sur la commune de Lattes (en limite avec Saint-Jean-de-Védas) en traversant le chemin de Montpellier à Villeneuve-lès-Maguelone sur une zone en remblai d'une hauteur de 15 m environ. Puis, elles s'écartent progressivement l'une de l'autre et franchissent le ruisseau du Rieucoulon sur deux ouvrages distincts. Le raccordement s'embranché alors vers le nord avant de passer sous l'autoroute A9 pour rejoindre la gare Montpellier Saint-Roch. De son côté, la section courante rejoint le tracé du contournement de

Nîmes et Montpellier.

Aucune route départementale n'est interceptée par la ligne, mais trois chemins devront être rétablis dans le cadre du projet.

A ce stade des études, il est prévu de compléter les installations de la sous-station électrique existant sur la commune.

## 16.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Lattes a été approuvé le 12 mars 2009. Sa dernière modification est la Modification n°3 approuvée le 24 novembre 2016. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

Le rapport de présentation prend en compte le projet de Ligne Nouvelle, tant dans son volet diagnostic que dans son volet évaluation environnementale et dans les choix retenus pour établir le PADD et les mesures réglementaires du PLU.

Ainsi, le projet de Ligne Nouvelle ne remet en cause ni le diagnostic, ni les objectifs de développement de la commune, et est **compatible avec son rapport de présentation**.

L'évaluation environnementale réalisée dans le cadre de la mise en compatibilité du document d'urbanisme viendra compléter le rapport de présentation. Elle fait l'objet d'un avis de l'autorité environnementale, avis qui est joint au présent dossier.

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Le projet de Ligne Nouvelle – comme le projet de contournement de Nîmes et Montpellier auquel il sera raccordé - est pris en compte dans le PADD, plus particulièrement dans le cadre de l'orientation 11 « Anticiper l'arrivée de grandes infrastructures routières et ferroviaires ». Avec les mesures d'insertions environnementales et paysagères proposées, le projet LNMP ne remet pas en cause les orientations du PADD, **et assure donc une compatibilité avec ce dernier**.

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Les emprises du projet de Ligne Nouvelle n'interceptent pas les secteurs faisant l'objet des orientations d'aménagement de la commune et ne compromettent pas leur réalisation. **Le projet est donc compatible avec les orientations d'aménagement.**

### Règlement d'urbanisme

Le projet traverse les zones AUI (zone à urbaniser spécifique dédiée aux activités économiques), A (zone agricole) et N (zone naturelle). Bien que le projet soit pris en compte dans le règlement, il apparaît nécessaire d'explicitier les occupations et utilisations du sol admises à l'article AUI-2 en zone AUI, ainsi que d'autoriser les exhaussements dans les articles A-2 de la zone A et N-2 de la zone N.

**La mise en compatibilité portera donc sur le règlement des zonages AUI, A et N du règlement d'urbanisme.**

### Plan de zonage

**Le plan de zonage devra être mis en compatibilité** pour tenir compte de la modification de l'emprise de l'emplacement réservé pour le projet et du déclassement d'une partie de l'EBC du bois de Maurin.

Le déclassement de cet EBC au droit de l'ER de LNMP a reçu un avis favorable de commission départementale de la nature, des sites et des paysages (CDNPS), en date du 28/09/2021 (voir extrait de l'avis de la CDNPS en pièce I du Dossier d'enquête publique préalable à la DUP).

### Emplacements réservés

L'emplacement réservé ER N1 concerne la Ligne Nouvelle et le contournement de Nîmes et Montpellier dont le bénéficiaire indiqué est « RFF », pour une superficie totale de 871 590 m<sup>2</sup>. Le projet ayant évolué depuis la création de cet ER, il conviendra de le faire évoluer. La partie concernant le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) devra être soustraite de cet ER pour être intégrée à l'ER N2 qui lui est dédié.

Par ailleurs, en raison d'une superposition avec l'ER N1, l'ER N3, dont l'État est bénéficiaire, devra être réduit.

**Il conviendra donc de modifier le tableau des Emplacements réservés.**



### Espaces boisés classés (EBC)

La localisation de l'emplacement **réservé implique le déclassement partiel d'un Espace Boisé Classé**, le bois de Maurin, sur une superficie d'environ 1,08 ha (soit 4,4 % de la surface totale d'EBC de la commune). Le déclassement de cet EBC au droit de l'ER de LNMP a reçu un avis favorable de commission départementale de la nature, des sites et des paysages (CDNPS), en date du 28/09/2021 (voir extrait de l'avis de la CDNPS en pièce I du Dossier d'enquête publique préalable à la DUP).

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

L'emplacement réservé pour la Ligne Nouvelle recoupe deux éléments de paysage :

- un corridor vert autour du ruisseau du Rieu Coulon, pour lequel le projet de Ligne Nouvelle prévoit des ouvrages destinés à maintenir la continuité écologique afin de rester compatible avec cet élément de paysage ;
- un corridor vert situé en limite avec la zone AUI1, dans le secteur où le projet rejoint la ligne existante et où l'emplacement réservé reste inchangé. Les mesures prévues au titre de la prise en compte des incidences écologiques et paysagères devraient permettre au projet de ne pas contrarier cet élément de paysage.

### 16.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Rapport de présentation

Le rapport de présentation du PLU fait état de l'EBC du bois de Maurin en indiquant : « Bois de Maurin : 19,78 ha, scindé en deux parties, afin de prendre en compte l'emplacement réservé pour la future LGV ». Pour prendre en compte une réduction de cet EBC, cette rédaction devra être modifiée et prendre en compte *une superficie de 18,7 ha* au lieu de 19,78 ha.

#### Règlement d'urbanisme

Pour la mise en compatibilité du règlement d'urbanisme, il est proposé de rajouter :

a) dans les articles AUI-2 (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) de la zones AUI, la mention suivante : « *De plus, sont autorisés et exempts de l'application des articles AUi-3 à AUi-14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.* » ;

b) dans l'article A-2 (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) de la zone A, les mentions qui figurent en rouge dans le texte suivant : « *Sont autorisés et exempts de l'application des articles A-3 à A-14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.*

Sont admis sous réserve du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et du respect des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L123.1.7 :

- Les constructions et installations techniques nécessaires aux services publics ou d'intérêt collectif, y compris les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires, *autres que la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan*, et autoroutières, ainsi que les affouillements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ; ... » ;

c) dans l'article N-2 (Occupations et utilisations du sol soumises à des conditions particulières) de la zone N, les mentions qui figurent en rouge dans le texte suivant : « *Sont autorisés et exempts de l'application des articles N-3 à N-14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan*

Sont admis sous réserve du respect des prescriptions relatives aux zones inondables et des éléments de paysage identifiés au titre de l'article L123.1.7 :

- les équipements publics d'infrastructures d'intérêt général dont la localisation répond à une nécessité technique impérative ; <sup>[SEP]</sup>les constructions et installations nécessaires au fonctionnement et à l'exploitation des infrastructures ferroviaires, *autres que la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan*, et autoroutières, ainsi que les affouillements qui y sont liés. Les ouvrages seront conçus et réalisés en respectant les dispositions réglementaires et particulièrement celles relatives à l'écoulement des eaux ;... ».

#### Emplacements réservés

Pour mettre le PLU en compatibilité, le tableau des emplacements réservés devra être modifié :

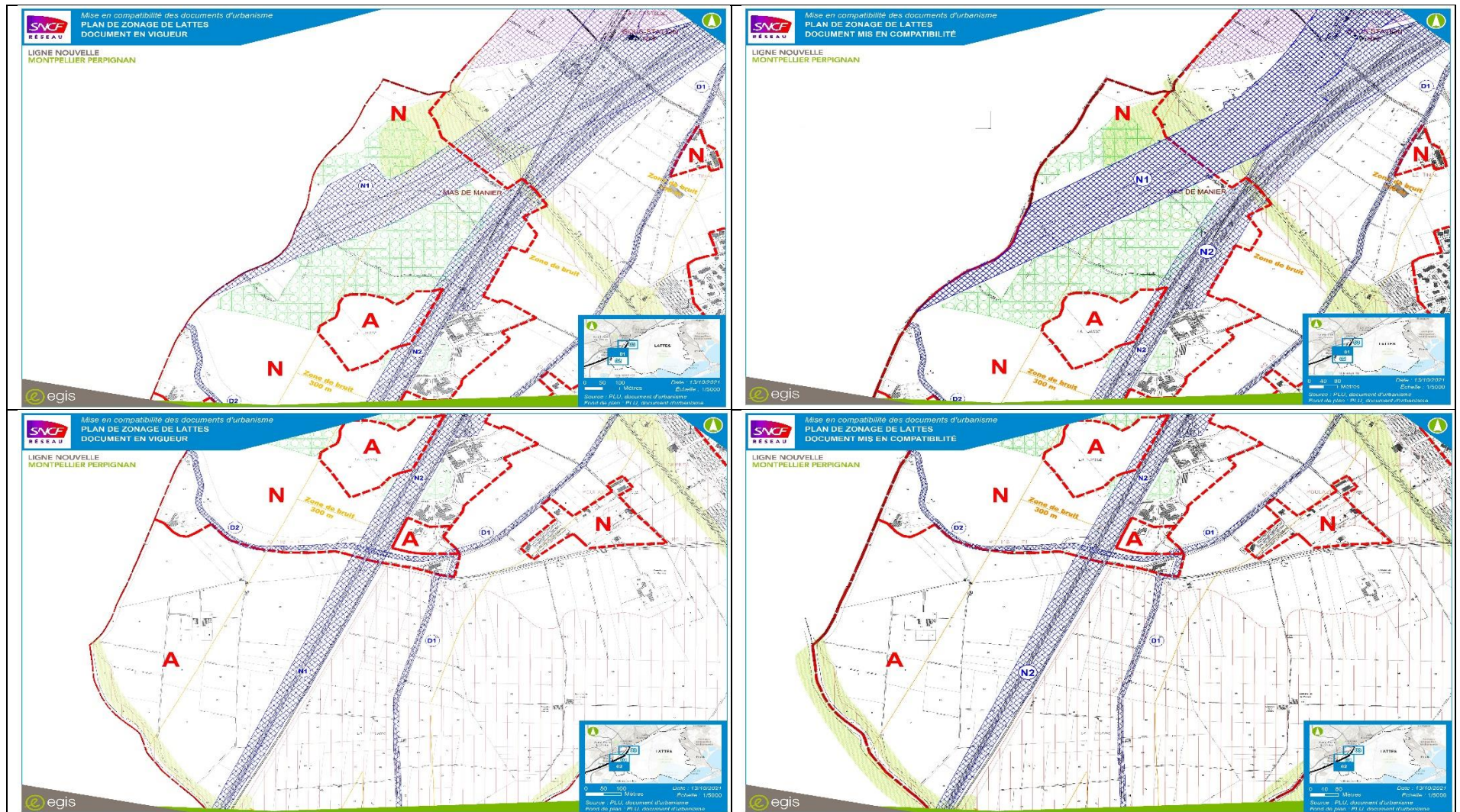
- en remplaçant l'ER N1 « Ligne à Grande Vitesse - Ligne nouvelle Languedoc Roussillon - Contournement de Nîmes et Montpellier », d'une superficie de 871 590 m<sup>2</sup>, au bénéfice de RFF, par l'ER N1 intitulé « *Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan* », d'une superficie de 401 175 m<sup>2</sup>, au bénéfice de SNCF Réseau ;

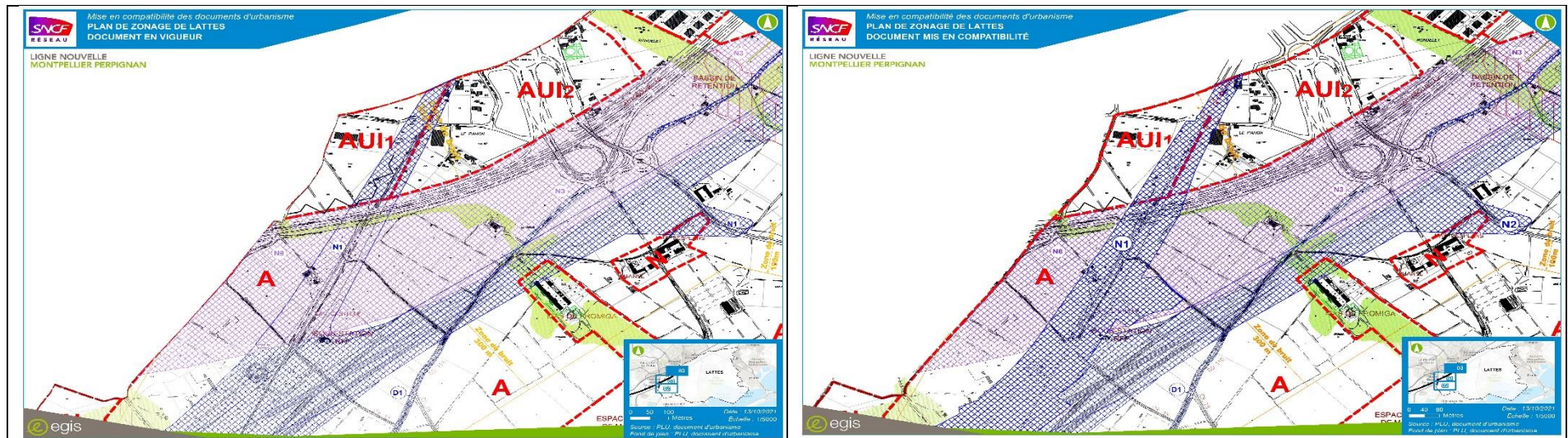
- en remplaçant l'ER N2 « Emprise complémentaire pour raccordement du CNM », d'une superficie de 207 543 m<sup>2</sup>, au bénéfice du RFF, par l'ER N2 « Contournement de Nîmes et Montpellier et emprise complémentaire pour raccordement du CNM », d'une superficie de 797 811 m<sup>2</sup>, au bénéfice de RFF ;
- en remplaçant l'ER N3 « Dédoublage de l'A9 au droit de Montpellier – Aménagement de capacité », d'une superficie de 1 128 000 m<sup>2</sup>, au bénéfice de l'État, par l'ER N3 « Dédoublage de l'A9 au droit de Montpellier – Aménagement de capacité », d'une superficie de 957 165 m<sup>2</sup>, au bénéfice de l'État.

### Plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-après, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Lattes.

Plan de zonage de Lattes	
Documents en vigueur	Documents mis en compatibilité





#### 16.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

##### La géographie

La zone d'étude couvre 1 km<sup>2</sup>, soit 3,6 % du territoire communal qu'elle traverse dans sa partie nord-ouest, sur des espaces de transition entre ville et campagne, aux portes de la métropole montpelliéraine, avec de l'habitat diffus au droit du Mas Manier et des hameaux de La Castelle, de la Jasse de Maurin et de l'Ermitage. Cet habitat se densifie ensuite rapidement lorsqu'on approche des communes voisines (Montpellier et Saint-Jean-de-Védas). La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

##### Le relief et la géologie

Au droit de Lattes, la section courante du projet est en remblai, pouvant dépasser une quinzaine de mètres de hauteur au niveau des abords du Rieucoulon. Le raccordement est, quant à lui, principalement en déblai pouvant dépasser 6 mètres de profondeur au niveau de La Castelle. Aucun déblai rocheux ne nécessite d'extractions à l'explosif. Une zone de dépôts est envisagée et devrait modifier le relief local.

Les formations géologiques des massifs calcaires karstifiés de la Gardiole peuvent présenter des risques d'effondrement. Ces aléas géotechniques devront être circonscrits par purge des éventuels dépôts argileux présents dans les poches de dissolution du calcaire, puis par comblement des cavités par injection de béton.

Le projet prévoit par ailleurs de réaménager et de traiter les dépôts pour conserver le potentiel agronomique de certains terrains, et de réduire les effets sur la topographie communale par des aménagements paysagers et architecturaux.

#### Les eaux souterraines

Le projet traverse des zones correspondant à des massifs calcaires karstifiés. Aucune masse d'eau n'étant proche de la surface et, dans la mesure où les déblais et les fondations profondes des ouvrages du secteur ne traversent pas d'aquifère, ses effets directs sur les eaux souterraines devraient être inexistantes. Des effets pourraient toutefois résulter de pollutions accidentelles liées aux travaux ou au transport de matières dangereuses, ainsi que de pollutions chroniques liées à l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien des voies.

Par ailleurs, traversant plusieurs périmètres de protection de captages d'AEP (forages de Flès, Flès Sud et Flès Nord, forage de la Lauzette F01 et F02), le projet pourrait avoir une incidence qualitative sur les eaux souterraines et, en corollaire, sur l'utilisation de la ressource en eau. [SEP] Il est ainsi prévu l'aménagement d'un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, et de bassins de rétention ou de confinement. Une canalisation des eaux de ruissellement, et de rejet dans le réseau superficiel après décantation, sera mise en place dans la traversée des PPR. Les installations de chantier y seront proscrites, un réseau de suivi de la ressource sera aménagé, le traitement chimique des voies sera interdit, un troisième rail anti-déraillement sera installé.

#### Les eaux superficielles

[SEP] Le projet est concerné par le franchissement du ruisseau du Rieucoulon au droit de la commune de Lattes avec des enjeux modérés liés aux aspects quantitatifs. Pour ne pas aggraver le risque inondation, des ouvrages, dimensionnés pour permettre une transparence hydraulique et écologique, sont prévus dans les zones en remblais. L'aménagement comprendra aussi un ensemble de dispositifs de collecte des eaux pluviales, en application des référentiels ferroviaires, ainsi que des bassins d'écêtement destinés à collecter et tamponner le débit des eaux de ruissellement avant restitution au milieu.

Pour limiter les risques d'introduction de polluants ou de matières en suspension, en phase chantier les travaux au niveau des cours d'eau auront lieu en dehors des périodes les plus sensibles pour la faune (reproduction et migration).

#### Les risques naturels

Risque inondation : Le projet est concerné par le zonage réglementaire du PPRi de Lattes sur le bassin de risque du Rieucoulon : zone rouge RP (secteurs non urbanisés), zone Rouge RN (zone naturelle). Il est compatible avec le règlement de ce PPRi dans la mesure où le dimensionnement des ouvrages hydrauliques retenus permet d'assurer la transparence hydraulique de l'infrastructure ferroviaire pour les crues de référence du PPRi, ainsi que la sécurité des usagers et de l'aménagement (surverse et rupture) jusqu'à des crues exceptionnelles.

Risque feux de forêt : La phase de travaux est susceptible d'augmenter le risque de mise à feu du fait de la présence d'engins de chantier, de mégots et de cigarettes. La planification des travaux devra donc prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles (Bois de Maurin en particulier).

#### Le patrimoine naturel et biologique

Le projet s'inscrit dans le périmètre de la ZNIEFF de type II « Montagne de la Gardiole » (n°3429-0000), et de l'ENS « Bois de Maurin ». Ses principaux effets sur les continuités écologiques concernent l'interruption de corridors écologiques, en particulier au droit du Rieucoulon (enjeux liés à la trame bleue du SRCE Languedoc-Roussillon et du SCoT de Montpellier Méditerranée Métropole, aux zones humides associées à la ripisylve du cours d'eau, à la petite et grande faune, aux déplacements des chiroptères et à la chasse), et au niveau du Bois de Maurin (corridors de déplacement de la petite et grande faune et enjeu cynégétique).<sup>[L]</sup><sup>[SEP]</sup> Pour rétablir la transparence écologique, le projet prévoit la mise en œuvre d'un ouvrage mixte de type portique au droit du franchissement du Rieucoulon et d'un ouvrage mixte de type pont cadre au droit d'un corridor de déplacement de la faune au niveau du Bois de Maurin.

En phase chantier, des mesures devront être prises pour contenir au maximum les travaux et éviter les pollutions, altération et développement d'espèces invasives. L'adaptation du calendrier devrait permettre d'éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux et les amphibiens. Des mesures d'accompagnement, comme la réhabilitation des habitats sur les remblais et la transplantation de plantes-hôtes, sont prévues pour contribuer à l'insertion du projet dans le milieu naturel. Enfin, la restauration d'habitats devrait permettre de compenser la perte d'habitats naturels et d'habitats d'espèces.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Sur la commune de Lattes, deux exploitations sont concernées le projet. En phase travaux, il sera à l'origine d'une consommation temporaire d'espaces agricoles, mais également de l'interruption et/ou de la modification des axes de cheminement et de coupures temporaires des réseaux d'irrigation et de drainage. En phase exploitation, il aura des effets directs sur les exploitations agricoles et viticoles (consommation d'espace, impact sur le bâti, les équipements et les accès...) et des effets indirects sur les structures collectives (Cave coopérative de l'Ormarine sur Pinet)

dont les zones d'apport sont localisées sur des parcelles potentiellement impactées. Le réaménagement et le traitement des dépôts effectués à l'extérieur des emprises ferroviaires devraient permettre aux terrains de garder leur potentialité agronomique. Des réseaux de substitution (alimentation en eau), et/ou la mise en place de drains provisoires seront proposés aux exploitants pendant toute la phase de chantier.

Diverses mesures sont prévues face aux effets directs (compensation des surfaces perdues, possibilité d'aménagement foncier, rétablissement des cheminements agricoles interceptés). Pour les effets indirects, des mesures compensatoires pourront être proposées dans le cadre d'une procédure d'Aménagement Foncier Agricole Forestier et Environnemental (AFAFe).

- Par ailleurs, le projet traverse plusieurs entités forestières privées et concerne le déclassement d'une partie de l'espace boisé classé (EBC) du Bois de Maurin représentant 1,08 ha, soit moins de 5 % de la surface totale de l'EBC de la commune. Le programme prévoit de reconstituer et stabiliser les lisières des boisements affectés et de rétablir les cheminements interceptés dans le Bois de Maurin afin d'assurer une liaison vers les zones construites à proximité. Pour les boisements impactés, des compensations seront mises en œuvre en fonction des préconisations des services de l'État : travaux de boisement ou reboisement, travaux d'amélioration, versement d'indemnités.

#### L'environnement humain

Le projet s'inscrit au sein de la zone à urbaniser AUI (secteur AUI1 et AUI2). Il s'insère dans une zone déjà impactée par la ligne ferroviaire existante et par l'A9. Son incidence sur l'organisation du territoire devrait donc rester limitée. Il impacte la ZAC de Garosud extension, ainsi que plusieurs chemins ruraux et d'exploitations, plusieurs bâtis, quatre servitudes (AS1, I3, I4 et T1) et deux lignes électriques.

Les bâtis compris dans les emprises devront être acquis conformément au code de l'expropriation, les voiries et tous les réseaux traversés devront être rétablis, les servitudes traversées devront être respectées.

Une partie du bâti situé à proximité du projet sera exposée à des nuisances acoustiques dépassant les seuils réglementaires. Environ 900 mètres linéaires de protections acoustiques type écrans absorbants sont prévus à cet effet. Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit, feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur qui sera pris en compte par une mise à jour du document d'urbanisme.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Sur Lattes, le projet évite le périmètre de protection du Pont de la Mosson, monument historique inscrit, mais traverse une zone de présomption de prescription archéologique (ZPPA) et détruit une partie des boisements du bois de Maurin tout en enclavant ce massif forestier et les mas alentours.



La procédure d'archéologie préventive sera mise en œuvre dans les étapes ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État (voir pièce B du dossier d'enquête publique).

Les impacts (effet de coupure) du projet dans le Bois de Maurin devraient être limités par des emprises chantiers réduites et un reboisement important : compensation du massif forestier par une replantation, restauration de la lisière du Bois de Maurin, plantations de bandes boisées entre les habitations présentes et le projet, avec intégration de protections acoustiques végétalisées. Les cheminements seront également rétablis.

#### 16.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

Le territoire communal s'inscrit dans le périmètre de deux sites Natura 2000 (« Étangs Palavasiens » et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol ») qui ne sont pas directement concernés par le projet. Selon les conclusions de l'Évaluation appropriée des incidences pour les sites Natura 2000 interceptés par le projet de Ligne Nouvelle, ce dernier présenterait sur eux une incidence non notable dommageable. Le projet pourrait aussi avoir des incidences sur le réseau Natura 2000 au-delà du territoire communal. Des sites distants de plusieurs kilomètres du projet ont ainsi été analysés au regard des liens écologiques fonctionnels qui pourraient exister entre la zone d'étude et les sites Natura 2000 (liens envisagés notamment au regard des déplacements des oiseaux et chauve-souris).

On se reportera à la pièce F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

### **11.17. Commune de Montpellier**

Le projet de mise en compatibilité des documents d'urbanisme de la commune de Montpellier se trouve dans le document « Mise en compatibilité des documents d'urbanisme » pièce H-14 du dossier d'enquête publique et comporte 49 pages.

#### 17.1. Généralités

La commune de Montpellier se situe dans le département de l'Hérault. Elle appartient à Montpellier Méditerranée Métropole qui regroupe 31 communes. Sa superficie est de 5 690 hectares et elle comptait un peu plus de 285 000 habitants en 2017. La commune n'étant riveraine ni d'une

mer, d'un océan, d'un étang salé ou d'un plan d'eau intérieur d'une superficie supérieure à 1 000 hectares, **la loi « Littoral » ne s'y applique pas.**

Le projet de Ligne Nouvelle concerne le sud de la commune qui est traversé sur environ 225 mètres, exclusivement en déblais.

Le raccordement avec la ligne Sète-Béziers traversant les RD132 et RD65 par ponts-routes, pour rejoindre la gare Saint-Roch, aucune chaussée n'est directement interceptée par le projet.

À ce stade des études, aucune installation ou équipement ferroviaire particulier (base travaux, base de maintenance, sous-stations électriques, postes de sectionnement) n'est prévu sur la commune.

## 17.2. Analyse de compatibilité du PLU

Le PLU de la commune de Montpellier a été approuvé le **2 mars 2006** et a fait l'objet de plusieurs modifications dont la dernière en date est la Modification n°13 du 31 janvier 2020. Certaines de ses dispositions ne permettent pas la réalisation du projet en l'état, elles devront donc être revues pour être mises en compatibilité, conformément aux articles L.153-54 à L.153-59 du code de l'urbanisme. Par ailleurs, la procédure de mise à jour devra permettre de faire figurer, dans les annexes du PLU, une servitude T1 d'utilité publique relative aux chemins de fer pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

### Rapport de présentation

La Modification n°13 du rapport de présentation prend bien en compte la création de l'Emplacement Réservé ER 56 attribué à la réalisation du projet ferroviaire de LNMP, toutefois cet ER croise l'ER D4, prévu pour la requalification de la RD132. La superposition de deux ER n'étant pas possible, il sera nécessaire de supprimer la zone de l'ER D4 qui se trouve au droit du projet.

### Projet d'aménagement et de développement durable (PADD)

Bien qu'il ne soit pas clairement cité, le projet LNMP ne remet pas en cause les orientations du PADD qui s'articulent autour de trois objectifs : Promouvoir le développement durable, Construire une ville solidaire développant l'emploi, Construire une ville conviviale.

**Le projet ne remettant pas en cause les orientations du PADD, il est donc compatible avec celui-ci.**

### Orientations d'aménagement et de programmation (OAP)

Sur la commune de Montpellier, l'emplacement réservé de la Ligne Nouvelle n'interfère pas avec les orientations d'aménagement existantes.

**Le projet est donc compatible avec les objectifs de ces OAP qu'il ne remet pas en cause.**

### Règlement d'urbanisme

Les équipements ferroviaires ne sont pas explicitement autorisés dans le **règlement de la zone 4U1-1, celui-ci devra donc être modifié afin d'y ajouter explicitement une mention du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.**

### Plan de zonage

Le plan de zonage est incompatible avec le projet en raison de la superposition des ER D4, relatif à la requalification de la RD132, et ER 56, relatif au projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. L'ER D4 devra donc être modifié au droit de l'ER 56 et **le plan de zonage devra faire l'objet d'une mise en compatibilité.**

### Emplacements réservés

L'emplacement réservé ER 56, associé au projet LNMP, traverse l'emplacement réservé ER D4, destiné à la requalification de la RD132. Le croisement de ces deux ER ne remet nullement en cause la réalisation du projet puisque la route passe au-dessus de la voie ferrée ; mais la superposition des deux ER n'étant pas possible, en accord avec le Département de l'Hérault, son bénéficiaire, l'ER D4 sera supprimé au droit du projet sur le plan de zonage du PLU. **Cette modification n'aura pas d'impacts sur la liste des ER**, car la surface de l'ER D4 n'y est pas précisée.

### Espaces boisés classés (EBC)

Aucun Espace Boisé Classé n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune. **Le projet est donc compatible avec ces derniers.**

### Compatibilité avec les éléments de valeur à protéger au titre des articles L.151-19 et L.151-23 du code de l'urbanisme

Aucun élément de valeur à protéger n'est concerné par le périmètre de l'emplacement réservé proposé pour la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan sur le territoire de la commune.

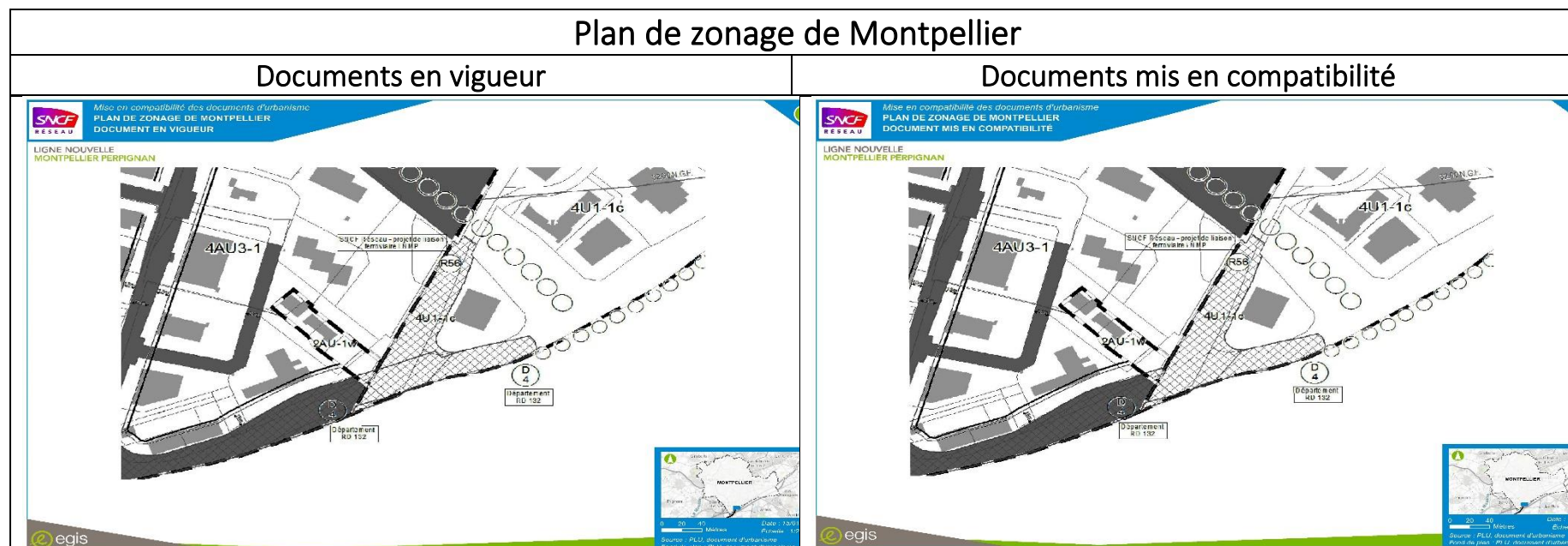
### 17.3. Mise en compatibilité du PLU

#### Règlement d'urbanisme

La proposition de mise en compatibilité du règlement ne concerne que la zone 4UI-1c. Elle consiste à rajouter, dans son article 2 - Occupations et utilisations du sol admises sous conditions particulières - §1 Dans tous les secteurs -, la mention suivante : « - et exempts de l'application des articles 3 à 14 du règlement, les ouvrages d'infrastructures ainsi que les affouillements/exhaussements, outillages, équipements et installations techniques liés à la réalisation, au fonctionnement, à l'exploitation et au maintien de la circulation de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. »

#### Plan de zonage

Dans le tableau présenté ci-dessous, les planches montrent un extrait du document graphique de zonage faisant apparaître les emplacements réservés pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan : à gauche tels qu'ils apparaissent dans les documents en vigueur, à droite tels qu'ils devraient être représentés après la mise en compatibilité du PLU de la commune de Montpellier.



#### 17.4. Évaluation environnementale de la mise en compatibilité

##### La géographie

- La zone d'étude couvre 0,04 km<sup>2</sup>, soit 0,07 % du territoire communal. Elle est située au sud de ce territoire et correspond essentiellement à la zone d'activités Garosud ; on y trouve aussi quelques habitations et la voie ferrée existante.
- La mise en compatibilité du PLU ne devrait avoir aucun effet sur ces éléments.

##### Le relief et la géologie

- La Ligne Nouvelle s'insérera essentiellement en déblais dans le territoire, ce qui impliquera des modifications locales du relief.
- Les aménagements paysagers et architecturaux accompagnant l'insertion de la Ligne devraient toutefois permettre de réduire ses effets sur la topographie communale.

##### Les eaux souterraines

La zone d'étude intercepte trois masses d'eaux souterraines (Alluvions anciennes entre Vidourle et Lez et littoral entre Montpellier et Sète, Calcaires jurassiques pli oriental de Montpellier et extension sous couverture, Argiles bleues du Pliocène inférieur de la vallée du Rhône), <sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>deux périmètres de protection de captage d'eau potable (forages Flès Sud et Flès Nord, forage de la Lauzette F01 et F02). Par ailleurs, l'Agence de l'eau Rhône Méditerranée Corse signale la présence de la zone de sauvegarde des captages du Flès.

Les affouillements et exhaussements des sols imposés par la réalisation des ouvrages d'infrastructures nécessaires au projet pourraient, en l'absence de dispositifs intégrés à la conception du projet technique, avoir un effet sur l'écoulement et la qualité des eaux souterraines. Dans la traversée des périmètres de protection, les principales mesures de réduction prévues consistent à interdire l'usage de produits phytosanitaires, mettre en place un 3<sup>ème</sup> rail (dit de sécurité), assurer un suivi qualitatif et quantitatif des eaux souterraines avant, pendant et après les travaux...

##### Les eaux superficielles

La zone d'étude ne concerne aucun cours d'eau sur la commune de Montpellier. Aucun enjeu n'a été identifié à ce niveau.

##### Les risques naturels

Risque inondation : Le projet s'inscrit en dehors de tout zonage réglementaire du PPRn inondation de Montpellier sur le bassin de risque « Lez-Mosson ».

Risque feux de forêt : Le projet n'est concerné par aucun zonage réglementaire du PPRn d'incendies de forêt de Montpellier sur le bassin de

risque « Bassin n°3 ». En phase de travaux, la présence d'engins de chantier, de mégots et de cigarettes est toutefois susceptible d'augmenter le risque de mise à feu. La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles.

#### Le patrimoine naturel et biologique

Localisée en secteur péri-urbain (zone industrielle et infrastructures routières et ferroviaires), la zone d'étude ne concerne aucune parcelle agricole, ni aucun secteur forestier recensé. Deux périmètres liés à l'environnement sont toutefois identifiés au droit de cette zone : les Plans Nationaux d'Action (PNA) des Odonates et du Lézard ocellé.<sup>[1]</sup><sub>[SEP]</sub>

En phase travaux, le calendrier des interventions devra être adapté de manière à éviter les destructions d'individus, en particulier les oiseaux, et des mesures devront être prises pour éviter les pollutions et le développement d'espèces invasives.

En phase exploitation, le projet prévoit l'installation de clôtures sur l'ensemble du linéaire, de part et d'autre de l'infrastructure ferroviaire, pour réduire les risques de collision avec les trains, notamment en ce qui concerne les mammifères terrestres. Des passages sont aussi prévus pour préserver la faune et rétablir les continuités écologiques.

Les mesures d'accompagnement seront mises en place pour réhabiliter des habitats sur les remblais et transplanter des plantes-hôtes destinées à contribuer à l'insertion du projet dans le milieu naturel.

#### L'agriculture, la viticulture, la forêt et la sylviculture

Le projet ne concerne aucun espace agricole, aucun espace boisé classé (EBC), aucune entité forestière à enjeu sur la commune. Aucun effet n'est donc attendu dans ce secteur.

#### L'environnement humain

Le projet s'inscrit au sein de la zone 4U1-1c, zone urbanisée qui correspond aux secteurs d'activités existants. Elle comprend très peu d'habitat et un faible environnement commercial de proximité.

La réalisation de la Ligne Nouvelle nécessitera l'acquisition, conformément au code de l'expropriation, de terrains et de bâtis situés dans les futures emprises du projet.

Le chantier entraînera des nuisances temporaires et indirectes pour les bâtis situés à proximité des travaux (parc d'activités Garosud et habitations), si bien que les accès à certaines activités pourraient être modifiés et des nuisances acoustiques et vibratoires pourraient remettre en cause la pérennité de certaines de ces activités pendant la période du chantier. Les accès au parc d'activités Garosud seront toutefois maintenus durant la période de travaux et toutes les voiries interceptées devraient être rétablies.

Le classement sonore de l'infrastructure, en application des articles L.571-10 et R.571-32 à 43 du code de l'environnement, et la définition des secteurs affectés par le bruit feront l'objet d'un arrêté préfectoral ultérieur.

#### Le paysage et les patrimoines historiques et archéologiques

Le projet ne traverse pas de site sensible du point de vue paysager. Les différentes étapes de l'archéologie préventive devront être mises en œuvre dans les phases ultérieures d'avancement du projet, avec réalisation de diagnostics puis de fouilles localisées, en fonction des prescriptions des services de l'État.

Le parti d'aménagement visera à intégrer le raccordement de la Ligne Nouvelle à la ligne actuelle par la réalisation d'aménagements paysagers.

#### 17.5. Analyse des incidences de la mise en compatibilité sur le réseau Natura 2000

La zone d'étude ne présente pas de lien fonctionnel avec le site Natura 2000, Zone spéciale de conservation (ZSC) « Le Lez » (FR9101392), localisée le long du fleuve, en bordure nord-est de la commune. Par ailleurs, l'Évaluation des incidences du projet conclut à l'absence d'incidence notable dommageable sur les sites Natura 2000 : « Étangs Palavasiens » et « Étangs palavasiens et étang de l'Estagnol », situés en aval hydraulique de la ligne nouvelle.

On se reportera aux pièces F-8 et F-8A « Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 – Première phase Montpellier - Béziers » pour avoir une vision de l'ensemble des incidences qui ne relèvent pas de l'échelle communale.

## **B. ORGANISATION ET DÉROULEMENT DE L'ENQUÊTE**

### **1. ORGANISATION DE L'ENQUÊTE**

#### **Désignation de la commission d'enquête**

Par décision n° E21000095/34 du 1<sup>er</sup> octobre 2021<sup>1</sup>, annulant celle du 14 septembre 2021 à la suite de la défection d'un membre, Monsieur le président du Tribunal administratif de Montpellier a désigné la commission d'enquête suivante :

Président :

Monsieur Bernard COMAS

Membres :

Monsieur Jean-Pierre CHALON,  
Monsieur André HIEGEL,

Monsieur Richard AUGUET,  
Madame Claudine-Nelly RIOU.

#### **Arrêté d'ouverture de l'enquête**

Par arrêté n° 2021-I-1372 du 19 novembre 2021<sup>2</sup>, Monsieur le Préfet de l'Hérault a prescrit l'ouverture de l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnaud-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau.

#### **Les modalités de déroulement et de l'organisation de l'enquête**

Elles ont été arrêtées d'un commun accord avec :

Le bureau environnement de la Préfecture de l'Hérault : Mmes Ouahab et Berri  
SNCF Réseau : M. Lubrano, Mme Binet et Mme Gibbe.

---

<sup>1</sup> Annexe 1 au rapport d'enquête

<sup>2</sup> Annexe 2 au rapport d'enquête



## Mise en place des moyens d'information et du site internet dédié à l'enquête

Le 08 novembre 2021 à 14h30, dans les locaux de SNCF Réseau, nous avons tenu une réunion en présence de SNCF Réseau et de son prestataire CDV Événements pour la mise en place par CDV Événements d'un site internet dédié à l'enquête permettant de prendre connaissance des éléments régissant l'enquête, de consulter le dossier, le télécharger et de pouvoir déposer une contribution sur le registre dématérialisé à l'adresse suivante : <https://www.registre-dematerialise.fr/lnmp-phase-1>

## Visites et entretiens réalisés par la commission d'enquête avec l'ensemble des intervenants

Dates	Horaires	Lieux	Objet
12 octobre 2021	15h30 – 17h30	Préfecture de l'Hérault	Réunion préparatoire avec SNCF Réseau
21 octobre 2021	14h00 – 17h00	Locaux de SNCF Réseau	Présentation du projet
08 novembre 2021	14h30 – 16h20	Locaux de SNCF Réseau	Présentation des fonctionnalités du site dédié à l'enquête par CDV Événements.
15 novembre 2021	09h00 – 17h40	Territoire du projet	Visites des points sensibles du projet entre le raccordement au CNM à Lattes et celui à la ligne classique à Villeneuve-lès-Béziers.
19 novembre 2021	10h00 – 12h30	Locaux de SNCF Réseau	Présentation des dossiers de mise en compatibilité des PLU
12 décembre 2021	09h00 – 12h00	Locaux de SNCF Réseau	Présentation des dossiers du dossier socio-économique
28 janvier 2022	09h00 – 18-15	Locaux de SNCF Réseau	CDV Événements – Imports vers registre électronique
17 février 2022	14h00 – 17h00	Locaux de SNCF Réseau	Remise du PV de synthèse
11 mars 2022	14h00 – 16h00	Locaux de SNCF Réseau	Remise du mémoire en réponse

## 2 INFORMATION DU PUBLIC

Conformément aux dispositions de l'article 8 de l'arrêté préfectoral susvisé, les dispositions suivantes ont été prises :

### Publicité dans la presse

L'avis public a été publié :

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

Le 25 novembre 2021 dans Midi Libre, La Gazette de Montpellier ; le 27 novembre 2021 dans Le Monde et Libération,  
Le 16 décembre 2021 dans Midi Libre, La Gazette de Montpellier ; le 18 décembre 2021 dans Le Monde et Libération.

### **Affichage de l'avis d'enquête**

L'affichage de l'avis d'enquête a été réalisé par les maires des communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigan, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac, Montpellier, Florensac et Gigan ; et par les présidents de Montpellier Méditerranée Métropole, de Sète Agglopol Méditerranée, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée. Ce sont 25 affiches qui ont été posées.

Il a été réalisé par le maître d'ouvrage sur le site à proximité des voies publiques que le projet interceptait.  
Ce sont 127 anneaux qui ont été posés dont 112 au format A2, 13 au format 120x80 et 2 au format 160 x 240.

Deux constats d'huissiers ont été réalisés : le 30 novembre 2021 (15 jours avant le début de l'enquête) et le 13 décembre 2021 (la veille du début de l'enquête) par la SCP ALFIER LABADIE AFFORTI - Huissiers de justice associés - 753 rue Marius Petipa – 34 080 Montpellier pour constater la réalité des affichages dans les communes et sur site.

Pour chaque panneau ou affiche, outre les coordonnées GPS, ont été prises deux photographies, une représentant le site d'implantation, l'autre l'affiche ou le panneau.

### **Site internet de la préfecture de l'Hérault.**

Plus de quinze jours avant le début de l'enquête publique, l'avis au public a été publié sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault : <https://herault.gouv.fr/Publications/Consultations-du-public/Enquetes-publiques2>

### **Site internet dédié à l'enquête :**

Parallèlement le site dédié à l'enquête publique a été ouvert à l'adresse suivante : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1>

### Site internet de SNCF Réseau :

Le site de SNCF Réseau dédié au projet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com>

### Autres moyens de d'information

En utilisant ses comptes Facebook et Instagram, SNCF Réseau a ciblé les habitants et résidents des 23 communes concernées pendant deux semaines : au début de l'enquête du 15 au 22 décembre 2021, et au milieu de l'enquête du 10 au 19 janvier

Il en est ressorti que ces publications ont été vues 138 432 fois, qu'il y a eu 4 226 clics sur la publication avec 1 274 clics sur le lien vers le registre numérique.

## 3 EXÉCUTION DE L'ENQUÊTE

### Permanences en présentiel :

Les sites, adresses, dates et créneaux horaires sont précisés ci-après :

Lieux	Adresses	Dates	Horaires
Mairie de Montpellier Siège de l'enquête	1 Place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2	Jeudi 16 décembre 2021 Mercredi 22 décembre 2021 Mardi 4 janvier 2022 Lundi 10 janvier 2022 Vendredi 21 janvier 2022 Jeudi 27 janvier 2022	10h00 à 13h00 13h00 à 16h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 14h00 à 17h00 14h00 à 17h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34536 Béziers cedex	Mardi 15 décembre 2021 Jeudi 23 décembre 2021 Mardi 4 janvier 2022 Vendredi 14 janvier 2022 Mercredi 19 janvier 2022 Jeudi 27 janvier 2022	14h00 à 17h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 13h30 à 16h30 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès	Vendredi 17 décembre 2021	15h00 à 18h00

Lieux	Adresses	Dates	Horaires
	34510 Florensac	Mardi 28 décembre 2021 Mercredi 5 janvier 2022 Mercredi 12 janvier 2022 Lundi 17 janvier 2022 Jeudi 27 janvier 2022	08h30 à 11h30 09h00 à 12h00 15h00 à 18h00 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34770 Gigean	Jeudi 16 décembre 2021 Mardi 28 décembre 2021 Mardi 4 janvier 2022 Lundi 10 janvier 2022 Mercredi 19 janvier 2022 Jeudi 27 janvier 2022	14h00 à 17h00 08h30 à 11h30 09h00 à 12h00 14h00 à 17h00 13h30 à 16h30 14h00 à 17h00

### Permanences téléphoniques

Le public pouvait prendre des rendez-vous téléphoniques sur le site dédié aux dates et créneaux horaires suivants :

Vendredi 17 décembre 2021 de 09h00 à 12h00    Mardi 21 décembre 2021 de 15h00 à 18h00    Mardi 04 janvier 2022 de 16h00 à 19h00  
Samedi 08 janvier 2022 de 09h00 à 12h00    Lundi 10 janvier 2022 de 15h00 à 18h00    Samedi 15 janvier 2022 de 14h00 à 17h00

### Rencontres avec les collectivités territoriales :

À notre demande, nous avons été reçus par :

- Le Conseil départemental de l'Hérault le 18 janvier 2022,
- La Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée le 18 janvier 2022,
- La Communauté d'agglomération « Sète Agglopôle Méditerranée » le 25 janvier 2022.
- La Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée le 26 janvier 2022,

### Fin de l'enquête

Le 27 janvier 2022 nous avons tenu une permanence dans chaque site de 14h00 à 17h30, ce qui nous a permis de récupérer dès 17h30 (heure de la fin de l'enquête) les registres papier et les pièces annexées pour clore l'enquête.

Le 28 janvier, en présence du prestataire SNCF Réseau, nous avons collationné les nombreux courriers reçus le jour de la clôture, pour qu'ils soient scannés intégrés au registre du site dédié à l'enquête.

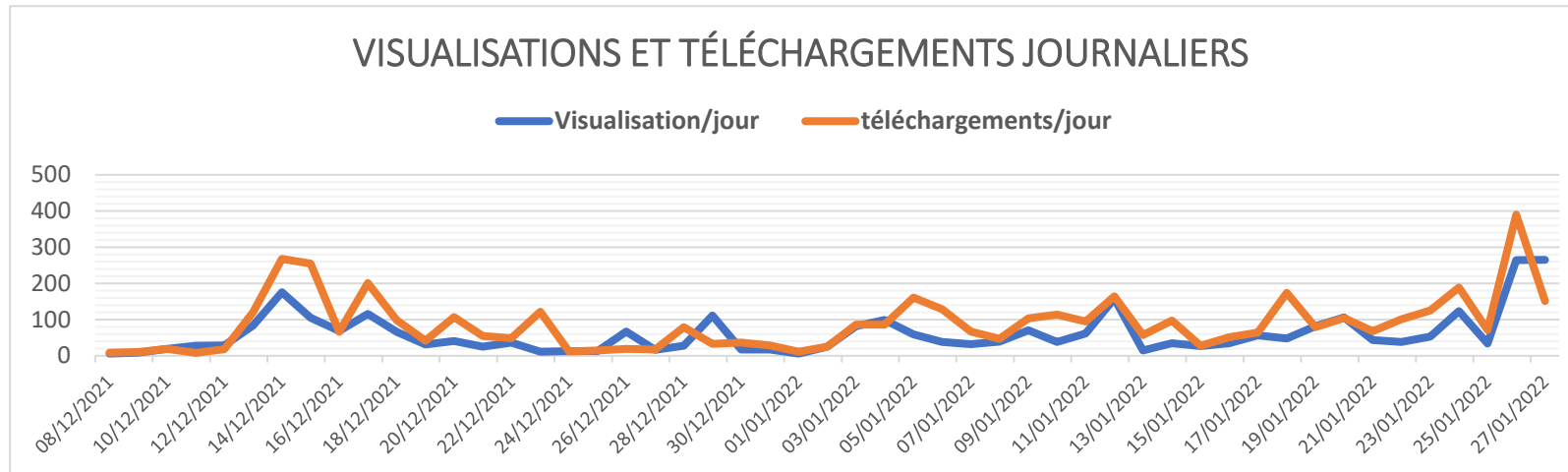
## 4 BILAN

### Utilisation du site dédié : adresse mail ou registre dématérialisé

Un visiteur est la personne et une visite est une page sur laquelle il se connecte. Un visiteur peut donc venir plusieurs fois sur un site et regarder des pages différentes. Un visiteur génère donc plusieurs visites.



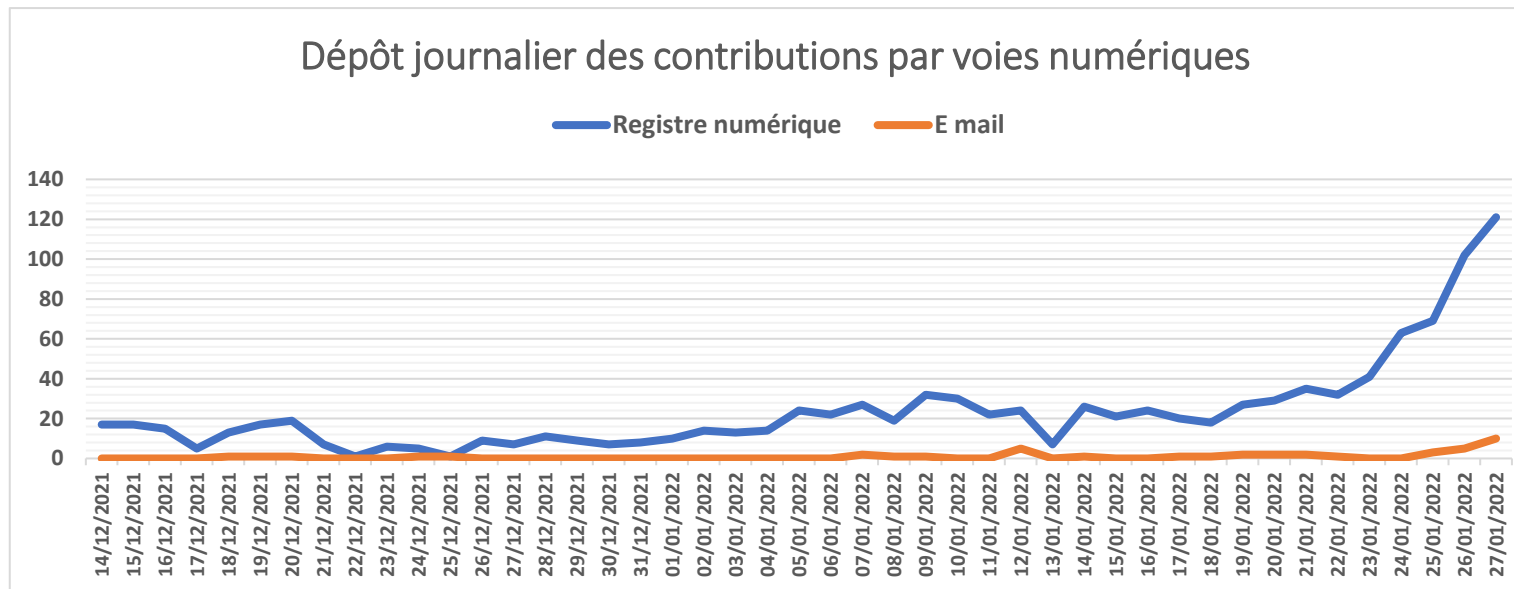
Le cumulé de visiteurs s'établit à 13 244, et celui des visites à 15 499.



Le dossier d'enquête était consultable dès le 08 décembre 2021.

Au total, nous dénombrons 3064 visualisations et 4524 téléchargements.

### Les contributions par voies numériques



Le cumul de contributions sur le registre numérique s'établit à 1 060 contributions et par mail à 42, soit un total de 1 102.

Leur dépôt s'est considérablement accéléré les quatre derniers jours de l'enquête avec souvent remises de documents.

## Hors du site dédié

### Lors des permanences :

En présentiel, nous avons reçu au total 102 personnes ou groupe de personnes dont : 16 à Béziers, 40 à Florensac, 39 à Gigean et 7 à Montpellier.

Nous avons eu de plus, 4 contacts téléphoniques. Le public souhaitait avoir des renseignements sur le dossier.

### Dépositions sur les registres d'enquête papier

Il y a eu 96 transcriptions sur les registres papier, dont 19 à Béziers, 49 à Florensac, 20 à Gigean et 8 à Montpellier, avec dépôt de 53 lettres ou documents : 2 à Béziers, 18 à Florensac, 17 à Gigean, et 16 à Montpellier.

### Transfert des pièces :

Les contributions portées sur les registres papier de Béziers, de Florensac et de Gigean ; et les documents qui y étaient annexés, ont été scannés régulièrement, et adressés à Montpellier pour être insérés au registre d'enquête du siège de l'enquête.

Le tout a été ensuite adressé au prestataire pour que les contributions soient insérées dans le site dédié pour disposer au final d'un traitement informatisé de toutes les contributions. Pendant l'enquête ces contributions n'étaient pas publiées et n'étaient pas visibles par le public.

### Les contributeurs et les orientations :

Pratiquement toutes les personnes venues lors des permanences ont déposé une contribution sur le site dédié : registre ou adresse mail. La numérotation des pièces a atteint 1 280. En fait, le nombre d'observations publiées est de 1 272. Ont été rejetées 8 contributions douteuses et incompréhensibles, reçues par mail.

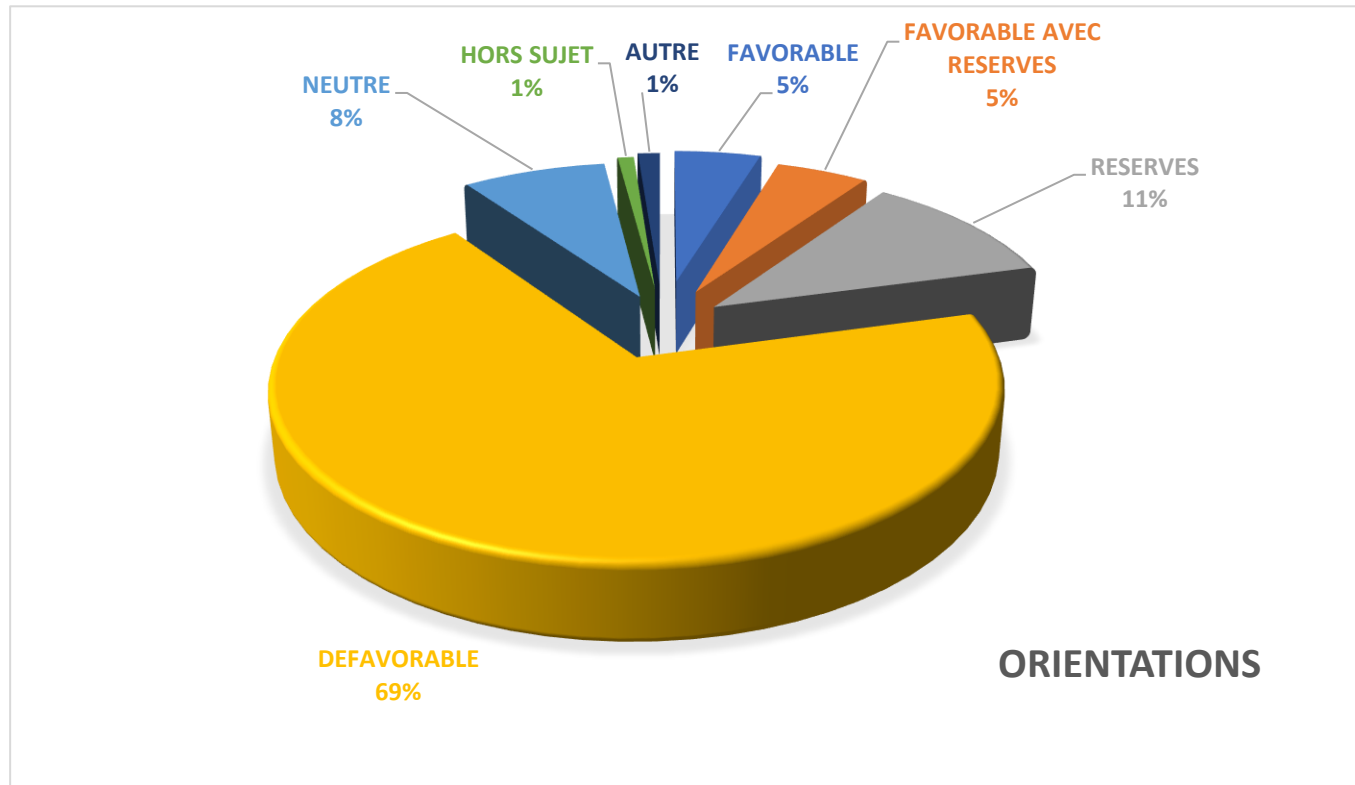
Des contributeurs ont déposé plusieurs contributions (jusqu'à 6), parfois sous les différents modes d'expression, avec des arguments évoluant à la lueur de contributions visibles sur le site. Il y a eu aussi des doublons.

*In fine*, après ajustements, nous avons évalué à 1 160 le nombre de contributeurs, sachant que ce dénombrement n'est pas aisé s'agissant des contributeurs anonymes.

Le registre numérique proposait de donner une appréciation générale pour chaque contribution. Ce n'est qu'une orientation subjective de la commission d'enquête, tant parfois il était difficile de l'apprécier, quand une même contribution comportait à la fois des éléments positifs, négatifs ou neutres.

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

Toutefois, il en ressort les orientations suivantes, sachant que parmi les avis défavorables, des contributeurs ont témoigné non pas une opposition à l'intérêt de construire une ligne à grande vitesse, mais à son passage en bordure de l'étang de Thau et du massif de la Gardiole, et à travers du vignoble du Picpoul de Pinet.



Parmi les avis défavorables que nous avons pu localiser, 79 % proviennent de communes du bassin de Thau dont :

20 % de la commune de Poussan,  
13 % de Mèze,  
9 % de Sète,  
7 % de Bouzigues,  
5 % de Pinet, et de Gigean,  
4 % de Balaruc-le-Vieux,  
3 % de Loupian, et de Balaruc-les-Bains,

...

## 5 LES OBSERVATIONS DU PUBLIC ET LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE

La codification des contributions a été la suivante :

@ = registre numérique

E = adresse mail

R = registre papier

C = courrier

O = Orale

Les relevés n'ont pas tenu compte des contributions arrivées hors délai, soit après le 27 janvier à 17h 29mn 59s :



Celles qui ont été déposées sur le registre numérique :

N°	Contributeur	Date	Heure dépôt	N°	Contributeur	Date	Heure de dépôt
@1180	Ribes Josian	27 janvier	17 :30 :27	@1183	PÉRÉA Prénom	27 janvier	17 :42 :02
@1181	Coopérative intégrale Thau	27 janvier	17 :30 :38	@1184	Masse	27 janvier	17 :55 :05
@1182	ESCAFFIT Joan-Lois	27 janvier	17 :35 :17	@1222	PAUL	28 janvier 2022	18 :37 :54

Celles qui ont été adressées par mail, mais non numérotées, car non versées au registre numérique :

Sophie MAFFRE-BAUGÉ	27 janvier 2022	Guillaume FERRER	27 janvier 2022	Paul Elvère DELSART	30 janvier 2022
---------------------	-----------------	------------------	-----------------	---------------------	-----------------

Nous avons choisi de présenter les observations selon les thèmes suivants, seul le thème « Milieu naturel » contient des sous-thèmes :

1 Information du public	5 Travaux
2 Milieu naturel	6 Intermodalité
2.1 Biodiversité-écosystème	7 Fret et le ferroutage
2.2 Faune - Flore	8 Risques technologiques
2.3 Pollution des sols et de l'air	9 Agriculture et viticulture
2.4 Le bassin de Thau	10 Patrimoine foncier
2.5 La Gardiole	11 Patrimoine historique et archéologique
2.6 Les eaux souterraines et superficielles	12 Socio-économie du territoire et du projet
2.7 Les nuisances sonores et visuelles, et le viaduc	13 Mise en compatibilité des documents d'urbanisme
3 Choix du tracé	14 Divers
4 Technique et conception	15 Hors périmètre de l'enquête

C'est sur cette base qu'a été élaboré le procès-verbal de synthèse.

Nous l'avons remis et commenté le 17 février 2022 dans les locaux de SNCF Réseau à Monsieur Stéphane LUBRANO, Directeur de la Mission LNMP – SNCF Réseau.

Auparavant, le 10 février 2022, devant l'importance du nombre de contributions à traiter, nous avons sollicité de Monsieur le Préfet de l'Hérault, un délai supplémentaire pour la remise du rapport d'enquête<sup>3</sup>.

Par courrier du 14 février 2022, Monsieur le Préfet nous a accordé un délai jusqu'au 31 mars 2022<sup>4</sup>.

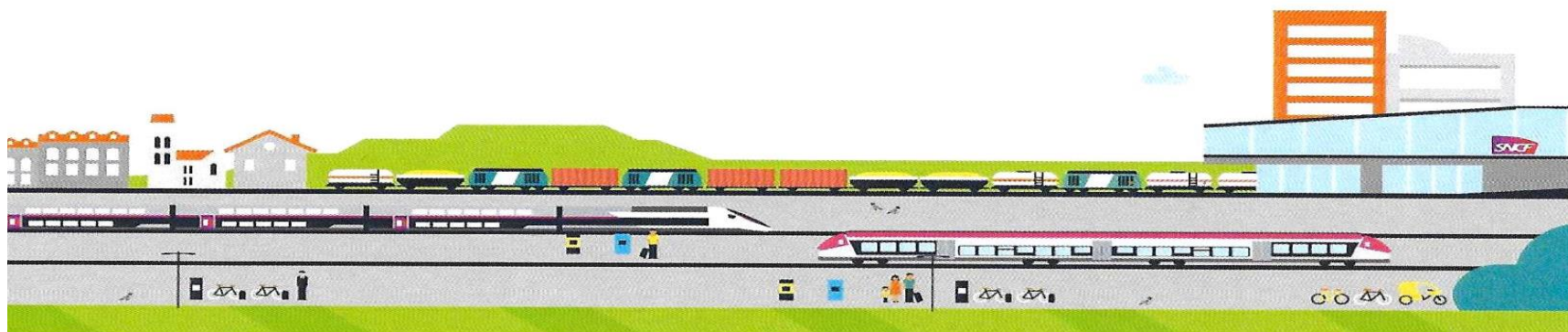
<sup>3</sup> Annexe 4.1 au rapport.

<sup>4</sup> Annexe 4.2 au rapport.



**PRÉFECTURE DE L'HÉRAULT****LIGNE NOUVELLE MONTPELLIER PERPIGNAN**

**Enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase entre Montpellier et Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-lès-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gignan, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac et à la mise en compatibilité du plan local d'urbanisme des communes de Bessan, Béziers, Cers, Florensac, Lattes, Mèze, Montpellier, Pinet, Pomérols, Poussan, Saint-Jean-de-Védas, Saint-Thibéry, Villeneuve-lès-Béziers et Villeneuve-lès-Maguelone par SNCF Réseau**



**Arrêté préfectoral n° 2021-I-1372 du 19 novembre 2021.**

**Déroulement de l'enquête du 14 décembre 2021 à 8h30 au 27 janvier 2022 à 17h30.**

## **RAPPORT (volume 2)**

## C. ANALYSE DES OBSERVATIONS

### 1. LA CONCERTATION, LE DÉBAT PUBLIC ET LES GARANTS

#### Le rôle et la mission des garants

Les garants sont nommés par la Commission Nationale du Débat Public. Ils sont neutres et indépendants à l'égard du maître d'ouvrage et des différentes parties prenantes (acteurs associatifs, économiques etc.). Leur mission est de garantir le droit à l'information et le droit à la participation définis par le Code de l'Environnement. À l'issue de la concertation, les garants rédigent un bilan rendu public.

#### Les enjeux de la concertation sur la LNMP

Dans le cas de la concertation sur le projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) – Phase 1, les **garants de la concertation** avaient pour mission d'être particulièrement attentifs aux aspects suivants :

- identifier de nouveau les publics cibles de la concertation et les mobiliser,
- établir des recommandations à destination de la maîtrise d'ouvrage,
- s'assurer de la complétude, de l'accessibilité et l'intelligibilité des études et des données mises à disposition du public,
- clarifier auprès du public les grandes étapes du projet,
- s'assurer de possibles échanges directs entre le public, les acteurs et le maître d'ouvrage,
- se mettre à disposition du public et des acteurs.

Sur le fond, **les garants** devaient :

- S'assurer que le porteur du projet partage auprès du public les choix effectués en termes de portage et de phasage du projet,
- Veiller à ce que toutes les questions spécifiquement soulevées par la phase 1 du tronçon soient présentées par le porteur du projet
- Échanger sur la question spécifique du fret ferroviaire,
- Élargir le champ thématique de la concertation.

#### LES ETUDES ET CONCERTATION DE 2010 A 2011

Lors du Comité Partenarial du 24 juin 2010, les orientations suivantes ont été décidées :

- Poursuite du projet dans le couloir littoral défini après le débat public (5 km de large).
- Création d'une gare nouvelle à Montpellier et près de Nîmes (Manduel).

- Desserte de Perpignan par la gare existante.
- Lancement d'études sur la desserte du Piscénois, de l'Agathois, du Biterrois et l'est Audois.
- Principe d'une ligne à grande vitesse sur tout le parcours et de fret sur des sections à définir.
- Mise en place d'une concertation continue durant les cinq années suivantes, avec nomination d'un garant et proposition d'une charte de la concertation.

Lors de la première concertation post-débat public de septembre 2010 à avril 2011 (dite « Etape 1 ») des études ont été engagées pour affiner le tracé et préciser la desserte des territoires entre Montpellier et Perpignan.

Dans son rapport de juin 2011, le garant juge positif le déroulement de la concertation. Il fait des recommandations pour son amélioration et pour mieux y associer le grand public.

### **LE PROJET DE 2012 A 2015**

L'étape suivante préalable à l'enquête d'utilité publique, doit permettre d'ajuster le tracé, définir les sections pouvant accueillir du fret et de préciser le financement.

**Une concertation est organisée de février à juin 2012**, avec le même garant qui note dans son rapport intermédiaire que l'information du grand public a été renforcée (communication dans les médias, réunions publiques).

### **Le Comité de Pilotage du 8 octobre 2012 propose :**

- La création de deux gares nouvelles à Béziers-Est et Narbonne-Ouest et la possibilité d'envisager une gare nouvelle sur le secteur de Perpignan,
- La mixité de la ligne, le plus loin possible entre Montpellier et Perpignan.

La publication du rapport DURON (juin 2013) qui classe le projet parmi les projets de « seconde priorité » (à réaliser entre 2030 et 2050) freine alors le projet.

La décision ministérielle n°2 (15 décembre 2013) acte la création des deux gares nouvelles et fait le choix de la mixité de la ligne entre Montpellier et Béziers.

**De novembre 2014 à juin 2015**, une nouvelle phase de concertation avec garant est engagée, avec des efforts de mobilisation du grand public.

Les objectifs sont de préciser le tracé (100 mètres de large) et l'implantation des gares nouvelles, valider ou invalider la création d'une gare nouvelle près de Perpignan et affiner le financement.

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

Le 29 janvier 2016, la décision ministérielle n°3 vient clore cette étape en fixant tracé, raccordements et lieux d’implantation des gares.

### **SUSPENSION DE LA CONCERTATION DE 2016 A 2020**

Suit alors une période durant laquelle la concertation ouverte au public est suspendue, même si le dialogue avec les acteurs du territoire est maintenu autour de l’obtention de la qualification « Projet d’intérêt général » (30 janvier 2019) et de son inscription dans la loi d’orientation des mobilités (24 décembre 2019).

Ces enjeux font l’objet d’une forte mobilisation des collectivités territoriales en particulier entre 2017 et 2019. Un registre numérique est ouvert au public en 2019 mais aucun évènement public n’est organisé.

### **Sans prétendre être exhaustif, les garants ont noté les éléments suivants :**

- Une lassitude, voire une exaspération, clairement ressenties dans les propos de certains acteurs du territoire, notamment parmi ceux qui sont favorables au projet et qui réclament une accélération du processus,
- L’oubli, par certains participants, des choix effectués il y a plusieurs années et de leur motivation.
- La nécessité d’actualiser des études, qui n’étaient pas achevées lors de la concertation de 2020,
- La prise en compte d’évolutions ou d’événements survenus dans le cours du projet n’a pas été intégrée dans les réflexions précédentes (les événements climatiques d’octobre 2019 ont détruit une partie de la voie ferrée au sud de Montpellier et interrompu le trafic pendant plusieurs semaines),
- Une prise de conscience du changement climatique et de la fragilité de la ligne existante est apparue.

### **ORGANISATION ET MODALITÉS DE CONCERTATION EN 2020-2021**

Dans la perspective de l’ouverture de l’enquête publique sur la première phase de réalisation entre Montpellier et Béziers, SNCF Réseau a saisi la CNDP le 25 mai 2020 au titre de l’article L121-12 du Code de l’Environnement, laquelle a décidé le 3 juin 2020 qu’il y avait lieu de poursuivre la concertation.

La Commission nationale du débat public a désigné deux garants pour cette nouvelle phase de concertation qui s’est tenue du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021, dans le contexte de la crise sanitaire du Covid-19 et des restrictions réglementaires imposées aux rassemblements des personnes. Un rapport d’étape a été remis le 25 mai 2021 et publié sur le site Internet dédié au projet.

### **Les modalités de la concertation**

Les modalités initialement envisagées à l'été 2020 ont été adaptées en septembre 2020, dans la perspective d'une aggravation du contexte sanitaire. Le dispositif suivant a été retenu : réunion publique et commissions consultatives avec les élus en visioconférence, débats mobiles en présentiel, recueil d'avis et de questions en ligne via le site dédié, mise en ligne d'un questionnaire.

À l'annonce d'un nouveau confinement en octobre 2020, SNCF Réseau a finalement décidé :

- de renoncer à la réunion publique d'ouverture ;
- d'organiser les deux ateliers prévus en visioconférence ;
- de remplacer les débats mobiles par des "Rendez-vous du jeudi", ouverts à tous, en visioconférence, à heure fixe et thématiques ;
- de mettre à disposition du public des cartes T (cartes préaffranchies) et une adresse postale.

### **LES CHIFFRES CLES DE LA CONCERTATION DE 2020 2021 :**

- 3 commissions consultatives (destinées aux collectivités concernées) : 89 participants cumulés - 4 heures
  - 2 ateliers (destinés aux acteurs du territoire) : 180 participants cumulés (110 participants uniques) – 4 heures.
  - 7 rendez-vous du jeudi (ouverts à tous) : 70 participants cumulés (49 participants uniques) – environ 9 heures
- Au total : 12 rencontres, 339 participants cumulés (206 participants uniques) – 17 heures.*

Fréquentation du site internet : - Visiteurs uniques : 15 394, Pages vues : 52 000, Documents téléchargés : 3400

### **Réseaux sociaux**

Campagnes publicitaires sur Facebook et Instagram : du 14 novembre 2020 au 12 janvier 2021 en trois campagnes successives d'une à deux semaines : 1,7 million d'impressions délivrées (nombre de vues), 11 000 clics vers le site internet du projet, 237 commentaires, 192 partages et 787 réactions.

Contributions reçues : sur le site internet (645 avis et 114 questions), par email (10 avis et 19 questions), courrier postal ( 1 avis), par cartes T ( 105 avis), lors des ateliers et réunions (179 avis et 53 questions), sur les registres ( 4 avis), soit un total de 1 130 contributions, dont 944 avis et 186 questions.

### **Le bilan établi par la CNDP fait état des conclusions suivantes :**

- le projet suscite un intérêt manifeste et un accueil globalement favorable, son opportunité n'est pas contestée,
- les échanges ont attiré un public souvent très éclairé,

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

- les avis sur les scénarios ont été contrastés, de nouveaux scénarios sont apparus au cours du débat.

Les points focaux des échanges étaient : la mixité voyageurs-fret, l'impact sur l'environnement et la pertinence de créer deux gares nouvelles.

Un contexte sanitaire déterminant :

La pandémie de Covid-19 a obligé le maître d'ouvrage à opter pour une concertation à 100 % en distanciel.

Les garants ont rédigé le 12 novembre 2021 un bilan final de la concertation 2020 – 2021.

**Résumé du bilan des garants de la concertation :**

Sur les modalités d'information ;

Les garants ont reconnu de la part de SNCF Réseau un important effort pour s'adapter à la situation sanitaire associée au Covid, notamment en déposant dans les boîtes à lettres 80 000 dépliants et des cartes T.

Les campagnes sur les réseaux sociaux ont été efficaces. Ils déplorent l'absence de réunions publiques et de réunions locales.

Sur les dispositifs de participation :

Les garants ont relevé un manque de clarté du site internet, mal organisé.

Ils ont salué le fait que la concertation ait pu se tenir malgré un contexte sanitaire difficile. Les cartes T ont permis de ne pas limiter la concertation aux seuls outils numériques.

Un large public s'est mobilisé sur le site internet et sur les réseaux sociaux.

Les participants en visioconférence ont fait une évaluation positive du dispositif. Par contre, le manque d'ateliers en présentiel a rendu les échanges moins constructifs.

Les débats mobiles ont été abandonnés, les gares étaient pratiquement vides.

Ils ont noté un défaut de participation du citoyen individuel au profit des associations et des organisations professionnelles. Le grand public a été absent. Les autres absents de la concertation ont été les élus du territoire. Ils ont travaillé ensemble au sein des commissions consultatives. Les associations et les organisations professionnelles ont participé aux ateliers et aux « rendez-vous du jeudi ». Le grand public a été touché par internet et les réseaux sociaux. Tout cela a cloisonné la réflexion et a limité les échanges.



Sur les études :

Les garants ont regretté que toutes les études n'aient pas été actualisées, ce qui a été regrettable pour nourrir les échanges.

Ils ont recommandé de présenter au public l'actualisation des études le plus vite possible, et noté l'importance de maintenir une continuité dans les échanges lors des phases ultérieures.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la concertation a été bien organisée, que le maître d'ouvrage a mis les moyens nécessaires pour qu'elle soit efficace. Le contexte sanitaire n'a malheureusement pas permis d'organiser de réunions en présentiel. Les outils tels que dépliants et cartes T ont néanmoins permis de toucher un public plus large.

## 2. AVIS OBLIGATOIRES AVANT OUVERTURE DE L'ENQUÊTE PUBLIQUE

### **Avis de l'Autorité environnementale du Conseil Général de l'Environnement et du Développement durable (AE-CGEDD) sur l'étude d'impact du projet.**

Ce mémoire présente les réponses de SNCF Réseau à l'Autorité Environnementale (AE-CGEDD), dont l'avis délibéré n°2021-65 du 22 septembre 2021 se trouve en pièce I du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

#### **Recommandation n°1 (r1) : prise en compte des dernières cartes d'aléas et de risques des territoires**

Les cartes des territoires à risque important d'inondation (par débordement de cours d'eau et par submersion marine) produites à l'appui de l'élaboration du plan de gestion des risques d'inondation du bassin Rhône-Méditerranée (cycle 2022-2027) seraient à prendre en considération, notamment au travers des stratégies locales de gestion du risque inondation, ce qui ne semble pas être le cas.

**L'AE-CGEDD recommande de prendre en compte les dernières cartes d'aléas et de risques des territoires à risques d'inondation présents sur le périmètre du projet.**

**Réponse de SNCF Réseau :**

*La comparaison entre les cartes de TRI et les zones inondables prises en compte dans l'étude d'impact (voir annexe) ne met pas en évidence de différence sensible. Globalement les zones inondables prises en compte dans l'étude d'impact sont plus étendues que celle du TRI, notamment dans le secteur de Poussan.*

*Globalement le risque inondation a donc été pris en compte de manière cohérente avec les derniers documents disponibles.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante : les zones inondables prises en compte sont plus étendues que celles du TRI (voir les cartes en réponse supplémentaire chapitre 6 : annexe1)

**Recommandation n°2 (r2) : analyse de la recherche de variantes et du choix du parti retenu**

La situation actuelle est perçue comme indéniablement insatisfaisante. La ligne classique est présentée comme vulnérable au changement climatique, et en particulier à l'effet des vagues compte tenu de la proximité des étangs, et devant faire l'objet de confortements pour la fiabiliser, sans que ne soient finement documentés ni les constats ni surtout les travaux ou aménagements à effectuer pour y remédier. Sa saturation est réputée entraver le développement du fret et l'amélioration de la desserte en TER.

**Les objectifs du projet semblent avoir évolué :**

- La liaison fret ferroviaire à grande capacité, modernisée avec le réseau espagnol, ne paraît plus centrale l'objectif affiché est de donner de meilleures conditions aux TER et au fret.
- Le fret continuera cependant de passer dans les gares de centre-ville tandis que les voyageurs devront accéder à des gares nouvelles excentrées, desservies préférentiellement en voiture individuelle.
- Les évolutions du projet en cas de choix d'une mixité pour l'ensemble de la ligne sont toutefois complexes. Elles constitueraient des défis techniques (instabilité des roches du massif des Corbières par exemple) et accentueraient les enjeux hydrauliques et paysagers (taille des bassins de rétention).

L'AE-CGEDD recommande d'évaluer précisément les nuisances associées à l'augmentation du fret en centre-ville. Elle recommande également de décrire précisément la vulnérabilité de la ligne actuelle aux perturbations climatiques et d'inclure au projet son devenir (infrastructure, exploitation, usages) – en se rapprochant de la maîtrise d'ouvrage concernée le cas échéant-, de clarifier et d'actualiser les besoins de mobilité et de fret ferroviaire entre Montpellier et Perpignan ainsi que les objectifs du projet, de produire un retour d'expérience de la réalisation de lignes et gares nouvelles, d'éclairer les choix retenus au regard de ces éléments et si nécessaire de les reconsidérer.

**Réponse de SNCF Réseau :**

Devenir et vulnérabilité de la ligne existante

- *Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne nécessite pas d'aménagements complémentaires sur la ligne classique. La ligne actuelle fait ainsi l'objet d'opérations de maintenance et de modernisation appropriées qui ne sont pas liées à la création de la ligne nouvelle. Elles permettent de maintenir un haut niveau de qualité des infrastructures et de l'exploitation en intégrant, selon le niveau de connaissance, les spécificités du territoire.*

- *Dans le cadre de la mise en place d'une démarche d'adaptation du réseau ferré au changement climatique, SNCF Réseau engage l'étude de la vulnérabilité des composantes des infrastructures ferroviaires aux évolutions climatiques, selon deux trajectoires définies par le GIEC (tendance +2°C voulue par l'accord de Paris et tendance > +4°) et selon deux horizons de temps (moitié et fin de siècle). Par ailleurs, SNCF Réseau cherche à améliorer l'intégration des conséquences du changement climatique dans la conception et le dimensionnement des nouvelles infrastructures, comme LNMP ou GPSO (Grand Projet du Sud-Ouest) par exemple, afin de garantir la résilience du réseau.*

Mixité totale : intérêts et coûts

- *La mixité totale n'est donc pas synonyme de capacité ferroviaire fret significativement plus élevée, et ce faisant ne constitue pas une solution nettement plus efficace pour accompagner le développement du fret ferroviaire.*

- *En définitive, le surplus de capacité généré par la mixité totale a été jugé insuffisant pour justifier ce surcoût d'investissement.*

Circulations fret en zones urbanisées

- *En préambule, il convient de rappeler que LNMP ne sera à l'origine d'aucune augmentation significative des circulations de fret.*

- *La mise en service de la première phase du projet LNMP permettrait de faire basculer une partie des trains de fret sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Béziers, ce qui serait synonyme d'une réduction significative des nuisances liées aux trains de marchandises par rapport à une situation où LNMP n'existerait pas.*

- *La mise en service de LNMP devrait donc induire une réduction d'environ 2/3 des circulations de fret sur la ligne existante entre Montpellier et Béziers et entraînera des réductions sensibles des nuisances liées aux circulations fret au sein des communes traversées par la ligne existante.*

- De plus, SNCF Réseau investit dans la recherche pour trouver des solutions innovantes : absorbeurs sur rails, traitement de ponts métalliques, expérimentations pour atténuer les vibrations, installations de murs anti-bruit de faible hauteur et remplacement des semelles de freins en fonte par des matériaux composites.

-Des variantes de contournement fret ont été envisagées avant le stade débat public dès 2007-2008 et proposées lors des COTECH du 29 novembre 2007 et du 6 mars 2008 mais rapidement écartées car elles ne répondaient pas aux attentes des territoires en termes de difficultés d'exploitation et du nombre nécessaire de raccordements (impact environnemental et coût).

Les fonctionnalités du projet ont été confirmées par les différentes décisions ministérielles de 2011 à 2021.

#### Amélioration de la desserte TER

- La première phase du projet LNMP offrirait donc bien les conditions nécessaires pour faciliter les déplacements intrarégionaux (via la densification de la desserte TER), tout en améliorant la qualité du rabattement ferroviaire vers les gares où les dessertes grandes lignes sont les plus denses (notamment Béziers, qui verrait son accès à la grande vitesse renforcé avec la première phase de LNMP).

#### Conséquences en termes de flux routiers de rabattement

- Si les gares nouvelles peuvent générer de nouveaux flux routiers courtes distances, elles facilitent l'accessibilité à la grande vitesse pour les territoires au sud de Montpellier. Ainsi, une fois la phase 2 du projet LNMP mise en service, les déplacements de rabattement pour accéder à la grande vitesse depuis ces territoires seraient ce faisant raccourcis par rapport à aujourd'hui ou à une situation prospective sans LNMP.

#### Besoins de mobilité et de fret

- Les modélisations de trafic développées tant sur l'aspect voyageurs que fret ont été mises à jour au cours des années 2020 et 2021. Elles s'appuient sur les toutes dernières recommandations figurant dans les documents de cadrage nationaux définis par le ministère en charge des transports (la DGITM). Ces derniers incluent bien des approches de référence pour tenir compte :

- des impacts de la crise sanitaire sur la demande de transport,
  - de la stratégie nationale bas carbone (scénarios AMS et AME explicités ci-avant au § 2.4).
- SNCF Réseau considère que la crise sanitaire n'est pas encore achevée (pass sanitaire, variant Delta faisant craindre une 4ème vague de restrictions, etc...), il est donc très difficile de prendre de la hauteur et d'analyser les conséquences de cette crise sur les mobilités à court, moyen et long terme. Par ailleurs, SNCF Réseau n'a accès qu'à peu de données récentes à la date d'édition du présent document.

#### Retour d'expérience infrastructures ferroviaires nouvelles

- Après analyse des premiers bilans environnementaux intermédiaires sur les 4 LGV (CNM, LGV SEA, LGV BPL et LGV Est Européenne), les principales conclusions sont les suivantes :

- Sur les eaux superficielles : peu voire aucune dégradation de la qualité des eaux superficielles n'a été constatée pendant les travaux : les suivis se poursuivent donc en vue du bilan final pendant 5 ans,
- Sur les eaux souterraines : pas d'effet quantitatif ou qualitatif constaté pendant les travaux,

- Concernant la faune et la flore :
  - L'ensemble des ouvrages de transparence (mammifères, amphibiens, chiroptères, etc...) montre une bonne fréquentation,
  - Tous les suivis des populations montrent une dynamique positive,
  - Concernant la flore : les transplantations se sont avérées efficaces avec une bonne dynamique de reprise,
- Sur la sylviculture, les boisements compensateurs font état d'un très bon taux de reprise,
- Sur l'acoustique et les vibrations : les résultats au bout d'un an montrent que les niveaux sonores restent inférieurs aux seuils réglementaires,
- Sur le paysage : les plantations montrent un bon taux de reprise même si des mesures correctives ont dû être mises en place (remplacement des végétaux malades et gestion des espèces invasives).

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Le maître d'ouvrage a répondu de façon détaillée et satisfaisante à la recommandation R2 qui aborde de nombreux points de façon globale.

#### Recommandation n°3 (r3) : analyse des incidences du projet et mesures prises

##### Actualisation des études successives

L'AE-CGEDD recommande d'assurer tout au long de l'actualisation de l'étude d'impact la cohérence, la lisibilité et la fiabilité des évaluations produites.

##### *Réponse de SNCF Réseau :*

*SNCF Réseau confirme que dans le cadre de la demande d'Autorisation environnementale (phase 1 et phase 2), l'ensemble des études spécifiques seront mises à jour et réalisées sur la base de l'avant-projet détaillé. Les hypothèses, méthodologies et résultats seront clairement précisées et présentées dans le dossier de demande d'autorisation environnementale et ses différentes pièces.*

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous considérons que l'engagement du maître d'ouvrage répond à la demande de façon satisfaisante

##### LNMP / A9 / CNM : retours d'expérience et mesures mutualisées : MUTUALISATION DES MESURES

L'AE-CGEDD recommande à l'État de piloter la mise en place de mesures mutualisées ou coordonnées de réduction de la fragmentation générée par l'A9, le CNM et la LNMP afin d'en limiter les incidences environnementales et notamment de réduire la vulnérabilité de la ligne aux intempéries et plus largement celle du territoire au changement climatique.

**Réponse de SNCF Réseau :**

*L'État a pris en compte les recommandations qui lui sont adressés par l'AE-CGEDD.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que cette recommandation aussi intéressante qu'elle soit, en mutualisant les effets de plusieurs projets, sort du périmètre de l'enquête.

**L'AE-CGEDD recommande à l'État, ayant autorisé le projet de CNM et ses gares attenantes, d'organiser avec le concours des maîtres d'ouvrage et exploitants, le retour d'expérience en matière d'efficacité des mesures d'évitement, de réduction et de compensation (ERC) et sa mutualisation auprès de l'ensemble des maîtres d'ouvrage ferroviaires et services instructeurs concernés.**

**Réponse de SNCF Réseau :**

*Les éléments de réponses ont été apportés au paragraphe 4.2. du chapitre 4 page 19*

*L'État a pris en compte les recommandations qui lui sont adressés par l'AE-CGEDD.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les éléments de réponse contenus dans la Pièce I § 4.2 chapitre 4 sont aussi repris ci-dessus dans la réponse à la recommandation R2.

**Ce constat surprend au vu du nombre de dossiers de lignes ferroviaires à grande vitesse déjà en service dont certains ont été l'objet d'avis de l'AE-CGEDD. Elle réitère sa recommandation émise au § 2.3.1 du présent avis quant aux retours d'expérience de projets ferroviaires.**

**Réponse de SNCF Réseau :**

*- .... Comme détaillé dans le chapitre de chapitre 3.6.3 du présent document, les suivis réalisés pour les aménagements ferroviaires d'ampleur similaire au projet LNMP mettent quand même en évidence une bonne fréquentation et fonctionnalité des ouvrages de transparence pour les chiroptères (notamment projet LGV SEA Tours-Bordeaux).*

*Toutefois, l'efficacité de ces ouvrages (vis-à-vis du risque de collision des chiroptères) est fortement dépendante du contexte local (situation des axes de déplacements, proximité de gîtes, densité des populations, espèces concernées...). C'est pourquoi, il est nécessaire d'effectuer « des suivis*

scientifiques [...] pré-travaux et post-travaux pour optimiser au besoin les mesures de réduction proposées », conformément au dernier guide THEMA du CGEDD sur l'élaboration des mesures ERC de janvier 2018.

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Les éléments de réponse sont contenus ci-dessus dans les commentaires sur la recommandation R 2.

#### **Stratégie des matériaux, approvisionnement et dépôt - SITES DE DÉPÔTS**

L'AE-CGEDD recommande de mieux décrire et évaluer les incidences de la mise en dépôt des matériaux excédentaires, préciser les critères retenus pour définir « l'absence de sensibilité environnementale » des sites de stockage et de les localiser.

#### **Réponse de SNCF Réseau :**

- Ces « zones de dépôts » constituent - à ce stade des études - des secteurs d'implantation potentielle, leurs localisations et leurs emprises définitives pouvant être soumises à des ajustements au regard :
  - de la poursuite des études de conception du projet et de la finalisation de la stratégie des matériaux,
  - des enjeux / sensibilités ponctuels à éviter,
  - de la disponibilité foncière et sous réserve des accords préalables qui pourront être passés avec les propriétaires.

La définition plus précise de la localisation des sites fera l'objet, lors des phases d'études ultérieures, d'une concertation avec les communes, les exploitants agricoles et les riverains. Les secteurs pré-identifiés pourront ainsi, en fonction de cette concertation, évoluer afin de prendre en compte de manière plus précise l'ensemble des enjeux et des contraintes.

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous considérons que le maître d'ouvrage devra répondre précisément lors des études ultérieures.

#### **Incidences prévisibles des sites de dépôts définitifs**

#### **Réponse de SNCF Réseau :**

Eaux souterraines et superficielles : les matériaux qui seront mis en site de dépôt définitifs seront des matériaux non pollués.

Milieu naturel : il n'est attendu aucune incidence significative sur le milieu naturel.

Paysage : Les sites de dépôts définitifs non restitués à l'agriculture feront l'objet, dans le cadre de leur aménagement paysager, d'un suivi des plantations et de la croissance des végétaux qui sera réalisé durant au minimum les 5 premières années sous la responsabilité de l'exploitant de la ligne ; le cas échéant les plans défectueux seront remplacés.

Agriculture et viticulture : En cas d'implantation sur des terres agricoles (hors parcelle AOC/AOP), le risque consiste en une baisse de la qualité agronomique des sols, du fait des remaniements des terrains. En effet, les matériaux à mettre en dépôt se composent, pour l'essentiel, de roches ou de matériaux pas forcément adaptés, par leurs caractéristiques physiques, à des utilisations agricoles.

- Il sera recherché, autant que possible, la restitution d'une valeur agronomique équivalente à celle existant avant travaux.

Environnement humain : Le principe est l'évitement des bâtis et jardins attenants, des infrastructures en place (routes et chemins d'accès, réseau gaz (même enterré) et réseau électrique aérien, des enjeux ponctuels du petit patrimoine local recensé au PLU. Il convient par ailleurs d'indiquer que l'implantation sur un site se fera dans le cadre de négociations avec le propriétaire donnant lieu à des indemnisations foncières du propriétaire.

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

#### **Approvisionnement et incidences sur l'activité des carrières**

L'AE-CGEDD recommande d'évaluer les incidences du projet sur l'activité des carrières auprès desquelles il est prévu de s'approvisionner, de mieux décrire et évaluer les incidences de la mise en dépôt des matériaux excédentaires, préciser les critères retenus pour définir « l'absence de sensibilité environnementale » des sites de stockage et de les localiser

**Réponse de SNCF Réseau :**

Incidence du projet sur l'activité des carrières :



*Les sites d'approvisionnement du projet seront confirmés lors des études de conception détaillées. L'ensemble des carrières seront réinterrogées, en particulier sur leur capacité d'approvisionnement de LNMP et sur quelle durée. L'UNICEM (fédération qui rassemble les producteurs de matériaux) sera associée à ces travaux.*

*Positionnement vis-à-vis du schéma régional des carrières d'Occitanie :*

*Les carrières du territoire permettront de satisfaire les besoins du projet de Ligne nouvelle avec des distances de transport des matériaux raisonnables et sans induire de tension notable quant à la disponibilité en matériaux à l'échelle du territoire pour d'autres projets.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

**Contribution du projet à la Stratégie Nationale Bas Carbone**

**L'AE-CGEDD recommande d'expliquer en quoi le projet contribue à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone.**

***Réponse de SNCF Réseau :***

*Un bilan carbone phase construction et phase exploitation sur les deux scénarii AMS et AME a été réalisé et est présenté dans la pièce F5, volume 2 « effets globaux du projet ».*

....

*De plus le maître d'ouvrage s'engage à étudier tout au long des études de détails des alternatives susceptibles de réduire l'empreinte carbone de la phase construction afin de diminuer les émissions de GES pendant la phase chantier.*

*Les principaux leviers d'action d'ores et déjà identifiés sont les suivants :*

- Utilisation de matériaux recyclés (ballasts et voies) et optimisation des mouvements de terres ;*
- Réduction des émissions de GES dues au transport de matériaux en optant pour des modes de transports moins émetteurs et en limitant les distances d'approvisionnement ;*
- Limitation au strict minimum des emprises au sol (limitation du changement d'occupation des sols / artificialisation des sols).*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est suffisamment argumentée.

### Eaux superficielles et souterraines

L'AE-CGEDD recommande de finaliser l'analyse de faisabilité des compensations hydrauliques, et si nécessaire de faire évoluer le projet en conséquence, et de mettre en place un dispositif de suivi de la qualité des eaux dont la réactivité serait adaptée à la vulnérabilité des milieux au niveau de chacun des ouvrages hydrauliques. Elle recommande également d'étendre la technique de désherbage sans pesticide à l'ensemble des zones présentant une sensibilité environnementale et de santé humaine voire à l'ensemble de la ligne.

#### *Réponse de SNCF Réseau :*

##### Faisabilité des compensations hydrauliques :

*- Ces critères ont permis de cartographier les secteurs potentiellement favorables. Il convient toutefois d'indiquer qu'il s'agit de secteurs pressentis qui feront l'objet, lors des phases d'études ultérieures, d'une concertation avec les Services de l'Etat, les gestionnaires, les propriétaires et les collectivités concernées, en vue de l'autorisation environnementale. Les secteurs pré-identifiés pourront ainsi, en fonction de cette concertation, être optimisés afin de prendre en compte de manière plus précise l'ensemble des enjeux et des contraintes, tant humains qu'écologiques.*

##### Dispositif de suivi de la qualité des eaux

*- Le suivi de la qualité de l'eau est nécessaire en phase travaux s'agissant de la phase présentant le plus de risque de pollution. En phase exploitation, le suivi conduit en phase travaux sera prolongé sur 5 ans. A terme, un suivi ne sera nécessaire qu'en cas de pollution accidentelle afin de vérifier l'absence d'incidence sur le milieu récepteur (ressource en eau souterraine et/ou superficielle).*

##### Désherbage sans pesticide

*- SNCF Réseau prend note de la recommandation de l'AE-CGEDD quant à l'extension de la technique de désherbage sans pesticide à l'ensemble des zones présentant une sensibilité environnementale et de santé humaine, avec des techniques mécaniques, en remplacement de l'usage des produits phytosanitaires, et notamment du glyphosate.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

#### **Recommandation n°4 (r4) : patrimoine naturel**

L'AE-CGEDD recommande de documenter l'efficacité supposée de la densité, de la localisation et de la typologie des points de franchissements de la ligne, ainsi que des mesures de lutte contre les espèces invasives.

Elle recommande également d'évaluer la capacité du territoire accueillir les mesures compensatoires requises et, si elle n'était pas avérée, de reprendre l'analyse de substitution et potentiellement de les faire évoluer.

**Réponse de SNCF Réseau :****- Efficacité des mesures de franchissement de la ligne :**

- Le cheminement préférentiel de la faune est présenté dans le chapitre « continuités écologiques », au niveau du § 3.6 de la pièce F3 à l'échelle régionale et § 3.2.14 des pièces F7A1 et F7B1 à une échelle plus fine.
- Concernant le projet LNMP, il est prévu en moyenne une possibilité de passage pour la petite et grande faune tous les 370 m. Ce dimensionnement est en cohérence avec les recommandations techniques du Sétra et avec les aménagements réalisés dans la cadre d'autres lignes ferroviaires de nature similaire décrits ci-dessous.

**Efficacité des mesures de lutte contre les espèces invasives :**

La fiche de mesure R6 - Lutter contre les espèces invasives, en phase travaux au § 4.4.3. de la pièce F5 « effets globaux du projet » traite de la lutte des espèces invasives.

Cette mesure pourra être complétée dans les phases ultérieures du projet sur la base d'un inventaire dédié aux espèces envahissantes exotiques sur l'ensemble de la zone d'inventaire, et en renforçant les modalités de traitement pour chacune des espèces identifiées.

**Capacité du territoire à accueillir les mesures compensatoires :**

- À ce stade du projet, des secteurs de recherche préférentielle ont été définis pour la prospection foncière.
- Le territoire prospecté répond au besoin compensatoire en termes de grands milieux recherchés.
- Une analyse croisée des secteurs de recherches avec l'occupation des sols Corine Land Cover 2018 montre que
- Les surfaces prospectées sont largement supérieures au besoin (entre 2 et 18 fois) afin de prendre en compte
- Le taux variable de contractualisation ou d'acquisition.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est satisfaisante.

**Recommandation n°5 (r5) : environnement humain****Nuisances sonores :**

L'AE-CGEDD recommande d'évaluer la répétitivité et le niveau des émergences sonores aux différents horizons de mise en service de la future ligne et si nécessaire de faire évoluer les mesures d'évitement et de réduction en conséquence.

**Réponse de SNCF Réseau :**

... La prise en compte dans les tests de sensibilité de l'indicateur LAmax a mis en évidence un niveau de 80 dB(A) atteint ou dépassé au passage d'un train sur 16 bâtiments dont 6 ont déjà été identifiés comme devant bénéficier d'un isolement de façade afin de respecter les objectifs réglementaires « classiques ».

- Les 10 bâtiments n'étant pas initialement traités au titre de la réglementation classique « Laeq » font d'ores et déjà l'objet d'une prévision de protection complémentaire par isolement de façade au titre des impacts acoustiques liés au LAmax.

- A noter que sur la phase 1, seuls 10 bâtiments sont concernés sur les 708 bâtiments ayant été pris en compte dans le modèle acoustique, soit moins de 2 % des bâtiments de la phase 1.

Néanmoins, ces résultats sont basés sur la prise en compte d'un seul type d'indicateur, sans préjuger de l'indicateur qui sera finalement retenu par le groupe d'experts acoustiques : LAmax, SEL ou LAeq-sp.

- Dès que la réglementation définira les conditions précises de la prise en compte des indicateurs évènementiels, SNCF s'engage à prendre en compte la réglementation qui sera applicable dans le cadre des études acoustiques du projet LNMP en appliquant l'indicateur retenu.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous retenons l'engagement de la SNCF d'appliquer l'indicateur qui sera proposé par les experts.

**Incidences du projet sur l'urbanisation autour des gares nouvelles, effets sur les déplacements et consommation des terres agricoles**

L'AE-CGEDD recommande d'évaluer précisément les incidences du projet sur le développement de l'urbanisation induit par la localisation des gares nouvelles, leur effet sur les déplacements, et la consommation d'espaces accompagnée de l'artificialisation de terres qu'elles provoqueront.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Cette recommandation se trouve hors du périmètre de l'enquête.

**Recommandation n°6 (r6) : hypothèses, méthodes et bilan socio-économique****Bilan socio-économique :**

L'AE-CGEDD recommande d'intégrer au bilan socio-économique : - les pertes de temps liées au caractère excentré des gares nouvelles en unifiant la référence pour les apprécier ; - l'artificialisation induite par cette localisation ; - la consommation énergétique et les gaz à effet de serre occasionnés par ces déplacements vers les gares nouvelles ; - les nuisances accrues (bruit, vibrations) pour les riverains par l'augmentation des trains de fret dans les gares centres.

L'AE-CGEDD relève cependant que le fait que les émissions de gaz à effet de serre de la phase travaux du projet ne soient pas prises en compte dans son bilan socio-économique, quoique conforme au cahier des charges de ce type de bilan, reste critiquable.

**Réponse de SNCF Réseau :**

*... Le bilan socio-économique présenté dans le dossier d'enquête publique intègre d'ores et déjà (dans le test de sensibilité ad hoc) les nuisances sonores pour les riverains émises par les trains de fret additionnels, différenciées selon le milieu (urbain mais aussi rase-campagne...) que traversent ces trains.*

*- Les conséquences du projet LNMP en termes d'artificialisation induite sont en revanche bien analysées dans le cadre de l'étude d'impact environnementale, en pièce F5 du dossier d'enquête. Enfin, il convient rappeler que les gares nouvelles sont envisagées seulement pour la phase 2 du projet LNMP.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que cette recommandation qui concerne les gares nouvelles est hors du périmètre de l'enquête.  
Pour la prise en compte des nuisances sonores et vibrations accrues dans le bilan socio-économique, le maître d'ouvrage a répondu à la question.

**Recommandation n°7 (r7) : suivi du projet, de ses incidences, des mesures et de leurs effets**

L'AE-CGEDD recommande de caractériser et d'objectiver les mesures de suivi projetées au regard de la sensibilité des enjeux concernés et de les compléter par un suivi de l'efficacité des mesures en rapport avec celle de l'infrastructure, de l'ordre du siècle.

**Réponse de SNCF Réseau :**

*- Concernant le milieu naturel, les suivis d'efficacité des mesures compensatoires seront réalisés sur une période de 30 ans, selon la fréquence suivante : · Année N à N+5 : tous les ans · Année N+5 à N+30 : tous les 5 ans.*  
*- SNCF Réseau s'engage à appliquer les règles de l'art et les retours d'expérience réalisés sur les récents projets ferroviaires tels que le CNM, la LGV SEA, la LGV BPL et la LGV Est Européenne.*

- Entre d'autres termes, l'objet du bilan LOTI est de comparer la réalité après la mise en service avec l'évaluation initiale qui a conditionné la décision de réalisation du projet. Il constituera le recueil de l'ensemble des données relatives à la caractérisation de la situation précédant la mise en service (état-zéro) complété par des données caractérisant le fonctionnement de la LGV au moment de la mise en service de la ligne.

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous considérons que cette réponse est satisfaisante.

#### Recommandation n°8 (r8) : résumé non technique

L'AE-CGEDD recommande de prendre en compte dans le résumé non technique les conséquences des recommandations du présent avis.

#### Réponse de SNCF Réseau :

La pièce F1 « résumé non technique » a été reprise pour la version définitive du dossier d'enquête publique en intégrant les compléments apportés suite à la version du dossier remise à l'AE-CGEDD. Elle intègre notamment les éléments suivants :

- Les compléments liés à la thématique milieu naturel, en particulier les campagnes de printemps et d'été,
- La mise à jour des documents de planification du territoire,
- Les compléments socio-économiques tels que les tests de sensibilité et la prise en compte du scénario AME (bilan carbone, couts collectifs, etc...).

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous constatons que la recommandation a été satisfaite.

#### Recommandation n°9 (r9) : mise en compatibilité des documents d'urbanisme

L'AE-CGEDD recommande d'explicitier les conséquences en termes d'urbanisation de la création de la gare nouvelle de Béziers.

#### Réponse de SNCF Réseau :

- La mise en compatibilité des documents d'urbanisme a pour objet d'assurer la compatibilité de ces documents avec le projet déclaré d'utilité publique. La DUP emporte cette mise en compatibilité. **A ce stade, seule la phase 1 du projet est soumise à enquête publique préalable à la DUP, nonobstant une évaluation environnementale menée à l'échelle globale du projet (phases 1 et 2).**

- A noter que la zone d'implantation de la gare se situe en zone Agricole (A). La gare nouvelle de Béziers concerne la seule phase 2 du projet, qui fera l'objet d'une enquête publique préalable à la DUP ultérieure. En conséquence, il ne relève pas de l'objet de la mise en compatibilité actuelle (phase 1) de prendre en compte l'urbanisation autour de la gare.

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous constatons que la recommandation se situe hors du domaine de l'enquête.

En complément, la commission constate que le maître d'ouvrage a souhaité apporter un certain nombre de précisions à des remarques et observations de l'Autorité environnementale dans les domaines suivants

- Présentation du projet et des aménagements projetés,
- Présentation de la phase 1,
- Qualité de l'air,
- Bruit,
- Transports,
- Localisation de la base travaux par rapport au captage d'Issanka,

#### Avis du Ministre de la transition écologique – Bureau des sites et espaces protégés :

Avis favorable assorti de recommandations notamment sur le site d'Issanka, le massif de la Gardiole et sur le tunnel du Mont-Royal s'appuyant sur les observations suivantes du rapport de M. Brentrup, inspecteur général du développement durable, ci-après :

OBSERVATIONS PRESENTEES	REPONSES DE SNCF Réseau
- Abaissement du profil en long, (Mont Royal) pour optimiser l'insertion paysagère	- Baisse entre 7 et 9 mètres au niveau du tunnel de la Gardiole
- Raidissement des pentes de déblais	- Met en place des fronts de taille verticaux et réguliers
- Limiter l'impact des bassins de rétention des eaux pluviales	- Traitement paysager des bassins

- Garantir le traitement des espaces interstitiels LNMP et autoroute A.9	- Traitement paysager
- Franchissement de la Vène	- Pas de modification de tracé possible.

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous notons que les recommandations sont prises en compte sauf pour le franchissement de la Vène

### Avis du Secrétariat Général Pour l'Investissement – SGPI

Ce projet a un quadruple objectif :

- Apporter des gains à la collectivité au niveau national et européen,
- Apporter de la valeur au plan territorial,
- Participer aux enjeux climatiques,
- Réduire la vulnérabilité environnementale des transports dans la région.

**Le SGPI donne un avis favorable.** Il fait siennes les recommandations des contre-experts et, en particulier:

#### Au porteur de projet :

D'améliorer le dossier présenté au débat public sur différents aspects, notamment la clarification des objectifs et des chiffres concernant la seule phase 1, souvent masqué par la présentation du projet global qui n'est pas celui soumis à enquête publique ;

De sécuriser le financement et les contributions cibles des différentes parties prenantes, de façon à ce que le projet présenté soit le plus proche possible de celui qui verra le jour ; par ailleurs, le niveau des provisions pour risque est jugé insuffisant ;

De travailler avec la Région les offres ferroviaires envisageables pour irriguer au mieux le territoire dans son ensemble et réduire les disparités observées selon les communes.

#### À l'État, en vue des futurs projets de ligne nouvelle grande vitesse :

De normer l'analyse des effets redistributifs de ces projets ainsi que leurs effets en termes d'aménagement du territoire ;



D'intégrer la phase chantier dans le bilan socioéconomique des projets de transport ;

D'aligner les valeurs monétaires des externalités retenues par le Ministère à celles recommandées par France Stratégie.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que le maître d'ouvrage a pris en compte les recommandations du SGPI qui étaient de sa compétence.

**Avis des autorités consultées et reçus avant l'enquête publique – Phase 1.**

<b>AUTORITES COMPETENTES</b>	<b>AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS</b>
Commission Départementale de la Préservation des Espaces Naturels, Agricoles et Forestiers (CDPENAF) de l'Hérault,	<b>Avis favorable</b> Demande au porteur de projet de veiller à la prise en compte de l'ensemble des observations formalisées pour améliorer le projet et éviter, réduire ou compenser l'ensemble des incidences mentionnées, tant agricoles qu'environnementales, .....
Commission Départementale de la nature, des Paysages et des Sites (CDNPS) de l'Hérault	<b>Avis favorable.</b>
Procès-verbal de l'examen conjoint	<b>Avis favorable.</b>
Commune de BESSAN	<b>Avis favorable</b> , conditionné au respect des 8 réserves ou exigences suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Conserver et améliorer tous les passages à niveau existants,</li> <li>- Selon la fréquence d'utilisation de la ligne, prévoir des aménagements des passages à niveau de plus grande ampleur,</li> <li>- Entretien des abords de l'ancienne ligne,</li> <li>- Préciser les modalités de fonctionnement de la base travaux,</li> <li>- Maintien des activités existantes sur le site de la base travaux,</li> <li>- Mesures compensatoires écologiques,</li> <li>- Compensation financière pour le démantèlement du parc photovoltaïque des Carrières,</li> <li>- Compensation pour réaliser la voie verte.</li> </ul>
Commune de BOUZIGUES	<b>Avis favorable</b>

AUTORITES COMPETENTES	AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS
Commune de CASTELNAU DE GUERS	<p><b>Pas d’avis explicite</b>, courrier assorti des remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- État des lieux des chemins communaux et de leur remise en état après travaux</li> <li>- Compensations pour les atteintes aux vignobles PICPOUL de PINET</li> <li>- Intégration paysagère de la ligne pour préserver l’appellation Picpoul de PINET</li> <li>- Protection de la voie Domitienne</li> </ul>
Commune de FLORENSAC	<p><b>Pas d’avis explicite</b>, compte rendu de la commission d’urbanisme, aménagement et chemins assorti des remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte des nuisances sonores,</li> <li>- Demande qu’un soin particulier soit pris lors de l’établissement du mur anti-bruit qui ne doit pas être amplificateur du bruit de A9,</li> <li>- État des lieux des chemins communaux et de leur remise en état après travaux</li> <li>- Exige des compensations pour les atteintes aux vignobles PICPOUL de PINET</li> </ul>
Commune de LATTES	<p><b>Avis favorable</b> sous les réserves suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Respect de la transparence hydraulique (viaduc Mosson),</li> <li>- Mesures environnementales (bois de Maurin),</li> <li>- Respect du paysage (agrandissement de la station de la Castelle),</li> <li>- Prise en compte des observations techniques sur le dossier du MECDU.</li> </ul>
Commune de MONTPELLIER	<p><b>Avis favorable</b> sous les réserves suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte des observations techniques sur le dossier du MECDU,</li> <li>- Pour la phase 2, solliciter des études complémentaires de fiabilité technique et financière de la mixité fret/voyageurs</li> </ul>
Commune de PINET	<p><b>Avis défavorable</b> de la commission urbanisme aux motifs :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impacts conséquents sur la production AOP,</li> <li>- Impacts sur les nuisances sonores,</li> <li>- Impacts sur le paysage,</li> <li>- Impacts sur les chemins communaux,</li> <li>- Impacts écologiques.</li> </ul>

AUTORITES COMPETENTES	AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS
Commune de POUSSAN	<p><b>Pas d’avis explicite</b>, mais fortes inquiétudes pour :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le respect de la transparence hydraulique et protection de la ressource (ISSANKA),</li> <li>- La gestion des eaux de surface pendant les travaux,</li> <li>- Les risques technologiques en phase d’exploitation,</li> <li>- Les impacts écologiques,</li> <li>- Les impacts sur le paysage (Viaducs).</li> </ul>
Commune de SAINT JEAN DE VEDAS	<p><b>Avis favorable</b>, sous réserve</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- De solliciter la prise en considération des remarques sur le dossier du MECDU</li> </ul>
Commune de SAINT THIBERY	<p><b>Avis favorable</b></p>
Commune de VILLENEUVE LES BEZIERS	<p><b>Pas d’avis explicite</b>, mais des demandes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rétablissements du réseau routier,</li> <li>- Protection phonique,</li> <li>- Préjudice aux activités agricoles,</li> <li>- Maintien des transparences hydrauliques.</li> <li>- Politique foncière.</li> </ul>
Communauté d’agglomération de Béziers-Méditerranée	<p><b>Pas d’avis explicite</b>, mais des demandes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rétablissements du réseau routier, construction d’un ouvrage supplémentaire,</li> <li>- Réduction de l’impact social,</li> <li>- Réduction de l’impact social et environnemental.</li> </ul>
Montpellier-Méditerranée-Métropole	<p><b>Avis favorable</b> sous les réserves suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte des observations techniques sur le dossier du MECDU,</li> <li>- Pour la phase 2, solliciter des études complémentaires de fiabilité technique et financière de la mixité fret/voyageurs</li> </ul>
Conseil Départemental de l’Hérault	<p><b>Avis favorable</b> sous réserve de la prise en compte des demandes et remarques suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte de la modernisation du réseau routier,</li> <li>- Prise en compte des futurs projets du département,</li> <li>- Sécurité de usagers en phase travaux,</li> <li>- Rétablissements du réseau routier,</li> <li>- Agriculture : Clarifier la problématique des prélèvements fonciers,</li> <li>- Espaces naturels : attention sur les rétablissements écologiques, et clarification des mesures proposées,</li> </ul>

AUTORITES COMPETENTES	AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS
	- Hydraulique : précisions sur les études et les suivis prévus.
Communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée	<b>Pas d'avis</b> , mais des demandes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Mesures compensatoires induites par l'impact sur la biodiversité,</li> <li>- Préservation de la ressource en eau, (nappes souterraines).</li> </ul>
Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	<b>Avis favorable</b> , avec réserves sur: <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les aménagements urbains,</li> <li>- Les nuisances sonores et visuelles,</li> <li>- L'impact sur l'activité économique,</li> <li>- La desserte du territoire.</li> </ul>

#### COMMENTAIRE DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous notons 11 avis favorables, 1 avis défavorable et 6 avis non exprimés. Ils sont globalement assortis de demandes ou recommandations portant essentiellement sur la prise en compte des impacts sur l'environnement, sur l'activité économique, ...

#### Avis des autorités reçus pendant l'enquête publique – Phase 1.

Les contributions suivantes ont été relevées pendant l'enquête. Certaines complètent les avis portés dans le tableau précédent avec parfois un changement d'avis. Elles ont toutes été traitées avec l'ensemble des contributions ci-après au § « 4. CONTRIBUTIONS REPORTÉES DANS LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE »

AUTORITES COMPETENTES	AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS
Agricultures & Territoires - Chambre d'Agriculture de l'Hérault	<b>@92 : Avis défavorable</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet est consommateur de foncier, déstructurant pour les espaces et l'économie agricole</li> </ul>
Commune de Villeveyrac	<b>@669, E670 et C1208 :</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <b>Se prononce favorablement</b> au principe d'une ligne à grand vitesse,</li> <li>- <b>S'oppose au tracé actuel</b> de la LNMP,</li> </ul>

AUTORITES COMPETENTES	AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Émet un avis défavorable à l'enquête publique,</li> <li>- Demande à SNCF Réseau de relancer les études,</li> <li>- Demande le report de 3 à 6 mois de l'enquête publique.</li> </ul>
Commune de Montbazin	@998, E1010, E1072, C1210 <b>Pas d'avis explicite</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet n'est pas d'utilité publique, un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu.</li> </ul>
Commune de Gigean	C1212 <ul style="list-style-type: none"> <li>- S'oppose au tracé actuel de la LNMP,</li> <li>- Émet un avis défavorable à l'enquête publique,</li> <li>- Demande à SNCF Réseau de renoncer au tracé,</li> </ul> Demande le report de 3 à 6 mois de l'enquête publique.
Commune de Poussan	@1136, C1211 <b>Avis défavorable</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Souhaite un nouveau tracé moins impactant.</li> </ul>
Commune de Bouzigues	C1209 <b>Avis défavorable</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Manque de concertation,</li> <li>- Atteinte à l'environnement de Thau,</li> <li>- Risque de pollution,</li> <li>- Réduction de la mobilité,</li> <li>- Impact sur l'économie locale,</li> <li>- Investissement colossal</li> </ul>
Commune de Frontignan	@1132, <b>Pas d'avis explicite</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Souhaite plus de TER,</li> <li>- Souhaite un concours architectural pour la Gardiole,</li> </ul>
Commune de Saint-Thibéry	@1127 <b>Avis favorable</b> avec les réserves suivantes : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude sur les nuisances sonores et les vibrations,</li> <li>- Étude sur l'intégration paysagère,</li> <li>- Étude sur la gestion du trafic routier,</li> <li>- Remise en état de la voirie,</li> </ul>

AUTORITES COMPETENTES	AVIS, RÉSERVES ET OBSERVATIONS
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Étude d'impact sur l'environnement et l'écologie,</li> <li>- Étude d'impact hydraulique.</li> </ul>
Commune de Villeneuve-lès-Béziers	@1143 <b>Pas d'avis explicite</b> Exige des compensations sous forme d'aménagements et des compensations financières.
Commune de Mèze	@1130 <b>Pas d'avis explicite</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Prise en compte des nuisances et des impacts générés par le projet.</li> <li>- Souligne l'absence de gare sur le bassin de Thau.</li> </ul>
Ville de Sète	E1004, C1254 <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rejoint la position de Sète Agglopôle Méditerranée</li> </ul>
Commune de Balaruc-le-Vieux	E885, C1220 <b>Pas d'avis explicite</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Demande une prolongation de l'enquête</li> </ul>
Commune de Pinet	C1190 <b>Pas d'avis explicite</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Impact conséquent sur la production AOP Picpoul de Pinet - Demande une compensation,</li> <li>- Impact sur les nuisances sonores – demande de murs anti-bruit,</li> <li>- Impact visuel - Conservation du patrimoine,</li> <li>- Impact des travaux – remise en état de la voirie,</li> <li>- Impact sur l'environnement et l'écologie.</li> </ul>

### Rencontre des collectivités territoriales pendant l'enquête

Nous avons sollicité une rencontre avec la région Occitanie, le Conseil départemental de l'Hérault et les quatre intercommunalités concernées par le projet. Nous avons été reçus par quatre d'entre-elles :

#### Le 18 janvier 2022 : Conseil départemental de l'Hérault

Nous avons été reçus par Monsieur Philippe VIDAL, vice-président délégué à l'aménagement du territoire, accompagné de Monsieur Dominique JAUMARD, directeur de l'aménagement, et ses collaborateurs.

Monsieur Vidal considère en substance que :

- La construction de la ligne doit se faire moyennant le moins de nuisances possibles pour les riverains ;
- Le tracé est une hérésie par l'implantation des futures gares de Narbonne et Béziers qui ne permettront pas d'atteindre la pleine vitesse pour les trains ;
- Les fuseaux (emprise des travaux) sont trop larges et auraient mérités d'être plus précis ;
- La mixité voyageur / fret est incompréhensible ;
- Le phasage n'est à la hauteur du projet, il aurait mieux valu une seule enquête sur la totalité de la ligne ;
- La réalisation soit rapide et émet des craintes sur la réalisation concrète de la phase 2 ;
- Pour Sète, la nouvelle ligne permettra un cadencement plus important des TER.

Monsieur Jaumard a rappelé les compétences du Conseil départemental en lien avec le projet et nous a remis une copie du courrier qui a été adressé au ministère, lequel est favorable au projet sous réserve de la prise en compte des demandes et remarques suivantes :

- Prise en compte de la modernisation du réseau routier,
- Prise en compte des futurs projets du département,
- Sécurité de usagers en phase travaux,
- Rétablissements du réseau routier,
- Agriculture : Clarifier la problématique des prélèvements fonciers,
- Espaces naturels : attention sur les rétablissements écologiques, et clarification des mesures proposées
- Hydraulique : précisions sur les études et les suivis prévus.

Le courrier a été posté sur le registre électronique (référence @1124)

### **Le 18 janvier 2022 : Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée**

Nous avons été reçus par Monsieur Robert MÉNARD, président de la Communauté d'agglomération Béziers Méditerranée – Maire de Béziers, accompagné notamment de Monsieur Christian VINCENDET, directeur général des services.

Monsieur MÉNARD nous a indiqué que la LNMP est très importante pour Béziers, que lui-même et tous les maires de l'agglomération sont d'accord sur sa réalisation, hormis quelques points et qu'il souhaite une réalisation rapide.

Il est convenu que l'agglomération Béziers Méditerranée déposera une contribution sous forme du précédent avis déjà fourni dans le dossier d'enquête, pour confirmer l'accord de l'agglomération.

Le courrier a été posté sur le registre électronique (référence C1185)

### **Le 25 janvier 2022 : Communauté d'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée**

Nous avons été reçus par Monsieur COMMEINHES, président, accompagné notamment de Messieurs MAJOUREL, vice-président délégué au développement économique, CHAPLIN, vice-président délégué aux transports publics, nouvelles mobilités, BAEZA, Maire de Mèze, CHAPLIN, maire de Balaruc-le-Vieux, VANDEPUTE, directeur des mobilités et transports, ...

Monsieur COMMEINHES, a fait une lecture commentée du document qu'il nous a remis. Ce document reprend les inquiétudes et réserves sur le projet LNMP portant notamment sur les impacts écologiques et socio-économiques du projet sur le territoire mais aussi sur les demandes de renforcement des TER en gare de Sète et la demande que les travaux de constructions soient labellisés HQE.

M. MAJOUREL se déclare favorable au projet utile à l'échelon national et européen mais déplore un manque de prise en compte des problématiques spécifiques au territoire. Il souligne que le projet est vieux de trente ans et n'est peut-être pas actualisé correctement notamment dans le choix de la vitesse. Celle-ci pourrait être réduite afin d'avoir un tracé plus souple et accolé à l'autoroute A9, ce qui coûterait moins cher.

M. CHAPLIN se déclare favorable au projet mais émet des réserves notamment sur la diminution du nombre de TGV en gare de Sète et souhaite un accroissement du nombre de TER pour être en accord avec le projet d'intermodalité de l'agglopôle.

M. BAEZA estime qu'il y avait plusieurs tracés possibles. Il indique qu'il est dans l'attente d'études complémentaires notamment sur l'environnement menées par la société Biotope.

Le courrier a été posté sur le registre électronique (référence @1062)



## **Le 26 janvier 2022 : Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée**

Nous avons été reçus par Monsieur Jean-Charles DESPLAN, vice-président délégué à la mobilité et aux transports, accompagné de Monsieur Sami EL HERECH, direction du service des transports.

Monsieur DESPLAN rappelle que l'agglomération a voté à l'unanimité l'avis favorable au projet.

Toutefois, il émet la crainte de voir la gare d'Agde délaissée par l'offre TGV et rappelle le souhait de voir celle-ci réhabilitée pour accueillir des personnes à mobilité réduite. L'offre TGV doit être renforcée surtout pour la saison estivale.

Il ajoute que l'agglomération est satisfaite de sa contribution financière au projet qui a été adaptée à la situation du territoire et que les MECDU n'ont pas posé de problème.

Monsieur EL HERECH souligne le problème posé par la base de travaux au niveau de son futur fonctionnement et du choix qui sera fait pour l'approvisionnement en ballast par voie ferrée ou par route. Il rapporte que SNCF fera un appel d'offre particulier et que cette dernière ne peut apporter la certitude du choix qui sera fait (voie ferrée ou transport routier). La crainte est donc que l'attribution de ce marché soit donnée au moins disant (transport routier). Le fonctionnement de la base de travaux doit être éclairci.

Monsieur DESPLAN a remis deux documents qui ont été versés au registre électronique (référence : @1040)

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les quatre collectivités sont favorables à la réalisation d'une ligne à grande vitesse. Leurs avis sont assortis de demandes, d'observations et de préoccupations qui sont traitées au § « 4. CONTRIBUTIONS DU PUBLIC REPORTÉES DANS LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE » ci-après car elles ont déposé leurs contributions sur le registre numérique.

## **3. LES CONTRIBUTIONS DU PUBLIC N'APPELANT PAS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE**

*Nota bene : Tous les tableaux suivants reproduisent des extraits de contributions telles que déposées sur les registres d'enquête.*

### **3.1. REFUS NON ARGUMENTÉ**

Les 35 contributions suivantes, défavorables et sans argumentaire, n'ont pas été insérées dans le procès-verbal de synthèse. Elles ne nécessitent pas de réponse du maître d'ouvrage.

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@25	Pallares Marie-France	Non au projet TGV
@57	Jennifer	Je suis contre évidemment je donne un avis défavorable
@66	Macia Jonathan	Non
@68	Allan	Contre la lgv
@77	Chloe	Pas de cette ligne TGV inutile
@79	Nathalie	Non à la ligne tgv
@246	Ahullo Jorris	Allez vous faire ***** avec vos trains
@290	Sacha	Bonjour, Je suis conte le tracé actuel de la lgv.
@319	Annie	Je suis formellement opposée au projet de construction d'une nouvelle ligne LGV
@343	devineau marion	Contre ce projet
@359	Aubertin Benjamin	En tant qu'habitant de la ville de Sète, je suis opposé au projet de la nouvelle ligne à grand vitesse.
@388	Jabrane Khalid	Contre nuisible et pas nécessaire
@397	Françoise	contre le projet de construction de la ligne LGV
@407	Echardour Janine	J'émet un avis défavorable relatif à la réalisation de la ligne ferroviaire LGV entre Montpellier et Béziers
@416	Françoise	je m'oppose a la construction de la ligne LGV
@417	Landes Cécile	Je suis opposée à cette LGV
@451	Lebplet Jocelyne	Je m'oppose au tracé LGV bassin de thau
@524	Carole	JE SUIS CONTRE CETTE LGV
@580	Eleonore	Non à la destruction de l'écosystème
@588	HERVE	Je ne suis pas d'accord pour que soit réalisé la nouvelle ligne de LGV.
@605	GRIS Christophe	Je m'oppose au projet de ligne LGV et son tracé pour les multiples raisons déjà évoquées dans les nombreuses contributions des citoyens concernés
@615	CALAS ANNY	Je suis contre la construction du tronçon Montpellier-Béziers de la ligne LGV Montpellier-Perpignan.
@667	Marin Olga	Je ne suis pas d'accord avec la nouvelle ligne LGV MONTPELLIERPERPIGNAN !!!!!

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@702	Audrey	Opposée à ce projet
@735	Noah	Non au tracé
@739	Sanchez Camille	Contre la ligne tgv
@741	Burguillos Sophie	Non
@744	Burguillos Jean	Contre
@745	Burguillos Johan	Contre
@794	Heldt Valerie	Non à la mise en péril du domaine viticole !!
@946	Cenatiempo Monique	Pour le projet mais contre le tracé
@1008	KUNSTING Ulla	Je m'oppose à ce projet et apporte mon soutien à l'avis de Laura Seguin Ensemble pour Sète. DIVERS
@1058	Grin Patrick	Non à ce projet délirant.
@1096	perez mauricette	TOUS LES BEAUX SOUVENIRS D'ENFANCE SERONT PERDUS LA NATURE BOUSILLÉE POUR RIEN ILS Y A TROP D'INTELLECTUEL QUI REGARDENT LES PLANS SUR DES CARTES ILS NE SONT JAMAIS VENU SUR LE TERRAIN
@1150	borges anne	Non au tracé qui sacrifie notre territoire .

### 3.2. AVIS FAVORABLES NE DEMANDANT PAS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

Les éléments de contribution faisant état d'un avis favorable ne demandant pas de réponse de la maîtrise d'ouvrage sont recensés dans le tableau suivant. Ils n'ont pas fait l'objet d'un traitement particulier dans le procès-verbal de synthèse.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@17 @528	Quinonero Aurélien	Je suis totalement pour la LGV qui va mettre les trains à grande vitesse exit une ligne dédiée, et valoriser les TER, cette ligne actuelle et beaucoup trop encombrée et s'ils y a un problème en amont de Montpellier, ça bloque tout le système et retarde les trains en destination du nord, et ça créera une vraie liaison pour l'Europe.
@20	Élise	Je suis 1000% pour que cette nouvelle ligne voie rapidement le jour. Il faut mieux desservir le territoire et proposer une offre de transport public ferroviaire régulière et ponctuelle pour qu'il y ait de moins en moins de pollution de voitures et de poids lourds sur les routes. La population ne fait qu'augmenter il faut anticiper avant d'arriver à l'étouffement!

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@29 @389	Emerick	Je suis pour cette LGV ! Cela apportera des solutions de transports supplémentaires et pourra ouvrir les voyages vers d'autres destinations. Je suis pour cette livre grande vitesse qui va relier les territoires et permettre de redonner du tourisme à notre belle région !
@30	Chris	Un grand oui à un projet que le territoire attend depuis longtemps. Le projet s'inscrit dans la démarche de développement durable et de protection de l'environnement en proposant enfin une alternative au tout routier, tout en permettant d'accroître l'offre pour les déplacements du quotidien. Un bon projet pour le languedoc, son développement et son attractivité. Certains opposant y voient des risques pour l'environnement et le territoire de Thau, mais les plus gros risques ne sont ils pas induits par l'autoroute et les départementales par lesquelles transitent des milliers de camions en bordures d'étang, sans parler des relais routiers à 20m de la lagune et des sources d'Issanka ? En espérant que l'ensemble du projet jusqu'à Perpignan puisse être accéléré.
@31	Christiane	Je suis favorable à ce projet et pour une accélération de sa réalisation jusqu'à la section internationale. Plus de trains longue distance, de trains du quotidien et une possibilité de développement des trains de fret
@46	Fabrice	Que la réalisation de ce chaînon manquant devienne rapidement une réalité pour que nos enfants puissent profiter de cette infrastructure
@49	Boutonnet Jean-Pierre	Je suis POUR la construction rapide du dernier tronçon de la ligne ferroviaire à grande vitesse. Cette ligne n'est pas seulement au service des habitants du Languedoc ou du Roussillon. Elle relie les grandes capitales européennes, par exemple Lyon-Valencia, Marseille-Madrid, Londres-Barcelone, etc. La ligne à grande vitesse de Perpignan à Barcelone est déjà opérationnelle. La ligne Nîmes-Montpellier aussi Si on veut offrir une alternative à l'avion et à la voiture sue ces trajets, il faut absolument terminer ce tronçon manquant. La diminution de nos émissions de CO2 le réclame. De plus, notre région a besoin de TER plus sûrs, plus fréquents et plus rapides. La circulation des trains de longue distance et de marchandises sur la LGV permettra d'améliorer grandement les dessertes locales, y compris celles destinées à rejoindre une gare TGV pour aller à Paris ou à Madrid. Enfin, la voie actuelle est ancienne et en mauvais état. Elle est souvent coupée par des incidents, des éboulements, etc. La nouvelle voie pourra permettre de remettre l'ancienne à niveau.
@84	Boesch Cyril	Ce projet est justifié car c'est le chaînon manquant entre l'Espagne et Montpellier
@115	MELISSA	Je souhaite soutenir ce projet, s'il permet de désengorger la ligne ter littorale et ainsi d'augmenter le trafic local qui permettra peut-être de diminuer à long terme les déplacements en voiture entre les communes du littoral.
@195	BRECHON Franck	La construction de la ligne nouvelle LNMP est impérative à plusieurs titres, notamment la sécurisation du réseau par doublement des axes, qui permettrait de faire face aux aléas climatiques interrompant souvent la ligne classique (chaque année ou presque). EN outre, le ligne classique paraît déjà saturée et ne peut manifestement supporter plus de trafic.
@207	Lescuyer Georges	Avis favorable pour ce projet d'intérêt général : - Il complète le réseau transeuropéen de voies ferrées à grande vitesse pour offrir une alternative aux trafics routier et aérien. Une exploitation efficiente de cette future ligne permettra des gains de temps entre grandes destinations, en prenant notamment exemple sur les liaisons TGV actuelles qui ne desservent pas toutes les gares d'un itinéraire

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Il sécurise les déplacements ferroviaires sur l'ouest de l'arc méditerranéen, avec une seconde voie ferrée à l'abri des évènements climatiques exceptionnels et des conflits routiers ;</li> <li>- Il permet un report des trafics ferroviaires de marchandise et de leurs nuisances, en dehors des zones urbanisées et des centres urbains ;</li> <li>- Il libère des espaces de trafic sur la ligne actuelle permettant un accroissement de l'offre de transport ferroviaire régional, ce qui, avec la possibilité d'un ferroutage plus efficient sur la nouvelle voie ferrée, permet d'envisager une diminution des trafics routiers et de leurs nuisances sur l'A9 et le réseau de voirie du littoral ;</li> <li>- Son évaluation économique, sociale et environnementale est positive. Il faut souligner qu'à l'avenir les évolutions des matériels de transport et des conditions d'exploitation (comme dans le passé la mise en service de TGV à étage) ou de fortes hausses du prix des carburants (impactant les trafics routiers et aériens) amélioreront encore ce bilan.</li> </ul> <p>....</p>
@229	SOUCHE Isabelle	Il était temps que le chaîneau de LGV manquant permettant de relier l'Europe du Nord à l'Europe du sud soit vraiment lancé. Il était temps car la ligne ferroviaire que j'emprunte de Toulouse vers Montpellier est trop souvent saturée entre Béziers et Narbonne (je n'ai jamais réussi à faire un aller-retour entre Toulouse et Montpellier sans être retardée). Tant mieux que la LGV arrive !!
@233	Corinne	Habitante de Sete il me parait indispensable de favoriser le Ferroroutage sur une infrastructure appropriée qui diminuera outre l'aspect écologique le dangereux trafic de camions sur l'autoroute et permettra par ailleurs de désengorger les TER régionaux aux heures de pointe
R238	FAISSIERE P.	Enfin !! Bravo. Je ne puis qu' être satisfait de cette réalisation pour laquelle je partage tous les objectifs aussi bien pour l'Occitanie que pour l'Europe. .... Ma seule déception sont les délais de réalisation qui s'ajoutent à ceux déjà trop longs d'attente de décisions.
@276	Pauline	Enfin ! Ce projet est essentiel au développement des transports efficients de longues distances de marchandises et de voyageurs. Il n'est que le maillon d'un projet global à long terme avec la réalisation de liaisons efficaces transversales Bordeaux <> Marseille, Toulouse <> Espagne, Lyon <> Espagne et à plus petite échelle avec des liaisons européennes France <> Espagne ou Espagne <> Italie permettant d'offrir un transport performant alternatif à la route ou à l'aérien pour les voyageurs et les marchandises. .... A l'heure où les débats sur l'écologie et le développement durable sont dans toutes les bouches, ce projet est une véritable réponse à des enjeux de transport et de territoire.
@295	Perez Everest	. J'en attend aussi une amélioration du transport local de l'agglomération de Montpellier et proche vers Sète, Béziers, Narbonne, Perpignan et Nîmes en particulier
@326	Fabrice	je suis pour car je prefere voir un train passer sur les garrigues plutot que la cabanisation.
@409	Valérie	Je suis pour ce projet qui est essentiel au développement des transports de notre région !
@411	Enzo	Je suis pour ce projet qui manque depuis trop longtemps dans notre région. Oui à la ligne nouvelle montpellier perpignan.
@429	Segarra Bernard	Je suis pour le tgv. A poussan pourquoi pas
@459	GALAN Jean-Pierre	... C'est une ligne mixte réellement européenne (Amsterdam- Madrid/Séville sans compter les possibilités venant de l'est), économique et commerciale (fret), écologique (diminution de l'empreinte carbone), nationale et régionale (libère des créneaux pour les TER, avec une gare nécessairement nouvelle (dessert un bassin de vie et de tourisme de 400 000h) Argumentaire : il s'agit du corridor européen prioritaire n° 6 qui participe aux transports européens Projet permettant de réaliser une voie mixte autorisant le transport de voyageurs et de fret.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>La réduction de l'empreinte carbone est énorme : grosse diminution des 13 000 poids lourds par jour sur l'autoroute A9, train privilégié par rapport à l'avion. Ferroutage possible avec des trains de 750m voire 1 500 m découplable.</p> <p>Facilitation des déplacements nationaux et régionaux en libérant de nombreux créneaux sur la voie actuelle</p> <p>La réalisation d'une gare nouvelle évite le détour en centre-ville qui fait perdre beaucoup de temps, ce que les exploitants n'accepteront pas.</p> <p>Large consensus des élus régionaux et locaux, y compris la présidente de Région</p> <p>Le dossier est déjà très largement avancé et étudié, il ne lui reste qu'à être actualisé</p>
@537	LAUTIER JEAN-PIERRE	<p>Le tracé ainsi que les OPTIONS qui ont été définies par le Projet d' Interet Général (PIG) renouvelé doit être validé dans la Déclaration d'Utilité Publique (DUP).</p> <p>Le trafic routier (camions) sur L'A9 qui traverse notre région est en Perpétuelle augmentation environ : 14000 décomptés du PERTHUS. La construction de la LNMP doit intervenir RAPIDEMENT, afin d'éviter les diverses pollutions engendrées :CO 2 ,NOX, Accidents,Fluidité; La L N annulera le doublement de l'Autoroute A 9 qui a déjà commencé a Montpellier –</p>
@563	COURNON HENRI	<p>1 L'extension de cette ligne mixte permettra une ligne LGV continue jusqu'en vallée du Rhône détournera le trafic fret des zones urbaines de Sète et de Frontignan comme c'est le cas aujourd'hui à Montpellier. Par voie de conséquence ces zones urbaines seront à l'abri d'accidents pour des convois transportant des marchandises dangereuses (trains complets ou transport combiné).</p> <p>2 La disponibilité de la voie actuelle libèrera des sillons pour le trafic voyageurs (TER et Intercités). Ceci devrait permettre des cadences plus élevées en liaison avec la volonté de réduire le trafic routier quotidien domicile -travail.</p> <p>3 Cette décision permet d'obtenir une liaison continue jusqu'à Perpignan trop longtemps retardée.A ce titre ,on constate un projet plus avancé pour Bordeaux-Toulouse et Poitiers -Limoges.</p> <p>OUI à la nouvelle ligne LGV.</p>
@574	Loïc	<p>OUI à cette nouvelle ligne TGV, le tracé me semble correct. Certes Sète n'aura pas de gare TGV, mais vu la configuration du bassin de Thau, je ne vois pas comment faire autrement.</p>
@586	Galan Annie	<p>Il s'agit d'une ligne de chemin de fer européenne reliant la Hollande au sud de l'Espagne, très écologique car elle va éviter des trajets en avion et diminuer considérablement le nombre de camions sur l'autoroute A9.</p> <p>Elle est d'ailleurs dénommée corridor européen prioritaire n° 6.</p> <p>Son intérêt économique est également patent, notamment dans le domaine du tourisme, avec la proximité du Cap d'Agde, plus grande station balnéaire de France. De plus, libérant des créneaux sur la ligne actuelle, le nombre de TER et autres trains pourra être augmenté.</p> <p>En conséquence, avis très favorable pour la réalisation de cette ligne et de la nouvelle gare, dans les meilleurs délais</p>
@589	Luc	<p>Si le projet de LGV entre Montpellier et Perpignan me paraît absolument nécessaire pour augmenter la part modale des transports décarbonés,</p>
E599	MARI Stéphane	<p>Le Département des Pyrénées-Orientales soutient activement le projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan, équipement essentiel pour le développement des modalités durables et le désenclavement de son territoire à l'échelle locale, nationale et européenne.</p>
@601	Marie	<p>N'en déplaise aux égoïstes, il faut cesser de faire reposer nos transports sur le mode routier : on voit bien que nos nationales, départementales et surtout les autoroutes sont complètement saturées</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Le développement des voies ferrées est la seule solution pour pouvoir augmenter les trafics de train (voyageur et marchandise), puisque les lignes actuelles sont également saturées et vieillissantes.</p> <p>C'est le trafic routier actuel qui est une source énorme de pollution pour nos enfants (qualité de l'air, accidents de camions quasi hebdomadaires) et pour notre belle nature (y compris l'étang de Thau qui est le réceptacle de tous les cours d'eau pollués par la route...).</p> <p>Cette ligne nouvelle permettra d'avoir plus de train, de diminuer les émissions carbone du secteur des transports.</p>
@602	Etienne	<p>Avis favorable.</p> <p>La construction de cette ligne apportera des bénéfices économiques à la région, et améliorera son attractivité.</p> <p>Le dossier de SNCF est très complet et montre une attention à l'environnement et aux nuisances pour les riverains.</p> <p>Et oui, on a rien sans rien, à bon entendeur.....</p>
@603	Nicolas	<p>Oui à la LGV.</p> <p>Ce projet est attendu depuis plus de 30 ans, j'espère qu'il ne faudra pas attendre encore autant pour la suite du projet.</p>
@911	ARTIS Jean-Louis	<p>.... avait souligné la nécessité d'un doublet de lignes sur tout le corridor. Aujourd'hui entre Barcelone et Nancy, seul le tronçon Montpellier – Le Soler n'est pas doublé.</p> <p>Le délai de lancement 10 ans + les 5 à 6 ans de travaux pour la seule première tranche et 10 ans de décalage pour la seconde est irréaliste. Cela conforte pour 25 ans encore les 13 200 camions quotidiens au Col du Perthus, en croissance régulière.</p> <p>Pour éviter saturation et doublement de l'autoroute A9, déjà à 2 x 3 voies, il est indispensable de réduire ce délai.</p> <p>La DUP étant prévue pour fin 2022, rien ne justifie de lancer les travaux 10 ans après, 3 ans seraient plus réaliste.</p> <p>Le décalage de la 2° tranche pourrait être optimisé à 3 ans.</p> <p>Nous sommes dans l'urgence climatique, la réponse n'est pas dans 26 ans. Précisons que fret de transit et ferroutage sont en fort développement, actuellement freiné par la sous-capacité des infrastructures. La LNMP complète permettra de réduire le trafic routier longue distance. Cette demande préexistante aura pour effet immédiat d'accroître la rentabilité de la LNMP et des segments encadrant du Corridor N°6, dès la suppression du goulot d'étranglement.</p> <p>De Montpellier à Narbonne on roule aujourd'hui sur une ligne saturée vieille de 164 ans qu'il faut maintenant doubler. Les décideurs napoléoniens savaient prévoir. L'aménagement du territoire se projette sur le long terme. Sur un tel projet d'intérêt européen il est affligeant de le faire avec une vision étriquée à 5 ans, ou à l'aune de quelques intérêts fonciers particuliers.</p> <p>La liaison complète va d'Amsterdam à Séville, pas de Cers à Villeneuve les Béziers !</p> <p>La densification des services TER et fret ne sera possible qu'avec N la LNMP complète.</p> <p>Cinq des six plus grandes villes d'Occitanie sont sur la ligne CNM + LNMP : Nîmes, Montpellier, Béziers, Narbonne et Perpignan.</p> <p>La création de services InterCités Grande Vitesse (ICGV), identiques à ceux des Hauts de France ou de Catalogne du Sud est donc à envisager sur ce schéma géographique favorable.</p> <p>Constats</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>→ Montpellier – Perpignan-Le Soler est la seule section de l'axe européen Nord-Méditerranée encore dépourvue d'une 2° ligne.</li> <li>→ L'absence de ligne rapide sur 155 km altère la compétitivité de tout l'axe international. → La section Montpellier – Narbonne est reconnue en voie de saturation.</li> <li>→ La croissance exponentielle du trafic longue distance poids lourds doit être contenue grâce au ferroutage, aux trains bloc.</li> </ul>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>→ Pollution, manque de chauffeurs PL, crise de l'énergie créent de forts atouts pour le rail.</p> <p>Solutions</p> <p>→ L'accroissement des trafics voyageurs + fret permis par la LNMP complète amélioreront le TRI du projet et la rentabilité des autres tronçons encadrant.</p> <p>→ Pour limiter le trafic longue distance poids lourds grâce au ferroutage, les délais de lancement des travaux doivent être minimisés.</p> <p>→ Après plus de 42 millions d'euros et de 30 ans d'études il n'est plus temps de remettre encore en cause les décisions ministérielles du 29-01-2016.</p>
@616	Isabelle	Je suis complètement favorable à cette nouvelle ligne ferroviaire. Elle va contribuer à réduire le trafic et la pollution.
@619	Laurence	Ce projet est essentiel pour poursuivre le maillage LGV de notre territoire L'Occitanie est la grande oubliée de la grande vitesse à l'heure où les enjeux environnementaux doivent peser dans le choix des modes de transports les moins polluants.
@674	Alain	<p>La volonté politique de raccorder Paris aux capitales européennes par le fer doit inciter à accélérer ce projet. Les trains de marchandises directs depuis le Sud-Ouest vers Rungis sont opérationnels pour les denrées périssables en particulier.</p> <p>Seuls, les usagers vers cette région ou vers l'Espagne sont pénalisés par un tronçon qui augmente le temps de trajet de deux heures.</p> <p>A l'heure du télétravail et du banissement des voitures sur nos routes, ce sera un véritable ballon d'oxygène pour toute cette région.</p>
@695	REZEAU Jean-François	<p>.... la CCI Occitanie Pyrénées-Méditerranée souhaite renouveler son soutien à la prompte réalisation de cette première section opérationnelle d'une liaison ferroviaire stratégique de haute qualité et haute capacité majeure, indispensable au développement économique et territorial de la région.</p> <p>.... Considérant que :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En créant les conditions d'un report modal des flux internationaux, d'une croissance de l'offre régionale et de la qualité de services, ce doublet de lignes ferroviaires mixtes entre Montpellier et Béziers s'avère une opportunité indéniable pour maximiser la fluidité des réseaux de transport régionaux, résoudre les problèmes de saturation et favoriser à terme un modèle de développement territorial plus durable le long de l'axe littoral languedocien</li> <li>• Ce projet répond aux enjeux environnementaux et à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant le report modal voyageurs et fret, le développement du ferroutage et l'amélioration de la desserte des territoires par ses impacts positifs attendus en termes de réduction sensible du nombre de voyages effectués en voiture, sur la congestion des infrastructures routières ;</li> <li>• Cette nouvelle ligne ferroviaire constitue une solution adaptée et durable pour répondre aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport, renforcer la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire ;</li> <li>• Par sa mixité voyageurs-fret, ce projet contribuera au développement de la desserte du port de Sète et de Port-La-nouvelle, à l'amélioration de la qualité, de la régularité et de la compétitivité du service ferroviaire pour les marchandises et au renforcement du potentiel logistique régional pour les chargeurs et entreprises ferroviaires ;</li> <li>• Complémentaire des transports du quotidien, ce projet apporte une réponse pertinente aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique puisqu'il permettra d'augmenter le niveau de dessertes Grandes lignes et TER des territoires entre Montpellier et Béziers, de renforcer l'accessibilité des pôles urbains et espaces péri-urbains qui concentrent une grande partie du dynamisme économique régional ;</li> </ul>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Par le report des trafics longue distance sur la ligne nouvelle, cette première phase de projet permettra de libérer des capacités sur la ligne classique propice à l'optimisation de la desserte ferroviaire du bassin héraultais et biterrois, via des trajets Intercités, d'autres offres périurbaines cadencées ou de nouveaux services ferroviaires à haute fréquence et grande vitesse adaptés à la demande croissante de transport interurbains.</li> <li>• Maillon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe, cette liaison mixte constitue un aménagement prioritaire du projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan qui permettra d'assurer une continuité ferroviaire à grande vitesse entre la France, l'Espagne et le nord de l'Europe.</li> </ul> <p>La Chambre de commerce et d'industrie Occitanie Pyrénées Méditerranée, aux côtés des Chambres territoriales et des entrepreneurs régionaux, donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tracé et des fonctionnalités avancées de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, première étape d'un projet d'intérêt stratégique essentiel pour le développement durable et équilibré de la région Occitanie.</p>
@714	Oulés Gilbert	<p>Enquête d'utilité publique de la LNMP</p> <p>A 70 ans, on ne pense pas à soi, mais à ses enfants et petits-enfants, et là la colère me vient.</p> <p>Pourquoi toujours différer ?</p> <p>Pourquoi toujours évoquer le frein des moyens financiers alors que c'est un faux problème ? Quand on veut on peut.</p> <p>Pourquoi la LNMP doit se faire au plus vite :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Parce que nos enfants et petits-enfants ne veulent plus subir cette pollution catastrophique engendrée par plus de 15 000 camions et bientôt le double qui circulent tous les jours sous nos fenêtres. Le trafic routier contribue à 63 % des émissions d'oxyde d'azote, la qualité de l'air sera demain un sujet très important qu'il faudra traiter, si ce n'est pas déjà trop tard. (En 20 ans, 60 % de la population est devenue allergique)</li> <li>- Parce que nos enfants et petits-enfants ne veulent pas du doublement absurde d'une autoroute saturée qui sera inévitable si on ne réalise pas rapidement la LNMP.</li> <li>- Parce que nos enfants et petits-enfants qui voyageront demain plus que nous, constateront que la ligne ferroviaire actuelle est déjà saturée.</li> <li>- Parce que nos enfants et petits-enfants ne théorisent pas eux, la notion de CO2 (plus de 6 000 T de CO2 par jour engendrées aujourd'hui par la circulation des camions sur l'autoroute, selon la très sérieuse ADEME), mais veulent des décisions concrètes, ainsi la construction de la LNMP en récupérant seulement 25 % de ce trafic des camions et le transposant en fret permettra d'économiser 1 500 T de CO2 par jour.</li> </ul> <p>Les effets sur le climat seront indéniables.</p> <p>Comment doit se faire la LNMP :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En évitant de raisonner à sa « petite » échelle, ou pour des intérêts personnels. La LNMP c'est un projet pour au moins 200 ans.</li> <li>- En intégrant une dimension la plus large possible, en considérant que le bassin de l'Ouest Héraultais est, et peut être encore davantage un des plus attractifs de France voire d'Europe.</li> </ul> <p>En effet : Au niveau démographique, les chiffres du dernier recensement le prouvent, c'est un bassin de vie de 500 000 habitants, mais dans 20 ans il sera d'un million. Au niveau touristique, le Cap d'Agde est la première station balnéaire d'Europe, ajouté à cela des projets en gestation qui pourraient voir le jour.</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Et pourquoi pas demain un nouveau développement économique (les cycles positifs reviennent toujours).</p> <p>- En réalisant une voie mixte permettant le transport de voyageurs mais aussi et surtout de fret.</p> <p>Les échéances : ne parlons plus de 2032, 2042, 2050, ce n'est pas cohérent, cela n'a aucun sens. C'est immédiatement ou jamais, chacun aura pris sa responsabilité.</p>
@742	Spinosa Serge	<p>Voilà enfin une proposition qui va permettre d'améliorer considérablement la continuité du réseau TGV vers le Sud du Pays, tout en permettant de rentabiliser la liaison existante qui n'est pas suffisamment exploitée pour le transport ferroviaire de marchandises. Cela devrait permettre de diminuer dans un premier temps l'excès d'exploitation de l'autoroute A9 par les poids lourds.</p> <p>Dans une deuxième phase il sera alors possible de transférer totalement le transport routier de marchandises sur la liaison ferroviaire existante entre nos deux pays frontaliers (FRANCE et ESPAGNE).</p> <p>A ce moment là , les nuisances sur l'autoroute A 9 pourront être très fortement réduites. Au final, nous serons en mesure d'atteindre un objectif depuis si longtemps recherché, c'est à dire : relier les capitales régionales d'Occitanie et de Catalogne par une forte diminution des temps de transport et de la pollution de l'air ambiant.</p>
@834	Rodolphe	<p>Outre l'intérêt court-termiste reliant Montpellier à Béziers, puis l'Espagne, ce projet s'inscrit plus globalement dans une construction par étapes d'une vraie ligne à grand vitesse transversale traversant le sud de la France.</p> <p>Au vu des enjeux environnementaux qui doivent passer par les trajets en voiture, une vraie solution ferrée est primordiale. Sortir les circulations nationales des faisceaux ferroviaires locaux est indispensable, tout le monde en sera gagnant.</p> <p>Les voyageurs "long-courrier" auront un moyen rapide, efficace et ponctuelle d'aller partout en France lorsque l'utilisateur du quotidien aura des vraies dessertes locales type "RER" pour réaliser ses trajets de tous les jours. ...., et nous aurons enfin cette vraie transversale indispensable au maillage ferroviaire de la France. Continuons à relier les Grandes Villes entre elles avec notre TGV</p>
@849	Richer Jean-Pierre	<p>Le caractère indispensable de la LNMP est reconnu depuis plusieurs dizaines d'années par l'Etat et les collectivités locales.</p> <p>Le tronçon Montpellier- Béziers est le plus urgent.</p> <p>Son tracé a été soigneusement étudié après que le maximum d'avis ait été recueilli. L'intérêt général, européen, national et local doit l'emporter sur les intérêts particuliers.</p> <p>Il est plus que temps de déclarer ce projet d'utilité publique.</p>
@856	Soulé vincent	<p>un très grand nombre de personnes utilisent le train pour se rendre à Montpellier et la ligne actuelle est saturé. Cette ligne va permettre de rapprocher les foyer de logement et de travail. le temps gagné va encourager les citoyen a utiliser le train plutôt que les voitures réduisant de manière très significative l'impact carbone des déplacement.</p> <p>Tourismes ,augmentation de l'attrait de la région de Béziers depuis Lyon et Paris et plus généralement la France, avec la plus grande offre de transport .</p> <p>plus de personne vont privilégier le tgv à l'offre aérienne et voiture plus gourmande en carburant.</p> <p>parfait pour le projet de parc a thème au domaine de baysan</p>
@859	Thomassin Pierre	<p>Je suis totalement favorable à cette ligne nouvelle vu le trafic actuel sur l'autoroute A9 dont on va finir par faire la quatrième voie si ça continue.le trafic augmente c'est inéluctable et il faut arrêter de se cacher derrière l'écologie pour ne rien faire comme depuis si longtemps.</p> <p>Alors oui à la LNMP ....</p>
@883	BOCABARTEILLE ALAIN	<p>Le projet de ligne nouvelle ferroviaire LNMP a été initié en 1989 ( depuis33ans déjà ! ).</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Ce Projet structurant, défini comme prioritaire a l'échelon Européen a fait l'objet de nombreuses études au plan technique et environnemental, été déclaré d'intérêt General au début du siècle, confirmé par un vaste débat public, mais jamais abouti par manque de financement malgré son approbation au plan local et régional.</p> <p>Sa réalisation devient préoccupante et maintenant très urgente .</p> <p>Elle permettra de disposer d'un doublet de ligne ferroviaires Mixte sur l'arc Méditerranéen pour satisfaire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- La concrétisation d'une liaison Voyageurs a grande vitesse en prolongement du CNM</li> <li>- La croissance attendue a court terme du trafic Fret depuis la péninsule ibérique et vers le Nord de l'Europe et le report modal facilité a l'échelon national</li> <li>- La Libération de la ligne classique au profit de liaisons TER en augmentation sur le littoral Languedocien</li> <li>- La Vulnérabilité de la ligne classique aux aléas climatiques, aux incidents, et au risque d'interruption pour travaux a son point obligé du Pont Maréchal Foch a Sète</li> <li>- La facilitation d'entretien courante de l'axe ferroviaire du littoral par un basculement possible des trafics entre les 2 voies</li> </ul> <p>Bref pour Toutes ces raisons, JE SUIS FAVORABLE AU PROJET DE LIGNE NOUVELLE FERROVIAIRE LNMP entre Montpellier et Béziers.</p> <p>....</p>
@902	REVEL FOURCADE Armelle	<p>RAPPELE que la commune de Le Soler soutient la réalisation de la ligne à grande vitesse Montpellier -Perpignan, mais s'oppose à la réalisation du contournement ouest de Perpignan.</p>
@910	Pierre	<p>Devant l'urgence climatique il est absolument nécessaire de réduire le trafic routier .Premier émetteur de gaz à effet de serre .Et en particulier le trafic de fret routier de transit en créant un véritable couloir de fret ferroviaire capable de transporter des semis remorques routières</p>
@930	Alain	<p>Je suis très favorable à l'ouverture de la LGV Montpellier-Perpignan pour diverses raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la double utilité de la ligne : développement du ferroutage et, pour les passagers, désengorgement de la ligne actuelle avec de nouvelles lignes de Ter et une liaison rapide enfin complète sur l'axe européen nord-sud. L'autoroute A9 est saturée par les camions malgré ces 3 voies. Ce qui implique des risques d'accidents augmentés et des quantités de CO2 rejeté catastrophiques pour l'environnement. Le nombre de camions augmente d'année en année et le ferroutage est une solution beaucoup plus écologique. Sans son développement, le risque à moyen terme est de devoir dédoubler l'autoroute. Plus de 13 000 camions franchissent le col du Perthus quotidiennement. Chargés à 25T seulement sur 200 km d'autoroute A9, cela équivaut à 65 000 000 de tonnes / km / jour. Cela génère selon les chiffres de l'ADEME 6 170 tonnes de CO<sup>2</sup>. Par train, ce serait 557 tonnes seulement. Soit - 89%. Pour l'énergie consommée le rapport rail/route est de 1 à 6 en particules de 1 à 8. Modestement récupérons seulement 20% de ce trafic grâce au doublet ligne historique + LNMP, cela représente 30 Trains A/R par jour et 11 220 tonnes de CO<sup>2</sup> économisées par jour pour le Languedoc-Roussillon. Objectif réaliste.</li> <li>- l'intérêt économique pour la région : la LGV facilitera l'accès et donc participera au développement du tourisme. Le positionnement des nouvelles gares à l'extérieur des centres-ville est pour cela essentiel. Il permettra une meilleure articulation avec les autres réseaux et un accès simplifié et plus rapide. Ce projet piétine depuis des années. Il y a pourtant urgence. Les délais annoncés me semblent énormes et le décalage entre les tranches exagéré. Il faut faire au plus vite.</li> </ul>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1068	CORMIER Valérie	Notre association apporte un avis favorable à cette première phase du projet LNMP car il répond aux enjeux majeurs que sont l'urgence climatique, la pression démographique, la congestion du corridor méditerranéen, la fragilité et l'obsolescence de nos infrastructures ferroviaires qui se sont aggravés significativement durant les 10 dernières années durant lesquelles le projet a stagné. Plus aucun retard ne doit être pris désormais. C'est l'absence d'investissement et d'innovation dans ce mode qui produit les murs de camions que nous subissons dans cette région depuis bientôt deux décennies, contrairement aux autoroutes qui ont concentré tous les investissements.
@1116	BOUVIER Vincent	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, etc. Bravo et merci
@1122	RUIZ Françoise	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. .... 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 !

**En résumé,** les arguments développés à l'appui de ces avis favorables sont :

- Le projet complète le réseau transeuropéen. Il fait partie du corridor européen n°6, chaînon manquant de l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe qui permettra une continuité ferroviaire entre l'Espagne et le nord de l'Europe.
  - Il s'intègre dans un projet à long terme de réalisation de liaisons transversales efficaces entre Bordeaux-Toulouse-Marseille et l'Italie..
  - Il s'inscrit dans une démarche de développement durable et de protection de l'environnement :
    - Il offrirait une alternative à la route et à l'aérien.
    - Il permettrait une réduction importante de l'empreinte carbone (diminution des poids-lourds qui circulent sur l'autoroute A9, ...).
- Il apporterait une solution adaptée et durable aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport.

Il renforcerait la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire ;

Il permettrait d'améliorer les mobilités du quotidien, en favorisant le report modal voyageurs et fret. La disponibilité de la voie actuelle libèrera des sillons pour le trafic voyageurs (TER et Intercités). Ceci devrait assurer des cadences plus élevées en liaison avec la volonté de réduire le trafic routier quotidien domicile -travail.

Par sa mixité voyageurs-fret, il pourrait contribuer au développement de la desserte du port de Sète et de Port-La-nouvelle, à l'amélioration de la qualité, de la régularité et de la compétitivité du service ferroviaire pour les marchandises et au renforcement du potentiel logistique régional pour les chargeurs et entreprises ferroviaires

Son évaluation économique, sociale et environnementale serait positive. À l'avenir les évolutions des matériels de transport et des conditions d'exploitation (comme dans le passé la mise en service de TGV à étage) ou de fortes hausses du prix des carburants (impactant les trafics routiers et aériens) amélioreraient encore ce bilan.

#### 4. LES CONTRIBUTIONS REPORTÉES DANS LE PROCÈS-VERBAL DE SYNTHÈSE :

NE DEMANDANT PAS DE RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE :

##### Hors périmètre de l'enquête

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@33	Zorglub ..	..... Ne pourrions-nous pas nous limiter dans un premier temps aux entrées de Bordeaux et Toulouse plutôt que de faire la LGV BDX-TLSE en totalité afin d'avancer plus rapidement ?
@113	SUREAU Marc	1. Le projet de gare nouvelle à l' Est de Béziers (A75) est excentré et non connectée .....
@124	Fabre Jean-Marie	Et si Mr Castel a envie de jouer au petit train, il peut toujours installer la ligne au bout de son terrain

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@203	FORABOSCO BRUNO	... je voudrais savoir quelle est la décision exacte quant à l'implantation de la gare TGV de béziers sur notre commune de Villeneuve-lesBéziers. ...
@228	Alain	. .... Ce tracé abandonné pour implanter "une gare A75 inutile .....
@298	GERARD	... La LGV verra naître 2 nouvelles gares excentrées à Béziers et Narbonne pour rallier Montpellier Sud de France. ...
@321	ROLLAND Franck	Pourquoi créer une gare excentrée et dépourvu de liaison ferroviaires à proximité, pas de gare routière, pas de tram...etc
@349	PASCALE	A qui profitent les nouvelles gares dans les champs, et l'opération immobilière qui va avec ?
@354	Franck	On veut pas de gare TGV dans le coin non plus
@368	Girardet Alain	La gare bâtie au Sud de Montpellier est un exemple fâcheux d'éléphant blanc; mal desservie, mal reliée, mal signalée,
@446	Couderc Raymond	.... La SNCF avait envisagé plusieurs solutions pour l'implantation de la gare TGV de Béziers : ....
@463	Vetillart-Avallone Thomas	je dis ma perplexité face à l'implantation des nouvelles gares : Béziers et Narbonne ...
@491	BOULIN Chantal	Je demande l'abandon des projets de gares TGV à Béziers Est A75 et à Narbonne Pont-des-Charrettes. .... En particulier j'insiste pour que le tunnel d'environ 10km nécessaire aux trains de fret sur la ligne nouvelle pour franchir les Corbières .....
@493	Niel Gerard	Il est indispensable de ne pas utiliser la gare centrale de Beziers pour l'arrêt du TVG .....
@494	TUYA Bernard	..... Il me semble que la Mairie de Florensac demande depuis quelques années une déviation pour les poids lourds trop nombreux a emprunté les rues du village.
@496	Zorglub Zorglub	Il serait plus juste de faire dans un premier temps les entrées et sorties de la LGV Bordeaux-Toulouse .....
@504	Bernard Toulouse	.... ... La solution de tunnels sous les Corbières me paraissant une bonne solution pour aller vers cette mixité. , ...Si nous prenons l'exemple du fiasco de la gare Montpellier La Mogère ou plus loin en France, Lorraine TGV, .....
@528	Quinonero Aurélien	.... mais je reviens sur la gare de Béziers.... Si il faut construire une gare sa seras plus Narbonne, ....
@529	Artieres Jacques	....., prévoit pour sa phase 2 une gare nouvelle TGV excentrée à l'Est de Béziers (A75) ... Le passage des Corbières... la grande oublié, l'option bénéfique du tunnel ... Le franchissement des Corbières .... L'absence de tunnel .....
@577	FOSSAT Marc	Le franchissement des Corbières .....

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@589	Luc	, le projet de gare TGV de Beziers-est ne me semble pas adaptée. ....
@590	Thierry	Toutes les grandes Métropoles Française veulent une gare TGV ....
E599	MARI Stéphane	L'avis fourni concerne en totalité le département des Pyrénées-Orientales. En complément de l'avis, Mme la Présidente du Conseil départemental des Pyrénées-Orientales demande la validation des travaux de suppression des passages à niveau n° 412et 413 de la ligne actuelle.
@617	POUGET Eric	..... plaide pour une réouverture partielle de l'ancienne ligne Vias-Paulhan : la région doit saisir cette opportunité pour d'une part, réouvrir cette ancienne ligne des Chemins de Fer de l'Hérault jusqu'à Clermont-L'Hérault .....
@620	Maryse ARDITI	Deux gares excentrées à Béziers et Narbonne Ces deux gares n'existaient pas lors du Débat Public. .... .... Enfin signalons que Narbonne est un peu moins pire que Béziers .....
@649	Bernard Mèze	Le personnel de la SNCF bénéficie d'avantages anormaux et intolérables pour la majorité de la population française, notamment en terme de retraite. ....
@700	CHALMETON ANNIE	La ligne SNCF Beziers Perpignan .....
@712	Labro Denis	Le passage sous les Corbières est indispensable, le Japon construit un tunnel de 22kms pour des raisons identiques
E715	Catherine ROI	Avis de la commune de Bages dans les Pyrénées-Orientales : Il concerne cette commune,
@725	YANN	... et à ce titre vous signifier que le projet de deux gares aussi proches (Béziers et Narbonne) n'est pas adapté
@726	CORMARY Albert	Nous demandons : - Une ré-étude dès maintenant du tracé Béziers-Rivesaltes en mixité fret/voyageurs incluant l'option tunnel dans la traversée des Corbières. Le tout en concertation avec les populations concernées. - L'abandon des projets de gares nouvelles excentrées .....
@751	Réunir	... ce tracé comporte de nombreux défauts. : Le site de la gare TGV A75 tel que proposé .....
@762	Jonathan	... Une gare à béziers et une à narbone, quid des gens habitant entre Montpellier et béziers ?
@902 @968	REVEL FOURCADE Armelle	Il s'agit de la délibération du Conseil municipal de la commune de Le Soler dans les Pyr »n »es-Orientales. Elle ne concerne que la phase 2.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@926	Jackie	.... prévoit pour sa phase 2 une gare nouvelle TGV excentrée à l'Est de Béziers (A75) .....
@963	BARO Hervé	Le territoire du parc est concerné par la nouvelle ligne Montpellier-Perpignan et notamment par sa phase 2 ....
@983	P N R la Narbonnaise	... En conclusion, le Conseil scientifique pointe la nécessité de prendre en compte le territoire du PNR-NM ...
E984 @985	José PALAZON	La contribution concerne le Domaine Ricordelle de Lautrec à Coursan 11 110
@1086	RIOLS Christian	... La LPO Aude propose notamment à ce que le passage en tunnel de l'ensemble du massif des Corbières .....
@1093	MAILHAN Catherine	... La création d'une gare hors centre ville n'apportera rien.
@1178	AUDIBERT CLAUDE	... avec une gare que j'imagine aisément et logiquement vers l'aéroport de VIAS : .....

## Divers

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@15	GRAVAILLAC Romain	20 km de LGV = 1 Hôpital
@19	BARTHÉLEMY ARMELLE	.... Qui en profitera à part les grands groupes de construction et les transporteurs de produits de consommation ? Quel est le vrai intérêt collectif
@64	BLAEUVET, Evans	Il est hors de question de question que ce projet aboutisse, il n'a ni queue ni tête. Refus sans arguments
@121	Kropot	Continuez ! comme ça on pourra appeler les camarades Zadistes qui était à Notre dame des landes !
@241	HERVOIR, Olivier	Je crois que quoi que l'on puisse écrire, "les enjeux sont faits", nous ne pourrons rien changer aux décisions d'état.
@296	PINIER, Nathalie	Le fric toujours le fric en premier
@532	THERON-MAGNAT	Alors que la SNCF est désormais aux mains des financiers SAUVONS ce qu'il reste du service public !!!
541	AZAIS, Philippe	Non aux dépenses inutiles pour la satisfaction d'un élu Non a un pouvoir centralisateur qui ne respecte pas ceux qui les ont élu
@748	ALMERAS Émilie	Née à Sete il y a 37 ans, j'affectionne très particulièrement le territoire du bassin de thau. J'ai fait le choix personnel d'y construire ma vie de famille afin de permettre à mes enfants de grandir et vivre dans cet environnement. Ce projet de ligne à grande vitesse me paraît « hors d'âge » et, complètement en dehors de notre réalité.
@758	BENAU Sophie	... Je serais vraiment intéressée par vos recherches en matière d'optimisation des énergies consommées et neutralisés ?



Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		Actuellement il s'avère que dans l'aéronautique la société Airbus vise une décarbonation totale par un système hydrogène de ses appareils prévus pour 2035
@792	THOMAS Chloé	Dites-moi que le maître d'œuvre est suffisamment intelligent pour le comprendre sinon je me porte volontaire pour le lui expliquer à titre gracieux ! Oups pardon le maître d'œuvre lui n'est intéressé que par le fric que cela peut rapporter donc ce sera à la commission donc vous de faire son job et si un tel projet passe on suspectera facilement du conflit d'intérêt caché pour ne pas dire des pots de vin. Donc j'attends avec impatience votre conclusion pour voir à quel organisation je dois me référer pour que justice environnementale soit faite dans le cas d'un accord du projet. Vous rendez-vous compte qu'il s'agit d'un abus de la société capitaliste sur notre nature? Elle ne peut pas se protéger seule, à nous de le faire !

### Contributions dont la réponse n'était pas de la compétence du maître d'ouvrage

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
E625	IZIQUEL Yvon	Monsieur le Président de la commission d'enquête Je vous prie de bien vouloir prendre en compte la demande de report du délai d'enquête publique formulée par Sète agglomération méditerranée et adressée au préfet organisateur de l'enquête publique préalable à la DUP de la LNMP. PJ : courrier de Sète agglomération méditerranée adressé au préfet demandant le report du délai de l'enquête publique préalable à la DUP de la LNMP.

Par courrier du 6 janvier 2022<sup>5</sup>, Monsieur le Président de Sète agglomération méditerranée a sollicité de Monsieur le Préfet de l'Hérault, une prolongation de 15 jours l'enquête publique au motif que le dossier important soumis à l'enquête publique ne permettait pas, dans le délai prescrit, un examen approfondi.

Par courrier du 03 février 2022<sup>6</sup>, Monsieur le Préfet de l'Hérault a répondu qu'il ne lui apparaissait pas nécessaire de prévoir une prolongation au motif que la collectivité avait été saisie du dossier le 22 juillet 2021 et que le dossier d'enquête ne différait pas de celui de la consultation au regard des éléments techniques. Consultés, nous avons soulevé l'importante mobilisation du public autour du bassin de Thau (70 % des

<sup>5</sup> Annexe 4.1 au rapport d'enquête

<sup>6</sup> Annexe 4.2 au rapport d'enquête

contributions), et l'organisation de réunions publiques qui ont accueilli de nombreux participants, élus, associations et habitants et que de ce fait l'expression du public était normale et suffisante.

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@669 C1208	MORGO Christophe	Le conseil municipal de Villeveyrac : .... Demande, au titre de l'article L 123-14 du code de l'environnement, que l'autorité compétente suspende l'enquête publique pendant une durée comprise entre trois et six mois, .....

Le 20 janvier 2022, la délibération du Conseil municipal de Villeveyrac du 18 janvier 2022 a été postée sur le registre électronique (@669) et déposée par courrier le 27 janvier 2022, dernier jour de l'enquête (C 1208).

Il n'y a pas été donné suite, les critères de prolongation de l'enquête n'étant pas réunis.

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
E1010	Jrme DECOUPIGNY	La commune de Montbazin a déposé ce jour à 17h04 une contribution au format pdf dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan. Le fichier joint n'apparaît pas accessible alors que des contributions postées par d'autres personnes ultérieurement sont déjà en ligne Est-il possible de solutionner ce problème rapidement

La pièce jointe a été bloquée par le logiciel de lutte contre les pièces indésirables. Ce n'est que le lendemain que le gestionnaire du site a trouvé quels étaient les éléments de blocage. Après concertation, les éléments incriminés ne nous étant pas apparus illicites, nous avons publié la pièce qui a été prise en compte dans le registre numérique.

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
C1215	LUCAS	Monsieur Lucas du hameau d'Issanka a remis le 27 janvier 2022 le résultat d'une pétition électronique sur le site « Les lignes bougent » visant à s'opposer au projet. Elle a reçu 5180 signatures.

Le document intitulé « NON au tracé du TGV Montpellier Béziers » adressé à Jean Castex et Carole Delga a été ouvert le 23 décembre 2021 à 13h20 par l'intéressé. Il a été clôturé le 26 janvier 2022 à 20 heures et déposé le 27 janvier lors de la permanence tenue à Gigean. On y dénombre 5 180 signatures.

Les dépositions sont toutes contre le projet, parfois sans argumentaire, rarement avec un développement conséquent.  
Le 17 mars, la pétition court toujours, le compteur a atteint 5 805.

## 5. LE MÉMOIRE EN RÉPONSE DU MAÎTRE D'OUVRAGE

### **Nota de la Commission d'Enquête :**

Le présent procès-verbal de synthèse recense chronologiquement dans l'ordre d'enregistrement des contributions, pour chaque thème, sous la forme d'un tableau, les extraits des observations de tous les contributeurs qu'ils soient particuliers, élus, membres d'une association, nécessitant un traitement de la part du maître d'ouvrage.


Après chaque tableau, nous avons établi une synthèse succincte par sous-thèmes ou groupe de préoccupations du public à laquelle nous demandons au maître d'ouvrage de répondre en tenant compte de la teneur des observations insérées dans le tableau ou si nécessaire dans le relevé général des observations annexé au procès-verbal de synthèse

### **Préambule SNCF Réseau**

*Ce mémoire présente les réponses de SNCF Réseau au Procès-Verbal (PV) de synthèse de la Commission d'Enquête transmis le 17 février 2022, concernant l'enquête publique sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan, Phase 1 Montpellier-Béziers, qui s'est déroulée du 14/12/2021 au 27/01/2022.*

*Dans un souci de lisibilité, les réponses de SNCF Réseau sont rédigées, en police italique, directement à la suite des tableaux et synthèses rédigées par la Commission d'Enquête*

## 5.1 INFORMATION DU PUBLIC

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@18	Christelle	Contre la lgv j'habite à Issanka <b>on ai même pas au courant de rien du tout Cela n'es pas normal</b>
@22	Chauvit Catherine	Une ligne grande vitesse qui ignore les citoyens du territoire de Thau dans leurs déplacements professionnels de chaque jour est impensable. ... <b>Un projet qui n'a pas été réfléchi et informé auprès des citoyens concernés.</b> ... Nous, citoyens, nous ferons tout notre possible pour faire réfléchir nos soi-disant têtes pensantes sur le changement de tracé sur cette portion Montpellier Béziers afin qu'il soit respectueux de l'environnement...
E62	ANCI AUX Alain	Habitant à Meze, nous ne connaissons pas le tracé de cette ligne, donc, on peut donner un avis
@82	Sonia	Je m'oppose au projet de TGV  au dessus du bassin de Thau et à travers Gigean. Il est fondamental de préserver la nature et nos villages. Ce projet n'est absolument pas fondamental et nous pouvons nous en passer ! Il n'apporterait que pollution, nuisance sonore et visuelle ! <b>Je ne comprends d'ailleurs pas que les citoyens ne soient pas consultés pour ce genre de projet, c'est lamentable.</b> Croyez bien que nous sommes nombreux à être prêts à nous mobiliser pour empêcher un tel carnage .
@96	le Noble Marit	... Le luxe que mon domaine offre à tous sous forme de chants d'oiseaux (chouettes, Roliers d'Europe, Houblon) et le silence assourdissant ne seront plus jamais les mêmes. Une attaque contre mon domaine, une attaque contre Meze et une attaque contre tout l'environnement et la nature. <b>Sans être approché une seule fois par la LGV/SNCF pour voir ma version des faits...</b>
@102	Chris	Je trouve inadmissible de créer cette ligne entre autre pour 18mn gagné. Alors que tt est fait pour éviter une pollution sur l'Étang de Thau en protégeant sa faune et sa flore, ce projet est inutile et <b>encore un caprice des hautes sphères qui ne se déplacent même pas pour voir l'envergure de la destruction de notre bassin</b>
@110	VARICHON Anne	J'ai été présente aux différentes réunions organisées fin 2021 et ai pris connaissance de la documentation. <b>Le projet actuel m'apparaît trop précipité</b> et surtout irrecevable car ... Bref, un projet idiot qui impose de se donner du temps pour le concevoir plus intelligemment afin que les héraultais et ceux qui viennent visiter le pays ne soient pas condamnés à subir sa bêtise et sa laideur sur plusieurs générations. Soyons un peu ambitieux ! Donnons-nous le temps et les moyens de construire l'avenir intelligemment !
@111	BREYSSE GAEL	<b>A priori il n'y a aucune communication de la Maîtrise d'ouvrage et des entités en charge du projet sur ce thème.</b> qu'est-ce qui limite la mise à niveau ou l'élargissement du faisceau existant ? La réutilisation du réseau existant est devrai être une priorité même pour un cout supérieur pour la collectivité car elle permet de limiter l'empreinte sur l'environnement.
@116	Esther	<b>Ce projet est fait à la va vite sans que les personnes puissent prendre le temps de consulter les informations mises à disposition tardivement (et il faut chercher les informations car personnellement je n'ai rien reçu sur le sujet) et puissent répondre à l'enquête (période de vacances et fêtes de Noël).</b> Un projet qui dénature le bassin de Thau avec son étang et ses garrigues et qui va générer beaucoup de nuisances ...
@118	Bouquet Cyril	Quel est l'intérêt de cette LGV ? Abimer la Gardiole, passer en lisière du bassin de Thau et de son ecosystème ... <b>De plus, contrairement à ce qui aurait dû être fait, la concertation n'a pas eu lieu. C'est donc un passage en force qui nous est proposé. je suis donc fermement partisan d'une véritable reflexion et d'une concertation sur ce sujet.</b>
@137	Rueda Christelle	Beaucoup trop bruyant pour les habitants, j'habite sur issanka et <b>même pas informée de quoi que ce soit une honte !!!</b>
@157	BERTRAND Charles	... A la mairie de Florensac , M PEYO élu à l'urbanisme <b>s'étonne que nous ne soyons pas encore avisés. Notre fermier a besoin de connaître le laps de temps dont il dispose afin d'envisager l'entretien de ces parcelles. Merci de nous confirmer si toutes ces parcelles seront impactées</b>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@159	BORG Michel	... <b>Absence de consultation digne de ce nom jusque là ; des milliers de flyers susceptibles d'informer n'ont pas été distribués ; visibilité de la publicité officielle relative à ce projet très contestable....</b> En l'état ce tracé est inapproprié et mal pensé.
@204	FORABOSCO BRUNO	<b>Le dossier d'enquête publique n'est pas disponible sur le site internet de l'enquête, ni sur celui de la préfecture. Ceci est contraire aux dispositions de l'article 4 de l'arrêté préfectoral d'enquête.</b> Vous laissez là un boulevard aux opposants qui pourront argumenter à raison de la non-conformité de l'enquête.
@257	BELLOCHE Christine	<b>Je prends connaissance de ce projet par un flyer déposé chez moi, il y a deux jours... Il était temps !!! Bien évidemment je m'oppose à un tel projet NON CONCERTÉ,</b> les autorités publiques semblent vouloir passer en force sans prendre en compte les arguments démontrant de nombreuses aberrations. <b>Il faut, à minima, un VRAI débat public sur un projet ayant un tel impact sur un environnement hyper sensible.</b>
@259	DUMORTIER Jean-Paul	<b>Informé du projet depuis seulement quelques jours, j'en suis atterré ! Je déplore la façon dont est menée l'enquête publique, sans aucune concertation, sur un sujet impliquant l'environnement hyper sensible qu'est le bassin de Thau.</b> Je m'inquiète de la défiguration programmée de la lagune, de sa garrigue, et des conséquences sur les activités majeures de conchyliculture et de vignes. Tout cela pour gagner 18 mn de transport, mais aussi perdre la gare TGV de Sète. <b>Je réclame un vrai débat public.</b>
@272	Félix	... Ce projet est un non sens à plusieurs titres : Non sens environnemental : ... Non sens économique: ...Non sens en termes de mobilité : ... Non sens démocratique : La LGV va lourdement impacter notre territoire pour des décennies. <b>Malgré cela, les citoyens ne sont pas informés, n'ont qu'un mois pour s'exprimer en ligne, et n'ont jamais reçu d'information à leur domicile. ...</b>
@273	FORNAGUERA	L'implantation d'une ligne TGV pour réunir Perpignan à Montpellier devrait se justifier quant à sa pertinence globale, en matières d'écologie, de paysages altérés, de gains substantiels horaires, d'emprise en zone protégée. En l'absence d'éléments probants, je suis contre cette implantation de LGV
@282	PLATE Antoine	Le mieux serait de soumettre à nos contribuables ou utilisateurs locaux un plus vaste débat public quant à nos futurs transports publics - avant privatisation (inéductible ?) de nos tronçons communs. Quand SnCF Réseau affirme tout bonnement que demain, les dessertes seront seules en leur main - en tant qu'attributaires de marché....
C287	UNION LOCALE CFDT SÈTE BASSIN DE THAU	... On est donc légitimement fondé à se poser la question de l'intérêt du projet actuel pour notre territoire regroupant tout de même plus de 120000 habitants hors saison. C'est, entre autres, pour toutes ces raisons que nous en demandons la révision et <b>ce dans le cadre d'un débat citoyen transparent. Nous souhaitons particulièrement que chaque Conseil Municipal concerné se prononce face à un projet qui engage les futures générations et qui, depuis 2009, ne se présente plus dans le même contexte.</b> ...- Anticiper les effets du réchauffement climatique avec la création d'une ligne nouvelle MIXTE entre Montpellier (Mogère) et Perpignan (via Nord du bassin de Thau) - Cette option (dite scénario 2) qui avait reçu beaucoup de soutiens de la part des partenaires sociaux, d'associations de protection de l'environnement, de collectivités mais aussi du public permettrait de prendre en compte l'aspect « marchandises » mais aussi les contraintes environnementales car cette nouvelle ligne n'exigerait pas les caractéristiques lourdes d'une LGV surtout pour un gain de temps aussi minime. En conséquence, en l'état pour L'UL CFDT SETE THAU, le projet présenté est non seulement une erreur mais surtout une faute et nous prendrons toutes les initiatives nécessaires, avec les autres acteurs, pour qu'il soit révisé en profondeur.
@288	Marie	... Ce projet est un non sens à plusieurs titres : Non sens environnemental : ... Non sens économique: ...Non sens en termes de mobilité : ... Non sens démocratique : La LGV va lourdement impacter notre territoire pour des décennies. <b>Malgré cela, les citoyens ne sont pas informés, n'ont qu'un mois pour s'exprimer en ligne, et n'ont jamais reçu d'information à leur domicile. ...</b>
E291	Carole	Habitante de la commune de Gigean, <b>j'aimerais connaître le tracé exact retenu pour le passage des rails du TGV sur ma commune afin de pouvoir estimer les dommages causés par son passage</b> et prendre rendez-vous avec vous dans le cadre de l'enquête publique. Pourriez-vous me faire parvenir ce document ? Vous remerciant par avance de l'attention portée à ma demande.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@363	CLASTRE FABRICE	(idem @795) <b>Pourquoi une telle précipitation dans le projet, sur ces dernières semaines ? Alors que la concertation avec le public a été fortement impactée du fait de la crise sanitaire qui a empêchée toute réunion publique menée par le maître d'ouvrage, pourquoi ne pas avoir repoussé cette enquête publique menée pendant la période des fêtes de fin d'année ?</b>
@396	Georges	<b>Annulation du projet en l'état. Reconcertation citoyenne et publique</b>
@401	Diep	<b>1/ Lancer en catimini (du 14/12/2021 au 27/01/2022) l'enquête pour que la population concernée ne soit pas au courant et ainsi passer en force le projet ? c'est honteux, irrespectueux. 2/ Je n'accepte pas un projet qui va DETRUIRE le patrimoine historique, écologique et économique de Thau. L'étude date d'il y a 10 ans !!! quelle gabegie! : ce n'est plus adapté Nos gouvernants feraient mieux de réfléchir à mieux desservir tout le territoire en transports en commun , entretenir/ améliorer les lignes existantes .</b>
@410	Jean-Marie	Je souhaite marquer mon opposition à ce projet pour les raisons suivantes : > Lors de la description générale de ce projet, il est fait mention de congestion/saturation de l'axe ferroviaire : <b>où sont les données, les chiffres, les indicateurs qui valident cette appréciation ? &gt; ...</b>
@413	Thierry et Catherine Braquet	... D'où vient cette brusque volonté d'accélération de ce projet ? <b>Pourquoi d'un coup ces passages de jalons à marche forcée et en quasi-catimini ?</b> C'est tout d'abord un vrai déni de démocratie : Absolument tous les candidats aux dernières élections municipales des communes du pays de Thau traversées par la LGV s'étaient engagés auprès de l'Observatoire du pays de Thau à ne pas valider ce tracé, mais une fois élu, ... <b>Où est donc la représentativité des citoyens ? Quid de la phase de concertation de 2021 en plein confinement lié à la Covid, c'est clairement une non-information aux administrés sans aucune réunion publique d'information. Un autre déni de démocratie avec une énorme proportion de citoyens ne connaissant pas ce projet de tracé et qui tombent des nues lorsqu'on leur présente ce tracé. Et que dire de cette enquête publique lancée pendant les fêtes de fin d'années et bouclée fin janvier ? Est-ce vraiment démocratique ? Ou veut-on rapidement boucler la procédure pour un passage en force ? ...</b> De grâce, prenons le temps de remettre l'étude de ce tracé sur la table et convenons ensemble que les critères de choix de 2009 ne sont plus en adéquation avec les changements de notre monde d'aujourd'hui. ... <b>DE GRACE ARRETONS CE MASSACRE ECOLOGIQUE ET ECONOMIQUE ET REMETTONS LE PROJET DE TRACE DE LA LGV A L'ETUDE EN PRENANT EN COMPTE LES CRITERES D'AUJOURD'HUI ET L'AVIS DES CITOYENS DU PAYS DE THAU.</b>
@422	Mercieux Alain	<b>Enquête publique invalide du fait du délai trop court,,,,</b>
@447	Georges	<b>Le dossier présente très peu de détails au sujet des 3 viaducs sur Poussan/BalarucLV/Gigean mais aussi des énormes remblais de terres situés entre eux (et au dessus du péage ASF) ! et encore moins concernant leur insertion paysagere et leur caractéristique y compris les ouvrages annexes comme les murs anti-bruit, transfo ou raccordement des liaisons interceptées?</b> La figure 10 présente un profil en long à une échelle à peine lisible (voir pièce jointe): Ce profil en long va créer vu les hauteurs au dessus du terrain naturel et des voies, des nuisances visuelles, acoustiques et hydrogéologique (vu le nombre de piliers de pont et des remblais). - <b>Q1 :Cette importante faiblesse du dossier à ce sujet, vu l'impact prépondérant en Co-visibilité de l'étang de Thau, ne doit elle pas nécessiter de refaire un dossier et une nouvelle enquête ?</b> merci de répondre clairement à cette question. ....
E458	DARNATIGUES Jean- Christophe	Les raisons pour lesquelles je m'oppose à ce tracé sont argumentées dans les paragraphes suivants: - <b>Tout d'abord, l'ignorance de l'imminence et de l'importance du projet par plus de 80% des personnes que je rencontre me persuade que la communication a été inefficace. La faute peut en être rejetée sur la pandémie mais auquel cas, il faut reprendre le temps de</b>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<b>bien reprendre cette communication au niveau local et régional et d'obtenir l'aval des communes.</b> ... En conséquence, je ne vois aucune raison pour forcer et accélérer ce projet dans la vision actuelle de son trajet et plus largement de sa vocation...
@463	Vetillart-Avallone Thomas	...Très sceptique au demeurant sur l'argumentaire de fond qui soutient le projet, et pour ne relever qu'un seul de ses effets induits, je dis ma perplexité face à l'implantation des nouvelles gares : Béziers et Narbonne n'étant distantes que d'une vingtaine de kilomètres, à quoi bon mobiliser autant de terrains sur deux sites différents ? <b>... En l'état actuel des choses, le dossier ne se montre pas assez disert au sujet de ces gares. J'attends le supplément, sous quelque forme légale qu'il soit.</b>
@471	George	<b>Plusieurs tracés auraient été étudiés avant la décision de retenir ce tracé longeant l'étang de Thau avec semble-t-il une concertation, mais le dossier ne fait pas état de cette "concertation" préalable ni des divers tracés, argumentaires et point de comparaison de ces différents tracés. Ainsi les motivations et les justification du choix définitif sont totalement absents du dossier d'enquête publique, rendant impossible la possibilité d'éclairage de la population et d'expression, par manque de transparence :</b> - <b>C'est un manquement grave de ce dossier qui en devient ainsi en "border-line" de l'irrégularité et donc remet en cause la légitimité même de cette enquête publique, dans la mesure où le public en est réduit à être pour ou contre sans possibilité de s'exprimer sur l'acceptabilité socio-environnementale de tel ou tel tracé .</b> ... En tant que résident permanent de Balaruc, à proximité immédiate du viaduc de Poussan et compte tenu des enjeux très sensibles locaux et pour les générations actuelles et futures, <b>je vous sollicite pour qu'une consultation locale sur ces secteurs 4 et 5 longeant le bassin de Thau soit effectuée sur la base d'un dossier d'études avec plusieurs variantes de tracé en plan et profil en long avant toute décision relative à l'utilité publique.</b> Je joins, à cette fin et comme le précédent contributeur, <b>un tracé en plan d'une variante située plus au nord (tracé en pointillé sur la PJ) en demandant que le maître d'ouvrage apporte une étude détaillée de comparaison des 2 tracés selon les différents items de l'étude d'impact . ...</b>
@504	Bernard	<b>Pour une concertation plus proche des habitants</b> <b>Une participation au plus proche des habitants</b> ... Beaucoup d'informations sont diffusées au niveau des collectivités, malheureusement ces informations ne ruissellent pas vers les habitants qui pourraient relever des manquements. Il est important que les représentants d'habitants puissent être intégrés, en tant qu'observateurs, dans les réunions de décideurs. <b>Une amélioration pour la participation citoyenne</b> .... Malheureusement le temps de l'enquête est bien trop court pour que les citoyens puissent s'approprier la masse de documents et ainsi avoir une idée précise du projet à l'instant de l'enquête publique. <b>Dans les documents il y a trop de réécritures, d'un document à l'autre. Ne peut-on pas simplifier et mettre les informations communes dans un même et seul document ?</b>
@512	bertrand regine	D'après le tracé de la ligne LGV il semblerait que le projet traverse nos parcelles agricoles sur la commune de Florensac. Vignes cadastrées au lieu-dit Les Peyrols. <b>Notre étonnement est de n'avoir à ce jour, rien reçu de la part de votre organisme concernant la possibilité que ces parcelles soient impactées. merci de nous renseigner par mail</b>
@612	MSD SARL SCEA MANIER DULAC	... Nous devons tout d'abord constater que si l'affichage est parfaitement réglementaire ..., les indications données ne permettent pas de d'accéder au dossier d'une manière immédiate. Le lien : <a href="http://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1">www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1</a> propose en premier « Registre Numérique d'enquête – Registre et dossier d'enquête Annonce <a href="https://www.registre-numerique.fr/05_82_95_90_37">https://www.registre-numerique.fr/05_82_95_90_37</a> . Mise en place rapide de votre registre dématérialisé de votre enquête publique. Solide expertise. Devis gratuit. Demandes de démo.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Et ensuite d'autres sites ne permettent également pas un accès direct.</p> <p>Pour le lien <a href="http://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultations-du-public/Enquetes-Publiques2">www.herault.gouv.fr/Publications/Consultations-du-public/Enquetes-Publiques2</a> il annonce différentes enquêtes dont une sur le photovoltaïque mais nullement celle relatif à la nouvelle ligne Montpellier Béziers. Après recherche il convient d'utiliser l'adresse plus complète <a href="https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1/documents">https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1/documents</a> pour ouvrir le sommaire du dossier qui comprend 43 sous-dossiers à ouvrir chacun séparément avec un grand écran. Attention, un de ces dossiers est masqué sous la gare de Massy qui bloque l'ordinateur et nécessite l'intervention d'un informaticien.</p>
@628	Hélène	<p>Comme je possède un terrain sur la commune de Mèze proche du tracé et compris dans la bande hachurée indiquée sur les plans, <b>j'ai cherché à savoir quelle incidence ce projet aurait sur l'occupation de ce terrain à vocation agricole. Or le niveau de détails de ces plans m'empêche de le savoir. Il n'y a à ma connaissance aucune coupe transversale de principe à échelle suffisante concernant chacune des typologies de voies. Je ne sais pas si je risque d'être expropriée et dans l'affirmative, à quel montant financier.</b></p> <p>Je ne comprends pas pourquoi la voie de chemin de fer coupe la route de Marseillan que j'emprunte régulièrement, notamment dans mes échanges de nature agricole avec des propriétés voisines. Aucun passage à niveau n'est mentionné, cela veut-il dire que nous n'aurons plus la possibilité de communiquer ?</p> <p><b>En l'absence de ces informations, je ne vois pas comment je pourrais émettre un jugement motivé concernant mon terrain, et vous m'en voyez particulièrement désolée. ... A ma connaissance, il n'y a aucune indication dans l'enquête concernant le type de fouilles qui sont prévues autour de la voie Domitia, ni de détail sur l'impact économique de ces fouilles ou des éventuelles indemnités de riverains....</b></p>
@669 E670 C1208	MORGO Christophe	<p><b>... - Le manque de concertation des élus et de la population du territoire :</b> _En effet, les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont été informé que tardivement du tracé et des modifications apportées au projet._En outre, Nous pouvons constater un <b>manque de communication et d'information auprès des citoyens.</b> Nous déplorons <b>l'absence de permanences dans chaque commune impactée,</b> seules les grandes communes ont une permanence du commissaire enquêteur, et la période choisie de l'enquête publique, les fêtes de fin d'année.</p> <p>Par ailleurs, nous vous rappelons que dans leur dernier bilan, les garants de la concertation recommandaient de particulièrement prendre en compte pour le dossier d'enquête publique les observations du public sur la desserte de Sète, la biodiversité et le patrimoine de la Gardiole, le paysage et l'environnement de Thau (viaduc de Poussan et AOC Pinet)....</p> <p>DEMANDE à SNCF Réseau de relancer les études visant à déterminer un nouveau tracé moins impactant,</p>
@709	Cossange Nicolas	<p>Contribution de la Fédération du Parti Communiste de l'Hérault</p> <p><b>... Il faudrait donc, afin de rassurer les populations : S'engager sur un volume minimal de circulations TGV par le bassin de Thau. Créer les conditions techniques et financières par l'Etat et SNCF Réseau de créer de nouvelles relations TER sur la future ligne nouvelle et sur le contournement Nîmes-Montpellier afin d'assurer les correspondances idoines pour les populations du bassin de Thau et de l'Agathois. ...</b></p> <p><b>En conclusion, les récents débats sur la pertinence des projets ferroviaire en Occitanie comme les gares de Montpellier Sud de France ou Nîmes Pont du Gard montrent l'importance de l'écoute de l'ensemble des acteurs politiques, sociaux, économiques et surtout des citoyens qui sont toutes et tous des usagers potentiels....</b></p> <p>Il est important de donner du sens aux grands projets d'infrastructure car dans le cas contraire, ceux qui en subissent les contraintes n'en sont pas les bénéficiaires ! En résumé, il faut créer les conditions de réels avantages que les populations peuvent tirer d'un accès à certains moyens de communication plutôt que d'en mesurer les nuisances qui accompagnent leur existence !Contribution de la Fédération du Parti Communiste de l'Hérault</p>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
E715	Catherine ROI	<b>Cadre de la consultation : beaucoup de documents, pas beaucoup de temps pour se les approprier, la période de fin d'année n'est pas toujours la plus propice.</b> <b>Dossier remis aux communes sous format numérique le 23 décembre en mairie de Bages (avec une erreur d'adressage , c'est la mairie de Bages dans les PO qui a reçu le dossier). Le temps imparti pour l'émission de l'avis est de 6 semaines).</b>
@762	Jonathan	<b>1 - Pourquoi faire une enquête publique si les accords sur les financements sont déjà trouvés et où nos pouvoirs publics se félicitent déjà du projet et de sa future mise en service? L'enquête publique ne servirait elle à rien ou à faire croire que l avis de la population compte? ...</b>
@772	DAMAGGIO JEAN	<b>les délais de la réflexion, pour l'essentiel pendant les fêtes, ne permettent pas à chacun de se faire une idée. ...</b> J'ai cherché vainement un lieu de réunion publique. Or entre les rencontres personnalisées en mairie et une réunion publique c'est la nuit et le jour. Une réunion publique permet aux commissaires d'assister à une confrontation générale entre les porteurs du projet et leurs opposants.... Les enquêtes en mairie réduisent le débat à une question personnelle entre une personne impactée et les commissaires. Ils réduisent l'utilité publique à une utilité ou inutilité personnelle.... La ligne actuelle existe toujours, elle peut rendre des services éminents si elle était bien entretenue et si des tronçons méritent d'être doublés vu les conséquences humaines, elle mérite plus de réflexions.
@779	Blin-Mioch Rose	<b>Concertation et déficit de démocratie.</b> Si nous prenons la définition du mot concertation dans le Dictionnaire Général de Langue Française : « S'entendre afin de prendre une décision en commun » il ne semble pas que cette définition soit valable pour les enquêtes d'utilité publique. En effet je relève dans le compte-rendu de la réunion du 25 avril 2015 à Poussan ( snfc _inmpcr_rppoussan -27042015-a.pdf) celle donnée par le garant de la concertation M Jean-Pierre Richer « c'est une bonne information de tous ceux qui sont intéressés par un grand projet, la ligne nouvelle, qu'ils soient élus , associations, grand public [...] La concertation c'est un dialogue, il faut que toutes les questions que vous avez envie de poser soient posées et il faut que vous receviez les réponses. » Ce garant est désigné « par la commission du débat public et par le maître d'ouvrage », C'est le maître d'ouvrage qui est responsable de la concertation. Le garant de la concertation fait un rapport sur la sincérité du débat public qui est transmis au Ministre , au final « c'est le ministre qui décide . » On voit donc là que <b>si cette procédure se réfère à la démocratie participative, elle renvoie ordinairement d'avantage à la communication qu'à un véritable débat qui pourrait déboucher sur une entente, y compris avec le grand public.</b> ... Alors que penser d'une concertation qui se situait du 2 novembre 2020 au 15 Janvier 21, soit pile pendant la période du confinement ( 30 octobre au 28 novembre 2020) il serait intéressant de connaître le nombre et les qualités des intervenants dans cette concertation par internet et en Visio conférence à un moment où les habitants de nos régions avaient une préoccupation majeure : la santé. ... Cette concertation a conclu « à de fortes attentes de la LGV en Occitanie » et estimé que l'enquête d'utilité publique devait avoir lieu « le plus tôt possible à l'automne 2021. » <b>Rebelotte pour donner son avis à l'enquête publique, période retenue fin d'année et vacances de Noël. Le tout avec des lieux d'enquête limités à Béziers, Gigean, Florensac et Montpellier excluant les autres (petites?) communes concernées par le passage de la LGV sur leur territoire, mais aussi les deux villes intéressées par le trafic Sète et Agde. IL y a donc là un déficit d'écoute et de débat avec les populations qui a lui seul légitime ma position contre ce projet en l'état. ...</b> La terre est fragile vue du ciel, nous devons la préserver cela demande une réflexion ouverte à chaque citoyenne et citoyen afin de la respecter, les 800 millions d'Euros d'ici 2030 pourraient être consacrés à un meilleur projet de service public de Transport. Qui est si pressé après trente ans? ...
@780	Blin-Mioch Rose	(Idem @779)
@785	monique	<b>Un constat: information insuffisante de la population; les réunions publiques organisées par des associations le démontrent; si tout avait été fait correctement il n'y aurait pas eu besoin de ces réunions; beaucoup pensent que ce projet a été abandonné; Une enquête publique à cheval sur les vacances de Noël me semble tout juste incompréhensible, surtout sans informations préalables suffisantes;</b>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p><b>Ce projet a 30 ans, pourquoi cette précipitation ?</b> Les études d'impact sur Issanka qui est un captage d'eau potable important ne sont pas terminées !</p> <p>Peut on à la fois défendre la participation citoyenne et la défense de la biodiversité en faisant fi des impacts réels de ce projet sur les territoires; ... je ne suis pas contre ce projet mais contre ce tracé; il me semble qu'il doit pouvoir y avoir des adaptations qui permettent de rassurer et de ne pas imposer sans concertation. On a vu récemment de grands projets d'infrastructures être abandonnés: notre dame des landes, l'extension de l'aéroport de Roissy... dans un consensus raisonnable et intelligent. ... Être compris est important car comme tous les observateurs le notent la défiance citoyenne est grande, trop grande; <b>Il faut redonner confiance aux gens en leur parlant de ce qui les concerne au quotidien, et le cadre de vie en fait partie; ...</b></p>
@787	FRANCOIS JULIEN	(idem 785 et 788)
@788	RICHOU coralie	(Idem 785 et 787)
@792	THOMAS Chloé	<p><b>Tout d'abord les citoyens manquent énormément d'informations sur ce faux-projet</b> : quel est le tracé exact avec les ouvrages nécessaires? Quel est le coût de chacun d'eux? Quels sont les ouvrages prévus pour pallier la nuisance sonore? Les ouvrages pour le passage des animaux et riverains? Quels sont les impacts environnementaux connus, inconnus, à petite échelle , à grande échelle? Où se trouve les études scientifiques présentant la balance coût/bénéfice mais surtout aussi bénéfique/risque? Quels sont les risques identifiés et quel est le coût de ces risques?</p> <p>Est-ce que les risques écologiques, environnementaux, le mal-être des riverains humains et animaux ont-ils été chiffrés? Le cas échéant à combien? Combien d'habitation vont être détruites? À quel prix vont-elles être rachetées? Combien de personnes ruinées par la dépréciation de leur maison qu'ils ne pourront plus vendre? Combien vaut le stress systémique des riverains ? À combien le raccourcissement de leur vie dû au stress de cette nuisance est-elle évaluée? Par ailleurs, ce projet va à l'encontre totale des priorités transversales de l'Europe sur le volet de la préservation de la biodiversité et étant auditrice pour de tels projets je n'hésiterai pas à faire remonter la totale incohérence de ce projet au sein des organisations européennes en charge de contrôle ! Car il s'agit d'une aberration qu'il faut stopper net !</p> <p>... Donc j'attends avec impatience votre conclusion pour voir à quel organisation je dois me référer pour que justice environnementale soit faite dans le cas d'un accord du projet. Vous rendez-vous compte qu'il s'agit d'un abus de la société capitaliste...</p>
@795	CLASTRE Marie-Claire	<p>(idem @363)</p> <p><b>Pourquoi une telle précipitation dans le projet, sur ces dernières semaines ? Alors que la concertation avec le public a été fortement impactée du fait de la crise sanitaire qui a empêchée toute réunion publique menée par le maître d'ouvrage, pourquoi ne pas avoir repoussé cette enquête publique menée pendant la période des fêtes de fin d'année ? ...</b> Combien de dessertes grandes lignes sur la gare de Sète dans 5 ans ? Dans 10 ans ? Dans 30 ans ?</p> <p>Des travaux de confortement de la ligne existante y seront nécessaires ? Quels travaux sont programmés ? ...</p> <p>Est-il logique de se prononcer sur la phase 1, sans connaître tous les aboutissants (notamment environnementaux et économiques) de la phase 2 ? ... Les impacts potentiels du projet sur la zone de captage de l'Issanka sont important.</p> <p>L'autorité environnementale pointe dans son avis que les mesures compensatoires nécessaires risquent de ne pas pouvoir être accueillies par le territoire et suggère que ce point soit à nouveau étudié. Ce point a-t-il été étudié ? Quels sont les réponses apportées sur ce point de l'autorité environnementale ?</p>
@804	Matthieu	<p><b>... on aura besoin d'avoir plus d'explications sur l'impact de cette ligne sur le quotidien des habitants qui justifie la tracé actuellement prévu</b> : La mise en place du Viaduc va couper le territoire en 2 au nord du bassin de Thau, au milieu de zones d'activités cela risque créer 2 zones indépendantes ☐ Comment pensez-vous y remédier ? Un gain de 18 minutes alors qu'aujourd'hui les trains sont très souvent en retard ( je fais partie de personnes qui prennent cette ligne TGV plusieurs fois par semaine)</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Quels sont les moyens que vous allez mettre en place pour s'assurer de du respect de horaires et donc l'intérêt de « gagner » ces 18 minutes ? La perte des TGV sur la Gare de Sète, vont augmenter le temps de trajet pour usagers pour aller à la gare de Montpellier et/ou Béziers, le gain de temps souhaité avec cette nouvelle ligne est donc inexistant. <input type="checkbox"/> Pourriez-vous, nous apporter des éclaircissements pour expliquer l'intérêt pour les habitants du territoire ? L'impact sur l'économie autour des cures à Balaruc, sera nécessairement réel <input type="checkbox"/> Pouvez-vous partagé, l'étude d'impact économique qui a sans doute été réalisé ? L'impact environnemental sera nécessairement très important, je n'ai pas réussi à trouver des chiffres / détails sur celui-ci ( positionnement face à zone natura 2000, nuisance sonore, nuisance visuel ...)</li> <li>- Pouvez-vous partager tous les éléments que ces impacts ( au minimum sur le site internet dédié à cet effet) ?</li> <li>- Impact sur la faune et la flore, décibels lors de passages, distance à laquelle on entendra le trafic, dessins clairs intégré dans le paysage du viaduc .... Merci pour votre retour, afin que l'on puisse tous adhérer à ce projet.</li> </ul>
@810	REYNAUD Hélène	N'ayant pas eu le temps nécessaire de prendre connaissance du dossier dans sa globalité et par conséquent d'analyser son contenu avant de déposer mes observations, je demande une prolongation de la présente consultation
@819	Cohen Brigitte	<p><b>SnCF-réseau a organisé une concertation dans la précipitation, la population est mal informée voire pas du tout. Le dossier d'enquête publique est basé sur des données absentes (étude de faisabilité en cours pour Issanka par exemple), non actualisées et n'intégrant pas dans sa totalité les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale. En l'état actuel, le projet décrit dans cette enquête publique n'est pas recevable et ne répond pas aux enjeux locaux, environnementaux, économiques, sociaux, patrimoniaux et de mobilité à court ou à long terme.</b> Ce coûteux projet (phase 1) est perdant-perdant-perdant ; perdant pour l'utilisateur de Thau, perdant pour le territoire et perdant pour la SNCF.</p> <p>L'Observatoire du Pays de Thau ne peut se prononcer que contre un tel tracé qui fait de ce projet un projet néfaste sans la moindre utilité publique. Nous faisons donc appel au bon sens des commissaires enquêteurs.</p>
@847	RUAUD Francois	<p><b>Je suis surpris de voir que la date de clôture de cette enquête publique se termine le 27/01/2021 alors que les résultats des enquêtes d'impacts sur la biodiversité et sur l'eau de la source d'Issanka ne sont toujours pas à la disposition du public.</b> Par ailleurs ce projet prévoit que cette ligne à grande vitesse a aussi vocation à faire du ferroutage pour diminuer le trafic des camions sur l'autoroute A9 ors les contraintes techniques sont loin d'être les mêmes pour ces deux types de trafics <b>et aucune explication n'est fournie concernant ce questionnement. ...</b></p>
@863	Solène saelens	Il s agit d'un investissement colossal pour 18 min de gagner. C est incompréhensible et au détriment de la faune et de la flore locale, du bassin de thau et de ses cultures, du vin bref de toute l économie locale. Les pollutions liées à la construction vont être importante et les pollutions sonores également. Ici vivent buses faucons, hippocampes, hérissons et bien d autres espèces protégées ou non. investir dans les transports oui mais de manière mesurée et raisonnée afin de servir la region. <b>Ce projet n est pas du tout raisonné.</b>
@899	liberto jean luc	<p>... je suis propriétaire depuis 30 ans de ma propriété qui surplombe la ZA des Clachs fortement impactée par ce tracé et également propriétaire d'un immeuble commercial dans cette ZA des Clachs . <b>Or , à ce jour , je n'ai été destinataire d'aucune lettre : - information sur ce tracé , malgré les milliers de documents qui auraient été expédiés en 2021 selon les dire.</b> Je pense que ma double exposition ( personnelle et professionnelle ) faisait de moi un destinataire légitime d'informations sur ce sujet ....</p> <p>A t'on réfléchi à d'autres possibilités de trajet , moins impactant et dégradant pour l'environnement ?</p>
@903	Benau Henri	Refus de la ligne TGV Montpellier- Béziers, <b>les informations sur ce projet sont erronées et ne correspondent pas à une étude sérieuse et ceux depuis 1989.</b> En effet, les personnes implantées sur le tracé reconnu comme sensible dont je fais partie ont été <b>consulté de façons superficielles par les préposés rattachés à cette étude pour des raisons que j'ignore mais peut-être justifié mais à déterminer.</b> Actuellement tout est à revoir sur l'étude de ce parcours et la situation économique de la France ne permet pas de cautionner de tels

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p><b>travaux pharaoniques</b> (viaducs, remblais etc...)... La ligne actuelle renforcée et rénovée permettrait de satisfaire à la ligne "voyageurs", quant au fret, les indications présentées n'ont pas convaincu pour l'obtention de subventions de l'Europe car perspectives erronées. De plus en France, le fret ferroviaire n'a jamais su répondre aux attentes des clients depuis 1970 (retard, grève, disparition de colis, ...). <b>Attaché à soumettre ces problèmes pour une meilleure communication et information avec les nouveaux intervenants et la région en particulier</b></p>
@924	BELLOCHE CHRISTINE	<p>...Les motivations avancées pour ce projet montrent de très faibles bénéfices en regard des impacts désastreux qui ne semblent pas avoir été bien identifiés. <b>L'enquête d'utilité publique semble menée de manière expéditive. Un tel projet doit être examiné avec les parties concernées, et faire l'objet d'un véritable consensus. ...</b></p>
@934	MASSERINI Philippe	<p>... <b>L'intérêt général impose donc de le reporter afin d'étudier au mieux les conditions de sa faisabilité et de ne pas répondre aux remarques avancées lors de l'enquête publique par des "mesurettes compensatoires" qui seraient inacceptables par rapport aux enjeux en présence.</b></p> <p>Au niveau économique : - Au nom de quel intérêt général des sommes astronomiques devraient être dépensées pour la réalisation d'un tel projet en cette période qui devrait plutôt inciter nos élus à plus de modération dans les dépenses publiques ? Par ailleurs, <b>trop de lacunes, d'insuffisances jalonnent la présentation de ce projet !</b></p> <p>- Pourquoi n'y trouve-t-on pas une évaluation socio-économique complète qui prenne en compte notamment le coût des transports supplémentaires imposés aux citoyens pour rejoindre des gares TGV trop espacées et les lourds investissements financiers prévus au détriment des investissements attendus impatiemment dans le développement du maillage ferroviaire de proximité qui servirait au plus grand nombre d'entre nous (plutôt que de faire gagner quelques minutes de trajet à la minorité qui utilise les TGV) ? .... A ce sujet, lors des précédents débats, études, présentations et concertations, les associations environnementales qui ont consenti à accepter le principe de cette ligne grande vitesse (CRI- Les gardiens de la Gardiole...) ne l'ont fait qu'à la condition que celle-ci développerait le concept du fret réduisant ainsi les nuisances avérées du transport routier des marchandises. ...</p>
@938	GONI Bérénice	<p><b>La consultation est essentielle mais pourquoi cette précipitation et cette si mauvaise communication auprès de la population? L'information n'a pas été à la hauteur des enjeux majeurs de ce projet. La période des fêtes n'est pas propice. ...</b></p>
@945	SAGNIER Ludovic	<p>Sous couvert de l'intérêt de certains nous allons dénaturer complètement notre belle région pour gagner 15 minutes de temps de trajet, un impact énorme sur le vignoble, une aire du Picpoul de Pinet impacté des caves et des viticulteurs en péril tout cela pour 15 minutes. Sans parler du tourisme avec la déviation du TGV! le bruit dans nos villages avec un train qui roule à 300 km / h, <b>on nous demande notre avis sans même savoir comment vont être indemnisés nos parcelles. Que de points qui pour moi nécessitent une meilleure concertation et un décalage ou une annulation du projet.</b></p>
@967	Amouroux Hélène	<p>...- tout d'abord la période de consultation choisie pour lancer l'enquête publique pendant les fêtes de fin d'année avec un niveau de concertation des citoyens très faible.</p>
@976	BONIFACE Odile	<p><b>Comment cela se fait-il que cette enquête ait démarré dans la plus grande discrétion sans en informer le public de décembre à janvier sur un temps très court et en pleine période de fêtes? Ainsi le temps manque aux associations pour clairement informer et diffuser cette enquête. Aussi ai-je déjà déposé une contribution mais je me suis aperçue qu'au vu des informations auxquelles j'ai pu accéder depuis, elle est incomplète. Le dossier présent sur ce registre est très compact et confus, ainsi est évoquée la présence de 55 zones Natura 2000 sur le trajet Montpellier Perpignan et à aucun endroit je n'ai vu de solutions ou protections apportées pour ne pas les détruire, considérant que les traverser ce sont les détruire. ...</b></p> <p>... <b>Le dossier est donc accablant, je demande la révision, mais en toute transparence, ce qui n'est pas le cas aujourd'hui, ou la totale modification du projet qui pourrait utiliser et améliorer l'existant.</b></p>
@1021	LE VIOL Julian	<p>La LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault demande : ...<b>la mise en place d'une concertation accrue avec les citoyens ainsi que</b></p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p><b>les partenaires scientifiques et naturalistes, et notamment que des moyens soient accordés à l'ensemble des acteurs de la protection de la nature</b> (Autorité Environnementale, OFB &amp; ARB, CSRPN, Opérateurs Natura 2000, PNA, Gestionnaires d'Espaces Naturels, Associations, Collectifs citoyens, etc.) pour leur permettre de s'impliquer et de s'exprimer, dans des groupes de travail ou comités spécifiques aux mesures ERC, dans la perspective d'optimiser la prise en compte des enjeux environnementaux dans la gouvernance du projet.</p> <p>Enfin, la LPO Occitanie - Délégation Territoriale <b>Hérault remet en question la durée de la présente consultation, considérant que 45 jours, comprenant qui plus est 15 jours de fêtes de fin d'année, est une durée clairement insuffisante pour permettre une analyse fine et détaillée d'un dossier d'une telle ampleur.</b></p>
@1025	GONI François	<p><b>Tout d'abord vue la complexité du dossier je suis étonné du peu de temps donné pour répondre à cette enquête !!?</b> ...Est il prudent d'envisager de tels travaux pouvant modifier le réseau hydrographique du territoire ce qui pourrait être problématique pour toute une population et l'équilibre de la lagune source de vie et de travail pour la pêche et l'ostréiculture ? ... - Les études sur le réseau hydrographique du territoire et surtout pour ce qui est d' Issanka sont elles faites et fiables ou reste-t-il des interrogations ? - Avec les nouveaux paramètres que sont : L'importance reconnue depuis quelques années des espaces naturels ( natura 2000, ....) , la future montée des eaux ( la ligne entre Sète et Agde devra être abandonnée et donc déviée au nord) ce tracé vieux d'une trentaine d'année ne devrait il pas être remis en question ? - l'accès perturbé aux TGV pour les habitants du territoire de Thau ne devrait il pas impliquer une réflexion sur l' implantation des gares ? ...</p>
@1032	BLONDEAUT Edwige	<p>Habitante de Bouzigues, j'ai pris connaissance du projet de la LNMP, et de ses objectifs communiqués au public. <b>La plupart d'entre eux, ainsi que les analyses d'impacts, m'interpellent avec force. ...</b></p> <p>Questions : Quelle solution de mobilité concrète permettra de « diminuer les temps de trajet » des habitants du Bassin de Thau pour se rendre hors région ? Quelle solution sera proposée aux curistes rejoignant actuellement Balaruc-les-Bains par la gare de Sète ? Quelle sera la fréquence réelle de la « desserte grande ligne du Bassin de Thau (Sète et Agde) » qui est censée être maintenue ? Comment est concrètement prévu son « renforcement en haute saison touristique » ? N'y a-t-il pas dans ce projet une incohérence à vouloir créer une nouvelle ligne, pour libérer la ligne ferroviaire actuelle qui serait ensuite renforcée en saison, mais dont aucune étude à ce sujet n'est présentée ?</p>
@1035	RAYNAUD Pascal	<p>Un projet passé en force en contournant les aspects réglementaires et informatifs pour la population !!!</p>
@1049	CAVERIVIERE Martine	<p><b>... Un premier constat est le manque d'information des habitants qui doivent se prononcer dans la précipitation (pendant les fêtes de fin d'année) sur un projet ancien et sur la base de données non réactualisées.</b> Vous entendez répondre aux besoins de mobilité et de renforcer la réponse ferroviaire pour notre territoire : Votre projet démontre le contraire ... Ce tracé ne devrait pas être soumis à l'avis de la population sans que soient connues les conclusions des études de 2 / 399 Export généré le 28/01/2022 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 27/01/2022 00:00:00 et le 27/01/2022 23:59:59 faisabilité. ... Nous avons besoin d'une nouvelle ligne mais pas dans ces conditions. Le projet ne répond pas aux attentes des habitants puisqu'il les enferme, leur fait prendre des risques pour leurs conditions de vie, leur développement</p>
@1055	Pascal	<p>... En premier lieu, <b>le choix de la période d'enquête publique sur un sujet aussi impactant pour le territoire (incluant les fêtes de fin d'année et donc une moindre disponibilité des personnes consultées) ne manque pas d'interpeller et ne laisse que peu de temps pour consulter les documents et formuler des avis.</b> Concernant les habitants du bassin de Thau, l'un des territoires directement impactés par ce projet, il semble difficile d'en distinguer des bénéficiaires alors que les nuisances directes semblent nombreuses,</p> <p>... Les SAGE présents sur ces territoires fournissent des prescriptions quant à leur préservation, et <b>simplement mentionner (cas de la nappe astienne) « qu'une concertation avec la Commission Locale de l'Eau (CLE) est prévue par le maître d'ouvrage pour valider un schéma d'assainissement 9 / 399 Export généré le 28/01/2022 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le</b></p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<b>27/01/2022 00:00:00 et le 27/01/2022 23:59:59 cohérent avec les enjeux de protection de la ressource et de recharge de l'aquifère et respectant le SAGE » semble un peu « léger » à ce stade pour bénéficier d'un avis favorable dans le cadre de l'instruction de ce projet.</b>
E1072 C1210	Jrme Decoupigny -	<p>Mairie de Montbazin</p> <p>Considérant les <b>conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances, de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.</b> Considérant que l'actuel tracé envisagé créera une nouvelle grande infrastructure de transport linéaire fragmentante pour notre territoire, et que la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique (désormais intégré au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), ne pourront être assurées. Considérant le peu de considération faite sur les volets « éviter » et « réduire » de la séquence éviter- réduire-compenser, dispositif renforcé par la loi Biodiversité de 2016 et visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement, et en particulier qu'ils n'occasionnent aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps...</p> <p><b>Considérant enfin le très faible niveau de concertation des élus et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année.</b></p> <p>... une réelle ligne mixte Train, Fret et TER, avec un abaissement de la vitesse maximale et ce sur l'ensemble du tracé entre Perpignan et Montpellier, permettrait d'épouser le linéaire de l'autoroute actuelle et ainsi de limiter les impacts sur la biodiversité, les paysages et les habitants.</p> <p><b>Au regard de ces éléments, le conseil municipal de Montbazin considère que le projet présenté n'est pas d'utilité publique et qu'un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu.</b></p>
@1098	DALOZ Aurélien	<p>En préambule, une nouvelle ligne de chemin de fer ne semble pas aberrante au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle. ... La préservation et la remise en bon état des continuités écologiques identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique (désormais intégré au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), ne pourront être assurées, ce qui va à l'encontre de la politique de la Trame verte et bleue introduite dans le code de l'environnement depuis 2009.</p> <p>A la lecture du dossier, les volets « éviter » et « réduire » de la séquence éviter-réduire-compenser, dispositif renforcé par la loi Biodiversité de 2016 et visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur l'environnement, et en particulier qu'ils n'occasionnent aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps, ne sont pas assez pris en compte ni étayés. ...</p> <p>Faible niveau de concertation : <b>Il est constaté le très faible niveau de concertation des élus et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année (notamment les permanences dans les communes). Ceci alimente les suspicions et les rejets réguliers de la classe politique sur des sujets d'ampleurs qui concernent tous les citoyens. La date de fin de l'enquête publique devrait être prorogée.</b></p> <p>... Un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu. ...</p> <p>En conclusion, le projet tel que présenté souffre d'un manque criant de prise en compte des enjeux économiques nouveaux et des enjeux relatifs à la biodiversité et au climat, et revêt donc en l'état un caractère d'inutilité publique.</p>
@1106	Pascale	<p><b>Pourquoi faire une enquête publique au moment des fêtes ? et pourquoi avoir refusé la proposition de la prolonger pour que tous les citoyens soit informés?</b></p> <p>-Ce projet date de 1988; y-a-t'il eu depuis de nouvelles études pour le mettre en adéquation avec les nouvelles perspectives (et futures de 2030) économiques, sociales et environnementales? et lesquelles?</p> <p>-L'Europe devait participer à hauteur de 40% pourquoi cette participation est maintenant de 20%?</p> <p>Je demande l'étude d'un autre tracé en accord avec les communes imputées et les associations du terrain. Est ce possible??</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1123	Jean-Paul	<p><b>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. ...</b></p> <p>Mais il semble que des alternatives ne mettant pas en péril notre écosystème existent.</p> <p><b>Ces solutions doivent être mises sur la table et discutées notamment avec les acteurs locaux.</b></p> <p>Ne précipitons pas un projet qui n'est pas mûr !</p>
@1136	SANCHEZ Florence	<p>... • Le faible niveau de concertation des élus locaux et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année et qui, sans les réunions publiques organisées par l'Observatoire de Thau sur les Communes de Poussan, Sète, Loupian, Gigean, serait passée inaperçue aux yeux des citoyens. ...</p> <p>Pour toutes ces raisons, en tant que Maire de Poussan, je vous informe que je donne un avis défavorable à l'enquête publique, que je maintiens ma prise de position contre le tracé actuel, que <b>je demande à ce qu'une nouvelle étude soit réalisée afin qu'un nouveau tracé moins impactant soit déterminé, dans l'intérêt de concilier à la fois la nécessité de développer une nouvelle Ligne à Grande Vitesse et de sauvegarder notre territoire communal et intercommunal.</b></p>
@1140	Vandermeersch Nathalie	<p><b>Je n'ai reçu aucun document pour m'aviser de la concertation autour de ce projet, organisée semble-t-il du 02/11/2020 au 15/01/2021 entre confinement et couvre feu.</b> Je regrette donc ne n'avoir pu y prendre part faute d'information. Je profite donc de cette enquête publique pour vous faire part de mon opposition au projet en l'état...</p>
@1142 C1209	RAJA CEDRIC	<p><b>Le manque de concertation des élus et de la population du territoire :</b> En effet, les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont été informés que tardivement du nouveau tracé et des modifications apportées au projet. En outre, nous pouvons constater un manque de communication et d'information auprès des citoyens. Nous déplorons l'absence de permanences dans chaque commune impactée, seules les grandes communes ont une permanence du commissaire enquêteur, et la période choisie de l'enquête publique, les fêtes de fin d'année.</p> <p>Par ailleurs, nous vous rappelons que dans leur dernier bilan, les garants de la concertation recommandaient de particulièrement prendre en compte pour le dossier d'enquête publique les observations du public sur la desserte de Sète, la biodiversité et le patrimoine de la Gardiole, le paysage et l'environnement de Thau (viaduc de Poussan et AOC Pinet). ... Après en avoir délibéré, le Conseil municipal, à l'unanimité : - S'OPPOSE au nouveau tracé de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1. - <b>EMET un avis défavorable à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan.</b> - <b>DEMANDE à Réseau Ferré de France de renoncer à ce nouveau tracé, pour les multiples arguments développés au fil du débat et qui le condamnent.</b> - <b>DEMANDE, au titre de l'article L. 123-14 du Code de l'environnement, que l'autorité compétente suspende l'enquête publique pendant une durée comprise entre trois et six mois.</b></p>
E1147	valerie boadella	<p>... <b>D'ailleurs il faudrait une vraie concertation des différents acteurs locaux. Je suis particulièrement touchée par le manque d'informations et déplore également le fait qu'il n'y ait pas eu de permanences dans chacune des communes impactées. De même, le court délai de l'enquête publique et le choix calendaire (vacances et situation sanitaire) semble peu opportun au regard des enjeux.</b></p>
@1148	BAUMGARTNER KATIA	<p>... j'avais déjà eu l'occasion d'exprimer les réserves quant à la manière dont le projet était mené, sans remettre en question un certain intérêt pour la ligne dès lorsqu'elle remplissait les conditions nécessaires émises par un ensemble d'association et de parties prenantes ... Aucune de ces attentes ne sont remplies : Des dossiers et évaluations insuffisantes, Analyses socio-économique tronquées, biaisées, insuffisantes, Des choix contestables ...</p> <p><b>Par ailleurs, le déroulement de l'Enquête Publique débutée en pleine période de fin d'année, à laquelle s'est ajoutée la 5e vague épidémique n'a réellement pas permis une bonne information des tous. Ce qui n'est pas acceptable. Une prolongation de l'enquête était indispensable au regard de l'ampleur du projet et des dossiers à analyser.</b> On vient de perdre des années, à payer des études pour</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		rien, on est en train de gaspiller de l'argent sur un projet (En ces temps difficiles pour chacun, c'est assez scandaleux pour le souligner) qui, s'il était réellement (ré)-étudié correctement, mériterait au contraire que l'on y mette de vrais moyens pour un intérêt général réel, qui s'inscrit dans la durée, qui sert les territoires, les habitants et préserve au maximum l'environnement et la biodiversité. Je suis donc extrêmement défavorable à qui nous a été présenté, et suis contre la déclaration d'utilité publique de cette ligne en l'état des dossiers et projet.
@1149	VANDERMEERSCH Bruno	<p>... Mais Je suis contre ce projet de tracé pour le tronçon LGV Montpellier Béziers, tel que présenté, pour un certain nombre de motifs :</p> <p><b>Motifs de consultation / concertation citoyenne / juste et complète information :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Il est pratiquement impossible de s'exprimer sur un sujet si complexe, si volumineux sans concertation de "sachant" dans les différents domaines. <b>Certains avis de spécialistes ne sont pas encore transmis à ce stade de l'avancement du projet (préservation Eau d'Issanka,...) ou pas transmis dans le dossier. Le temps imparti est trop court pour une réflexion éclairée sur un tel sujet.</b></li> <li>- Les avis d'experts pour ou contre ne sont pas tous tenus à notre disposition.</li> </ul> <p>... le projet va coûter des milliards, les études déjà des millions d'euros, mais nous n'avons pas une maquette des principaux ouvrages (et je pense surtout aux viaducs, donc celui de plus d'un kilomètre de long sur la commune de Poussan), pas même un photo montage ! Nous ne pouvons pas nous prononcer sans avoir au moins une esquisse.</p> <p>... Enfin, il me semble qu'il nous est demandé de donner un avis sur un projet pour lequel certaines études ont été réalisées il y a trente ans ... Certaines ont sans doute été revisitées, mais le monde change et de plus en plus vite... <b>Il est temps de prendre le temps, à minima : d'une réelle concertation, de réétudier les vrais besoins, les besoins raisonnables, de réétudier les alternatives possibles, de réétudier les tracés instruits hier mais écartés par le passé qui pourraient reprendre sens aujourd'hui.</b></p>
@1168	LE CAR Fabrice	<p>Alors que s'achève la "consultation publique" ( terme aussi ambigu que "démocratie participative"), le citoyen se sent désarmé face à <b>un dossier indigeste monté dans le sens de la réalisation du projet d'une nouvelle LTGV.</b></p> <p>Concernant l'écologie en particuliers, appuyé par des études qui décrivent de façon exhaustive l'impact de ce projet mais aussi les solutions pour le minimiser, on comprend que la nature n'est pas l'enjeu majeur des promoteurs de cette ligne. L'impact sur la santé ( nuisances sonores et visuelles, conséquences psychologiques...) des citoyens concernés, accessoirement contribuables , n'est pas non plus décisif. Les enjeux économiques et politiques ...</p>
E1169	Marie MUSITELLI -	<p>... je m'interroge sur le bienfondé du projet et encore plus du tracé. Le projet est ancien et lors de sa réalisation effective, il se sera passé plusieurs décennies. Les enjeux évoluent vite et <b>je pense qu'il serait nécessaire de le revoir et l'adapter, notamment avec une vraie concertation des acteurs locaux.</b></p> <p>... En effet, le tracé actuel représente une destruction massive d'espaces protégés, de paysages classés et de patrimoine (via domitia / picpoul de pinet, etang de thau, massif de la gardiole) et on ne peut pas ignorer qu'il met en danger un écosystème fragile et des espèces menacées et protégés. Comment cela peut-il être compensé ? Cela est impossible. Pourquoi détruire tout cela ? Qui y gagne ? d'autres trajets sont possibles. Quel but pour ce nouveau tracé ? ... <b>Les habitants sont peu, voir mal informés. En effet, ils entendent parler depuis si longtemps de ce projet que certains ne croient plus à sa réalité, d'autres ont des anciennes informations et certains le découvrent. La communication faite pendant la pandémie ne peut être considéré comme appropriée ni efficace et la période choisie pour l'enquête publique est courte et peu propice (vacances de fin d'année) A croire que tout est fait pour que les gens impactés ne soient pas informés.</b> ... Je me demande aussi pourquoi ce vieux projet d'un coup devient si pressant ? Quitte à faire le projet sans avoir les études adéquates et mises à jour ? Quitte à acter un protocole de financement avant même la fin d'une enquête publique ? Mais quelle urgence soudaine y a-t-il ? ... Ce projet est colossal, son impact et financement aussi, il convient donc qu'il soit adapté et réalisé avec précaution, avec concertation, avec respect des préconisations. Alors seulement il pourra être garant de l'intérêt général et donc un succès. Au vu de mes observations, je déplore qu'à ce jour ce ne soit pas le cas ...</p>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1172	Michele	... Je suis sur le FOND opposée à cette nouvelle ligne TGV. <b>Sur la forme, et donc la concertation, là je suis tout à fait outrée sur cette gouvernance de si grands projets !!!!</b> Sur l'adaptation aux nouvelles exigences, je ne peux être que contre ce tracé qui n'y est pas adapté
C1212	STOECKLIN Marcel	... les élus du territoire du Bassin de Thau n'ont pas informés que tardivement du tracé et des modifications apportées au projet. En outre, nous déplorons absence de permanence's dans chaque commune impactée, seules les grandes communes ont eu une permanence du Commissaire enquêteur, et la période choisie de l'enquête publique, les fêtes de fin d'année....
R1247	SMAGGE Noëlle	Ce projet est sans conteste une atteinte grave aux besoins de la population qui vit au bord de mer et dans l'aire sétoise. <b>Il m'apparaît contraire à la démocratie la plus élémentaire qui veut que les usagers soient consultés bien avant l'étude quasi finalisée qui nous est présentée aujourd'hui. Finalisée et chiffrée.</b>
O1277	LUCAS	Monsieur LUCAS d'ISSANKA <b>se plaint du manque d'information sur le projet</b> , s'inquiète du Viaduc de la Vène qui va dénaturer ISSANKA doté d'un parc classé de 1750 planté de platanes avec une faune exceptionnelle, tous les inconvénients (nuisances) aucune compensation problème de la gare de SETE, fait une proposition de tracé pour ce secteur (document 10) Monsieur LUCAS remet au CE une pétition de 5180 signatures LES LIGNES BOUGENT (document 11)

Les observations relevées expriment essentiellement :

- Un déficit de démocratie participative, un manque de concertation, une concertation trop courte (pandémie), un manque de présence sur le terrain, ...
- Une mauvaise information du public et des élus,
- Une enquête précipitée, trop courte, manque de temps pour étudier le dossier, avec en plus la période des fêtes de fin d'année,
- Un problème d'accès au dossier numérique, ...

### Réponse de SNCF Réseau :

#### PRÉAMBULE

*SNCF Réseau entretient depuis plus de quinze ans un dialogue continu avec l'ensemble des acteurs du territoire : élus, acteurs socio-économiques, responsables associatifs, usagers des lignes, riverains du projet... Cette démarche de concertation vise à mieux prendre en compte les attentes et besoins de mobilités du territoire tout en limitant au mieux les incidences du projet sur leur qualité de vie et leur environnement.*

*Ainsi, le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), dont les origines remontent aux années 90, a été largement concerté, débattu, questionné et étudié auprès de l'ensemble des acteurs du territoire : élus, riverains, entreprises, associations, administrations...*

*A titre d'exemple, les décisions suivantes, entérinées par les décisions ministérielles, sont directement issues de la concertation et des demandes du territoire :*

- *Abandon du couloir « Nord Pézenas » (Collines du Biterrois), qui n’a obtenu aucune adhésion du territoire, au profit du couloir « Littoral », plus largement plébiscité : cette décision a permis de jumeler LNMP au plus près de l’A9 et ainsi de concentrer les nuisances,*
- *Conserver au maximum le tracé du projet dans les emplacements du PIG 2000 lors des études de variantes de tracé dans les années 2010-2015,*
- *Acter un passage dans le massif classé de la Gardiole dans le secteur de Fabrègues-Gigean, en accord avec les riverains des communes de Fabrègues et Gigean et l’association de défense du site « les gardiens de la Gardiole », afin d’éloigner le tracé des bourgs des communes ;*
- *Choix de la variante de tracé la plus éloignée du bassin de Thau lors des études de variantes de tracé dans les années 2010-2015.*
- *Modifier le tracé historique pour éviter les enjeux agricoles sur Lespignan ;*
- *Décaler plus à l’Ouest le tracé historique sur Rivesaltes suite aux inventaires biodiversité et aux études de variantes de tracé dans la plaine du Roussillon ;*
- *Valider le principe de la réalisation d’une tranchée couverte au Soler pour garantir le profil bas de la ligne ;*
- *Retenir la zone prioritaire de passage (ZPP) médiane dans les Corbières suite à la forte opposition du public concernant la ZPP littorale impactant entre autres les communes de La Palme, Fitou, Caves ;*
- *Étudier des variantes de tracé à Roquefort, finalement non retenues, mais remplacées par une proposition de tunnel à la place d’un grand déblai. Une réflexion est menée avec la commune sur l’altimétrie de la ligne en sortie de tunnel dans la plaine et sur la nouvelle entrée principale au village.*

*Ces phases d’études, de concertation et de décision se déroulent effectivement sur un pas de temps très long, du fait de l’importance du projet.*

*Le dossier support à l’enquête publique, notamment dans sa pièce B relative au contexte juridique et administratif, détaille l’ensemble des phases de concertations et décisions qui ont jalonné le projet.*

## **RAPPELS DES GRANDES ÉTAPES DE LA CONCERTATION ET DES DÉCISIONS**

### **Les grandes étapes**

- *Mars-juillet 2009 : débat public sur le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et décision du Maître d’ouvrage du 26 novembre 2009 de poursuivre les études ;*
- *Février 2010 à juin 2010 : concertation sur l’étape 1 des études préalables visant à définir une zone de passage de 1 000 m de large ;*
- *Novembre 2012 à mai 2013 1<sup>ère</sup> phase de concertation sur l’étape 2 des études préalables visant à poursuivre la recherche d’un tracé, l’identification des haltes et la définition de l’offre de service (tronçons aptes à la mixité de la ligne) ;*

- *Avril 2014 à juin 2015 : 2<sup>ème</sup> phase de concertation sur l'étape 2 des études préalables visant à définir précisément le tracé et l'implantation des gares nouvelles ;*
- *22 octobre au 22 novembre 2018 : consultation publique sur la mise à jour du Projet d'intérêt général datant de 2000 avec pour objectif d'actualiser les emplacements réservés du projet dans les documents d'urbanisme ;*
- *2 novembre 2020 au 15 janvier 2021 : phase de concertation préparatoire à l'enquête publique sur la phase 1 du projet, Montpellier-Béziers ;*
- *14 décembre 2021 au 27 janvier 2022 : enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la phase 1 du projet.*

### **La concertation en chiffres depuis 2008**

- *38 réunions publiques ;*
- *29 commissions consultatives avec les élus ;*
- *32 ateliers thématiques – avec la participation d'associations y compris environnementales / syndicats / scientifiques... notamment dans le cadre de la définition des variantes de tracé et la démarche ERC ;*
- *4 comités partenariaux ;*
- *Plus de 100 réunions bilatérales / rendez vous particuliers avec les élus, dont près de 70 entre juillet 2020 et décembre 2021.*

### **À l'issue de l'ensemble des phases de concertation depuis les années 2000, il est apparu que :**

- *le projet bénéficie d'un fort soutien de l'ensemble des élus du territoire toutes sensibilités confondues, mais également de la part du public. L'opportunité du projet n'est pas remise en cause ;*
- *la demande d'accélération du calendrier de réalisation est forte, notamment pour libérer un foncier gelé depuis le PIG 2000 ;*
- *le tracé proposé par SNCF Réseau est accepté sur la majorité du territoire à l'exception de 3 territoires à forts enjeux : la Plaine du Roussillon, les basses plaines de l'Aude et l'Est biterrois (dont le territoire du Bassin de Thau et du Picpoul de Pinet);*
- *les principaux questionnements portent sur les conditions de réalisation, l'insertion du projet, les sites d'implantation des gares nouvelles et la non mixité de la phase 2;*
- *une attention particulière est portée sur le calendrier et le financement du projet.*

### **Les supports d'information du grand public**

*Les supports d'informations du grand public mis en place tout de long des concertations sont notamment :*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

- un site internet dédié qui tient le rôle majeur de plateforme commune d'information et de collaboration [www.lalignenouvelle.com](http://www.lalignenouvelle.com) ;
- des supports d'information, (documents d'informations, flyers, fiches thématiques...) ;
- des expositions dans les Maisons de la Région, des mairies et plusieurs centres commerciaux et des lieux de vie ;
- des campagnes sur les réseaux sociaux

Enfin **la presse**, qui a été conviée à plusieurs temps d'information, ainsi qu'à des visites de terrain. Des rencontres bilatérales avec des journalistes ou correspondants locaux ont été organisées à l'initiative de SNCF Réseau pour présenter le projet et les différentes étapes de la concertation.

➡ Depuis la reprise du projet en 2020, plus de **220 articles** publiés dans la Presse Quotidienne Régionale sur le projet (80 en 2020 et près de 140 en 2021).

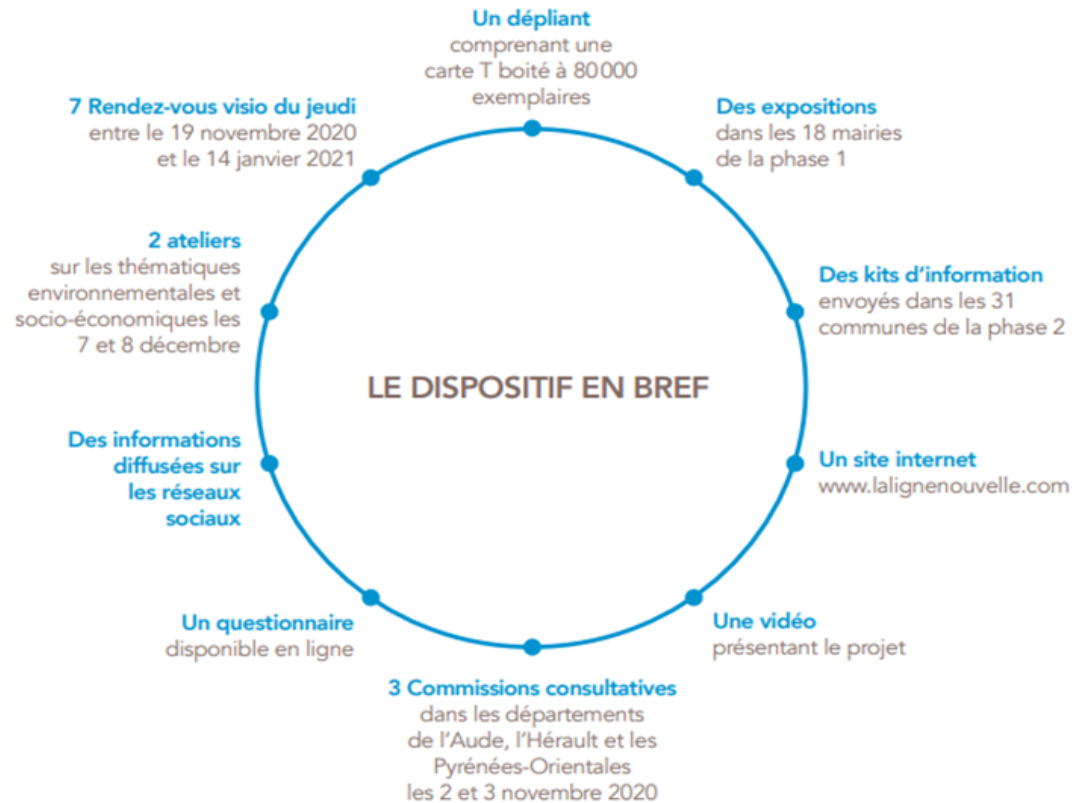
### **Focus sur la concertation 2020-2021**

La concertation préalable à l'enquête publique concernant la première phase du projet LNMP entre Montpellier et Béziers, a été conduite du 2 novembre 2020 au 15 janvier 2021. Organisée dans le contexte de la crise sanitaire liée à la Covid-19 et des restrictions réglementaires imposées aux rassemblements de personnes, cette concertation a néanmoins permis au public d'interpeller SNCF Réseau sur les différentes thématiques proposées et de s'exprimer sur le projet dans son ensemble.

Les objectifs étaient d'informer et de consulter sur :

- l'état d'avancement du projet ;
- les décisions prises depuis le débat public de 2009 ;
- le périmètre de la DUP, qui concerne la phase 1 du projet entre Montpellier et Béziers ;
- la mise à jour du dossier support à l'enquête d'utilité publique sur l'ensemble du projet ;
- les modalités d'insertion de la Ligne Nouvelle : environnement, foncier ... ;
- les fonctionnalités proposées : mixité fret-voyageurs et niveau de desserte.

### **Les moyens mis en œuvre**



**Figure 1 : Dispositif de concertation 2020-2021**

### La concertation 2020-2021 en chiffres

- **15 550** visiteurs sur le site internet qui ont consulté plus de 52 000 pages, plus de 9 400 documents téléchargés avec en tête les plans du tracé mis à disposition.
- **80 000 dépliant**s postés dans toutes les boîtes aux lettres des communes de la phase 1. La carte T intégrée au dépliant a été retournée complétée à 105 reprises. Elle représente ainsi 5,58% des expressions.
- **759 avis** ou questions via le formulaire en ligne, **29 emails**, **515 questionnaires** remplis sur le site internet
- **3** campagnes sur les réseaux sociaux Instagram® et Facebook® : **1,7 millions de vues**, **11 000 clics** vers le site internet, **237 commentaires**, **787 réactions** (likes...) et **192 partages** soit 12,59% des expressions.

- **12 visioconférences** (RDV Visio, ateliers, commissions consultatives : 309 personnes (soit 206 participants uniques) durant près de 17h d'échanges : avec la présence d'acteurs importants du territoire tels que l'Observatoire du Pays de Thau ou encore France Nature Environnement qui ont également bénéficié de rendez vous dédiés avec la mission LNMP (comptes rendus disponibles sur le site internet de SNCF Réseau).

**Tout au long de la concertation, 1 367 contributions (avis ou questions, écrites ou orales) ont été formulées.**

➤ Depuis 2020, la concertation et la communication du projet LNMP c'est également **68 rendez-vous** avec les maires des communes concernées, les associations, les entreprises...<sup>7</sup>

### FOCUS SUR L'ENQUÊTE PUBLIQUE : PÉRIODE, DURÉE ET PUBLICITÉ

L'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la 1<sup>ère</sup> phase de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan entre Montpellier et Béziers s'est déroulée pendant 45 jours consécutifs du mardi 14 décembre 2021 à 8h30 au jeudi 27 janvier 2022 à 17h30.

Cette durée de 45 jours est conforme à la réglementation (article L.123-9 du code de l'environnement).

Concernant la période, si certaines modalités de l'enquête publique permettent d'atténuer l'impact des vacances sur les contributions du public (registre numérique accessible en continu depuis tous les outils connectés), le calendrier a été adapté par la commission d'enquête qui a prolongé de deux semaines la période de consultation (passage de 31 jours à 45 jours). Ainsi, il y a donc eu 25 jours consécutifs d'enquête publique hors période de fêtes et/ou vacances.

La publicité de l'enquête publique a été effectuée par divers moyens :

- affichage de l'avis d'enquête dans chaque commune concernée ;
- implantation de 127 avis d'enquête aux intersections du projet avec la voirie existante ;
- publication de l'avis dans 2 journaux nationaux (le Monde et Libération) et 2 quotidiens locaux (la Gazette de Montpellier et Midi Libre), 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans la première semaine de l'enquête ;
- campagne d'information sur les réseaux sociaux Facebook et Instagram mi-décembre 2021 et début janvier 2022.

<sup>7</sup> Liste et dates des RDV en Annexe du présent document

## COMPLÉMENTS

Concernant les demandes d'informations sur la présentation du projet (détails techniques des viaducs, mesures d'insertion paysagère, profils en long...)

La description technique des types d'ouvrage prévus tout au long de la ligne (viaduc, ouvrage d'art courant...) est présentée de manière détaillée dans la pièce F2 « Description du projet » ainsi que la longueur prévisionnelle des différents ouvrages dont les 3 cités dans la contribution :

- Viaduc de Poussan (échangeur / ZA des Clachs) : longueur d'environ 1445 m
- Viaduc de Poussan (RD613) : longueur d'environ 135 m
- Viaduc de Poussan-Gigean (Vène) : longueur d'environ 405 m.

A noter que la ligne ne recoupe pas la commune de Balaruc-le-Vieux.

La pièce F5 « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation », volume 2/2, présente les mesures d'insertion paysagères générales prévues dont le traitement paysager des remblais, des déblais, des ouvrages d'art... schéma et photomontages à l'appui. Le traitement paysager des protections acoustiques, caténaïres, rétablissements routiers, têtes de tunnel, des bassins e rétention... y est également décrit.

La pièce F7A2 « Evaluation environnementale de la première phase (Montpellier-Béziers – effets et mesures) », présente quant à elle, les mesures spécifiques d'insertion paysagères relatives à des enjeux paysagers particuliers tels que monuments historiques, sites inscrits ou classés ou encore zones à forte sensibilité paysagère.

Ainsi, l'insertion paysagère du projet au sein de la plaine de Poussan, regroupant les 3 viaducs mentionnés par la contribution n°447, fait l'objet d'un paragraphe spécifique décrivant les mesures d'insertion prévues pour les ouvrages et les remblais assortis de schémas et photomontages. A ce stade des études, le viaduc traversant la RD613 ne fait pas l'objet d'un photomontage dédié, mais d'autres photomontages des ouvrages envisagés sont régulièrement présentés dans les pièces F5, F7A2 et F7B2.

La traversée du site inscrit du parc d'Issanka dans lequel s'inscrit le viaduc de la Vène (Poussan-Gigean) fait également l'objet d'un paragraphe spécifique décrivant les mesures d'insertion paysagère.

Concernant les nuisances sonores, il convient de se reporter au chapitre 2.7.

Les impacts et mesures du projet concernant les eaux souterraines sont développés au sein de cette même pièce F7A2 au chapitre 5.1.4. Une étude hydrogéologique a été réalisée, qui a notamment permis de mettre en évidence les sensibilités hydrogéologiques présentes tout au long du

*projet. L'implantation des piles du viaduc de la Vène notamment, qui s'insère au sein de la zone de sauvegarde et des périmètres de protection liés au captage d'Issanka, a bien été analysée.*

*Les impacts du projet sur les nappes souterraines seront de plus étudiés de manière plus approfondie encore en phase d'études ultérieure, notamment dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

*Les données et études relatives aux études socio-économiques sont présentées dans la pièce G « Evaluation économique et sociale » du dossier support à l'enquête publique.*

*La description de l'ensemble des variantes étudiées, depuis les premières ébauches du projet jusqu'aux variantes de tracé, de bases travaux et sites de dépôts potentiels, est présenté dans la pièce F4 du dossier d'enquête publique.*

#### *Concernant les viaducs proposés dans le secteur géographique du Bassin de Thau*

*Ces 3 viaducs ne s'insèrent dans aucune zone réglementaire ou d'inventaire telle que ZNIEFF, NATURA 2000...*

*Le viaduc de la Vène recoupe le site inscrit du parc d'Issanka. Le choix d'un viaduc pour la traversée du site a justement été fait notamment afin de limiter l'impact du projet sur ce site.*

*L'écartement des piliers, minimal ou maximal, et donc leur nombre sont, à ce stade des études, difficilement déterminable de manière précise : c'est notamment le parti architectural de l'ouvrage retenu qui dictera ce type de caractéristiques. Les spécifications techniques détaillées du projet seront en effet étudiées en phases d'études d'Avant-Projet Détaillé et Projet comme c'est généralement le cas pour les grands projets. Toutefois, sur la base d'un pilier tous les 50 m comme évoqué dans la contribution, sur une longueur cumulée des 3 viaducs concernés de 2000 m, cela représente 40 piliers et non 400.*

*Enfin, un concours d'architecture est effectivement prévu concernant le viaduc de Poussan. Cet engagement a été pris par SNCF Réseau dans le cadre de la concertation 2020. Il convient de se reporter au § a) du chapitre 2.2.4.*

#### *Concernant les dispositifs de protection acoustique*

*Les longueurs cumulées de protection acoustiques prévues par secteur d'étude sont présentées dans la pièce F7A2 chapitre 5.4.8 L'ambiance sonore, ainsi que les nombres de bâtis qui feront l'objet d'un isolement de façade. Les caractéristiques de ces protections acoustiques (y compris la hauteur) y sont également décrites.*



*Les cartes de synthèse des mesures proposées, présentées au chapitre 6 de cette même pièce, montre la localisation des merlons et écrans anti-bruit prévus, ainsi que les bâtis qui feront l'objet de mise en place de protection acoustique de façades.*

*Enfin, le bruit généré par le frottement contre les câbles des caténaires et des éclairs ne sont pas spécifiquement mentionnés car ils sont négligeables en regard des autres bruits générés.*

*L'étude d'impact acoustique du projet a été réalisée conformément à la réglementation en matière de nuisance sonore des infrastructures de transports terrestres.*

*Les modélisations acoustiques de l'état initial et de l'impact de la phase 1 du projet sans et avec protections acoustiques, ont été faites à l'aide du logiciel CadnaA version 2021, conforme aux normes NF S 31-131 et NF S 31-133 relatives à la prévision du bruit des transports terrestres.*

*Concernant la concertation avec les partenaires scientifiques, naturalistes et les moyens accordés à l'ensemble des acteurs de la protection de la nature*

*La méthode ERC a guidé l'action du Maître d'Ouvrage tout au long du processus de conception du projet. Les enjeux environnementaux (espaces Natura 2000, sites classés, etc.) ont été identifiés dès les premières étapes du projet afin de proposer au débat public puis à la concertation des zones de passage, puis des variantes de tracé, les moins impactantes possibles. Ainsi, dans un territoire très riche en biodiversité, le tracé retenu évite tous les espaces Natura 2000 en phase 1 et s'il traverse le site classé de la Gardiole, c'est uniquement à la demande des acteurs du territoire, SNCF Réseau ayant soumis à la concertation des variantes au nord de l'A9 non retenues.*

*Si aujourd'hui le tracé est validé et acté par Décision Ministérielle, il reste un travail important à mener dans le cadre de l'autorisation environnementale dont le dossier sera instruit parallèlement à la poursuite des études (phase Avant-Projet Détaillé). Leur niveau de précision permettra de mieux sérier les impacts de l'infrastructure et d'affiner les mesures de Réduction des impacts (notamment en phase chantier) et les Compensations. Si in fine l'Autorité environnementale sera saisie pour avis dans le cadre de l'autorisation environnementale, les acteurs de la protection de la nature seront consultés et associés au travers de structures (ateliers, comités spécifiques, etc.) dont les modalités restent à définir.*

**EN SYNTHÈSE**

*Le projet actuel est issu d'un long processus de concertation et d'information mené depuis 2008 avec l'ensemble des acteurs du territoire, grand public, associations, élus, etc. (les modalités et le calendrier sont présentées ci-avant). Par ailleurs, à chaque étape, les choix (tracé, gares nouvelles, mixité, etc.) ont été validés par un comité de pilotage au sein duquel toutes les collectivités locales concernées par le tracé étaient représentées.*

*Toutes les communes concernées par le projet LNMP ont été associées au dispositif de concertation notamment par le biais des commissions consultatives tenues en novembre 2020. Vous pouvez retrouver l'ensemble des comptes rendus de ces échanges sur le site Internet du projet.*

*D'autre part les EPCI étant membres du comité de pilotage du projet (pour la phase 1 : Montpellier Métropole, Sète Agglopôle, Hérault Méditerranée et Béziers Méditerranée), chaque conseil municipal représenté peut en toute transparence s'y prononcer. Chaque Conseil peut également communiquer à SNCF Réseau sa délibération sur le projet, nous continuerons de répondre favorablement à toute demande de rencontre.*

*De novembre 2020 à janvier 2021 une nouvelle concertation s'est tenue dont les principaux objectifs étaient d'informer sur l'avancement du projet et de consulter sur certains sujets tels l'insertion de la ligne, les fonctionnalités (Cf. paragraphe introductif). En 3 mois, 80000 dépliants ont été distribués (il se peut que certains riverains n'aient pas reçu ce dépliant pour cause d'autocollant Stop pub. Pour autant, nous avons bien reçu des cartes T issus de ce dépliant), 1367 contributions recueillies, 15550 visites sur le site internet.*

*La concertation 2020-2021 a réuni l'ensemble des élus du département de l'Hérault concernés par le projet le 02/11/2020. Les maires des communes du bassin de Thau ont été rencontrés individuellement par SNCF Réseau en février ou en mai 2021 (liste et dates des RDV en annexe au présent document).*

*Une réunion publique lors de la concertation de 2021 avait bien été prévue. Pour autant, compte-tenu du contexte sanitaire elle a dû être remplacée par des visio-conférence. Ces visio-conférences (7) relayées par les réseaux sociaux (3 campagnes) et annoncées sur le site internet du projet (15550 visiteurs pendant cette période) étaient accessibles à chaque citoyen pour s'informer et dialoguer avec le maître d'ouvrage.*

*Depuis la reprise du projet en 2020, 240 articles sur le projet ont été publiés dans la Presse Quotidienne Régionale.*

*Il est également souligné que depuis la fin des années 80, le projet a toujours été instruit par des équipes basées sur Montpellier pour être au plus près du territoire concerné. C'est encore le cas aujourd'hui.*

*Concernant l'enquête publique, l'information a été réalisée via les annonces légales publiées dans deux titres nationaux (Le Monde et Libération) et deux locaux (Midi Libre et La Gazette), et reprise par de nombreux articles ainsi que sur les réseaux sociaux. Les avis d'enquête publique ont également été affichés dans toutes les Mairies concernées et 130 panneaux ont été implantés tout au long du tracé au point d'interception des principales voiries.*

*Les permanences durant l'enquête publique ont eu lieu dans 4 lieux distincts (mairie de Montpellier, Gigan et Florensac, Communauté d'agglomération de Béziers). Au total ce sont 24 permanences avec présence physique d'un commissaire enquêteur, sans prise de rendez-vous préalable qui ont eu lieu.*

*Si quelqu'un ne pouvait se rendre à ces permanences, il était possible de prendre RDV avec un commissaire enquêteur lors de 6 permanences téléphoniques*

*Même si certaines modalités de l'enquête publique permettent d'atténuer l'impact des vacances sur les contributions du public (registre numérique accessible en continu depuis tous les outils connectés), le calendrier a été adapté par la commission d'enquête qui a prolongé de deux semaines la période de consultation (passage de 31 jours à 45 jours). Ainsi, il y a donc eu 25 jours consécutifs d'enquête publique hors période de fêtes et/ou vacances.*

*SNCF Réseau invite également tout un chacun à consulter le site internet du projet ou le dossier support à l'enquête publique disponible sur le site du registre numérique pour plus d'information (<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase-1> (rubrique dossier)). Nous pouvons également être joint par email.*

*Enfin, il est confirmé que l'étude d'impact du projet a été actualisée en intégralité en 2020-2021. Les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale sont intégralement incluses au dossier, avis auquel SNCF Réseau a répondu point par point en pièce I du dossier support à l'enquête publique.*

## **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Au regard du nombre d'actions (commissions consultatives organisées avec les élus, ateliers thématiques organisés avec la participation d'associations environnementales, de syndicats, de scientifiques..., comités partenariaux, réunions bilatérales, rendez-vous particuliers avec les élus, envoi de dépliants, réunions publiques, articles publiés dans la Presse Quotidienne Régionale, mise en place d'un site internet dédié, visioconférences, campagnes sur les réseaux sociaux,...) menées par le maître d'ouvrage depuis le début du projet, en particulier sur la période 2020-2021, et du nombre d'interactions avec le public (consultations du site internet et des réseaux sociaux, téléchargements de documents, courriels, réponses aux questionnaires et au formulaire en ligne,...), nous observons que le dossier de réalisation de la ligne nouvelle LNMP a fait l'objet d'une large concertation et d'une importante information du public, des élus et des partenaires sociaux, préalablement à l'enquête publique.


L'enquête publique, s'est déroulée du mardi 14 décembre 2021 au jeudi 27 janvier 2022, soit sur une durée de 45 jours, dont 25 jours consécutifs hors période de fêtes et/ou vacances, après avoir fait l'objet d'une large publicité (affichage de l'avis d'enquête dans chaque commune concernée, implantation de 127 avis d'enquête aux intersections du projet avec la voirie existante, publication de l'avis dans deux journaux nationaux et deux quotidiens locaux, 15 jours avant le début de l'enquête et rappelé dans la première semaine de l'enquête,

campagne d'information sur les réseaux sociaux). Le nombre d'accès au dossier sur le site dématérialisé (3 064 visualisations et 4 524 téléchargements) et le nombre de contributions (1 272 observations) mettent en évidence un bon niveau d'information du public et un intérêt certain pour ce dossier.

Nous prenons acte de l'engagement du maître d'ouvrage, parallèlement à la poursuite des études (phase Avant-Projet Détaillé), à mieux sérier les impacts de l'infrastructure, à affiner les mesures de Réduction des impacts (notamment en phase chantier) et les mesures de Compensations, ainsi qu'à associer les acteurs de la protection de la nature et à saisir l'Autorité environnementale pour avis.

## 5.2 LE MILIEU NATUREL

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@3	Durand Rémy	Sans être opposé au projet, il me semble indispensable de privilégier l'accès au massif de La Gardiole , bulle d'oxygène pour la population, durant toute la durée des travaux et de faire en sorte de ne pas polluer anormalement l'environnement des populations locales de Gigean et de Poussan
@5	Pastre Patrick	Je le trouve inutile, coûteux et catastrophique au niveau ENVIRONNEMENTAL, MAIS Surtout dans sa traversée du village de POUSSAN.
@10	Christine	Contre ce projet qui va faire des nuisances à nos villages, défiguré le paysage, pollution de notre étang de Thau etc.....
@11	Gyselinck Michèle -	Contre ce projet qui va faire des nuisances à nos villages, défiguré le paysage, pollution de notre étang de Thau etc.....
@ 24	Thomas	Je suis totalement opposé et atterré par ce projet véritable serpent de mer, catastrophe écologique, financière et aux nuisances catastrophiques pour les villes et villages traversés
@ 28	LAURENS Philippe	J'habite Issanka, classé Natura 2000, dans un secteur qui a déjà subi la RN 113 et l'A9. Je trouve totalement aberrant que ce projet passe aussi près de cette zone protégée unique et de l'étang de Thau.
@30	Chris	Le projet s'inscrit dans la démarche de développement durable et de protection de l'environnement en proposant enfin une alternative au tout routier, tout en permettant d'accroître l'offre pour les déplacements du quotidien
@ 37	Bargetzi Nadège	J'habite Balaruc le Vieux et je suis contre le tracé de cette ligne, qui va détruire nos paysages avec un viaduc de 28 mètres de hauts longeant l'étang de Thau , des collines éventrés alors qu'une percée a déjà été créé pour l'autoroute, pourquoi ne pas utiliser celle-ci quitte à réduire un peu la vitesse sur ce tronçon. Pourquoi encore détruire ? Les paysage s'ont notre patrimoine, notre économie.
@38	Hernandez Bruno	De plus , l'environnement avec le viaduc de Poussan sera définitivement dégradé et ceci pour gagner seulement 18 minutes...
@40	Pastre Patrick	La ligne LGV consiste ne pas tenir compte des habitants et des paysages traversés, puisque la priorité est avant tout... d'aller très vite
@44	Denise	La LGV va dénaturer tant au niveau visuel, sonore, qu'écologique.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Les pilons du viaduc seront implantés sur une zone classée natura 2000.
@55	Laporte Isabelle	A l'aune où les politiques publiques travaillent sur l'impact des nuisances sonores, nuisances sur l'environnement, nuisances sur la biodiversité.
@65	Matt	Projet inutile et destructeur de la nature
@69	Marie	Un environnement détruit, des citoyens lésés dans leur quotidien, de l'argent public dépensé pour presque rien
@73	Cindy	Mon mari et moi sommes contre cette ligne de TGV qui va dénaturer notre environnement !
@80	Maufroy Thierry	Revoyez votre copie car la zone est déjà bien urbanisée. Le parcours initial proposé détruira le peu d'espace naturel restant permettant aux villageois de s'oxygéner, et aux animaux sauvages de vivre
@81	Chrystelle	Je suis contre la ligne TGV Montpellier/Béziers qui dénaturer notre environnement !!!!
@82	Sonia	Je m'oppose au projet de TGV  au dessus du bassin de Thau et à travers Gigean. Il est fondamental de préserver la nature et nos villages.
@ 86	Verst Yvan	sans parler des dégâts sur la nature
@88	Chantal	Cette nouvelle ligne ne doit pas voir le jour. Les nuisances sont bien trop élevées pour continuer ce projet. Destruction de sites protégés, impôts élevés, bilan environnemental catastrophique
@ 93	CAZELLES LAURENT	Pour 18 minutes de gains, trop de dégâts financiers, économiques, écologiques. Notre qualité de vie va être impactée sévèrement ! Je vais vivre un enfer avec cette ligne à quelques centaines de mètres de mon habitation !
@95	Sandra	En tant qu'habitante de villages voisins, je viens régulièrement profiter de la tranquillité de l'étang, de ses paysages et des commerces qui s'y trouvent. Je ne pourrais plus en bénéficier si une lgv traverse ce magnifique paysage.
@96	Le Noble Maritt	Le luxe que mon domaine offre à tous sous forme de chants d'oiseaux (chouettes, Roliers d'Europe, Houblon) et le silence assourdissant ne seront plus jamais les mêmes. Une attaque contre mon domaine, une attaque contre Meze et une attaque contre tout l'environnement et la nature.
@97	Han Le Noble	En fait, ce serait une grave erreur de réaliser un tel plan et, ce faisant, de perturber toute la nature, la tranquillité et la beauté. Je crois savoir que vous allez même traverser la Via Domitia et passer devant la propriété où nous logeons toujours. Incompréhensible et inutile.
@98	Kaagman nge	Nos vacances avec les enfants et avec les amis, nous les passons toujours dans cette région. Les huîtres, nos vignobles Picpoul préférés, les vastes forêts de pins préservées, le silence et toute la beauté que la région a à nous offrir seront désormais brutalement perturbés.
@ 99	Ad ad	Quelle absurdité. L'émission de CO2 pour la construction est une agression contre la nature.
@100	Elsen Laurence	Le calme, la nature, l'étang, les vignobles, les produits du terroir : tout est ignoré.
E101	Valerie	Bonjour, Je m'oppose à la construction d'une ligne TGV entre Montpellier et Perpignan, pour des raisons tant économiques qu'environnementales.
@103	Sylvie	Comment peut naître un projet aussi destructeur pour notre environnement : nature, faune, nuisance sonore et visuelle.
@105	Sophie	Je suis contre cette ligne qui va détruire notre environnement
@106	Fauc Julia	Pourquoi dévaster encore notre environnement ?!
@108	Bracchi Stéphane	Bonjour, je suis contre la lgv, elle va enclaver Sete et dénaturer le paysage sachant qu'il y a déjà une ligne existante
@112	Siffert Sarah	Enfin, la nouvelle ligne Montpellier-Perpignan a un impact très lourd sur l'écologie d'un territoire déjà bien affecté par les transports
@120	Fabre Renaud	La poursuite de l'artificialisation d'un espace qui concentre de trop nombreux aménagements : autoroute, urbanisation très importante, programme Aqua Domitia, extension du réseau routier secondaire en expansion (extension de la D2).




N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@122	Valette Françoise	Nuisible pour l'environnement (faune, flore, bruit, dégradation du paysage). Pourquoi vouloir détruire des zones jusqu'alors préservées? Pas du tout dans la lignée des démarches écologiques dont on parle tant....
@123	Brunel Elodie	Contre la ligne LGV car entre le viaduc de l'étang de Thau et la Gardiole cela vas dénaturer notre territoire qui sont des espaces protégés auquel nous tenons.
@126	Cazottes Françoise	Contre le projet qui traverse des propriétés agricoles, qui va dénaturer le paysages, tout ça uniquement parce que l'homme veut encore et toujours gagner du temps. On a besoin de préserver la nature pas de la détruire.
@129	Falcon Didier	je m oppose a ce projet ,a la création de la ligne nouvelle Montpellier Béziers bétonnage pour la création du viaduc et dénaturation du paysage de la commune de Poussan et du bassin de Thau.
@134	TOFFALETTI Robert	les charges contre ce projet toujours plus nombreuses. Nuisances sonores, visuels, destruction de sites naturels, impact environnementale pendant les travaux,
@136	Aurélie	Dénaturer encore nos villages, l'étang de Thau. Tout cela est regrettable.
@141	Vago Catherine	Encore une projet écocide hors temps. STOP à la destruction de de qu'il reste de nos paysages pour une soit disant économie de temps minime
@151	Franck	3) paysage défiguré
@152	Voron André	De nombreux chemins pour chasseurs promeneurs et vtt sont présents dans cette zone. Quelle mesures seront prises pour ne pas couper la colline en deux ? Comment pourront se déplacer les nombreux animaux sauvages présents. Sera t'il possible de franchir la ligne ? Je vais régulièrement en vtt par la gardiole de Villeveyrac à Poussan, Loupian ou Mèze.
@154	Bousquet Yves	Arrêtons de massacrer le paysage pour aller tjs plus vite!
@156	Anaïs	Bonjour, je me permets de répondre à votre enquête en vous donnant mon désaccord sur cette nouvelle ligne qui va encore une fois engendrée des importantes modifications paysagère qui impacteront les citoyens promeneurs, chasseurs, loisirs (VTT ....) ainsi que la faune et la flore de notre beau pays
@163	Lisa	En effet gâcher cet incroyable paysage pour une infrastructure d'une telle ampleur serait un désastre
@165	Jonathan	Ce projet aura pour conséquences la destruction de notre faune et flore et la dénaturation de nos paysages
@175	Soumaya	Sans parler des nuisances, ..., visuelles et environnementales pour les habitants des communes concernées !
@183	Guilhem	Le projet sacrifie une grande part de nature sur les collines de la Moure et le grand puech à Loupian.
@186 @187	Elisabeth Jorg	Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même <i>Nota : les contributions suivantes n°200, 201, 210, 217, 243, 262 432 497, 889 ont le même contenu</i>
@191	Olivier	Détruire nos paysages avec le risque de pollution
@197	Cantin Georges	Impensable, ce viaduc va non seulement détruire ce merveilleux paysage, mais en plus générer beaucoup de bruit sans rien apporter de positif (gare) il faut passer plus au nord de cette région...
@208	Boussin Annie	Préserver notre nature SVP. Préserver nos enfants. Préserver notre tranquillité des campagnes. Nous ne voulons pas détruire notre environnement si cher à nos cœurs .
@209	Tricaud Josette	Defigure totalement le paysage
@215	Sandra	Une aberration pour la préservation du littoral
@218	Grandjacques Agnès	..., défigure le paysage, ...

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@219	Ivan	ce projet est une aberration qui de plus vas traverser le territoire du lezard ocellé (espce protégé) des flamand roses present dans la zone humide de l'étang de thau sans compter toute les autre espces rapace et autres.
@224	Lacanal Geraldine	: Il serait bon de réfléchir à un autre tracé au vu de l'impact écologique et visuel (viaduc de 1.4km sur 28m de haut) pour la commune de POUSSAN et les communes avoisinantes.
@226	Guyon Jérémie	Je trouve aberrant que ce projet soit de nouveau d'actualité! Il menace la flore et la faune du bassin de Thau, la préservation d'un espace naturel.
@248	Robert	Franchement vous allez tuez la terre faut arrêté ça tout de suite
@249	Joan	Pourquoi m'être encore plus de train on en a déjà assez, en plus pour défoncé la garigue
@250	Kerbiguet Loic	Stop au massacre de la nature
@263	Francisca	C'est fou de constater que dès que dans un projet, intervient beaucoup d'argent, l'écologie et toutes les valeurs de la France, passent sous le tapie.
@269	Catherine	- Le passage de la LGV agrandit la zone impactée par l'A9 et gèle donc une vaste zone naturelle qui est un lieu de loisirs, de biodiversité, un vrai poumon vert pour les communes de Florensac, Pomérols et Pinet. Elle coupera davantage encore que l'A9, les communes de leur arrière pays.
@283	Brotschi Daniel	Il est toujours intéressant de développer le fret ferroviaire, le transport ferroviaire mais cela ne doit pas se faire au détriment d'espaces naturels protégés, d'espaces agricoles de qualité
@284	Michel	Le tracé de la ligne va défigurer le paysage au sud de Poussan. Le viaduc au sera un écran qui obstruera la vue sur Sète, l'étang de Thau et la Méditerranée.
@294	Victor Gilles	Ce projet va détruire l'environnement et causera plus de naissances que du bien. Préservons l'environnement. Pas de nouvelle ligne LGV.
@330	Tepe-Fontenay Nicola	mon opposition à la réalisation d'une ligne de train qui dénature le paysage, représente un danger pour l'environnement
@331	Marie-France	Inutile car ne desservira pas la gare de Sete, et le tracé proposé est dévastateur pour l'environnement
@332	Laurene	Cela va dénaturer le paysage, une vraie catastrophe. Beaucoup de nuisances pour les villages concernés.
@335	Marie	C'est vraiment honteux de dépayser tous se paysage !
@336	André	- il défigure complètement le paysage. - il présente un bilan carbone catastrophique. - il ne respecte pas les écosystèmes traversés.
@348	Favier Baron Annie	Je m'oppose catégoriquement a ce projet qui va détruire notre environnement .
@350	Silve Lisa	Bonjour Je pense que ce projet est une catastrophe écologique sociale économique
@362	GUSZEK Pierrette	Je suis contre le tracé actuel tel qu'il a été défini car il va isoler le territoire de Thau et défigurer notre paysage.
@363	CLASTRE FABRICE	1,6 millions de m³ de déblais non réutilisés du fait du découpage en 2 phases. Quel traitement est prévu ? Quel impact sur les zones de stockage ? Où seront-ils stockés ?
@372	Bérangère	Ce tracé ferait beaucoup de tort à notre paysage actuel.
@373	Delhayé Eric	Sans compter les paysages arasés par la nouvelle ligne. C'est un non-sens en termes de service public et d'écologie.
@378	Hélène	Je suis contre ce projet qui va modifier le paysage au lieu de préserver le peu de nature qu'il reste.
@381	Th Paule	Projet archaïque, rapport bénéfice risque négatif d'un point de vue écologique, argument du temps gagné obsolète.
@382	Samuel et Panita	Je m'oppose à la ligne tgv prévu de passer à Poussan. Nous sommes contre se projet destructeur de la nature et de l'environnement.
E384	Nagchic N	Il reste trop peu de "nature préservée", entre autoroutes, nationales, ligne de trains etc

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@385	BAZALGETTE Emeric	Ce projet de ligne LGV balafre affreusement nos garrigues pour un bénéfice extrêmement contestable. C'est inacceptable.
@394	-MASSELIN Joël	Et que dire du viaduc de POUSSAN, des vignes de PINET et de l'activité en générale. Une horreur architecturale, un désastre sur l'environnement, une catastrophe pour la viticulture.
@398	Breard Lucille	Il serait intéressant de faire cette ligne exclusivement souterraine, en dernier recours, sinon le paysage va être totalement dénaturé. Nous ne voulons pas davantage d'urbanisme, nous souhaitons une nature préservée et respectée.
@399	RICHARD Jacques	Ce projet fait que la ligne passe beaucoup trop près de la ville de Poussan et impacterait fortement sa qualité de vie.
@402	Matéo Ludovic	Un financement totalement démesuré et irresponsable, d'énormes sacrifices environnementaux, une cicatrice irréversible sur le paysage pour un bénéfice tellement minime vis à vis de la situation actuelle !
@404	PHILIPONA ERIC	détruire un beau paysage avec un viaduc de 1.4 kms sur 28 mètres de haut, et en plus si les pilonnes sont rapprochés de 50 mètres chacun , l'ouvrage va être lourd et grossier.
@406	Philipona Sebastien	Je suis contre cette ligne LGV : nuisances sonores, visuelles et écologiques sans parler du gaspillage budgétaire...
@410	Jean Marc	Il est mis en avant le gain de temps "théorique" sur ce trajet : à peine quelques minutes ! Ne s'agit il pas maintenant d'une notion un peu "dépassée" et là aussi sans commune mesure avec l'impact environnemental majeur (vignes, faune et flore, viaducs, nuisances sonores...)
@414	Guiraud Elodie	Bonjour, Au vu du tracé envisagé, de nombreux travaux impactant directement la nature (faune et flore) vont être réalisés pour des sommes colossales... L'impact environnemental reste à mon sens négatif
@415	audrey	Je suis contre la construction de la ligne LGV, qui va défigurer toute une région
@420	Richard Jean Baptiste	Ce sont des nuisances pour nos paysages et notre environnement,
@423	Mercieux Nicole	Contre le projet de LGV car denaturisation du paysage, de la faune, de la flore ... Aucune utilité publique
@433	MAURO FREDERIQUE	Pour gagner 10 minutes vous allez : - défigurer un magnifique paysage ! - déranger toute la faune sauvage notamment autour du bassin de Thau. !
@436	Jean-François	Sans parler de l'impact catastrophique de ce tracé sur l'environnement , le climat et les paysages .
@438	Anne	Ce tracé défigurerait un patrimoine naturel inestimable, qui est déjà soumis aux aléas climatiques de plus en plus fréquents (inondations) ; la bétonisation ne ferait qu 'amplifier les problèmes liés aux phénomènes naturels.
@443	Sanchez Karine	Dégradation de l'environnement
@448	DAVID VALERIE	À la lecture du projet de cette phase, je ne vois aucun intérêt de saccager le paysage et les vignes AOP PICPOUL, pour 18MM de temps.
@454	Mazé Laure	La faune et la flore seront gravement impactés sur de grandes surfaces de garrigues et milieux naturels tout au long du trajet et tout particulièrement sur le massif de la Gardiole et de la Mourre. Le viaduc prévu de la sortie de Gigean au sud de Poussan avant de traverser une magnifique zone sauvage au nord de Bouzigues sera une verrue dans le paysage et une nuisance pour les riverains.
@461 @455 @458 @462	darnatigues Christophe	Je La destruction de centaines d'hectares de nature générée par la construction de ce parcours ne peut laisser personne indifférent surtout pour un gain de temps aussi minime ! Massacre écologique et environnemental



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@471	George	En tant que résident permanent de Balaruc, à proximité immédiate du viaduc de Poussan et compte tenu des enjeux très sensibles locaux et pour les générations actuelles
C487	Arnaud Gautier	Pratiquant comme discipline le VTT, je ne pourrais plus dire l'expression de chez nous « me régale » en pratiquant mon sport favori face à l'immensité de votre chantier qui n'embellira pas notre nature.
@492	ARNAUD	Je suis contre ce projet qui va créer des nuisances et détruire tout un territoire lagune et garrigue ainsi que les nuisances aux communes les traversant
@503	Hélène	Ce tracé défigure des sites classés,
R509	Ennouché Marty	Je réside à la castelle ...cette zone est la ceinture verte de Montpellier...
@530	Maeva	Destruction de milieux de vie pour la faune et la flore.
@531	Nathalie G	Nuisances visuelles, nuisances sonores, défigurant le paysage, déracinant un vignoble, dérangeant les animaux, ce n'est pas possible Il faut Écarter de quelques km un tracé qui défigure une telle beauté
@543	phlippe	Beaucoup d'argent, d'expropriation, de souffrances, de paysages gâchés pour des gains en temps finalement limité.
@552	Tine	Nous avons la chance immense d'avoir un éco système rare et fragile, pour lequel les habitants se sont battus afin de lui redonner vie. Ce projet va détruire tout ce travail. Il va défigurer des paysages et amener à une bétonisation massive.
@558	Mathé Marie Laure	Que de destructions de territoires naturels et lieux culturels !
@565	Rioust Valérie	Cette ligne va dénaturer l'ensemble des communes traversées par ce viaduc colossale...
@578	RANCY Maud	- une catastrophe visuelle (viaduc de 640 m de long et de 30 m de haut), des nuisances exponentielles pour les habitants du territoire et un impact catastrophique sur des zones naturelles protégées (conséquences terribles sur la lagune et la garrigue).
@579	Anaïs Ricome	Le passage de ce train va fortement endommager notre territoire, pollution visuelle, sonore et surtout écologique
@582	MAHAMOUD Naima	De mon point de vue, c'est inadmissible ce projet. En effet, ce dernier endommage le beau paysage ainsi que la biodiversité.
@591	Corinne	Aucun intérêt à cette ligne haute vitesse! A part détruire un écosystème déjà fragilisé, que ce soit le massif de la Gardiole, le Bassin de Thau
@592	MARC	L'environnement sera irrémédiablement endommagé pendant les travaux de la LGV et après lors de sa mise en service..
@594	Emmanuelle	Du béton contre tout bon sens écologique pour gagner quelques minutes.
@597	Christine	la ligne TGV est inutile, détruit l'environnement,
@604	Sieuros Amandine	La. Nature sera à nouveau démolie
@623	quesada cedric	Vue détériorée, nuisance sonore, les conséquences écologiques, les conséquences économiques, cela va détériorer le paysage, baisse de la valeur immobilière pour les maisons qui seront pas loin du tracé
@624	Baudinet Patrick	Comment penser construire au mépris des habitants, de la nature et même de l'histoire.
@627	CEDRIC	Je suis contre ce projet qui va dénaturer notre environnement et paraître comme une "verrue au milieu de la figure".
@662	DUHEM Gautier	La population locale dont je fais partie va subir les pires dommages à savoir: - construction d'un viaduc qui va défigurer le paysage - pollution générée par la construction et l'exploitation de cette ligne
@666	MARTIN Nathalie	Des nuisances sonores, et environnementales que cela va générer. la défiguration de notre garrigue, nous sommes en zone Natura 2000

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
E668	Jeff Varoqui	- importants dommages causés à la nature : la ligne va traverser des sites protégés causant du tort aux animaux, aux plantes mais aussi aux viticulteurs.
@673	Cécile	Contre le projet de LGV car dénaturisation du paysage, de la faune, de la flore ...
@675	Georges	Le Plan de relance, obtenu grâce au COVID-19 et qui endette encore plus la France, ne doit pas être affecté à ce projet dispendieux dont l'utilité publique est contestable au regard des nuisances environnementales et climatiques qu'il apporte aux abords proches de l'Etang de la Méditerranée et des étangs.
@676	becker monique	3)préserver environnement, biodiversité, patrimoine
@686	Marion	A l'heure où on nous parle de préserver notre environnement, notre nature, notre terre, il faudrait sacrifier des habitations donc des vies entières et notre bel arrière pays pour faire gagner 18 min aux touristes, aux citoyens. Préservons notre belle garrigue !!!!!
@695 @698	REZEAU	CCI Occitanie Pyrénées Méditerranée <ul style="list-style-type: none"> <li>•Ce projet répond aux enjeux environnementaux et à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant le report modal voyageurs et fret, le développement du ferroutage et l'amélioration de la desserte des territoires par ses impacts positifs attendus en termes de réduction sensible du nombre de voyages effectués en voiture, sur la congestion des infrastructures routières ;</li> <li>•Cette nouvelle ligne ferroviaire constitue une solution adaptée et durable pour répondre aux enjeux d'urgence climatique et de santé publique liés au transport, renforcer la capacité de la région à faire face aux impacts climatiques de plus en plus violents qui fragilisent le réseau d'infrastructures et aux défis environnementaux, et amorcer une véritable transition écologique et énergétique positive du territoire</li> </ul>
@721	Josette	Il n'y a pas besoin de sacrifier la nature plus que ce qu'elle est pour si peu de bénéfices
@722	Thomas françoise	M: pour l'écologie ,la destruction de la nature , les nuisances vis a vis des riverains , des animaux sauvages et domestiques .... et tant d'autres choses !!!!! Je dis NON a ce projet
@737	Camilleri Renaud	Ses conséquences paysagères, son impact environnemental, sont très importants
E750	Leelou	- défiguration du paysage, par les travaux, les nuisances sonores, les passages fréquents de train - La perturbation de la faune par la destruction d'arbres et de terres encore sauvages,
@760	Munos Elsa	Non à un tracé qui sacrifie un territoire et ses habitants.
@761	Negrou Uldrick	Je suis contre le nouveau tracé pour la ligne Montpellier Perpignan car vous allez dénaturer notre havre de paix pour seulement 18 minutes de gagné de plus les dommages causés par ce nouveau tracé seront irréversibles !!
@763	Viviane	L'impact des nuisances sonores, visuelles et écologiques va être plus conséquent et insupportable pour les riverains que le bénéfice de temps du trajet gagné par la LGV entre Montpellier-Perpignan.
@778	Anne	Vu le tracé proposé, son impact sur des sites protégés à plusieurs titres, son emprise sur des terres qu'il est urgent de conserver perméables et arables
@790	Emmanuelle	CONTRE la LGV Montpellier-Beziers qui va conduire un peu plus à la destruction de notre littoral
@793	Henry Paul	 Des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits  Une infrastructure qui va créer de nouvelles ruptures de continuités écologiques (impact sur la biodiversité)  Un cadre de vie et un paysage dégradés
@801	Stephane	la nature devisagée...
@806	Laurence	Je crains que la nouvelle ligne érigée en viaduc au niveau de Poussan défigure définitivement le paysage autour du bassin de Thau par ailleurs si bien préservé que rien n'y est quasiment constructible .
@809	COUSTELLIE GUY	son impact visuel : notre région va encore défigurée

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@813	tafanel adrien	Le tracé traverse des zones naturelles et des écosystèmes encore naturel, cette ligne viendra troubler le calme de la garrigue du nord du bassin de Thau Un viaduc en plein milieu de la garrigue avec le passage de train à grande vitesse au milieu de la nature est à l'antipode de ce que nous cherchons à protéger
@816	CLAIR Georges	Forte atteinte à la nature
@818	COURTOIS-BRIEUX ELISE	La LGV va demander la construction d'ouvrages coûteux et très impactant pour les paysages.
@842	MOUCHEL Jean-Yve	... Il défigure le paysage (viaduc de Poussan) etc.
@843	JEANNE	sans oublier les nuisances sonores, visuelles et environnementales pour notre si belle région
@847	RUAUD Francois	Par ailleurs, d'une part la construction d'un viaduc de 28m de haut, face à la zone Natura compromet le site
@855	DEVANTOY Isabelle	Un immense viaduc va défigurer ce beau paysage et engendrer des -nuisances sonores et bien sur visuelles.
@857	Derdae Dominique	Par principe, je suis contre destruction de terrain agricole, destruction de la nature, nuisance sonore, nouvel infrastructure.....
@858	BAUDIN-ALBERT Claire	Ce projet destructeur d'espaces naturels (une partie de la Via Domitia, des vignes de Picpoul, domaine de Creyssels coupé en deux, le massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés, etc... sans oublier les risques écologiques pour l'étang et son territoire) Toute cette destruction de vie exceptionnelle locale, climatique, environnementale, touristique, etc
@869	GENEST Yaël	En plus de la surface couverte par cette ligne, on va détruire ce qui fait le charme de région, cette alternance de paysage, garrigues et coteaux, clochers et douces plages...
E873	Florence	En dehors de dégrader un lieux encore un peu protégé, vous allez détruire un territoire, une appellation et de nombreux agents économiques agricoles et touristiques sur place.
@880	Fouré Laurent	Pour le secteur de PoussanBalaruc le Vieux . je m'interroge fortement sur la qualité d'une étude qui semble ne pas tenir compte des perturbations constantes sur la population et le milieu naturel ainsi que la destruction d'une partie de ce dernier.
@881	WATTEYNE Martine	- Éviterait la construction de l' IMPENSABLE viaduc à Poussan, dans un tel environnement. Viaduc qui défigurerait le paysage, propagerait d'énormes nuisances sonores etc ...
@893	Hervé	Pollution énorme, destruction des sites. Il est évident que ce projet ne sert que les intérêts privés ou la mégalomanie ou encore l'electorat de quelque uns au détriment de tous et de notre environnement.
@894	Roch Christian	Je suis contre le passage de la LGV, car cette ligne impacte mon travail de viticulteur et mon environnement.
@895	BELLE ALBARET Wit	De plus la région est réputée et attire les touristes pour ses garrigues en plus de ses vignes, une fois encore, cette nouvelle ligne ferroviaire va venir détruire cette végétation, ainsi que sa faune. Qu'elle sera l'impact des années de travaux, puis des nuisances sonore aux passage des trains sur les habitants ainsi que pour la faune? A l'heure où nous tentons tous de protéger les écosystèmes déjà bien abimer et dégrader à cause de l'empreinte de l'homme, venir faire une nouvelle ligne de train à très grande vitesse n'est en rien un acte écologique, ni de bon sens.
@899	liberto jean luc	Comment ne pas être ébranlé devant le projet d'un viaduc d'1km4 et d'une hauteur de 28 m porté par plusieurs dizaines de pilier en béton ! c'est tout un paysage qui disparaît , une économie locale mise à mal , un environnement très détérioré ( la garrigue , les zones humides , la Via Domitia , le vignoble du Picpoul de Pinet , etc ...)
@920	CHANTEUX François	Détruire tant de nature pour une poignée d'usagers est absolument irresponsable.
@926@	Jackie	améliorer les solutions pour que le viaduc au niveau de Poussan réduise son préjudice paysager

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@933	mouysset benjamin	Un projet destructeur : je me souviens d'une lecture où l'auteur relatait qu'à la contemplation d'un paysage admirable, lui venait la certitude que les crimes contre les paysages sont aussi des crimes contre l'homme. Si cette idée contenait du vrai, alors cette LGV commettrait des crimes innombrables. Ce sont des dizaines et des dizaines de paysages sur l'ensemble du tracé qui seraient irrémédiablement dégradés. Alors même que la préservation des paysages en tant que ressources fait partie des actions prioritaires des collectivités publiques (je pense en particulier au Département de l'Hérault
@938	GONI Bérénice	Le tracé proposé défigure notre territoire tout en l'enclavant
@940	DUPONT Laurent	EELV Languedoc-Roussillon & Midi-Pyrénées Concernant les viaducs, compte tenu de la richesse des paysages, ils devront faire l'objet d'études particulières (esthétique et impacts paysagers). Des études complémentaires sont donc nécessaires, elles sont en cours ou à venir mais devront être réalisées avant le début des travaux,
@951	BLASQUEZ EVELYNE	Je suis contre ce projet car il dénature toute la campagne
@973	Amiel Didier	Je suis contre la LGV car cela va détruire notre paysage
@982	Mairie de Bessan	Voir en Pièces Jointes : Délibération du Conseil Municipal
@986	Hippert Philippe	En ce qui concerne, la traversée du bois de Maurin (de l'actuel voie de chemin de fer (Jasses de Maurin) au franchissement de la Mosson) ; il est primordial de préserver au maximum ce poumon vert pour la métropole et particulièrement les communes de Lattes et St Jean de Védas: murs anti bruit lorsque habitation, revégétalisation le long du parcours avec sentiers de mobilité douces (piétonnes, équestres et cyclistes) de type voie verte. De plus, la traversée de ce bois sert d'accès doux à la mer, il faut par conséquent anticiper des traversées douces sécurisées et de qualités!Le franchissement de la Mosson par la ligne grande vitesse est également l'occasion de prévoir ce franchissement en voie verte.
@989	FICHOU Gilles	ASSOCIATION PIERRES D'IRIS Après les passages de l'autoroute A9, la conduite du gaz et la conduite d'eau de BRL, celui de la LGV va à nouveau considérablement impacter le territoire de nos garrigues et vignes.
E991	Jean-Luc Rouby	. Est-ce que 18 minutes valent la destruction de toutes ces espaces naturels. On parle de 20 zones Natura 2000 traversés, plus d'une zone par minute On n'a nullement chercher à minimiser l'impact de cette ligne sur le territoire.
@995	PCF section Sète	Et nous souhaitons nous assurer que les impacts sur notre territoire soient évités et quand ils ne peuvent l'être, soient réduits et compensés.
@999	Veronique Calu Gabriel Blasco	nous sommes opposés au tracé de cette ligne sur notre territoire. -défiguration du paysage par l'implantation d'un viaduc de 1400m
@1004	Ville de Sète	L'impact paysager : le panoramique du mont Saint Clair est aujourd'hui un véritable belvédère sur la mer et la lagune de Thau. Le tracé actuel de la LGV va considérablement modifier ce paysage en le traversant de part en part. Un viaduc de 28 mètres de haut sur 1,4 km de long est notamment prévu. Dans sa décision ministérielle du 14 novembre 2011, Le Ministère de l'écologie indique qu'il conviendra de déterminer les solutions à apporter pour garantir une insertion exemplaire de la ligne nouvelle dans la vallée de la Vène. Aujourd'hui, je me permets de rappeler les engagements de l'Etat sur ce sujet. Le plus grand soin devra être apporté au traitement architectural de cette infrastructure.
@1024	Davidsson- Cabasset Eva	Pourquoi cette motivation de s'obstiner à semer tant de souffrance de tout genre pour un projet inutilement cher, toute en étant massivement et irrémédiablement destructeur de milieux naturels et socio-économiques fragiles et précieux?

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1025	GONI François	En observant la carte je constate que le tracé pratiquement rectiligne de la LGV et celui à légères courbes de l' A9 enclavent des parties du territoire . Ce qui pour les espaces naturels perturbe le déplacement de la faune et du promeneur et peut rendre délicat les interventions en cas de feu de garrigues
@1027	deborah	J'habite GIGEAN et cette nouvelle ligne constitue une dégradation de nos magnifiques paysages.
@1039	Roger	Je suis contre le tracé de la LGV parce qu'il va défigurer le paysage et la garrigue
@1040	Agglo Méditerranée Hérault	Au titre des nuisances :  La prise en compte des nuisances sonores nouvelles liées à la ligne LGV et au passage du Fret est primordiale sur toutes les communes traversées ;  Une vigilance particulière est exigée lors de l'établissement du mur anti-bruit qui ne devra pas être un amplificateur de la nuisance sonore générée par l'autoroute A9 ;  L'impact visuel sur les paysages (garrigues, patrimoine historique de la Via Domitia, etc.) doit être minimisé.
@1049	CAVERIVIERE Martine	Le tracé est une cicatrice destructrice de notre paysage et de notre patrimoine culturel. Les travaux, les remblais et tous les trafics d'engins liés aux chantiers vont s'ajouter à la destruction de la nature et à sa pollution pendant de nombreuses années.
@1050	Jacquot Nathalie	C'est au nom de l'Association LTN (Loupian Tri Nature) , club de triathlon de 90 membres que je viens fortement désapprouver la construction de cette ligne LGV qui va complètement défigurer la garrigue dans laquelle nous évoluons chaque semaine
@1054	Colette	Contre une ligne grande vitesse sans intérêt pour la région et priorité à la nature au silence etcc
@1060	Maurille Cécile	Comment en 2022, peut on encore impacter un environnement naturel où des vigneron, viticulteurs, centre équestre , primeurs et autres habitants ont leurs terres et demeures ? Respectons ce beau littoral et ces terres qui offrent de belles perspectives.
@1066	Coulouma Elisabeth	une ligne "grande vitesse " a une emprise énorme au sol (et sous-sol), et détruit les circulations naturelles transversales, ainsi que des terres agricoles et des espaces naturels. Encore des destructions de biodiversité , destruction de paysages.
@1074	Porthé Emeline	construire des ouvrages d'art très coûteux et impactant sur le paysage, car pour aller à 300 km/h, il faut aller en ligne droite (on ne contourne plus les obstacles, on les traverse
@1078	LE NUZ christian	On se fiche des dégradations que cela va entraîner, des méfaits pour les riverains (à plusieurs kilomètres de distance surtout lorsqu'il va passer en surélévation), destruction du milieu naturel d'exception de cette région, faune, flore.
@1084	Julien	Poussan va être défiguré avec ce viaduc de 11 étages hors de prix.
@1091	Philippe	Ce tracé tgv va détruire de la nature
@1105	Initiatives Citoyenne	L'Autorité Environnementale ...En clair, elle recommande à ses auteurs de revoir leur copie qui survole allègrement l'impact de tels travaux sur la qualité de l'eau, ne prend pas en compte les incidences paysagères d'un tel projet et reste floue sur le bilan économique.
@1119	Arnaud-Gaujal Simonne	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 ! 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.
@1124	MOREL Anaëlle	Avis et observations du département sur le dossier d'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique de la première phase du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) ENS Départementaux impactés par le projet :

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Le seul ENS départemental qui soit impacté par le futur tracé de la LGV est celui du « Bois de Maurin » dont la superficie représente 49ha. Cet ENS est situé à cheval sur les communes de Lattes et des Saint-Jean-de-Védas au sud de la métropole montpelliéraine. La surface de cet ENS comprise dans l'emprise du projet sera de 10ha.</p> <p>L'ENS « Bois de Maurin » 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.</p>
@1132	Michel ARROUY	<p>Mairie Frontignan</p> <p>Car pour réussir ce projet, la puissance publique se doit de protéger au maximum les activités humaines et l'environnement concernés par le tracé et c'est notre devoir d'élus locaux d'y veiller.</p> <p>Concernant plus particulièrement notre territoire, nous voulons rappeler que le bassin de Thau est un site unique, qui tire ses richesses de la qualité de ses espaces naturels. Les mesures d'évitement doivent être prioritaires sur nos sites classés comme le massif de la Gardiole et l'intégration paysagère des viaducs à son maximum Un concours architectural devra être mis en place.</p>
@1140	Vandermeersch Nathalie	Le chantier aura un impact très important sur mon village et les alentours et ce, pendant de nombreuses années.
@1143	Fabrice Solans	<p>Commune de Villeneuve-lès-Béziers</p> <p>Ainsi deux saignées réalisées en deux phases successives vont traverser Villeneuve...</p> <p>L'emprise concernant ces deux phases représente un total de 19% du territoire communal.</p> <p>Les destructions environnementales, l'imperméabilisation des sols, les expropriations d'entreprises, d'habitations et la disparition de terres agricoles programmées contribuent de l'appauvrissement et de la diminution d'attractivité de Villeneuve-les-Béziers...</p>
@1144	Fisher Marie- Antoinette	LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION DE NOTRE TERRITOIRE
@1166	Maffre-Baugé Sophie	<p>Je suis propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers.</p> <p>3. Impact paysager : le domaine est un « Espace Boisé Classé (selon PLU de Cers) avec des pins pluri-centenaires.</p>
@1190	Mairie de Pinet	<p>... demande de prendre en considération :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- impact visuel sur le paysage des garrigues et sur le patrimoine historique de Via Domitia. Nous demandons à ce que notre patrimoine soit conservé.</li> <li>- -Nous sommes soucieux de l'impact de ce projet sur l'environnement et l'écologie (faune et flore), auxquels nous sommes très attachés.</li> </ul>
C1193	Gérard Barrau	<p>Déjà l'autoroute A9 traverse et passe à proximité immédiate de la commune avec toutes les nuisances qui y sont liées (bruit, pollution de l'air, fracture du paysage, difficultés d'accès pour les viticulteurs au nord de la commune et enfin danger pour la population locale lié au transport de matière dangereuse...)</p> <p>Ce nouveau tracé parallèle à l'autoroute impose à PINET et à ces habitants une double peine environnementale car il double tous les inconvénients cités ci-dessus.</p>
C1203 C1219	THIEULE Laurent	<p>Syndicat AOP Picpoul de Pinet - Syndicat AOP Languedoc</p> <p>Atteinte à l'image et au paysage :</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		La mise en valeur du terroir et du paysage est une des missions majeures du Syndicat ODG ' »Picpoul de Pinet ». Ce dernier, très actif dans ce domaine, a réalisé des études paysagères avec l'Ecole nationale supérieure de paysage de Versailles afin de mieux valoriser encore son environnement paysager et développer l'oenotourisme. Or la réalisation d'une infrastructure telle que la ligne TGV qui traverse de part en part le vignoble et se cumule aux infrastructures déjà présentes – induit des impacts visuels et sonores très importants – et bien sûr de façon plus marquée encore pendant la phase travaux. L'appellation subirait ainsi une atteinte majeure au paysage, et donc une perte d'image irrémédiable, et une atteinte à l'attrait oenotouristique.
R1236	SOUPAYEN	La construction prévue de la LGV augmentera les nuisances et détruira le patrimoine de Picpoull et amputera nos belles garrigues.
R1244	LIBERTI Céline	Je m'insurge contre ce projet ....sera une plaie visuelle sur notre campagne sans compter l'impact sur la flore et la faune locale.
R1245	FERAUD Karine	Comment peut-on envisager de traverser des zones protégées, avec les impacts sur la faune, la flore, l'habitat, et de défigurer une si belle zone en bétonnant et construisant des viaducs.

Pour la plupart, les contributeurs déplorent que la nouvelle ligne porte atteinte au paysage de garrigue et de vigne, visuellement, mais aussi par des nuisances sonores et de pollution. Ceci au mépris de zones protégées et d'espaces boisés classés.

Les circulations naturelles seraient aussi impactées.

Ils ajoutent que les incidences paysagères n'ont pas été prises en compte lors des études de création de la ligne.

Le syndicat AOP Picpoul de Pinet souligne que des études paysagères ont été effectuées afin de valoriser l'environnement paysage de l'AOP.

Plus précisément, concernant les viaducs, compte tenu de la richesse des paysages, ils devraient faire l'objet d'études particulières (esthétique et impacts paysagers) et notamment pour des collectivités, d'un concours d'architecture.

La phase travaux perturberait aussi pendant plusieurs années le cadre de vie des riverains.

Le conseil départemental de l'Hérault souligne que l'ENS « Bois de Maurin » sera coupé en deux et perdra sa fonction de poumon vert de la métropole montpelliéraine. Il pointe aussi les autres espaces naturels impactés (nord du bassin de Thau, et nord du massif de la Gardiole), et de façon plus générale les habitats rivulaires des cours d'eau (ripisylve).

### **Réponse de SNCF Réseau**

*Le projet LNMP fait l'objet d'une étude d'impact, consultable durant l'enquête publique. Cette étude d'impact, conformément au code de l'environnement, est proportionnée à la sensibilité environnementale de la zone affectée par le projet, à l'importance et à la nature des travaux et à ses incidences prévisibles sur l'environnement et la santé humaine.*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*L'environnement y est appréhendé dans sa globalité (population et santé humaine, biodiversité, terres, sol, eau, air et climat, biens matériels, patrimoine culturel et paysage, ainsi que les interactions entre ces éléments), ce qui englobe les différents points évoqués.*

*Elle rend compte des effets potentiels ou avérés sur l'environnement du projet et propose des mesures pour éviter, réduire et lorsque c'est nécessaire compenser les incidences négatives résiduelles.*

*Les développements suivants apportent des compléments ou précisions aux différentes inquiétudes portées à la connaissance du Maître d'ouvrage dans le cadre de l'enquête publique et mis en avant par le Commission d'Enquête.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que les réponses apportées par le maître d'ouvrage concernant notamment : les incidences paysagères sur les zones naturelles, l'impact des viaducs, et le bois de Maurin, ... sont ventilées sur les thèmes ci-après.

#### **5.2.1 BIODIVERSITÉ - ÉCOSYSTÈME**

<b>N°</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Extrait de la contribution</b>
@1	Eliott	L'étrange de Thau et les environs montpelliérain sont reconnu comme étant d'un intérêt écologique et paysager exceptionnelle. De plus même si cela peut éventuellement permettre de réduire les émissions de gaz à effet de serre une telle contraction endommagera des milieux naturels remarquables et qui sont déjà en souffrance .Même la séquence ERC ( éviter réduire compenser) n'y changera rien car un milieu tel que l'étang de Thau sera quand même touché ( étang abrite une faune aquatique très riches ainsi qu'un cortège d'oiseaux à fort intérêt en reproduction). Je suis donc contre de projet et il serait temps de comprendre que l'écologie ne se réduit pas aux émissions de gaz à effet de serre mais également à la conservation des milieux et des espècesMême la séquence ERC ( éviter réduire compenser) n'y changera rien car un milieu tel que l'étang de Thau sera quand même touché ( étang abrite une faune aquatique très riches ainsi qu'un cortège d'oiseaux à fort intérêt en reproduction).
@8	BORDENAVE Dominique	En plus il y a la gardiole, l'étang de Thau, les vignobles dont le picpoul de Pinet, la pollution, les risques d'accidents très dangereux pour les riverains, l'impact sur la flore, la faune On démolit notre cadre de vie, on pollue notre environnement. C'est de la colonisation déguisée. On ne nous considère pas mieux que les vaches, bons à regarder passer le train
@14	Bérénice	Je m'oppose à ce projet d'aménagement de ligne LGV entre Montpellier-Béziers et Béziers-Perpignan qui portera atteinte à la biodiversité riche qui se trouve dans ces secteurs et aux activités humaines
@19	Barthélémy Armelle	La ligne LGV va dénaturer le paysage, engendrer un déséquilibre de l'écosystème, impacter les ressources autour du bassin de Thau. Pour quels bénéfices ?



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@21	Elise Leblanc	<p>Je suis totalement contre ce projet qui va détruire à la fois des écosystèmes de très haute valeur écologique, mais aussi des paysages et un patrimoine qui font toute l'identité de l'Hérault.</p> <p>Le tracé prévoit de passer sur l'étang de Thau via un viaduc. Cet aménagement serait totalement désastreux à la fois pour les écosystèmes si particuliers de ce territoire, mais aussi pour l'ensemble de l'économie du secteur, basé sur ostréiculture et le tourisme.</p> <p>Le reste du tracé est également très problématique. Il traverse en effet plusieurs secteurs à haute valeur environnementale, dont plusieurs étant d'ailleurs juridiquement protégés, au titre de la compensation écologique. C'est notamment le cas des garrigues de la lauze, qui font depuis de nombreuses années l'objet de mesures compensatoires, et où les parcelles doivent être protégées de toute dégradation. Le tracé prévoit de couper littéralement cet espace en deux, ruinant ainsi tous les efforts de conservation entrepris sur le secteur, et abaissant les lois sur la compensation écologique à une vaste supercherie.</p> <p>La fragmentation des milieux, la destruction et la dégradation des écosystèmes, l'impact carbone des travaux, l'impact paysager et économique de ce projet (quelque soit d'ailleurs le tracé choisi) sont totalement disproportionnés par rapport aux enjeux : réduction de 10% du trafic du fret sur l'autoroute et gain de 18 minutes entre Barcelone et Montpellier...</p>
@22	Chauvit Catherine	<p>Ce projet mis en place par le gouvernement et aidé par la région est vraiment improductif pour l'environnement, à l'heure actuelle ou nous devons changer notre façon de faire et de voir pour limiter le changement climatique</p> <p>Un trajet qui passe sur la pointe de l'étang de Thau, lagune déjà très fragile qui va donc être mise à grande épreuve lors de la construction de ce pont tant en biodiversité qu'en paysage défiguré par du béton. Agression environnemental !</p> <p>L'excuse de la montée des eaux est vraiment l'excuse de celui qui ne veut pas se donner du mal pour mettre un projet réaliste et sans danger pour la biodiversité. Si la montée des eaux doit se faire tous ces investissements seront impactés par l'eau. l'étang de Thau est relié amplement à la mer donc la montée sera encore plus forte (on peut le voir lors des tempêtes ou l'eau de la lagune monte fort). . pas besoin d'être expert pour le comprendre</p> <p>Ce projet donne la réelle impression qu'il est mis en place pour satisfaire les lobbyistes de nos gouvernants qui sont loin de respecter tout ce que la COP 26 demande.</p> <p>Agression sur la biodiversité et l'ensemble de l'environnement,  Agression sur la faune marine,  Agression du paysage, voilà ce que nos gouvernants nous concoctent...</p>
@32	dominique	<p>le viaduc de 1,4 km de long et de 28 m de haut est une aberration dans la plaine de Thau aux abords immédiats d'un étang qui est riche d'une biodiversité reconnue et classée. Comment peut-on mettre en péril notre environnement par des travaux, des constructions de béton, des remblais, des brassages d'eaux qui sont susceptibles de polluer irrémédiablement l'étang.</p>
@43	Gaelle	<p>Ce projet de nouvelle ligne ferroviaire reliant Montpellier à Barcelone serait un vrai désastre écologique pour un gain de temps en transport très limité... à l'heure où le déclin de la biodiversité, l'artificialisation des sols, la destruction des zones humides, naturelles et agricoles sont plus qu'alarmants ce projet combinerait tout ça à la fois.</p>
@50	Denaes Hervé	<p>Pour réaliser ce projet la LGV devra passer au-dessus de la crique de l'angle de la lagune de Thau.</p> <p>Quid des oiseaux nicheurs des flamants et finalement du cadre de vie des habitants qui ont choisis de vivre ici dans un cadre jusque là préservé.</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@52	Lan Gaston	En quoi est-il d'utilité publique de condamner écologiquement et économiquement le bassin de Thau ? . Alors, non, je ne suis pas prêt à laisser détruire mon environnement, laisser détériorer ma qualité de vie, à vivre avec du bruit jours et nuits, à ne plus pouvoir dormir les fenêtres ouvertes, à voir chaque jour un immonde viaduc de béton à la place de ma belle Crique
@58	Lapeyre Etienne	Non au projet LGV qui va gâcher le paysage et causer des nuisances aux habitants ainsi qu'aux animaux vivants sur les territoires concernés. cela va détruire notre milieu naturel en polluant le sol et l'étang de Thau.
@59	Guin Anne	Il est impensable que des territoires comme celui du Bassin de Thau et celui du massif de la Gardiole aient fait l'objet de tant de soins de préservation pendant de nombreuses années pour finir massacrés par une ligne de train. L'État est-il soudain atteint de schizophrénie? Que ce soit du point de vue environnemental ce projet est une aberration et je m'y oppose vigoureusement.
@60	Christine	Cette nouvelle ligne n'apporte aucune plus value pour les habitants de Thau, ni gain de temps et surtout une verrue permanente sous les yeux Quel monde voulons nous pour nos enfants, encore du béton, de la pollution ? Avez vous déjà admiré l'étang de Thau, la Gardiole et ses environs, cette belle garrigue, ces beaux villages
@61	Odile	Sur le plan local c'est détruire un système écologique et économique fragile, traverser une zone Natura 2000 , l'étang de Thau menaces sur un écosystème fragile, destruction du paysage, ce patrimoine que nous avons le devoir d'entretenir et transmettre aux générations futures Nuisances sonores, menaces sur un écosystème fragile, destruction du paysage, ce patrimoine que nous avons le devoir d'entretenir et transmettre aux générations futures.
@70	Elafi Badia	Par contre, le tracé portera gravement atteinte à la biodiversité, à la population et aux paysages.
@71	Guyard Alain	Je suis contre ce projet démesuré, destructeur des écosystèmes
@72	Elafia Badia	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@74	Lieckens Véronique	Il est intolérable de dénaturer l'étang de Thau par cette ligne LGV ! Revoyez votre copie vous les dirigeants de cette décision ! Cet endroit est riche en surface comme sous l'eau de biodiversités... c'est un havre de paix qu'il faut protéger à tout prix.
@ 75	Elafi Badia	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@76	Lucas Laurie	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@104 @107	Nourrit Hélène	le bouleversement d'un écosystème fragile, impacté directement (étang de Thau, Gardiole, picpoul de Pinet...).
@109	Carole	Je souhaite que mon opposition à ce projet soit prise en compte. Ce projet va porter atteinte à l'environnement, la nature et à la biodiversité des secteurs traversés classés en zone NATURA 2000. Comment peut-on construire sur des zones classées.
@110	Varichon Anne	Détruisant et enlaidissant un territoire naturel fragile (intrusion dans le massif Natura 2000 de la Gardiole, aqueduc d'Issanka, parcours le long de l'étang de Thau etc.)
@127	Gayraud Nicole	Ce projet est une aberration écologique
@131	Hélène	Et ce en pleine zone Natura 2000. Protegeons la Gardiole, l'étang et les vignobles !
@132	Victoire	Bonjour, Je ne suis pas du tout favorable à ce projet. En effet, la balance avantages / inconvénients penche beaucoup vers le côté « inconvénient ». En effet, cela risque de dénaturer le paysage, perturber la tranquillité des habitants ( humains et animaux
@133	Teiller Odile	Je refuse ce projet dénaturant ce petit coin de paradis, engendrant nuisances sonore et visuelle, perturbation de vie des animaux et de la flore. Dans ces temps où la protection de l'environnement et l'écologie sont devenues une nécessité, comment peut-on envisager un tel projet ! Où se trouve l'utilité publique? Pourquoi saccager une nature ancestrale pour gagner quelques minutes ?
@140	Aucagne	massacre environnemental sur des siècles.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
	Christophe	Destruction d'espaces protégés, destruction de paysages uniques sur le bassin de thau
@142	Bordenave François	Je suis contre la grande vitesse sur cette ligne car : - la grande vitesse impose un tracé et la construction d'ouvrages d'art très nuisibles pour notre environnement et notre économie.
@146	Bosc Fabienne	La construction de cette ligne à grande vitesse n'apporterait aucun avantage à notre territoire : écosystème bouleversé, ..
@153	Laurens Annie-Fran	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau
@155	Laurens Delphine	Atteinte à la biodiversité
@161	Ghislaine	Au niveau du bassin Poussan Mèze Thau ce projet est une réelle catastrophe écologique. Zone natura 2000, étang de Thau protégé et déjà bien fragilisé, danger pour la conchyliculture, zone viticole reconnu et protégé, nuisances sonores à proximité de petites villes et villages.
@164	Phalippou Serge	Je pensais qu'il était prévu qu'il suive le trajet de l'autoroute, cela n'aurait rien défiguré de plus , mais hélas on a laissé construire et maintenant on veut nous mettre un viaduc qui va défigurer tout notre joli coin et impacter la lagune de thau visuellement et au niveau de l'écosystème, la faune, etc ...
@171	Ortega Sébastien	Saccager l'environnement, la biodiversité et le cadre de vie de milliers de personnes
@173	Hélène	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale à commencer par les habitants des communes concernées
@174	Vincent	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale, causerait des nuisances aux populations locales, et déformerait des paysages
@177	Bordenave Bernard	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale à commencer par les habitants des communes concernées
@181	Bordenave Caroline	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale à commencer par les habitants des communes concernées
@185	Louriac Sylvie	Ce projet va à l'encontre des intérêts du territoire de Thau et de ses habitants à tous les points de vue : -Écologique et environnemental car il portera atteinte à l'espace naturel, à la faune à la flore et va perturber le bassin hydrologique
@189	Michel Fabienne	L écosystème de la lagune de Thau est menacé par ce tracé de la LGV.
@192	Dauga Jean-Marc	Destruction de la biodiversité Passage en zone natura2000. Destruction et perturbation de la flore et la faune sauvage.
@193	Soulhol Emmanuelle	,détruire le paysage et la biodiversité avec un viaduc sur l'étang de Thau, quel est l'intérêt
@202	Alice	je soumetts mon désaccord profond pour ce projet qui va nous faire dépenser notre argent pour vivre dans un environnement plus pollué et moins agréable, avec zéro contrepartie.
@204	Westra Lub	Nous nous opposons à la construction de la LGV (MontpellierBéziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sure, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même. Cf 168,187,210, 262
@206	Fabien	Le dossier affiche un grand nombre d'objectifs, parmi lesquels les suivants qui ne sont pas remplis

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Minimiser l'impact environnemental : Des paysages défigurés, 1,6 million de m3 de déblais non réutilisés, aucun aménagement foncier, agricole et forestier ou environnemental prévu, destruction de zone Natura 2000 et d'habitat d'espèces protégées, bilan carbone du projet négatif, risque de pollution des nappes phréatiques lié au fret et au risque d'accident chimique ainsi qu'au désherbage des voies à l'aide de pesticides, artificialisation des sols, nouvelle coupure dans le territoire, nuisance sonore, etc.
@207	Lescuyer Georges	son évaluation économique, sociale et environnementale est positive. Il faut souligner qu'à l'avenir les évolutions des matériels de transport et des conditions d'exploitation (comme dans le passé la mise en service de TGV à étage) ou de fortes hausses du prix des carburants (impactant les trafics routiers et aériens) amélioreront encore ce bilan
@217		Nous nous opposons à la construction de la LGV (MontpellierBéziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sure, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@220	Céline	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale à commencer par les habitants des communes concernées,
@223	Eric	J'observe que, lors de son passage sur la commune de Poussan au niveau de l'échangeur avec l'entrée de l'autoroute, le tracé proposé frôle le bord de l'Etang de Thau, au niveau de la Crique de l'Angle, un des endroits les plus sauvages et les plus protégés, où se réfugient de nombreux oiseaux migrateurs et notamment des flamants pendant sept mois de l'année. Ceci est, de mon point de vue, totalement inacceptable, du fait de l'impact écologique considérables
@231	Stéphanie	et qui aura un impact écologique des plus néfaste sur notre beau pays.
@232	Amblard Marie-Claire	Le projet actuel de tracé de la LGV est une catastrophe pour l'environnement très fragile de l'étang de Thau et du territoire. ce projet est totalement en contradiction avec les exigences de développement durable dont les élus se délectent. C'est un projet archaïque en matière environnemental. Il détruira et enlaidira le paysage Par ailleurs, pendant la phase de construction, l'impact sur le territoire sera énorme, créant un goulet d'étranglement sur la seule voie qui dessert toutes les communes autour de l'étang.
@234	Denis	J'ai pris connaissance du projet de la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Béziers. Un projet à l'encontre des prises de conscience actuelles et du bien-être des générations futures
@251	barberane brigitte	Devant l'enjeu écologique et par amour pour la beauté de ma région, je m'oppose à la nouvelle ligne à grande vitesse en Pays de Thau
@252	Nourrit Vincent	L'impact négatif sur le capital environnemental, touristique et économique du territoire sera majeur et à très long terme
@253	Mercieux Alexandra	Il n'y a aucun intérêt pour nous d'avoir un pont à 28 mètres de hauteur qui défigure notre paysage et qui dénature là garrigues et l'habitat naturelle de plusieurs centaines d'espèces sauvages
@260	Audrey	2/La LGV passera sur un viaduc de 1 400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambera la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle classée Natura 2000. 🐛 3/ La LGV arrachera et excavera la garrigue et son éco-système sur des kilomètres. 🌳 4/ La LGV traversera la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II. 🍃
@267	Marianne	Le projet qui était présenté à l'origine il y a des années était cohérent avec les besoins de l'époque mais sans tenir compte des préoccupations majeures environnementales

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@280	Bailly Jocelyne	Je suis contre le tracé de la LGV telle qu'actuellement définie : trop de dangers pour le bassin de Thau, trop de nuisances, trop de dégâts pour l'écosystème faune et flore, coupure du terroir du Picpoul de Pinet
@281	Mario Nicolas	Il est inconcevable qu'un projet aussi destructeur , polluant , incohérent puisse voir le jour au dessus de zone natura 2000 , znieff
@286	Heyraud Anne	Et on ne parle pas des dégâts écologiques; site Natura 2000 traversé; économiques; pour le Pic Poul de Pinet, le tourisme au pourtour de l'étang de Thau.
@297	Morice Carole	Non au saccage de nOs paysages aux nuisances sonores et aux conséquences dramatiques sur l'écosystème que cela va engendrer
@302	Merle-Blondeau Marie-Eve	- L' environnement: Si la qualité de vie autour de l'Étang est exceptionnelle, elle repose avant tout sur le respect séculaire d'un équilibre fragile entre l'occupation humaine et la préservation d'écosystèmes uniques : l'Étang et ses lagunes pour la conchyliculture et le terroir agricole pour la production viticole . Le projet de tracé pour une ligne ferroviaire à grande vitesse (LGV) menace de porter un coup fatal à un milieu déjà saturé par les transports. Les travaux de Montpellier à Béziers vont provoquer la destruction pure et simple d'espaces naturels et d'une biodiversité déjà en danger (autour de l'Étang et sur le terroir du PicPoul de Pinet) ainsi que la pollution des abords directs. Sans parler de l'atteinte aux paysages... - L'Eau : Le creusement des sols pour le passage de la ligne et pour les piliers du Viaduc pourrait diminuer nos ressources en eau, déjà en tension lors des périodes touristiques. En effet ils risquent de modifier les structures des nappes phréatiques alimentant en eau potable les habitants du territoire de Thau Et en conséquence, compte-tenu des risques d'affaissement liés à l'instabilité des sous-sols (présence de kartz et de gypse), qu'advient-il des sources d'eaux chaudes alimentant la 1ere station thermale de France ? Qu'advient-il aussi de la biodiversité de l'étang si l'équilibre eaux chaudes/eaux froides et eaux douces/eaux salées n'est plus respecté ?
@303	CHARRIE Alain	Le projet présenté ressemble aux aménagements des années 60 et n'est absolument pas adapté aux exigences du XXIème siècle: il met en danger certain des espaces naturels remarquables et des productions agricoles de qualité, ainsi qu'un cadre de vie et de biodiversité unique.
@340	CECILLON PINTENO Béatrice	Je suis contre la création d'un aqueduc et le passage du TGV sur la commune de Poussan qui impactera sensiblement la qualité de vie à Poussan avec des nuisances sonores et une pollution visuelle. Je ne souhaite pas que notre paysage soit défiguré par un aqueduc alors que nous avons une vue magnifique sur l'étang de Thau. Les travaux de la création de cette ligne vont impacter notre qualité de vie mais aussi la biodiversité car des travaux ne sont jamais sans conséquences.
@356	Pierre	Le tracé proposé avec un viaduc majeur est tout simplement contradictoire avec la situation actuelle de réchauffement climatique et de biodiversité Des milliers de tonnes de béton pour un viaduc qui va défigurer le paysage, impacter la biodiversité et apporter des risques majeurs de pollution a l'étang de Thau
@370	Danielle	Non à la construction de la nouvelle ligne TGV qui va défigurer notre paysage et poser des problèmes sur notre écosystème.
@391	Marie-claude	Je suis contre ce projet. Pour gagner quelques minutes de trajet gagnées le bassin de Thau et toutes ses richesses vont être dénaturés. Tout un écosystème va être chamboulé, menacé, des nuisances sonores vont impacter les villages.
@413	Thierry et Catherine Braquet	Comment peut-on admettre de balafrer le massif de la Gardiole classée ZNIEFF type 1 et 2, de venir défigurer le paysage splendide de l'étang de Thau avec un viaduc de 28 mètres de haut équivalent à un immeuble de 11 étages qui dominera la crique de l'Angle classée Natura 2000, d'ensevelir en partie la Via Domitia classée monument historique et de massacrer plus de 10% du terroir viticole du Picpoul de Pinet, appellation internationalement appréciée et véritable patrimoine local faisant partie des 3 plus grandes AOC du Languedoc pour soi-disant gagner quelques poignées de minutes ?

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@426	françoise	avez vous réellement Dans votre projet considéré les: -Zone protégée -Zone Natura 2000 -Zone Directive Nitrate -Loi Littorale -cours d'eau
@437	BRUCE	sur la commune de Loupian, l'impact du projet est trop important sur l'environnement, la faune et la flore déjà fragile et déjà déstabilisé avec l'autoroute. Un impact environnemental irréversible, un coût énorme pour un gain minime.
@449	vacher marie caroline	*A savoir non-respect dans le tracé LNMP phase 1 de l'environnement protégé par l'Europe classé par l'Europe Zone Natura 2000 car le tracé passe au milieu des zones natura 2000? hors ces zones sont inconstructibles....,INCOHERENCE ENCORE du tracé lnmp phase 1 qui passe sur la zone Bouzigues Poussan..... natura 2000
R476	TEXIER CACHEUX Séverine	bientôt ce projet viendra contrecarrer ce site exceptionnel pour sa biodiversité, son écosite vert, sa magnifique promenade / piste cyclable et ce site propice à la migration des oiseaux migrateurs.
R480	CORTES Bernard	.... Le tracé doit être revu pou tenir compte de l'environnement (mieux)
C483	ROGI Mathieu	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air...Ces effets seraient accentués par l'effet « digue » du TGV, qui pourrait même avoir des conséquences sur l'effet « brise marine » caractéristique de notre AOP dans la mesure où l'infrastructure bloquerai les courants d'air typiques.  Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.
C485	DE CLOCK Je Baptiste	Après travaux, la pérennité de mon exploitation est nulle au regard des atteintes environnementales :  En plus de la perte d'un grand nombre d'hectares s'ajouteront des conséquences avec l'effet « ombrelle » qui concerne la surface des parcelles qui seraient « coincées » sous les viaducs et donc privées de l'ensoleillement nécessaire ;  De même, les remblais seraient de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes...  Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.
C486	Domaine de Font-Mars	Après travaux, la pérennité de mon exploitation est nettement diminuée au regard des atteintes environnementales :  De même, les remblais seraient de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes...  Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.
@504	Bernard	D'ailleurs SNCF Réseau prévoit déjà la nécessité de repousser plus vers l'intérieur des terres le positionnement de cette ligne, imposant ainsi une 3é tranchée dans le paysage et ce que cela implique pour l'environnement et la classification des parcs naturels.
@506	MARIAUD- HOTTENTOT PHILIP	Il existe déjà une ligne SNCF du bord de mer, pourquoi la doubler et annihiler l'Ecosystème dans une zone NON CONSTRUCTIBLE !!! Au lieu de vouloir voyager toujours plus vite, SNCF ferait bien de réfléchir un peu aux conséquences écologiques dévastatrices que ce projet va engendrer
@522	JEANGUYOT Philippe	La LGV passera sur un viaduc de 1400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambra la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle classée Natura 2000. - La LGV arrachera et excavera la garrigue et son éco-système sur des kilomètres. - La LGV traversera

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II.
@533	GIBERT CLAUDE	* Sur un plan écologique, la richesse de la faune et la flore apprécieront beaucoup la LGV ! A l'heure où l'on parle d'environnement, respect de la nature , de la biodiversité, n'est-ce pas en contradiction ?
@593	LETTIERI Rémi	Ne pas faire de ce projet une ligne à grande vitesse permettrait d'épouser le tracé de l'autoroute actuelle, de façon à limiter l'effet de fragmentation de cette nouvelle ligne, qui n'est pas sans conséquence sur les continuités écologiques et la biodiversité.
@607	Nicolas	Il faut ramener de la cohérence environnementale à ce projet et revoir le tracé
@609	DI ROCCO DANIEL	TOTALEMENT OPPOSES AU NOUVEAU TRACE DE LA LGV QUI EST UNE CATASTROPHE ECOLOGIQUE ET QUI DE PLUS PROVOQUERA DES NUISSANCES INACCEPTABLES TANT AU NIVEAU SONORE, VISUEL ET POLLUTION ATMOSPHERIQUE
@610	LESAGE ANNIE	Je suis totalement opposée au nouveau tracé de la LGV qui est totalement abérant du point de vue écologique, des nuisances sonores et visuelles + pollution de l'air.
@619	Laurence	Dossier très clairCe projet est essentiel pour poursuivre le maillage LGV de notre territoireL'Occitanie est la grande oubliée de la grande vitesse à l'heure où les enjeux environnementaux doivent peser dans le choix des modes de transports les moins polluants.
@622	APPE Benjamin	La destruction de notre patrimoine, tant visuelle que écologique ou même historique, ne peut être justifié par la construction de cette ligne à grande vitesse.
@629	Artieres Luc	Coup dur pour l'économie locale... Patrimoine naturel Perturbation de la bio-diversité locale Pas moins de 55 sites du réseau Natura 2000 sont potentiellement concernés par l'ensemble de ce projet. "Le site du projet est particulièrement sensible au risque incendie de forêt, notamment sur le versant Nord du massif de la Gardiole... ... Le projet a pour principal effet de soustraire définitivement environ 2770 ha d'espaces naturels... ... Les incidences du projet sur les zonages de protection et d'inventaires et en particulier sur les continuités écologiques sont fortes malgré les mesures d'évitement et de réduction engagées
@630	Claude	Améliorer les voies ferrées actuelles permettrait une meilleure desserte locale et régionale.La gabegie de terrains spoliés, de béton et de pollution de l'air à la construction est un désastre environnemental.Combien d'hectares de cultures détruits ?
@643	Gonzalez Marie	De plus le rapport bénéfice / risque est défavorable : peu de km pour un coût financier exorbitant et un coût écologique qui n'est même pas chiffrable.
@644	Sanz Patrick	Nous n'avons pas la garantie de la construction d'une véritable barrière étanche entre la LGV et les abords de l'étang qui éviterait tout risque de pollution de l'étang et des cours d'eau qui l'alimentent.
@645	Jean-Marie	Je suis contre ce projet destructeur de nature et de biodiversité
@650	Charras Grégoire	De plus, la proximité avec l'eau d'Issanka, qui alimente en eau potable Sète, avec les travaux entraînera, j'en suis sûr, une pollution de l'eau potable.
@659	Villac Thierry	- Et bien sûr, l'impact écologique est très négatif (atteinte à la biodiversité, perte de terres agricoles, notamment en cépage de Picpoul...).
@661	Jean-Jacques	3/ Un risque de pollution. En effet, le tracé actuel prévoit de traverser le périmètre de captage d'eau d'Issanka, qui alimente en eau des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. Il existe des risques évidents de pollution, et d'accidents chimiques dus aux transports.
@682	Marie	• Sur un plan écologique, je ne suis pas certain que la faune et la flore apprécient beaucoup la LGV ! ...
@683	Forli Anne Marie	Je vous demande plus de garantie sur la sécurisation des milieux naturels en cas d'accident, notamment accident de fret
@687	Aline	Je m'oppose à ce projet de LGV qui aurait un impact négatif immense sur la population et la biodiversité locale, sans apporter un gain de temps significatif.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@693 @694	BOUVIER- BERTHET LAETITIA	commune de Florensac. En effet, sa proximité avec le village va créer des nuisances sonores et écologiques évidentes. De plus, il va y avoir des incidences négatives sur l'ensemble de la faune et de l'écologie environnementale, une perte de territoire pour la faune et la flore et des nuisances écologique sur notre environnement en dénaturant nos paysages.
@696	BRAS Hélène Avocate	Le projet soumis à l'enquête publique va engendrer l'accroissement des nuisances environnementales de manière certaine. Par ailleurs, les enjeux écologiques spécifiques au territoire impacté entre Montpellier et Béziers ne sont pas abordés de manière suffisante et crédible, qu'il s'agisse des garrigues, de leur flore et de leur faune, qui seront pourtant largement impactées. Le projet aura également pour conséquence de supprimer 2 270 hectares d'espaces naturels ce qui est particulièrement massif. Cette perte ne répond en aucune manière aux obligations du triptyque « Eviter-Réduire-Compenser » puisqu'il s'agira en tout état de cause d'une destruction du milieu naturel, des réserves de biodiversité, des trames vertes et des corridors faunistiques.
@701	Dominique	Je suis contre le tracés actuel de la ligne LGV C'est une gabegie et c'est anti nature et biodiversité, une monstruosité.
@703	Pierre Violaine	Bonjour Je suis contre la LGV pour diverses raisons : Destruction du patrimoine (via domitia), de l'environnement,
@705	Yves	Ce projet est effectivement une erreur historique qu'encore une fois les générations futures paieront. parmi les très nombreux critères pris en compte par AE pour en démontrer l'absurdité du projet, un seul suffit : son bilan carbone. 18 minutes gagnées pour Barcelone, 240 ans pour compenser les émissions carbone de la construction, en pleine crise climatique ? On a largement dépassé le stade du crime écologique, on est arrivé au suicide de l'humanité. Projet à revoir de A à Z en réhabilitant les infrastructures existantes.
@710	Luc	Je suis contre ce projet: le cout environnemental (nuisances sonores pour de nombreux nouveaux riverains, construction) du projet est majeur.
@711	Gouin Anthony	Ce projet est une aberration pour l'écologie et la nature !!!!!!!!!!!
@725	Yann	que les mesures compensatoires insuffisantes soient revues à la hauteur des impacts effectifs sur les espèces et les milieux. Les surfaces foncière libérables pour ce faire ne seront pas suffisantes dans le périmètre du projet. Il est donc exigé que l'impact du projet soit encore réduit et que la séquence d'étude ERC soit réévaluée, la compensation ne devant être qu'un reliquat de ce qui n'a pu être évité ou réduit. Par ailleurs, il est demandé que l'ensemble des compensations environnementales et les éventuelles maîtrises foncières afférentes soit effectives dès le démarrage des travaux.
@728	baptiste	Non a l'aberration écologique. Oui a la préservation de la nature et des écosystèmes cher a notre région.
@729	Jean-marie	Tout d'abord à cause de la destruction des espaces naturels, notamment du massif de la Gardiole et de l'étang de Thau .
@734	Kevin	Ce projet est un non sens à l'heure où l'écologie doit être notre préoccupation majeure. En plus de dénaturer visuellement la gardiole et le bassin de thau, l'impact sur ecolgique sera majeure.
@740	Elisabeth	Sans parler de l'impact catastrophique de ce tracé sur l'environnement , le climat et les paysages .
@758	BENAU Sophie	- La destruction de la biodiversité enclavée entre l'autoroute et le rail (on ne va pas mettre des panneaux de signalisation pour monter aux écureuils le tunnel ou le pont à emprunter
@765	Jean Marie	atteinte à l'environnement, mise en péril du territoire, de son harmonie, de son équilibre, de son écosystème, avec des nuisances visuelles , sonores.....
@767	Claire	À l'heure où tout le monde s'accorde sur l'importance de préserver la nature et la biodiversité on viendrait y porter atteinte sans aucune considération? Quel impact écologique ?



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@768	Ghislaine	atteinte à l'environnement, mise en péril du territoire, de son harmonie, de son équilibre, de son écosystème, avec des nuisances visuelles , sonores.....)
@769	lucet ursula	L'AE souligne que les surfaces nécessaires à ces mesures compensatoires risquent de ne pas pouvoir être « accueillies » par le territoire
@770	JCC	Je suis totalement opposé à la mise en place d'une nouvelle ligne TGV. Quelle utilité ? Tout ça au détriment de l'environnement et du confort de vie de milliers de citoyens.
@782	goby christine	Je suis opposée a ce tracé qui condamne une biodiversité déjà mise à mal . Ces grands travaux inutiles et destructeurs doivent cesser, ils concourent à l'écocide en marche. A quoi sert de protéger des territoires , Natura 2000 en l'occurrence et dans le même temps accepter leur destruction pure et simple?
@789	Baillot Marcel	Évidemment les répercussions écologiques sont très importantes
@795	CLASTRE Marie-Claire	L'autorité environnementale pointe dans son avis que les mesures compensatoires nécessaires risquent de ne pas pouvoir être accueillies par le territoire et suggère que ce point soit à nouveau étudié. Ce point a-t-il été étudié ? Quels sont les réponses apportées sur ce point de l'autorité environnementale ?
@803	Alexandre	Je pense que le peu de gain de temps engendré n'est pas valable au vu des dégâts sur l'environnement qu'aura ce projet. Autant une pollution environnementale, visuel et auditive...
@809	COUSTELLIE GUY	car je pense que ce projet va impacter négativement notre environnement et son écologie : son impact sur l'écologie, en mutilant nos garrigues et espaces natures, viticoles et agricole
@817	Heymann Yuri	Troisièmement au niveau de l'environnement, et de la perte de terres agricoles
@819	Cohen Brigitte	La LGV et l'environnement : contradictions évidentes ! Ne répond pas aux enjeux environnementaux et de mobilité douce prônés par l'état, les accords de Paris, la Cop 26, la convention citoyenne,.... Dérèglement des microclimats propres au territoire de Thau Paysages naturels et agricoles défigurés Sncf-réseau a organisé une concertation dans la précipitation, la population est mal informée voire pas du tout. Le dossier d'enquête publique est basé sur des données absentes (étude de faisabilité en cours pour Issanka par exemple), non actualisées et n'intégrant pas dans sa totalité les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale.
@820	Dominique	Bonjour Le projet du tracé Montpellier-Béziers me semble incohérent à bien des égards : re retraits d - impact négatif sur la biodiversité en quadrillant encore plus le territoire -
@821	ARIS JEAN	Ce projet va nuire à notre environnement et causer des nuisances sonores, visuelles et environnementales.
@824	Bouvier-Berthet Guilhem	Pas assez de bénéfice par rapport aux pollutions visuelle, sonore et environnementale résultant de ce type de projet.
@825	Claire	Une ligne ferroviaire desservant déjà ces destinations, la construction d'une seconde ligne est donc inutile voir aberrante d'un point de vue écologique.
@839	pla remi	je oppose a la construction de la ligne ferroviaire pour des nuisance sonore et ecologique
@841	Goudy Monique	3) Impacter , par une construction bétonnée , la nature et le paysage , va à l'encontre de leur protection et de la biodiversité préconisées par le gouvernement.
@853	claude	- environnement : viaduc de 28m de haut dans une zone Natura 2000; tunnel dans la Gardiole classée "site pittoresque" ; perte de 10% du vignoble de Picpoul de Pinet ; disparition d'une partie de la Via Domitia classée "monument historique" ; mise en danger de la potabilité de l'eau d'Issanka; effondrement de la biodiversité vu l'ampleur des travaux ; et compensation du bilan carbone des travaux en ...240 ans.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Le bilan du coût environnemental enfin sera catastrophique et irréversible, pour un projet gigantesque ne permettant pas un gain de mobilité significatif pour la majorité des habitants de la région.
@860	Reynès Pénélope	pas écologique - incohérence avec les nouvelles réglementations écologiques - budgets utilisables pour d'autres projets sociaux, écologiques, utiles
@864	Ladislav Patrick	4/ améliorons les réseaux ferrés existants, plus de transport de marchandise, moins de massacre écologique. Comme en Ecosse il faut mettre un moratoire sur tous les projets pharaoniques.
@865	Rihouet Mara	En regardant les différentes politiques publiques de préservation de l'eau (zone soumise aux sécheresses et à la qualité de l'eau), et de préservation de la biodiversité (directives européennes Natura 2000 imposant une évaluation d'incidences dans et hors des sites Natura 2000 mais aussi la Trame verte et bleue, transposée en schéma régional de cohérence écologique il est facilement identifiable que factuellement, cela a un impact sur la pression humaine favorisant encore l'artificialisation des sols (déjà galopante dans ces secteurs)(voir carte du diagnostic), que l'on connaît néfaste (imperméabilisation des sols, inondations, perte des terres arables, des espaces naturels et protégés (Natura 2000) . Doit-on rappeler le respect des lois zéro artificialisation nette, trame verte et bleue et Natura 2000, et Directive cadre sur l'eau (et celle sur les milieux marins) ? L'impact énergétique (construction), écologique (15 sites Natura 2000 (!) 800 espèces faune/flore (!), et social de la LGV ne justifient pas le quasi rien de temps gagné...
@866	- Julier Michel	Je suis fermement opposé au projet dans son état actuel, car son coût très important et ses impacts écologiques considérables ne sont pas compensés par une utilité publique suffisante
@867	Baume Benoît	- La LGV ensevelira en partie la Via Domitia, arrachera des centaines d'hectares de garrigue et mettra en danger un écosystème déjà fragile
@868	Arnaud Damien	- Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.
@870	Aurore	Je m'oppose à la création de la ligne grande vitesse pour des raisons de nuisances sonores ainsi que des raisons écologiques.
@871 E872	Cabrol Nathalie	A mes yeux, plusieurs points questionnent ou méritent que l'on s'y attarde de plus près quand on est habitant de la zone impactée par ce tracé et directement concerné : - quelles seront les incidences sur ISSANKA, lieu de captage d'eau potable de l'agglomération de Sète ? - la destruction de la biodiversité enclavée entre l'autoroute et le rail . Quelles incidences pour le massif de la Gardiole ? -le dérèglement des microclimats propre au Bassin de Thau. Quelles incidences sur les métiers de la pêche et l'ostréiculture ?
@873	Florence	Je me questionne sur les avantages comparatifs à long terme de cette ligne LGV. Même au niveau économique les répercussions coûts environnementaux et pertes touristiques (endroit protégé du littoral) sont importantes. En dehors de dégrader un lieu encore un peu protégé, vous allez détruire un territoire, une appellation et de nombreux agents économiques agricoles et touristiques sur place.
@874	régis	L'état a déjà été condamné pour inaction par rapport au changement climatique, cette ligne LGV va contribuer grandement à détériorer encore plus les écosystèmes sur son tracé, sans parler de la source sur lequel elle va passer, dénaturer le paysage qui soit dit en passant est censé être protégé (massif de la Gardiole) ne servira pas à grand chose
@875	Emmanuelle	Habitante de Mèze, je m'oppose au tracé de la ligne LGV montpellier Beziers, car j'estime qu'il viendra gravement impacter mon cadre de vie :

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		- impact environnemental important : nuisances écologique dues aux travaux, écosystème perturbé, 240 ans pour compenser l'impact carbone des travaux Destruction de paysages magnifiques, perte d'attrait touristique, pour un gain dérisoire (18 min de trajet)
@877	BERGE Jacques	Le projet de tracé de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan (première phase entre Montpellier et Béziers) porte atteinte à l'environnement d'un milieu préservé (Massif de la Gardiole, étang de Thau et ses lagunes, ...). Ces sites sont classés au titre du code de l'environnement. Il paraît inconcevable de s'affranchir de ce classement. La construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28m de haut est une atteinte visuelle et va gravement défigurer le paysage.
@880	Fouré Laurent	Pour le secteur de Poussan-Balaruc le Vieux . je m'interroge fortement sur la qualité d'une étude qui semble ne pas tenir compte des perturbations constantes sur la population et le milieu naturel ainsi que la destruction d'une partie de ce dernier,
@884	pierre	et son impact environnemental énorme: dégradation de milieux à la riche biodiversité, proximité d'un espace lagunaire (étang de Thau) à l'équilibre déjà fragile, impact sur les ressources en eau (captage d'Issanka, nappes karstiques), dégradation visuelle et sonore du cadre de vie . Dans le cadre de la nécessaire séquence ERC a-t-il été travaillé la séquence éviter et réduire? La loi d'août 2021 sur le "zéro artificialisation" n'obligerait-elle pas à repenser cet aménagement?
@892	Carabasse philippe	La création d'une nouvelle ligne est une nécessité mais nous devons nous opposer à la logique de la grande vitesse en tant que priorité sur la totalité du parcours et de fait prohiber le tracé rectiligne très impactant pour l'environnement, la biodiversité et les populations riveraines. 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.
@897	Laure	En tant que citoyenne et habitante du bassin de Thau, je suis contre la nouvelle ligne de TGV qui va détruire et fragiliser l'écosystème de notre arrière-pays.
@990	Pierre	Impact du Viaduc sur la bio-diversité : arrachement et excavation de la garrigue et de son écosystème sur des Kms. "En défrichant, en débroussaillant, les travaux perturberont la faune et la flore locales. Traversée de la Gardiole, pourtant reconnue ZNIEFF.
@917	SEGUIN Laura	- Les impacts sur la biodiversité : 15 sites Natura 2000, 25 zones d'intérêt, 77 zones humides, 15 habitats remarquables sont impactés. Comment garantir que les mesures d'évitement, de réduction et de compensation des incidences sur la biodiversité seront véritablement réalisables sur notre territoire, et réellement efficaces ?
@918	Xavier	Les avantages semblent aujourd'hui très inférieurs aux inconvénients: trace carbone et nuisance de la construction du viaduc, coût considérable, équilibres humains, touristiques et écologiques menacés...
@925	herpin Michele	Pour partir en vacances, en WE, le temps n'est pas le même et 38mn voire une heure sur 1000km ce n'est rien , si cela permet de ne pas détruire plus la biodiversité, les paysages (c'est du bien commun aussi important que la biodiversité) et toutes les nuisances sonores et autres.
@927	Combes marjorie	Je suis contre le projet de la ligne ferroviaire Montpellier Perpignan ,il est très important de pouvoir préserver notre environnement tel qu'il est ,de ne pas supporter toutes ces nuisances sonores, protéger nos garrigues , la faune et la flore et notre bien-être , qui n'a pas de prix.
@929	Marie	Je suis opposée à la construction de cette nouvelle ligne TGV , car outre les dégâts écologiques qu'elle va occasionner ,
@934	MASSERINI Philippe	Au niveau environnemental : Au nom de quel intérêt général peut-on dégrader et risquer la destruction partielle d'écosystèmes patrimoniaux extrêmement sensibles tels que le massif de la Gardiole, l'étang de Thau et la zone phréatique particulièrement vulnérable car située sous un sol karstique (c'est-à-dire extrêmement perméable)?
@936	cabrol marie paule	le retentissement du projet sur un environnement superbe, rare et fragile,

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@937	Manon	Je vous informe que je suis contre ce projet qui a certes des avantages et surtout des inconvénients écologiques beaucoup plus importants à prendre en compte.
@940	DUPONT Laurent	EELV Languedoc-Roussillon & Midi-Pyrénées Avis défavorable sur l'ensemble de la justification socioéconomique et écologique du projet dans sa version actuelle inadéquate. Les réponses de SNCF Réseau à l'Autorité environnementale sont insuffisantes, notamment sur le respect de la biodiversité, des paysages, des vignobles, et l'avenir de la "Ligne des Etangs".
@944	Elodie	Je suis contre la ligne tgv je suis viticultrice est malheureusement je vais perdre des parcelles AOP picpoul , sa va endommagé notre belle garrigue via domitia , sans parler de l'eco système tout sa pour gagner 18 min de trajet je trouve sa déplorable
@947	cathy	je m'oppose à la défiguration du paysage avec la construction d'un viaduc ,la destruction de vignobles qui font parti de notre culture et de notre économie. destruction de zones Natura 2000 ,impact négatif sur la biodiversité ,des espèces protégées sont menacées. perte de proximité pour les habitants du bassin de Thau.
@950	Herman Bernard	Je suis contre ce tracé. Poussan va être défiguré avec ce viaduc, hors de prix. La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés. L'eau d'Issanka est menacée.
@891	villégas jean marie	Je suis contre ce projet qui va dénaturer notre environnement .
@951	BLASQUEZ EVELYNE	Il faut sauvegarder nos espaces verts qui disparaissent de plus en plus à cause de l'urbanisation et la création de routes et comme ici des voies ferroviaires supplémentaires et lourdes de conséquence pour notre environnement dans tous les sens du terme (la nature est sacrifiée, moins d'arbres pour purifier l'air,
@952	CHASTEL Françoise	Comment peut-on toucher à un territoire aussi fragile et mépriser l'impact environnemental de nos territoires? Je suis défavorable à ce tracé et plusieurs points importants sont en prendre en compte: - La Ligne prévue passera au niveau de POUSSAN sur un viaduc de 1400 m et 28 m de haut avec une trentaine de piliers en béton construit proches de la crique de l'ANGLE classée Natura 2000 elle va générer de nombreuses nuisances sonores et un bilan carbone qui sera compensé en 240 ans. - le chantier de cette ligne va transformer le microclimat et mettra en danger la biodiversité ( sur la zone de Balaruc- Poussan-Gigean- Issanka , les oiseaux sont nombreux à nicher dans les eaux humides et dans la garrigue : ils vont disparaître !!!) -
@958	Baptiste	Je m'oppose à la destruction de cet environnement : - Pour la faune - Pour la flore - Pour la beauté qu'il dégage Je trouve ridicule de souhaiter détruire et bétonner l'environnement pour gagner même pas 20 minutes sur un trajet de voyage.
@965	Annie	Écologiquement négatif
@966	Bort Francis	Bort Francis Pinet Marseillan Mesdames et messieurs les décideurs Pur vouloir réaliser une telle catastrophe économique[>destruction de l'aire AOP Picpoul de Pinet] et écologique pour les commune traversée par ce projet. les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits et supprimés dans un périmètre sensible sur le plan de la biodiversité et l'impact sur la crise climatique
@967	Amouroux Hélène	les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits et supprimés dans un périmètre sensible sur le plan de la biodiversité et l'impact sur la crise climatique.
@969	Herman Bernard	Je suis contre ce tracé. Poussan va être défiguré avec ce viaduc, hors de prix. La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés. L'eau d'Issanka est menacée.
@971	delphine	Je suis contre ce projet qui va coûter cher non seulement sur le plan économique (construction mais aussi perte de nombreuses exploitations agricoles), mais aussi environnemental; et cela sans parler de la perte de qualité de vie ...
@974	Clarisse	Non aux dégradations que cela va engendrer sur la faune et la flore. Non à la bétonisation de nos paysages ET des Zones protégées. Non au viaduc et au tracé au milieu d'un cadre naturel réputé : 12 sites Natura 2000, 25 zones écologiques, des zones humides et de captage d'eau.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Sinon pourquoi déclarer des zones protégées, si c'est pour les détruire ensuite. Non à la destruction de sites important abritant des espèces tout à fait remarquables, et généralement protégées par la loi et faisant l'objet de plans nationaux d'action mis en place par l'Etat pour les sauvegarder
@976	BONIFACE Odile	. Le dossier présent sur ce registre est très compact et confus, ainsi est évoquée la présence de 55 zones Natura 2000 sur le trajet Montpellier Perpignan et à aucun endroit je n'ai vu de solutions ou protections apportées pour ne pas les détruire, considérant que les traverser ce sont les détruire. Ce projet est une aberration économique et écologique : Passage de la ligne à Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour la ville de Sète - Tronçon de la via Domitia classé monument historique enseveli - Traversée de la zone classée Natura 2000 de l'étang de Thau, crique de l'Angle, par un viaduc immense, ainsi que du massif de la Gardiole (ZNIEFF). - 240 ans pour compenser les émissions de carbone générées par la construction de cette ligne.
@977	Dorques Christian	D'autres enjeux spécifiquement écologiques subiront un fort impact dans le territoire entre Montpellier et Béziers. Ils ne sont pas abordés de manière suffisante et crédible, qu'il s'agisse des garrigues, de la proximité de zones humides, de leur flore et de leur faune. L'étude d'impact et l'avis de la Ligue de Protection des Oiseaux, mandatée par SNCF réseau, sont sur ce point édifiant La multiplication des ouvrages va causer des atteintes majeures aux sites et aux paysages, notamment la construction d'un viaduc monumental qui va transformer très significativement les conditions d'existence des habitants des communes voisines. Il en est ainsi et a des degrés divers d'impact pour des sites remarquables du territoire comme de Thau mais également pour le massif de la Gardiole, l'Abbaye de Saint-Félix Montceau, le parc d'Issanka, les collines de la Mourre, la voie Domitienne (en partie enterrée), l'étang de Thau et les vignobles, dont l'AOP Picpoul de Pinet
@981	audrey	Non à notre terroir défiguré, la biodiversité, les coûts, notre appellation picpoul de Pinet
E991	Jean-Luc Rouby	On parle de 20 zones Natura 2000 traversés, plus d'une zone par minute On n'a nullement cherché à minimiser l'impact de cette ligne sur le territoire.
@1002	Jean-françois	je suis contre cette nouvelle ligne dans la mesure où pour Sète il n'y a aucun intérêt. Pour prendre le TGV obligation d'aller à Montpellier sud qui n'est pas relié à St Roch! d'où obligation de prendre sa voiture! bravo pour l'écologie.
@1003	DUMOULIN Huguette	Alors, comment peut-on envisager de tels travaux qui auront un impact environnemental indéniable sur un milieu déjà fortement dégradé par la proximité de l'autoroute et la pression démographique? Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, la qualité de l'eau et ne repose sur aucun intérêt économique
@1006	Hervé	Ne parlons pas de la destruction d'une partie de la Via Domitia au nord de Meze, vestige de 2000 ans d'histoire, d'écosystèmes riches grâce à des zones humides.
@1007	Brun Nelly	je suis contre ce projet qui détruira la biodiversité dans un site magnifique.
@1011	caillot matthieu	Comment imaginer que ce chantier pharaonique, n'ait pas un impact négatif sur l'environnement qu'il traverse... et bien au-delà, puisqu'il incite au déplacement de plus en plus massif des populations?
@1012	gros jean	Je suis contre ce projet, la ligne traversera des sites protégés qui seront complètement dénaturés, de plus l'impact de ce projet sur la biodiversité est énorme, sans compter les nuisances sonores et la pollution.
@1019	julbe Romain	étant viticulteur la ligne LGV impacte mon entreprise, elle impacte aussi l'environnement dans lequel je me trouve, la ligne impacte aussi mon temps pour rejoindre ma gare de Montpellier et le coût pour y accéder, l'environnement serait trop impacté par des travaux comme un viaduc de béton pour supporter le TGV,
@1021	LE VIOL Julian	La LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault demande :

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- le retrait du tracé dans l'attente d'études complémentaires devant permettre de répondre à l'ensemble des objectifs actuels et futurs et non calqués sur une vision datant de plusieurs décennies,</li> <li>- que ce projet soit considéré à la hauteur des enjeux environnementaux qu'il va affecter,</li> <li>- que ce projet soit exemplaire au regard de la réglementation relative aux espèces et habitats protégés,</li> <li>- que l'approche d'évitement et de réduction des impacts soit réévaluée puis détaillée avec grande transparence dans des espaces de concertation dédiés afin de servir de base au choix des scénarios étudiés,</li> <li>- que SNCF Réseau puisse démontrer avec transparence que le projet retenu est celui de moindre impact quant aux enjeux environnementaux, y compris dans une approche d'impacts cumulés sur ce territoire,</li> <li>- que soit évaluée la capacité du territoire à accueillir les mesures compensatoires requises et, si elle n'était pas avérée, de reprendre l'analyse des solutions de substitution et potentiellement de les faire évoluer,</li> <li>- que la rupture écologique occasionnée par l'A9 et la ligne nouvelle soit minimisée et appréhendée de manière concertée entre les gestionnaires et maîtres d'ouvrage de ces deux infrastructures,</li> </ul>
@1026	Amarger Josiane	Aucune mesures "compensatoires" sur la disparition des écosystèmes sur un domaine concerné de 6000 hectares ne pourront être mises en oeuvre.
@1029	aline	<p>Alors, comment peut-on envisager de tels travaux qui auront un impact environnemental indéniable sur un milieu déjà fortement dégradé par la proximité de l'autoroute et la pression démographique ?</p> <p>Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, le vignoble, la qualité de l'eau</p>
@1035	RAYNAUD Pascal	<p>Comment ne pas être défavorable à un projet famineux, destructeur, desservant &amp; appauvrissant le territoire du Bassin de Thau avec l'argent du contribuable.</p> <p>Un ligne lgv pour un gain de 18 minutes ?</p> <p>Est ce bien raisonnable à l'égard des conséquences irréversibles sur le territoire de Thau ? Un projet passé en force en contournant les aspects réglementaires et informatifs pour la population !!!</p> <p>Plusieurs Impacts vont être mis à jour par ce projet.</p> <p>⇒ Impact Ecologique Agro écologique &amp; Climatique Destruction de la faune et de la flore de la garrigue, du massif de la gardiole Destruction des écosystèmes Destruction de la Via Domitia, héritage de l'empire Romain Destruction du paysage, pollution visuelle, sonore pour le territoire et ses habitants Risque de Pollution sur la lagune de Thau et sur le terroir viticole Augmentation des risques de catastrophe Gel Grêle, modification du micro climat Quid des prises en charges des risques et de ses conséquences Quel gain du fret sur la circulation routière ?</p>
@1036	Robert et Martine	<p>La Coopérative Intégrale du Bassin de Thau</p> <p>Les 18 minutes « gagnées » sur un trajet Montpellier-Perpignan grâce à des trains filant à toute allure à travers la garrigue vont-elles pouvoir compenser les dégâts environnementaux et humains des travaux sur 170 km de long ?</p> <p>« L'Autorité environnementale » met en lumière les nombreux risques encourus : instabilité des sols et risque d'affaissement, pollution des eaux, risques d'inondations accrus par l'artificialisation des terres agricoles, dégradation d'un patrimoine naturel fragile, menaces sur l'étang de Thau...</p>
@1037	BRISSAUD Aymeric	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Prendre en compte les effets cumulatifs Les impacts cumulatifs des nombreux projets d'aménagement le long du projet, et plus particulièrement ceux causés par la LNMP et l'autoroute A9 sur les continuités écologiques doivent impérativement être considérés dans l'application de la séquence ERC.</li> <li>• Définir des ratios de compensation adaptés aux cortèges d'espèces impactées Au vu des espèces présentes sur le tracé de la LNMP, il apparaît nettement que les ratios de compensation envisagés sont en deçà de ce qui se pratique aujourd'hui localement dans les</li> </ul>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>dimensionnements des mesures compensatoires. Il est crucial de mettre les moyens nécessaires dans chaque étape de la séquence ERC pour limiter au maximum les dégâts en termes de biodiversité.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Éviter PUIS réduire PUIS compenser Les premières estimations de surfaces à compenser sont très alarmantes lorsque l'on est conscient des tensions foncières dans les plaines agricoles du Languedoc. Dans certains secteurs, la recherche de quelques dizaines d'hectares de parcelles compensatoires s'avère déjà de plus en plus difficile, il est donc aisé de s'interroger sur la faisabilité d'un projet compensatoire à plusieurs centaines voire milliers d'hectares. Ainsi, un effort doit impérativement être fait sur les phases E et R (comme le préconise la loi) afin de limiter au maximum l'effort de compensation à fournir.</li> <li>• Considérer les surfaces comprises entre l'autoroute et la voie ferrée comme des espaces perdus pour la biodiversité La plupart des espèces (avifaune notamment) ont besoin d'une surface minimum pour réaliser l'ensemble de leur cycle de vie (alimentation, reproduction...). Ainsi, les espaces enclavés entre l'autoroute existante et la future LGV seront inhospitalières pour de nombreuses espèces et doivent donc être considérées comme "impactées" par le projet.</li> </ul>
@1041 @	Kirchner Odile	Le tracé annoncé de la LGV entre Montpellier et Béziers s'accompagnera de dégradations potentielles et de forts risques pour l'environnement, la biodiversité, la qualité de vie et de mobilité, le paysage du bassin de Thau.
@1042	Xavier	L'argent public investi dans ce projet qui semble peu utile (à coup sûr pour la population locale) et nuisible pour l'environnement
@1044	Patricia	De plus, il va considérablement fragilisé l'écosystème et la biodiversité de la garrigue qui est notre poumon.
@1048	Christophe	<p>Le traçé soumis à la enquête publique pour projet d'intérêt général en vue de l'expropriation des terrains retenus ne tient pas compte de la traversée du bassin versant de l'étang de thau.</p> <p>Il n y a aucune prise en compte de la biodiversité qui sera détruite.</p> <p>Pas de prise en compte des risques entraînés par un éventuel accident ferroviaire qui pourrait anéantir économie conchylicole ainsi que la nappe phréatique d'issanka.</p> <p>Le viaduc envisagé va porter atteinte à un environnement exceptionnel.</p>
@1049	CAVERIVIERE Marti	L'Autorité environnementale dans son avis alerte aussi sur les conséquences d'un tel tracé : Il traverse des zones classées Natura 2000, des Zones naturelles d'intérêt écologique, faunistique et floristique et des zones humides impactant des espèces végétales et animales spécifiques à notre territoire. L'étang de Thau est un site classé remarquable avec un écosystème unique mais très fragile. Le projet prévoit, sur le bassin versant de Thau, la construction d'un viaduc de 1,4km de long et de 28m de haut passant sur la zone d'Issanka où se situe des sources d'eau potable (Sète).
@1053	Boileau marie-hélène	Ce projet dispendieux risque d'être catastrophique pour les communes de l'étang de Thau. Il impactera une zone natura 2000, détruira des terres agricoles et des écosystèmes fragiles.
@1055	Pascal	Au-delà de ces constats, les impacts du projet ne semblent que partiellement appréciés, voire sous-estimés, et les mesures (en particulier l'application de la séquence « éviter – réduire – compenser ») proposées ne semblent que partielles. A titre d'exemple, en plus des impacts probables sur les milieux (fragmentation, destruction), les espèces, des risques vis-à-vis des rivières (en cas de pollution accidentelle, lors des traitements de désherbage, etc.)...,
@1057	Reynard Patrice	Je propose de ne pas construire une autre ligne ferroviaire Montpellier - Perpignan. C'est un non sens écologique : la pollution et les nuisances permanentes et momentanées qu'elle va générer lors de son éventuelle réalisation contrebalancent largement les quelques minutes de trajet gagnées par la grande vitesse.
@1062	Sète Aglopôle	<p>Si leur évitement par une modification du tracé n'est pas possible, les deux zones humides de Font-Mars à Mèze et de Roumègues à Poussan seront détruites.</p> <p>Les deux cours d'eau des Aiguilles à Poussan et des Barbières à Gigean vont connaître des déplacements de leurs lits.</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Le projet traverse le périmètre de protection rapproché (PPR) du captage d'Issanka, unique ressource d'approvisionnement de Sète agglomération méditerranéenne sur son territoire. A ce jour, la construction de la LNMP est incompatible avec la déclaration d'utilité publique des captages d'Issanka qui interdit toutes nouvelles constructions (ligne de train, routes ou autres) au sein du PPR au droit des calcaires jurassiques affleurants. Cette DUP est néanmoins en cours de révision pour ajuster les conditions de prélèvement aux besoins actuels. Toutefois les impacts résiduels nécessiteront de compenser les impacts à la biodiversité. Les besoins en la matière sont conséquents. Il en va de même pour le foncier agricole où les surfaces perdues sous appellation d'origine contrôlée seront difficiles à relocaliser.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Sète agglomération méditerranéenne fait savoir au porteur de projet qu'elle souhaite que les impacts générés sur son territoire soient compensés <u>sur le territoire</u> avec une synergie d'action en faveur des écosystèmes et des agrosystèmes. Elle tient à disposition du porteur de projet une cartographie du foncier disponible susceptible d'accueillir les mesures compensatoires.</li> <li>➔ Sète agglomération méditerranéenne souhaite également maîtriser la mise en œuvre des mesures sur son territoire et étudier au plus tôt le dispositif contractuel qui pourra être envisagé avec le porteur de projet.</li> </ul> <p>A ce stade des études (AVP), les mesures compensatoires évoquées par le porteur de projet relèvent de principes. Elles seront quantifiées et localisées précisément au stade de l'autorisation environnementale.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>➔ Toutefois, Sète agglomération méditerranéenne fait savoir au porteur de projet que sa préférence ira à la création ou restauration de milieux <u>créant des synergies entre écosystèmes et agrosystèmes</u>. Elle goûte peu par expérience les opérations de transplantation d'espèces au succès très aléatoire.</li> </ul>
@1063	Camille	des dégâts environnementaux importants sur un écosystème déjà très fragile (bassin de Thau), avec 15 sites Natura 2000 qui seront impactés, sans compter la la protection de la source d'Issanka à proximité.
@1064	Ramos Vincent	Des espèces menacées, des nuisances sonores visuelles et écologiques coût financier exorbitant
@1066	Coulouma Elisabeth	une ligne "grande vitesse " a une emprise énorme au sol (et sous-sol), et détruit les circulations naturelles transversales, ainsi que des terres agricoles et des espaces naturels. Encore des destructions de biodiversité, destruction de paysages.
@1069	MARTIN Arnaud	<p>Conservatoire d'Espaces Naturels d'Occitanie</p> <p>Cet avis porte uniquement sur la phase 1 du projet LNMP. Dans l'état, le projet soumis à l'enquête publique ne permet pas d'apprécier correctement sa capacité à garantir la « zéro perte nette de biodiversité » exigé.</p> <p>Ceci pour plusieurs raisons :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Au-delà des variantes en tracé (Pièce F4), le projet ne fait pas la démonstration par comparaison des effets de variantes techniques sur le tracé retenu. Par exemple, le passage en tranchée sur le Massif de la Gardiole n'a pas fait l'objet d'évaluation de son effet potentiel sur la biodiversité par rapport au scénario retenu en déblai/remblai.</li> <li>- L'analyse des effets du projet sur les continuités écologiques ne tient pas compte de la proximité d'ouvrages constituant déjà des obstacles à la continuité écologique. Selon nous, la fragmentation induite par le projet LNMP doit être évaluée en cumulant les effets déjà induits par les ouvrages existants et projetés.</li> </ul> <p>Il s'agit notamment de l'autoroute A9 pour laquelle la ligne nouvelle LNMP se situe à proximité immédiate sur une proportion importante. Cette autoroute a été conçue depuis plusieurs décennies, à une époque où les standards de conception ne prenaient pas bien en compte ces effets de fragmentation pour la biodiversité. Le franchissement cumulé de l'autoroute A9, avec ses ouvrages dans leurs configurations actuelles et la future LNMP, va constituer un obstacle de taille pour la bonne circulation des espèces.</p> <p>Aucun élément du dossier ne permet d'apprécier correctement ces effets cumulés.</p>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Surface impactée La quantification surfacique des impacts sur la biodiversité repose sur une prise en compte des effets d'emprise directs (emprise travaux = 890 ha) et les effets indirects de dérangement et d'exploitation pour les espèces sensibles (« ex : tampon de dérangement de 250 m de part et d'autre de l'aménagement pour l'Outarde canepetière et l'Ædicnème criard »), p103.</p> <p>Par déduction avec le total des surfaces impactées présenté dans le tableau de synthèse p113, cette surface d'effets indirects est donc de 60 ha (950 ha – 890 ha).</p> <p>Le dossier ne permet d'apprécier la localisation des secteurs où cet effet indirect a été pris en compte ni pour quelle espèce. Au-delà du dérangement que peut susciter l'exploitation pour de nombreuses espèces (Pie grièche méridionale...), le projet ne permet pas d'apprécier comment la mortalité future par collision a été intégrée dans le calcul de ces effets indirects. Sans avoir d'éléments tangibles pour préciser notre avis, cela nous semble sous-évalué.</p> <p>Par ailleurs, comme pour les continuités écologiques, la proximité de l'autoroute A9 sur une portion importante du linéaire nous amène à considérer les espaces résiduels futurs entre les deux infrastructures comme « impacter » par le projet pour la biodiversité.</p> <p>De nombreuses espèces identifiées dans l'état initial de l'environnement (exemple : Ædicnème criard, Pie grièche méridionale, etc.) ont des exigences écologiques spécifiques en termes de domaine vital et autres, qui font que ces espaces résiduels, bien que non détruit physiquement, ne rempliront plus leur fonction d'accueil de la biodiversité pour ces espèces.</p> <p>La littérature scientifique mentionne par exemple des domaines vitaux entre 30 ha et 60 ha d'un seul tenant pour l'Ædicnème criard. Les documents versés à l'enquête publique ne donnent aucun élément de caractérisation des pertes de fonctions écosystémiques de ces espaces résiduels.</p> <p>- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Ratio de compensation Le tableau de synthèse de la page 113 mentionne une surface de mesures compensatoires de 1730 ha soit un ratio de 1,82. Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques. Aucuns éléments du dossier nous permettent d'apprécier ce qui a conduit à ce dimensionnement des mesures compensatoires. Le mémoire en réponse fournit à l'avis du CGEDD ne donne aucune information supplémentaire notamment en s'appuyant sur des retours d'expériences d'anciens projets.</p> <p>Synthèse de l'avis.</p> <p>Le projet LNMP aura des impacts majeurs pour la conservation d'espèces animales et floristiques pour lesquelles la France et la zone méditerranéenne ont une responsabilité toute particulière.</p> <p>Considérant que le projet soumis à l'enquête publique dans son état actuel : - Ne présente pas d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ;</li> <li>- Que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité ;</li> <li>- Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires ;</li> </ul> <p>Dans l'état actuel du projet, nous émettons un avis défavorable sur l'utilité publique de la LNMP et notamment sa capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique et ratifié par la puissance publique.</p>
@1070	Jerome	<p>Non aux dégradations que cela va engendrer sur la faune et la flore. Non à la bétonisation de nos paysages ET des Zones protégées.</p> <p>Non au viaduc et au tracé au milieu d'un cadre naturel réputé : 12 sites Natura 2000, 25 zones écologiques, des zones humides et de captage d'eau.</p> <p>Sinon pourquoi déclarer des zones protégées, si c'est pour les détruire ensuite.</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Non à la destruction de sites important abritant des espèces tout à fait remarquables, et généralement protégées par la loi et faisant l'objet de plans nationaux d'action mis en place par l'Etat pour les sauvegarder Non à ce projet à la fois pharaonique et mortifère, pour l'agriculture et pour la biodiversité.
@1075	LEROUGE Claude	Le projet actuel sera une catastrophe écologique, visuelle et environnementale.
@1076	Lelievre Marc	1) à l'heure du réchauffement climatique et de la perte massive de biodiversité et perte de terres agricole sous le béton, il faut stopper tous les projets entraînant de nouvelles dégradations. Or une ligne "grande vitesse " a une emprise énorme au sol (et sous-sol), et détruit les circulations naturelles transversales, ainsi que des terres agricoles et des espaces naturels. Encore des destructions de biodiversité , destruction de paysages. L'urbanisation de notre département a fait déjà suffisamment de dégâts.
@1077	Laura	C'est un projet qui est en opposition avec les valeurs environnementales et esthétiques de notre région et je pense que l'on pourrait mettre de l'argent dans quelque chose de bien plus utile.
@1079	Michel Gerard	_ points négatifs : La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés
@1080	PARMENTIER Jean-Marie	- On nous rappelle sans arrêt qu'il convient d'agir pour l'écologie, le climat: 240 ans afin de compenser le bilan carbone de ces travaux... Cela laisse songeur! - A propos d'écologie: a-t-on pensé à la biodiversité? Je pense que non, puisqu'il y aura pollution.
@1082	Jean-Etienne	La nature va être défigurée par le béton et un immense viaduc. Des sites classée Natura 2000 vont être menacés.
@1086	RIOLS Christian	LPO Occitanie DT Aude La LPO Aude juge que le projet présenté lors de cette concertation ne prend pas à sa juste mesure la conservation de l'exceptionnelle biodiversité de la zone de passage. Pour ces raisons, la LPO Aude est défavorable à ce projet de Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.
@1089	LOISON HENRI	Je demande l'abandon de ce projet qui est une atteinte à notre environnement au détriment des dessertes des moyennes et petites communes,
@1092	Duvot Catherine	Détruire des hectares de flores, déstabiliser tout un écosystème sur des centaines de kilomètres, dépenser des milliards d'euros pour gagner 18 MINUTES par rapport au temps mis actuellement par les TGV !!!!!
@1094	Isabelle	1. Destruction irréversible de l'environnement, du paysage et de vestiges archéologiques dans une région environnementalement très riche et fragile
@1095	REFUVEILLE Josyane	des technocrates hors-sol pondent un projet écologiquement aberrant sur notre territoire. Dans quel siècle vivent-ils? Combien gagnent-ils en défigurant le bassin de Thau?
@1097	Docteur Arnaud Alain	Originaire de Villeveyrac et ayant des attaches à Pinet, je suis très fermement opposé à la construction de la ligne LGV Montpellier-Béziers dans son trajet en approche de l'étang de Thau notamment sur la commune de Pinet dans le département de l'Hérault : - d'une part, en raison de ma profession médicale (neuro-psychiatre), - d'autre part, sensibilisé comme tous les pinetois à une atteinte à un paysage, à tout un passé historique (voie romaine) à la destruction de tout un environnement, à une altération de la biodiversité par une modification de la flore et de la faune.
@1098	DALOZ Aurélien	Le projet envisagé va détruire des milliers d'hectares d'espaces naturels à enjeux patrimoniaux, pour lesquels l'Etat français a des obligations européennes de préservation et de remise en état (risque de contentieux). De nombreux espaces agricoles seront détruits, ce qui rajoute une pression supplémentaire vis-à-vis de l'artificialisation exponentielle de notre région malgré l'impérieuse nécessité de ménager le territoire pour l'avenir, notamment dans un contexte de recherche de résilience alimentaire des territoires. L'actuel tracé envisagé créera en effet une nouvelle grande infrastructure de transport linéaire fragmentante pour notre territoire.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>La préservation et la remise en bon état des continuités écologiques identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique (désormais intégré au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), ne pourront être assurées, ce qui va à l'encontre de la politique de la Trame verte et bleue introduite dans le code de l'environnement depuis 2009.</p> <p>A la lecture du dossier, les volets « éviter » et « réduire » de la séquence éviter-réduire-compenser, dispositif renforcé par la loi Biodiversité de 2016 et visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur l'environnement, et en particulier qu'ils n'occasionnent aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps, ne sont pas assez pris en compte ni étayés.</p>
@1099	LALLET Nathalie	<p>Ce projet qui va dans le sens de valider la destruction de la biodiversité, à chaque fois pour le tout plus vite, plus loin... vous impactez les écosystèmes gravement endommagés par vos constructions, aménagements avec la même "politique depuis plus de 40 ans".</p> <p>Les politiques publiques annoncent le zéro artificialisation nette et la reconquête de la biodiversité. Incohérence des dires et des actes.</p>
@1102	Brice	<p>Je pense que les nuisances environnementales, sonores et visuelles ainsi que la destruction de nombreux sites remarquables de la Gardiole, de la Mourre et du vignoble de Pinet serait plus dommageable à l'économie de la région que ce projet disproportionné.</p>
@1105	Initiatives Citoyennes	<p>Dégradation d'un patrimoine naturel riche et diversifié, déjà fortement fragilisé par la pression démographique : zone de garrigues, landes, friches constituant d'habitats pour des espèces protégées</p>
@1109	PRUNIER Vincent	<p>Comment est il possible que pour la construction de la lgv le projet prévoit de dénaturer un site protégé Natura 2000 qui dans la période actuelle de sauvegarde de l'environnement me semble hors sujet ?</p>
@1110	VERONIQUE	<p>Enfin d un point de vue écologique, encore 1 fois c est abîmer tout un arrière pays à forte attraction touristique.</p>
@1117	Popy Simon	<p>France Nature Environnement Languedoc-Roussillon</p> <p>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).</p> <p>... 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.</p> <p>... 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.</p>
@1120	BAILLY Caroline	<p>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.</p> <p>« 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</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		zones 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 ?
@1123	Jean-Paul	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.
@1124	MOREL Anaëlle	Conseil Départemental de l'Hérault 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 49ha. Cet ENS est situé à cheval sur les communes de Lattes et des Saint-Jean-de-Védas au sud de la métropole montpellieraine. La surface de cet ENS comprise dans l'emprise du projet sera de 10ha. 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 ce pendant 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 ( <i>Allium chamaemoly</i> ) et de Gagées de Lacata ( <i>Gagea lacaitae</i> ). Ces deux espèces appartenant à la flore vasculaire bulbeuse sont inféodées aux pelouse 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.
@1126	MINAZZOLI Vincent	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 : - défiguration d'un site Natura 2000 - mise en danger de la potabilité de l'eau d'Issanka - 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
@1127	Jean AUGE	Extrait registre des délibérations de Saint-Thibéry: Demande une étude sur les mesures concrètes pour l'intégration paysagère de la ligne et la préservation des espaces naturels Demande une étude d'impact sur l'environnement et l'écologie afin de préserver la faune et la flore ;
@1129	Anaïs	ce nouveau tracé aurait des conséquences néfastes pour l'environnement : effondrement de la biodiversité, émissions carbone qui ne pourront être compensées avant 240 ans, mise en danger de la potabilité de l'eau d'Issanka, viaduc de 28m de haut qui ferait face à une zone Natura 2000, tunnel qui passerait dans la Gardiole pourtant classée zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique...
@1131	GLEIZES Charlotte	Le projet nécessite de déplacer les entreprises présentes, ce qui aura un impact écologique évident De plus, l'impact écologique du projet tiendrait à la suppression d'un parc photovoltaïque et à l'annulation d'un projet de second parc.
@1032	BLONDEAUT Edwige	L'application de la démarche ERC « Éviter-Réduire-Compenser » manque crucialement sur l'ensemble de ce projet et plus particulièrement sur le tracé Montpellier / Béziers.
@1149	VANDERMEERSCH Bruno	- Une telle infrastructure coupe une nouvelle fois tout notre territoire, mettant à mal tous les corridors écologiques, les trames vertes et bleues.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1152	Vandermeersch Thibault	* La mise en place matériel de ce nouveau tronçon dénature l'environnement et pose plusieurs problèmes écologiques
@1154	HERCE Laurent	EELV goupe Sète S'opposer aux nuisances générées par la grande vitesse (et pas le fret) ; tracé rectiligne très impactant pour la biodiversité et la population riveraine.
@1156	Herlo Germaine	Je suis contre cette ligne LGV Nuisances sonores et visuelles Destruction du patrimoine, de la via domitia et de l'environnement
@1158	Helene	Je ne suis pas d'accord avec la LGV Destruction de la nature, de l'environnement et du patrimoine
@1167	Thérèse	Je m'oppose à cette ligne LGV Par la destruction de la végétation, de l'environnement, de la via domitia Nuisances sonores et visuelles
@1168	LE CAR Fabrice	Concernant l'écologie en particuliers, appuyé par des études qui décrivent de façon exhaustive l'impact de ce projet mais aussi les solutions pour le minimiser, on comprend que la nature n'est pas l'enjeu majeur des promoteurs de cette ligne.
@1169	Marie MUSITELLI -	En effet, le tracé actuel représente une destruction massive d'espaces protégés, de paysages classés et de patrimoine (via domitia / picpoul de pinet, etang de thau, massif de la gardiole) et on ne peut pas ignorer qu'il met en danger un écosystème fragile et des espèces menacées et protégés.
@1170	Gwen	Vous détruisez la nature l'environnement la via domitia
C1194	EARL BRIDAU	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air.... Ces effets seraient accentués par l'effet « digue » du TGV, qui pourrait même avoir des conséquences sur l'effet « brise marine » caractéristiques de notre AOP dans la mesure où l'infrastructure bloquerait les courants d'air typiques.
C1195	BOUSCARY Julien	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air....
C1196	SCEA La Grangette	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air....
C1197	GFA La Madone	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air....
C1198	Delsol Pierre	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air....
C1199	Cave Coopérative Ormarine	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air....
C1200	Pages Elodie	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air....
C1201	MICHEL Nicolas	Mais aussi un effet très néfaste d'un point de vue environnemental...
C1202	PAGES Christian	La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air....
C1203 C1219	THIEULE Laurent	Syndicat AOP Picpoul de Pinet Syndicat AOP Languedoc Impact sur les conditions naturelles, modification substantielle du terroir : Le terroir AOP est un équilibre complexe et fragile, il repose sur des composantes précises. Un tel édifice peut, au delà de l'amputation des surfaces sous l'emprise, jouer un rôle perturbateur de ce juste équilibre.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Il est démontré que ces grands aménagements ont un effets significatif sur le micro-climat environnant pouvant bloquer la circulation d'air et accentuant ainsi les risques de gelées et de prolifération de maladie de la vigne.
C1210	RIBES Josian	<p>Mairie Montbazin</p> <p>Motion contre le projet de Ligna à grande vitesse :</p> <p>Considérant les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances, de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.</p> <p>Considérant que le bilan carbone de l'opération ne pourra être équilibré avant 240 ans.</p> <p>Considérant le peu de considération faite sur les volets « éviter » et « réduire » de la séquence « éviter-réduire-compenser, dispositif renforcé par la loi Biodiversité de 2016 et visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur leur environnement, et en particulier qu'ils n'occasionne aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps.</p> <p>Considérant les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits.</p> <p>Considérant l'artificialisation exponentielle de notre région et l'impérieuse nécessité de ménager le territoire.</p> <p>Le conseil municipal de Montbazin affirme qu'une nouvelle ligne de chemin de fer n'est pas aberrante au regard du changement climatique et es risques de submersion marine de la ligne actuelle.</p> <p>Cependant, il souhaite interroger le modèle économique et écologique d'une ligne à grande vitesse dont le gain de temps pour certains voyageurs ne doit pas remettre en cause l'opportunité pour les générations futures de jouir des paysages, milieux naturels et espaces agricoles riches de notre territoire du bassin de Thau.</p>

**Sur ce volet généraliste nous attirons l'attention du maître d'ouvrage sur l'expression des associations de protection de l'environnement qui ont déposé des contributions avec des argumentations parfois longues.**

#### Biodiversité :

Des contributeurs notent que la capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique et ratifié par la puissance publique, n'est pas avérée.

Ils considèrent que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité.

#### Réponse de SNCF Réseau

*Les mesures Éviter Réduire Compenser (ERC) définies dans le dossier DEUP à ce stade d'études par SNCF Réseau prennent en compte les différents bilans environnementaux finaux disponibles sur des projets autoroutiers récents comme l'A89 section 9, et l'A63 Salles-Saint-Geours de Marenne établis en 2019. Ces mesures ont par ailleurs été reproduites sur les derniers projets de LGV. L'ensemble des retours d'expérience actuellement disponibles sur des lignes ferroviaires nouvelles ont été analysés :*

*Contournement de Nîmes-Montpellier (CNM) : bilan intermédiaire établi en décembre 2018 ;*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*LGV Sud Europe Atlantique : bilan intermédiaire établi en février 2019 ;*

*LGV Bretagne Pays de Loire : bilan intermédiaire établi en mars 2019 ;*

*LGV Est Européenne : bilan intermédiaire établi en juillet 2019.*

*Après analyse des premiers bilans environnementaux intermédiaires sur les 4 LGV (CNM, LGV SEA, LGV BPL et LGV Est Européenne), les principales conclusions sont les suivantes :*

*Sur les eaux superficielles : peu voire aucune dégradation de la qualité des eaux superficielles n'a été constatée pendant les travaux (les suivis se poursuivent néanmoins pendant 5 ans en vue du bilan final) ;*

*Sur les eaux souterraines : pas d'effet quantitatif ou qualitatif constaté pendant les travaux ;*

*Concernant la faune et la flore :*

*L'ensemble des ouvrages de transparence (mammifères, amphibiens, chiroptères, etc...) montre une bonne fréquentation ;*

*Tous les suivis des populations montrent une dynamique positive ;*

*Concernant la flore : les transplantations se sont avérées efficaces avec une bonne dynamique de reprise ;*

*Sur la sylviculture, les boisements compensateurs font état d'un très bon taux de reprise ;*

*Sur l'acoustique et les vibrations : les résultats au bout d'un an montrent que les niveaux sonores restent inférieurs aux seuils réglementaires ;*

*Sur le paysage : les plantations montrent un bon taux de reprise même si des mesures correctives ont dû être mises en place (remplacement des végétaux malades et gestion des espèces invasives).*

*L'ensemble de ces éléments a été confirmé par le rapport du CGEDD sur le bilan ex-post de l'A89 Bordeaux-Clermont Ferrand en mai 2018 où les résultats observés ont été jugés satisfaisants, tant sur les mesures que sur le suivi de ces mesures.*

*Ainsi, les mesures ERC ainsi que le suivi de ces mesures (fréquence et durée) définies à ce stade des études dans le dossier DEUP sont cohérentes avec celles définies dans le cadre des derniers projets autoroutiers ou ferroviaires, dont les résultats apparaissent satisfaisants.*

*Ces mesures ont par ailleurs été adaptées aux particularités et spécificités des milieux méditerranéens concernés.*

*La démarche ERC présentée et mise en œuvre dans le DEUP du projet LNMP phase 1 est identique à celle développée dans le cadre du projet de Contournement Nîmes - Montpellier (CNM) qui s'inscrit dans un contexte géographique et climatique similaire.*

*La méthode de quantification du besoin compensatoire mise en œuvre pour CNM, et reprise dans le cadre de l'évaluation de LNMP, qui a pour objectif l'absence de perte nette de biodiversité, a reçu la validation des services de l'Etat. Ses résultats dans le cadre du CNM feront l'objet*

*d'évaluations approfondies et d'un bilan final qui sera pris en compte au stade de l'autorisation environnementale de LNMP (loi sur l'eau / dérogation CNPN).*

*SNCF Réseau s'engage donc à prendre en compte, en vue du dossier de demande d'autorisation environnementale de la phase 1 et en vue du dossier DEUP de la phase 2, les retours d'expérience issus des bilans environnementaux finaux des dernières infrastructures ferroviaires mises en service dès qu'ils seront disponibles.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que le maître d'ouvrage s'engage à prendre en compte :

- Les retours d'expérience sur d'infrastructures similaires (4 LGV) concernant les mesures ERC et leur suivi,
- Le suivi et l'évaluation approfondie qui seront effectués sur le CNM, au stade de l'autorisation environnementale de LNMP (loi sur l'eau, dérogation CNPN).

Ce contexte d'analyse de retour d'expériences, nous semble cohérent en vue d'atteindre l'objectif d'absence de perte nette de biodiversité.

#### Continuité écologique :

Les incidences du projet sur les zonages de protection et d'inventaires et en particulier sur les continuités écologiques sont fortes malgré les mesures d'évitement et de réduction engagées. La fragmentation des milieux, par les ouvrages existants et la ligne à venir, pénaliserait les continuités écologiques et le déplacement des espèces.

Il est noté, que la préservation et la remise en bon état des continuités écologiques identifiées dans le Schéma régional de cohérence écologique (désormais intégré au Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires), ne pourront être assurées, ce qui irait à l'encontre de la politique de la trame verte et bleue introduite dans le code de l'environnement depuis 2009.

#### Réponse de SNCF Réseau :

*Le projet LNMP évite globalement les zones d'inventaire et de protection (en contournant des sites Natura 2000 par exemple) mais s'inscrit entre le littoral et les collines de l'arrière-pays, entités au sein desquelles on dénombre différentes zones à fortes sensibilités écologiques. Le projet LNMP intercepte ainsi en perpendiculaire de nombreux axes de déplacements la faune reliant ces secteurs à forts enjeux.*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*



*La transparence écologique du projet LNMP est assurée par la mise en place d'ouvrages spécifiques dont les localisations ont été arrêtées dans le cadre de revues de conception. Ces implantations prennent en compte la configuration de l'implantation de la future infrastructure dans le territoire (déblai / remblai), le positionnement des équipements de transparence écologique présents au droit des autres infrastructures maillant le territoire (A9 en particulier) ainsi que l'occupation des sols, la qualité des habitats naturels et la présence de faunes spécifiques. La localisation des ouvrages de transparence écologique est issue de revues de conception ayant fait intervenir les écologues qui ont mené les inventaires de terrain. Ces experts ont par ailleurs noté que les continuités écologiques du territoire sont d'ores et déjà dégradées du fait de la faible transparence écologique des infrastructures de transport existantes.*

*Le dimensionnement, le positionnement et la densité des ouvrages de transparence du projet LNMP ont été réfléchis en respectant les préconisations du guide technique du Sétra « Aménagements et mesures pour la petite faune » (aout 2005) à savoir « une possibilité de passage tous les 300m ». Cette recommandation est à nouveau validée dans le « Bilan d'expériences – Route et passages à faune, 40 ans d'évolution » de 2006. Dans ce document, il est recommandé de prévoir des possibilités de passage pour la petite faune tous les 300m et tous les 2 km pour la grande faune « en milieu boisé ou dans des secteurs à forte diversité ».*

*En matière de retour d'expérience sur les axes ferroviaires de nature similaire :*

*Pour la LGV SEA Tours-Bordeaux, 842 ouvrages adaptés aux circulations de la faune ont été mis en place pour un linéaire total de 330 km dont 302 km de LGV et 28 km de raccordement (soit 1 ouvrage tous les 390 m en moyenne). Le bilan intermédiaire établi en février 2019, 6 ans après le début des travaux et 1 année après la mise en service, montrent que les ouvrages de transparence sont bien fréquentés aussi bien pour les amphibiens, les mammifères semi-terrestres que les chiroptères.*

*Pour la LGV Bretagne – Pays de la Loire, 245 ouvrages de franchissement pour la petite et grande faune (mixtes ou spécifiques) ont été mis en place sur un linéaire de 214 km (soit un ouvrage tous les 870 m et tous les 300 m en lisières forestière). Le Bilan LOTI Environnement de mars 2019 indique que la fréquentation des passages à grande faune est variable d'un secteur à un autre en fonction de différents paramètres (densité de population, temps d'adaptation, attractivité des passages). Pour la moitié des passages grande faune, la fonctionnalité est perfectible, notamment par le biais d'aménagements à mettre en place ou d'un entretien de la végétation. Pour la petite faune, 10 des 18 ouvrages suivis présentent une bonne fonctionnalité.*

*La ligne de Contournement Nîmes-Montpellier compte un ouvrage tous les 435 m. Toutefois, aucun suivi des ouvrages d'art et des passages à petite faune n'a été mis en place pour le CNM. En revanche, lors des études préalables pour définir les axes et corridors de déplacement, il a été mis en évidence, comme dans d'autres études de ce genre, que les points de passage privilégiés se trouvent au niveau des ouvrages d'art, même de petite dimension.*

*Concernant le projet LNMP, il est prévu en moyenne une possibilité de passage pour la petite et grande faune tous les 370 m.*

*Ce dimensionnement est en cohérence avec les recommandations techniques du Sétra et avec les aménagements réalisés dans la cadre d'autres lignes ferroviaires de nature similaire décrits ci-dessous.*

*Comme précisé plus haut, le positionnement de ces ouvrages de rétablissement des continuités écologiques a été établi en intégrant notamment les ouvrages de transparence écologique présents sur l'autoroute A9.*

*Les retours d'expérience sur ces autres lignes ferroviaires indiquent une fréquentation variable selon les densités de populations locales et les aménagements proposés au niveau des ouvrages de franchissement, sans pour autant mettre en lumière des ruptures de transparence dans les déplacements de la faune. Le suivis des ouvrages permet d'adapter les conditions de passages afin d'améliorer la transparence du projet.*

*Les retours d'expérience montrent également que les passages sous voirie sont privilégiés par rapport aux passages "supérieurs", notamment pour la petite faune. L'importance du nombre et la taille des ouvrages sur la LNMP garantira donc une transparence importante et un faible risque de collision, bien qu'en la matière les données disponibles sont très peu nombreuses, voire inexistante pour certains groupes taxonomiques, en raison de la grande difficulté à retrouver des animaux impactés, surtout des oiseaux et encore moins des chiroptères, par rapport aux études associées aux infrastructures routières.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que la mise en place de passages pour la petite et la grande faune tous les 370 m, devrait permettre de minimiser les impacts sur les continuités écologiques. Les retours d'expérience sur d'autres infrastructures similaires semblent conforter les dispositions prises par le maître d'ouvrage, sur ce sujet.

Le Schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires (SRADDET) intègre le schéma régional de cohérence écologique. Il devrait être approuvé à la mi 2022.

Nous demandons une mise en cohérence du projet avec les objectifs du SRADDET dans l'espace du ruban méditerranéen, notamment sur les règles du « zéro artificialisation » et du « non perte de la biodiversité ».

#### **Natura 2000 et les ZNIEFF :**

La plupart des contributeurs considèrent que les zones protégées, Natura 2000 et ZNIEFF, ne sont pas respectées dans leur intégrité et leurs aspects réglementaires, notamment pour le massif de la Gardiole et les abords de l'étang de Thau.

Ils craignent un effondrement de la biodiversité dans ces secteurs perçus comme fragiles et très fortement impactés voire détruits.

### Réponse de SNCF Réseau :

*En préambule, il est rappelé la distinction entre les zonages de protection (NATURA 2000) et les zonages d'inventaires (ZNIEFF), cette distinction étant par ailleurs développée dans la pièce F3 du dossier support à l'enquête publique.*

#### Réseau Natura 2000

*Outils fondamentaux de la politique européenne de préservation de la biodiversité, les sites Natura 2000 visent une meilleure prise en compte des enjeux de biodiversité dans les activités humaines.*

*La démarche Natura 2000 n'exclut pas la mise en œuvre de projets d'aménagements ou la réalisation d'activités humaines dans les sites Natura 2000, sous réserve qu'ils soient compatibles avec les objectifs de conservation des habitats et des espèces qui ont justifié la désignation des sites.*

*L'outil de prévention qu'est l'évaluation des incidences, réglementée par le code de l'environnement par transposition de la directive Habitat faune flore vise à assurer l'équilibre entre préservation de la biodiversité et activités humaines.*

#### ZNIEFF

*Lancé en 1982, l'inventaire des Zones Naturelles d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) a pour objectif d'identifier et de décrire, sur l'ensemble du territoire national, des secteurs de plus grand intérêt écologique abritant la biodiversité patrimoniale dans la perspective de créer un socle de connaissance mais aussi un outil d'aide à la décision (protection de l'espace, aménagement du territoire).*

*Cet inventaire est devenu aujourd'hui un des éléments majeurs de la politique de connaissance de la nature. Il doit être consulté dans le cadre de projets d'aménagement du territoire (document d'urbanisme, création d'espaces protégés, élaboration de schémas départementaux de carrière...).*

***En substance, le programme ZNIEFF, lancé par l'État, vise à recenser sur l'ensemble du territoire français les ensembles naturels à forts intérêts patrimoniaux pour favoriser leur connaissance et leur prise en compte. Le programme Natura 2000, quant à lui, est un programme européen mené par tous les États membres et qui vise à assurer la conservation de certains habitats et espèces à forte valeur patrimoniale au niveau européen.***

*S'agissant de la phase 1 du projet LNMP, objet de l'enquête publique, aucun site Natura 2000 n'est impacté par les emprises du projet en phase 1. De plus, l'analyse des incidences de la phase 1 du projet sur les sites Natura 2000 présents à proximité, réalisée conformément à la réglementation, a permis de conclure que la section Montpellier – Béziers (phase 1) de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan ne génèrera d'incidence résiduelle notable dommageable que sur la ZPS « Est et Sud de Béziers », et notamment sur l'espèce de l'Outarde canepetière, espèce ayant justifié la désignation de ce site.*

*Considérant la mise en place de la mesure de compensation et le contexte local (proximité de l'autoroute A9, très forte densité de vastes sites Natura 2000 à l'échelle locale), l'intégrité et la cohérence de la ZPS « FR9112022 – Est et Sud de Béziers », et du réseau Natura 2000 national et européen ne seront pas compromises par le projet.*

*Cette analyse est consultable en pièce « F8A – Dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000 - Phase 1 du projet : Montpellier / Béziers »*

*Concernant les ZNIEFF, les emprises de la phase 1 impactent 9 ZNIEFF. La superficie impactée ne représente que 1,2% de la surface totale des ZNIEFF concernées. De plus les nombreuses mesures prévues et explicitées dans l'étude d'impact, permettront de réduire les impacts du projet sur ces sites.*

*L'absence d'emprise du projet sur les zones de protection et les faibles emprises sur les zones d'inventaire, associées à la mise en œuvre de mesures ERC (voir § ci-dessous) ont pour objectif de se prémunir de tout effondrement de la biodiversité.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que :

- le projet génère des impacts et a une Incidence résiduelle notables dommageables sur la ZPS « Est et Sud de Béziers » et notamment sur l'espèce de l'Outarde canepetière,
- L'impact sur les ZNIEFF est limité à 1,2 % de la surface totale,
- De nombreuses mesures compensatoires seront mises en place.

Dans ce contexte, la ZPS « Est et Sud de Béziers » et le réseau européen Natura 2000 ne devraient pas perdre leur cohérence et leur intégrité.

L'absence d'emprise du projet sur les zones de protection et les faibles emprises sur les zones d'inventaire, associées à la mise en œuvre de mesures ERC devrait prémunir de tout effondrement de la biodiversité.

#### **Les mesures Éviter Réduire Compenser ERC:**

Des contributeurs jugent que les mesures compensatoires sont insuffisantes au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement et que les volets « éviter » et « réduire » de la séquence éviter-réduire-compenser, visant à ce que les aménagements n'engendrent pas d'impact négatif sur l'environnement, et en particulier qu'ils n'occasionnent aucune perte nette de biodiversité dans l'espace et dans le temps, ne sont pas assez pris en compte ni étayés. Ils considèrent qu'il n'y a aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires

Ils souhaitent de nouvelles mesures soient étudiées au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement. Ils soulignent que l'Ae indique que les surfaces nécessaires à ces mesures compensatoires risquent de ne pas pouvoir être « accueillies » par le territoire et demande à ce que ces mesures soient, à nouveau, analysées.

Ils souhaitent des d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité.

### Réponse de SNCF Réseau :

*Les méthodologies mise en œuvre dans le cadre de l'évaluation de LNMP pour définir les mesures et ERC et notamment quantifier le besoin en termes de mesure compensatoire au regard des incidences du projet sur les milieux naturels sont identiques à celles utilisées pour le Contournement Nîmes – Montpellier (CNM), et sont consultables en pièce F6 du dossier d'enquête.*

*Dans le cadre des dérogations « espèces protégées » du projet CNM, cette méthode et ses résultats ont été validés par les services instructeurs (DREAL, CNPN) pour qui de telles dérogations ne peuvent être accordées sans démonstration de l'absence de perte nette de biodiversité.*

*Les études de conception détaillées permettront vraisemblablement d'optimiser les emprises du projet et d'en réduire les incidences. La démarche ERC sera alors approfondie et les moyens et méthodes associés précisés.*

*On soulignera ainsi que les calculs de besoins compensatoires présentés dans le DEUP LNMP phase 1 ont été volontairement réalisés dans une configuration maximaliste n'intégrant pas ces futures optimisations.*

*Le tableau ci-après rappelle les besoins compensatoires identifiés au stade DEUP pour la phase 1 du projet LNMP.*

*La concertation autour de la LNMP a permis d'alerter très en amont les acteurs du territoire sur le sujet important de la compensation des impacts sur la biodiversité et sur l'activité agricole.*

*Une veille foncière sur les opportunités d'acquisition a été mise en place sur les territoires concernés par le projet de manière élargie. Les acquisitions historiques dans le cadre du projet LNMP (suite à l'exercice du droit de délaissement des propriétaires concernés par les emplacements réservés du projet), qui ne seront pas nécessaires à la réalisation des infrastructures ferroviaires, tout comme certains ouvrages (fossés...) pourront servir à l'aménagement de mesures de compensations environnementales. La mutualisation des mesures inter-espèces sur un même foncier sera également recherchée à travers les études menées et sa faisabilité sera actualisée au fur et à mesure de leur approfondissement.*

*Des secteurs de recherche préférentielle ont été définis pour la prospection foncière : le territoire prospecté répond au besoin compensatoire en termes de grands milieux recherchés et permet d'intégrer les objectifs d'une compensation au plus près de l'impact envisagé et d'une cohérence biogéographique des mesures (même entité biologique, même bassin versant, etc).*

**Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.**

Une analyse croisée des secteurs de recherches avec l'occupation des sols Corine Land Cover 2018 montre que les surfaces prospectées sont largement supérieures au besoin (entre 2 et 18 fois) afin de prendre en compte le taux variable de contractualisation ou d'acquisition.

Une veille foncière est ainsi d'ores et déjà activée et SNCF Réseau fait évaluer pour chaque opportunité se présentant les potentialités des terrains en question pour la mise en œuvre de mesures de compensation.

**Tableau 1 : Besoins compensatoires par type d'habitat et surface disponibles correspondantes au sein des secteurs de recherches préférentielles pour la phase 1**

<i>Habitat à compenser</i>	<i>Estimation du besoin compensatoire (ha)</i>	<i>Surfaces correspondantes au sein des secteurs de recherches préférentiels (ha)</i>
<i>Habitats ouverts/semi-ouverts des plaines agricoles</i>	1015	2075
<i>Habitats ouverts/semi-ouverts promontoires rocheux, pelouses et garrigues</i>	310	5525
<i>Habitats de matorrals arborescents et autres boisements</i>	360	3990
<i>Zones humides et ripisylve</i>	45	25
<b>TOTAL</b>	<b>1730</b>	<b>11615</b>

Les zones humides et ripisylves sont des milieux mal définis à l'échelle de la cartographie d'occupation des sols régionale. Aussi, les possibilités de compensation semblent être insuffisantes au regard de cette analyse simplifiée. Toutefois, la majorité des zones humides impactées sont de type alluvial. Ainsi, la compensation pourra s'envisager dans le cadre de plan de restauration des nombreux bassins versant interceptés par le projet.

Notons par ailleurs qu'au regard de certains enjeux très spécifiques et en concertation avec la DREAL, SNCF Réseau envisage de mettre en œuvre des démarches expérimentales de compensation écologique dès l'obtention de la Déclaration d'Utilité Publique.

Dans le même ordre d'idée, SNCF Réseau mettra en place dès l'obtention de la DUP des groupes de travail pour envisager concrètement les modalités pour développer des mesures compensatoires complémentaires ou mutualisées pour le milieu naturel et le monde agricole. On rappellera à ce sujet

*que l'expérience du CNM a permis de rendre familières certaines mesures de gestion agro-environnementales à l'ensemble de la profession agricole qui, aujourd'hui, se mobilise en vue de fédérer les exploitants autour de cet enjeu et d'adapter les pratiques agricoles (notamment sur les milieux viticoles et de prairies) dans le respect de ses mesures.*

*Ainsi, c'est un panel d'outils / méthodes éprouvées, notamment dans le cadre du CNM, qui seront mis en œuvre et qui convergent vers l'optimisation de la réalisation des objectifs auxquels SNCF Réseau est tenu dans le cadre de la réalisation de la phase 1 du projet LNMP.*

*Concernant les études comparatives de variantes techniques sur le tracé, ce point est plus largement développé au chapitre 2.3 du présent document, relatif au choix du tracé.*

*En synthèse, la démarche d'étude adoptée par SNCF Réseau pour le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan s'appuie sur une progressivité des études, permettant d'aborder l'ensemble des solutions possibles et imaginées lors des phases de concertation.*

*En parallèle des études, un travail de concertation a donc été entrepris avec l'ensemble des acteurs (élus, riverains, associations) des territoires concernés par le projet. Les différentes étapes d'études ont ainsi permis d'aboutir à une proposition de projet à la fois techniquement réalisable et évitant les principales zones présentant des enjeux environnementaux (au sens large du terme) significatifs.*

*La présentation de l'ensemble de cette démarche fait l'objet de la pièce F4 « Principales solutions de substitution examinées et raisons pour lesquelles le projet présenté a été retenu » du dossier d'enquête.*

*La poursuite de la conception technique du projet, après la phase DUP dans le cadre de l'Avant-Projet Détaillé sera l'occasion d'affiner l'analyse des incidences du projet et de proposer des mesures d'évitement et de réduction fines (notamment choix du type d'ouvrage d'art et leurs caractéristiques, hauteur et largeur des entrées en terre, programmation spécifique du calendrier des travaux...). Ces études constitueront ainsi le cœur du processus de demande d'autorisation environnementale.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que :

- l'optimisation de l'emprise lors des études APD va diminuer mécaniquement les impacts,
- les surfaces compensatoires prévues sont supérieures à celles nécessaires,
- des mesures compensatoires complémentaires ou mutualisées pour le milieu naturel et le monde agricole, seront mises en place,
- les incidences seront affinées et des propositions ERC plus détaillées lors des étapes d'avancement du projet (APD).

Cet ensemble devrait concourir à limiter les effets sur la biodiversité de la zone d'implantation de la Ligne nouvelle et de ses abords immédiats.

### Le micro climat du terroir Picpoul de Pinet :

Le syndicat de l'AOP Picpoul de Pinet et le syndicat AOP Languedoc, indiquent qu'il existerait un risque de modification préjudiciable du micro climat du terroir du Picpoul de Pinet. Le préjudice porterait notamment sur une modification des circulations d'air.

D'autres contributeurs, principalement viticulteurs, rapportent que les travaux de la nouvelle ligne, notamment le défrichage, impacteraient aussi le micro climat. Ceci mettrait en danger les caractéristiques de l'AOP.

### Réponse de SNCF Réseau

*Les effets sur les microclimats seront pris en compte dans le cadre des études détaillées, sur la base de la mise à jour des états des lieux, avec établissement des sensibilités en fonction des types de cultures et en tenant compte des retours d'expérience des grands projets d'infrastructure réalisés sur le même territoire (CNM, A9, ...) ou sur des problématiques similaires (vignobles du Sauternes dans le cadre des études du GPSO).*

*En cas d'effet avéré, des mesures correctives seront prises : plantations de haies brise-vent, mise en œuvre d'équipements particuliers, etc.*

*Des dispositions spécifiques seront mises au point dans les protocoles à élaborer entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles afin de fixer un cadre homogène pour l'indemnisation des préjudices pouvant être causés aux viticulteurs par le projet. »*

*L'insertion du projet dans les parcelles cultivées en AOP Picpoul de Pinet, montre une alternance de déblais (5) et de remblais (5), avec au total :*

*2965 m en déblais ; 1460 m en remblais.*

*Par ailleurs, certaines portions ne sont pas cultivées aux abords du projet soit d'un côté soit des deux côtés. Ainsi, sur les 1460 m de remblais, on compte environ 450 m dont les abords ne sont en pas en vigne ou seulement sur un seul côté.*

*De plus, les parcelles effectivement cultivées en vigne AOP ne recouvrent qu'une partie du périmètre de l'aire AOP (qui s'étend sur l'ensemble des territoires des communes de Mèze, Montagnac, Castelnaud-de-Guers, Pinet, Pomérols et Florensac), soit environ 1/3 de la longueur du tracé LNMP inscrit dans l'aire AOP, comme l'illustre la figure suivante.*



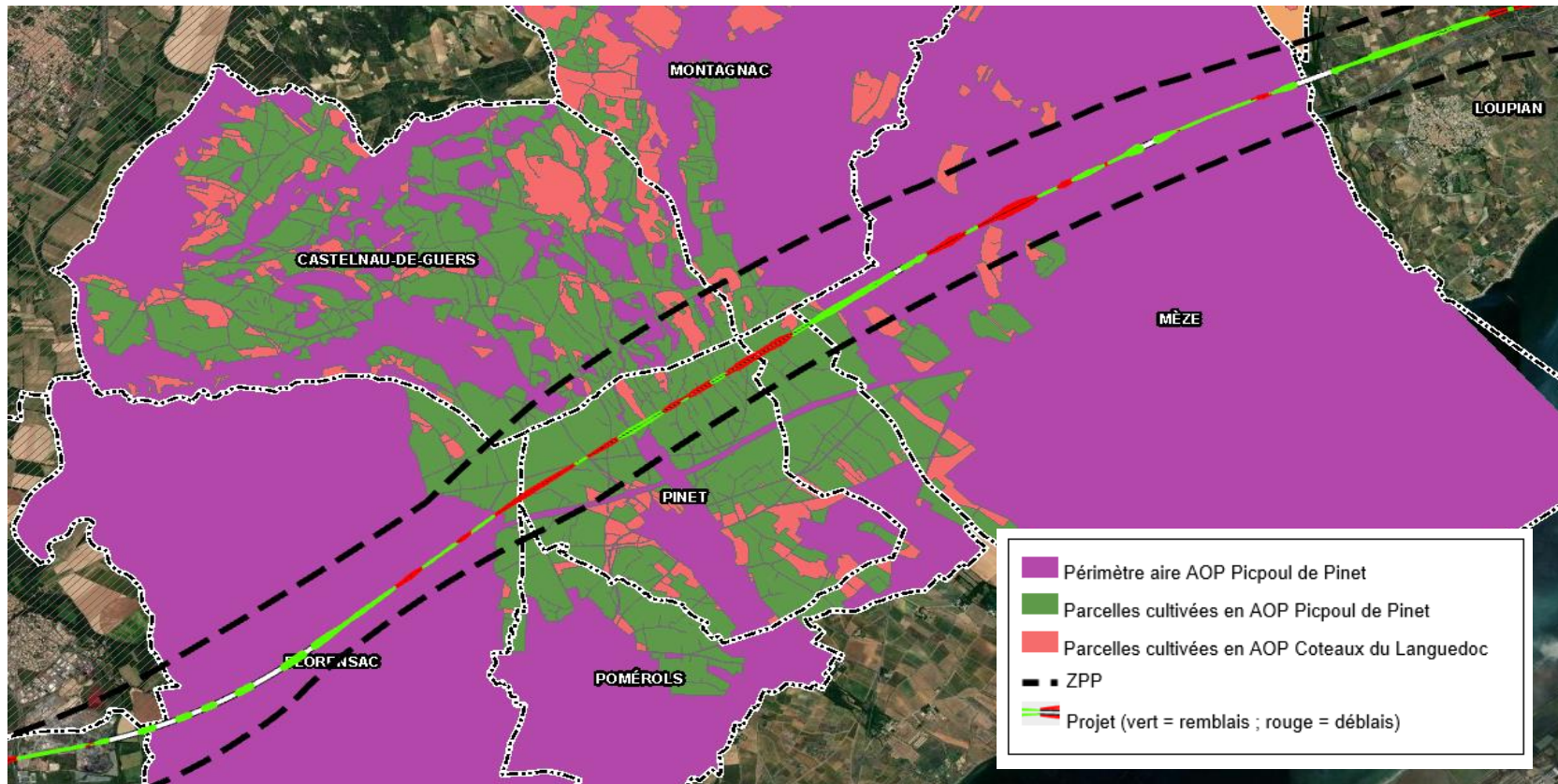


Figure 2 : Périmètre de l'aire AOP Picpoul de Pinet - Parcelles effectivement cultivées en vigne AOP Picpoul et projet LNMP

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous notons que le maître d'ouvrage prend l'engagement d'effectuer des études complémentaires pour valider les effets sur le micro climat du territoire du Picpoul de Pinet. Ces études nécessitent une mise à jour des états des lieux.

Nous lui demandons de préciser un calendrier pour ces études complémentaires et ces mises à jour.

Nous constatons sa volonté d'associer les organisations professionnelles viticoles à l'élaboration de protocole d'indemnisation des nuisances causées.

## COMPLEMENTS

*Certaines contributions demandent des précisions relatives :*

*A la mise en œuvre de la démarche ERC*

*A la démarche de définition des variantes de tracé, d'analyse de leurs effets éventuels sur la biodiversité, et de choix de la solution retenue*

*A l'analyse des effets cumulés du projet avec d'autres projets connus*

*A l'analyse des effets sur le réseau Natura 2000*

*Ou considèrent que :*

*Le projet ne tient pas suffisamment compte de l'exceptionnelle biodiversité des milieux concernés,*

*La rupture écologique occasionnée par l'A9 et la LNMP n'est pas traitée de manière satisfaisante*

*Les études écologiques n'ont pas été actualisées ou ne sont pas complètes ou bien encore que des incertitudes persistent sur le dimensionnement des impacts*

*Concernant la définition des variantes, le choix de la solution retenue et la démarche ERC*

*Comme déjà évoqué au § e) du présent chapitre, la détermination du tracé a fait l'objet d'une démarche itérative assortie d'une analyse multicritère de plusieurs variantes et d'un long processus de concertation.*

*La définition des enjeux environnementaux a fait également l'objet dans le cadre notamment de la réalisation de l'étude d'impact du projet de nombreux inventaires, études, recherches bibliographiques et de terrain qui se sont déroulés sur plusieurs années. L'ensemble de cette démarche est explicité dans la pièce F6 de l'étude d'impact.*

*Les inventaires naturalistes ont notamment permis d'identifier les espèces et habitats protégés présents au sein de l'aire d'étude et la démarche ERC a été appliquée en conséquence. Les impacts résiduels feront l'objet de mesures de compensations dont les modalités seront plus précisément définies et détaillées lors de la demande d'autorisation environnementale. Il convient de se reporter au § d) du présent chapitre.*

*L'insertion du projet en déblais ou remblais est fonction de la topographie des terrains et de la nature des sols dans lesquels il s'inscrit, de contraintes techniques et des caractéristiques normatives à respecter afin de permettre l'exploitation du projet. La topographie est prise en compte dans*

*l'analyse multicritère liée au choix du tracé. Le choix du tracé a en effet lui-même fait l'objet d'un long processus itératif de définition et de concertation, qui est plus particulièrement développé dans le chapitre 3*

### Concernant les études naturalistes

*De nombreuses expertises écologiques ont été menées sur la période 2011 à 2021, Afin d'identifier les enjeux du patrimoine naturel et biologique de la zone d'étude. Les experts, ont ainsi mené leurs prospections au-delà des limites strictes de l'emprise du projet, en cohérence avec les fonctionnalités écologiques identifiées.*

*Ces expertises reposent à la fois sur des investigations de terrain permettant de procéder à des inventaires couvrant un cycle biologique complet, mais aussi sur une analyse spatiale des données naturalistes pour identifier notamment les fonctionnalités des milieux naturels dans un contexte environnant, s'étendant bien au-delà du seul périmètre de la zone d'étude.*

*On pourra notamment citer :*

*Inventaires Faune, Flore et Habitats. Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – Études Préalables à l'Enquête Publique - EGIS/BIOTOPE/ECOSPHERE, 2011 – 2012*

*Qualification cynégétique et environnementale de la zone de passage préférentielle retenue pour la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan – Fédération régionale des Chasseurs du Languedoc-Roussillon, 2013*

*Inventaire de la faune aquatique - Fédération Départementale de la Pêche et des Milieux Aquatiques des Pyrénées Orientales, de l'Aude et de l'Hérault, 2013*

*Étude et caractérisation des zones humides – Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – Études Préalables à l'Enquête Publique – Mesures d'insertion environnementale – ECOMED et O2 TERRE - 2014*

*Étude des cours d'eau et des milieux aquatiques – Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – Etudes préalables à l'Enquête Publique – ASCONIT, 2014*

*Étude des trames vertes et bleues, Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – ECO-Med, 2014 -2015*

*Inventaires écologiques flore, habitats et faune terrestre – BIOTOPE, LPO 11, LPO 34, Naturalia, V. Prié - 2020-2021*

*Inventaires faune aquatique – Aquascop, 2020-2021*

*Inventaires des zones humides – Naturalia, 2020-2021*

### Concernant la prise en compte des enjeux environnementaux et l'analyse des incidences sur le réseau Natura 2000

*Les enjeux environnementaux ne sont pas partout forts à très forts, ainsi les superficies impactées constituant un enjeu non significatif à moyen représentant 40% de la superficie totale impactée et les enjeux majeurs représentent environ 1,2 %. Ces derniers sont pour partie présents au niveau des Basses Corbières et aucun n'a été relevé dans le massif de la Gardiole.*

*S'agissant des sites Natura 2000, aucun site n'est directement impacté par les emprises du projet sur la phase 1 et 1 seul site présent à proximité subira une incidence résiduelle notable dommageable. La phase 2 du projet de la Ligne nouvelle Béziers-Perpignan générera quant à elle une incidence résiduelle notable dommageable sur 3 ZPS et 4 ZSC.*

*Toutefois, l'analyse des incidences du projet sur ces sites a permis de mettre en évidence que, considérant les mesures de compensation et le contexte local, l'intégrité et la cohérence de ces ZPS et ZSC et ainsi que celle du réseau Natura 2000 national et européen ne seront pas compromises par le projet.*

*L'analyse des variantes de tracé étudiées au sein de la ZPP, qui a eu lieu en 2014 et 2015, a pris en compte les enjeux environnementaux, dont les zones humides, et les habitats d'espèce très forts et majeures identifiés lors des inventaires de 2011-2013. Des cartes d'insertion des variantes de tracé au droit des enjeux identifiés ont dans ce cadre été produites. Elles sont présentées dans la pièce F4 de l'étude d'impact. L'analyse multicritère des variantes intègre donc les enjeux du milieu naturel.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que le maître d'ouvrage a effectué des études complètes et détaillées sur les impacts du projet de ligne nouvelle sur le milieu naturel.

#### **5.2.2 FAUNE-FLORE**

<b>N°</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Extrait de la contribution</b>
@1	Eliott	Même la séquence ERC (biotope éviter réduire compenser) n'y changera rien car un milieu tel que l'étang de Thau sera quand même touché ( étang abrite une faune aquatique très riches ainsi qu'un cortège d'oiseaux à fort intérêt en reproduction).
@ 8	Bordenave Dominique	En plus il y a la gardiole, l'étang de Thau, les vignobles dont le picpoul de Pinet, la pollution, les risques d'accidents très dangereux pour les riverains, l'impact sur la flore, la faune
@42	Bresson Maxime	Une quantité importante de terre va être déblayée et remblayée. Ces opérations vont avoir un fort impact sur la faune et la flore.
@78	Maufroy Léa	Non à la ligne TGV car trop dégâts sur la faune et la flore du département

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@80	Maufroy Thierry	Le parcours initial proposé détruira le peu d'espace naturel restant permettant aux villageois de s'oxygéner, et aux animaux sauvages de vivre
@91	Alonso fabienne	Je suis fermement opposée à ce projet pour de multiples raisons : Notre lagune, l'étang de thau si fragile, très riche en écosystème, les hippocampes, les huitres, les daurades qui viennent se reproduire, les grandes nacres, tous les oiseaux migrateurs, les flamants roses, tout ce petit monde est menacé, par des travaux d'une telle ampleur démesurée, puis dans un second temps, par les multiples nuisances dues à ce Trafic, sonore, pollution, visuel .....
@96	Le Noble Maritt	Le luxe que mon domaine offre à tous sous forme de chants d'oiseaux (chouettes, Roliers d'Europe, Houblon) et le silence assourdissant ne seront plus jamais les mêmes. Une attaque contre mon domaine, une attaque contre Meze et une attaque contre tout l'environnement et la nature.
@102	Chris	Alors que tt est fait pour éviter une pollution sur l'Étang de Thau en protégeant sa faune et sa flore, ce projet est inutile et encore un caprice des hautes sphères qui ne se déplacent même pas pour voir l'envergure de la destruction de notre bassin
@103	Sylvie	Comment peut naître un projet aussi destructeur pour notre environnement : nature, faune, nuisance sonore et visuelle.
@117	Jeanto, Thierry	Je suis contre ce projet qui va détruire la faune et la flore de ce merveilleux endroit qu'est le bassin de Thau
@122	Valette Françoise	Nuisible pour l'environnement (faune, flore, bruit, dégradation du paysage).
@131	Hélène	L'impact de la construction du Viaduc prévu à proximité immédiate de l'étang de Thau serait négatif à tous points de vue : visuel, sonore, sur la flore et la faune, de la construction à l'exploitation
@147	Navarro Didier	La crique de l'angle doit être préservée, sa faune et sa flore avec des oiseaux qui nichent, sans compter la présence d'une voie verte piétons et vélos.
@151	Franck	4) espace naturel agressé (crique de l'angle), perturbation de la faune
@152	Voron André	Comment pourront se déplacer les nombreux animaux sauvages présents. Sera t'il possible de franchir la ligne ?
@156	Anaïs	importantes modifications paysagère qui impacteront les citoyens promeneurs, chasseurs, loisirs (VTT ....) ainsi que la faune et la flore de notre beau pays
@159	Borg Michel	Des pieds du viaduc seront dans la parcelle dite "crique de l' Angle" actuellement lieu de séjour, de reproduction et de nidification : de cigognes et d' espèces d'oiseaux endémiques ; zone classée Natura 2000
@165	Jonathan	Ce projet aura pour conséquences la destruction de notre faune et flore et la dénaturation de nos paysages
@185	Louriac Sylvie	Ce projet va à l'encontre des intérêts du territoire de Thau et de ses habitants à tous les points de vue : -Écologique et environnemental car il portera atteinte à l'espace naturel, à la faune à la flore et va perturber le bassin hydrologique
@186	Elisabeth Jorg	Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même Cf même contenu : 187, 200, 201, 204, 210, 262, 432
@188	Thorel Annabelle	Non au tracé protection de la faune et de la flore. Nuisances pour tous les riverains
@192	Dauga Jean-Marc	Destruction de la biodiversité Passage en zone natura2000. Destruction et perturbation de la flore et la faune sauvage.
@219	Ivan	ce projet est une aberration qui de plus va traverser le territoire du lézard ocellé (espce protégé) des flamand roses present dans la zone humide de l'étang de thau sans compter toute les autre espces rapace et autres.
@222	Cholley Sandrine	ainsi qu'un bouleversement pour toutes les espèces, faune et flore, de notre bassin de Thau.
@223	Eric	J'observe que, lors de son passage sur la commune de Poussan au niveau de l'échangeur avec l'entrée de l'autoroute, le tracé proposé frôle le bord de l'Etang de Thau, au niveau de la Crique de l'Angle, un des endroits les plus sauvages et les plus protégés, où se réfugient

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		de nombreux oiseaux migrateurs et notamment des flamants pendant sept mois de l'année. Ceci est, de mon point de vue, totalement inacceptable, du fait de l'impact écologique considérables
@226	Guyon Jérémie	Je trouve aberrant que ce projet soit de nouveau d'actualité! Il menace la flore et la faune du bassin de Thau, la préservation d'un espace naturel.
@241	HERVOIR Olivier	Le tracé prévoit de passer le long de l'autoroute à FLORENSAC et va générer encore plus de nuisances (bruits, pollutions en tous genres, mobilité de la faune animale... ). Qu'est il prévu sur la commune de FLORENSAC pour tous ces sujets, murs antibruit, tunnel animaux, etc ?Peux on avoir des précisions sur le tracé sur la commune de FLORENSAC, les études environnementales .. ?
@253	Mercieux Alexandra	Il n'y a aucun intérêt pour nous d'avoir un pont à 28 mètres de hauteur qui défigure notre paysage et qui dénature l'habitat naturelle de plusieurs centaines d'espèces sauvages
@269	Catherine	- A l'heure où on réfléchit intelligemment sur les moyens de sauver le peu de biodiversité qui nous reste, on va tracer un large couloir sans solution de traverse pour la faune et la flore.
@317	Anne	Ce projet va provoquer la destruction de certaines espèces protégées (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales) : lézard ocellé, outarde canepetière, Rollier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée), chauves-souris, certaines espèces florales, etc enfin, les travaux d'implantation (excavation, terrassement, transport de matériaux...) vont générer des dommages inévitables
@375	MARCHAL Florentin	Le bassin de Thau est un réservoir de biodiversité, cela paraît improbable de dénaturer ce site et de modifier les altimétries jouxtant ce projet (remblais/déblais). Les faunes et flores seront fortement impactées et vont délaisser leurs habitats, le résultat sera ce qu'on appelle plus communément un écocide. !!!!!!!
@414	Guiraud Elodie	Bonjour, Au vu du tracé envisagé, de nombreux travaux impactant directement la nature (faune et flore) vont être réalisés pour des sommes colossales
@433	MAURO FREDERIQUE	Pour gagner 10 minutes vous allez : - déranger toute la faune sauvage notamment autour du bassin de Thau. !
@434	PRAT GILLES	Ce viaduc va nous gâcher le paysage Il y a 3 zone protégée : 1: LA PIE GRIÈCHE
@449	vacher marie caroline	* également non-respect dans le tracé LNMP PHASE 1 du site Classé zone protégé de reproduction et préservation de la pie Griech (abandon par l'Europe et les collectivités et gvt du port autonome poussan ) hors le tracé passe dans la zone des clash de poussan sur la zone de protection, encore incohérent.
R472	Braquet Thierry	leur opposition au tracé actuel de la ligne nouvelle qui va totalement dénaturer le paysage . Ils considèrent que les lois littoral, Natura 2000, et de la sauvegarde de la biodiversité sont bafouées.
R474	Vacher Marie Caroline	4 - la nouvelle ligne passe sur la zone : - Natura 2000 à Balaruc, Bouzigues - Protection de la « Pie Grièche » Donc le viaduc ne respecte aucune des mesures gouvernementales et européennes de protection de la biodiversité.
@482	ROGI Véronique	Nous sommes à l'ère de l'écologie, et vous projetez, de détruire des végétaux qui sont là depuis des siècles, des vignes façonnées par l'homme depuis des générations à la sueur de leur front !! Nous vous rappelons que dans nos guarrigues vit le lézard ocellé, espèce protégée !!
C485	DE CLOCK Je Baptiste	Les clôtures ne permettront plus au gibier de passer librement et les caténaires, feront fuir les oiseaux de passage. La diminution locale des populations végétales et animales par la perte d'une partie de leur milieu entraîne le risque de disparition, de certaines espèces rares et protégées et qui participent à la diversité biologique de notre territoire.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
C486	Domaine de Font-Mars	Les clôtures ne permettront plus au gibier de passer librement et les caténaires, feront fuir les oiseaux de passage. La diminution locale des populations végétales et animales par la perte d'une partie de leur milieu entraîne le risque de disparition, de certaines espèces rares et protégées et qui participent à la diversité biologique de notre territoire.
C487	ARNAU gautier	Chasseurs depuis des générations dans ma famille, notre territoire de chasse va être bafouer, réduit, des lieux de nidification anéantis, le travail de gestion des espèces que nous réalisons depuis des années va être réduit à néant. Ecologiste dans l'âme comme tout un chacun sur cette terre, je m'inquiète également de la faune et la flore environnante ainsi que de la biodiversité.
C489	LAUER Sophie	D'un point de vue personnel, ce tracé va impacter nos chemins de randonnée notamment notre via domitia et notre paysage sans parler des conséquences également sur notre faune et notre flore.
@500 @502	Neyses Ludwig	5. Des espèces d'animaux protégées seront négativement impactées, surtout au niveau de l'anse de la crique, mais aussi ailleurs (flamands roses, aigrettes, autre - à voir avec des spécialistes)
R509	Ennouché Marty	La Castelle ...Tous les animaux vont être chassés de leurs environnement... Vous coupez en deux le bois de Maurin...
@512	regine	D'après le tracé de la ligne LGV il semblerait que le projet traverse nos parcelles agricoles sur la commune de Florensac.Vignes cadastrées au lieu-dit Les Peyrols.Notre étonnement est de n'avoir à ce jour, rien reçu de la part de votre organisme concernant la possibilité que ces parcelles soient impactées
@522	JEANGUYOT Philippe	Le chantier de la LGV modifiera considérablement le microclimat et mettra de fait en danger la biodiversité : "En défrichant, déboisant et débroussaillant, les travaux perturberont la faune et flore locales. {...}. - Il est probable que "cela bloquera la circulation du vent et augmentera l'humidité, entraînant avec elle l'arrivée du mildiou et de l'oïdium" estime Laurent Thieule.
@550	Cécile	. Ouvrage défigurant le site, nuisances sonores, les flamants roses et les autres animaux sauvages seront dérangés
@559	AZAIS Arthur	Impact sur la faune, la flore et la pollution visuelle
@566	mireille	- je dénonce la destruction de certaines espèces protégées (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales): lézard ocellé, outarde canepetière,Rollier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée),chauves-souris,certaines espèces florales, etc.
@567	Claessens Pierre	Destruction de la flore et de la faune de la crique de l'angle ( nidification/ Flamants roses, aigrettes,...).
@574	Aves	OUI à cette nouvelle ligne TGV, le tracé me semble correct.Certes Sète n'aura pas de gare TGV, mais vu la configuration du bassin de Thau, je ne vois pas comment faire autrement.Un souci : sur tout le tracé, il n'y a qu'une seul passage spécifique pour la grande faune. C'est insuffisant, vu les endroits traversés : la ligne risque de fragmenter encore plus les habitats naturels.
@580	Eleonore	Non à la destruction de l'écosystème
@583	Pascale Choisel	La construction de cette ligne TGV est-elle si indispensable ?Alors que l'on s'inquiète à forte raison de l'absence d'espace pour les animaux, du bruit perpétuel de notre activité humaine qui a de lourdes conséquences sur les animaux et nous même, de la raréfaction des terres agricoles...
@598	Cathy	sa construction mettra à mal des écosystèmes fragiles et pour certains protégés natura 2000.
@601	Marie	Cette ligne nouvelle permettra d'avoir plus de train, de diminuer les émissions carbone du secteur des transports. Il faudra être en revanche vigilant sur le respect de la faune et de la flore par la bonne application des mesures environnementales.
@613	Stephanie	Le bassin de Thau est fragile et est un réservoir naturel ou de nombreuses espèces vivent ;ou d'autres migrent aussi. les travaux vont entrainer de très nombreux dérangements de toutes ces especes et menacer leur survie! Les poussieres créées par les travaux sur le littoral sont de véritable dangers pour la faune aquifère
@620	Maryse ARDITI	Association ECCLA

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Il est évident que de nombreuses espèces sont impactées. Beaucoup sont concernés par des plans nationaux d'actions destinés à les préserver : aigle de Bonelli, pies grièches, butor étoilé, faucon crécerellette, outarde canepetière, lézard ocellé...</p> <p>Les mesures d'évitement sont inexistantes, ce qui se conçoit bien car les enjeux pour faire passer la ligne sont tellement complexes que l'environnement n'est pas pris en compte dès le début.</p> <p>L'ampleur des impacts environnementaux interroge vraiment sur ce projet. Il faut donc tenter de réduire cet impact là où il y a une possibilité.</p>
@621	Gener Cedric	<p>Sur mon exploitation cohabitent plusieurs espèces d'animaux protégées : Grand Duc Petit Duc Chauve souris Canard Tadorne Genette, Rollier d'Europe Guêpier Grenouille protégé Faucon Crecerellette</p> <p>Toutes ces espèces sont répertoriées et mon activité agricole est adaptée par rapport à l'environnement.</p> <p>Je ne comprends pas le tracé de la LGV qui ne prend pas en compte l'aspect écologique.</p>
@628	Hélène	<p>Enfin, en ces temps où il semble prouvé que le fractionnement des habitats de faunes et de flores sauvage favorise les épidémies, je m'interroge sur la pertinence de morceler encore plus un territoire dont la préservation est sensible.</p>
@629	Artieres Luc	<p>. Les plaines agricoles, surtout viticoles, qui accueillent essentiellement des oiseaux comme l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard, souffriront des effets de la fragmentation (générant en sus des pertes indirectes d'habitats par aversion)".</p>
@632	Jean-Luc	<p>Le réalisation de ce chantier va provoquer un impact très négatif quant à la faune locale et au micro-climat qui y est associé.</p>
@656	Mrielle	<p>La faune et la flore vont être impactées par un obstacle à la migration de certaines espèces.</p>
@679	SEUL Gabrielle	<p>dans le massif de la Gardiole avec une tranchée de plusieurs kilomètres au coeur du massif, y compris à proximité de l'ancienne Abbaye Saint-Félix-deMontceau, dans les garrigues de Loupian... Des centaines d'espèces animales, dont de nombreux oiseaux, peuplent ces espaces .</p>
@693	BOUVIER-	<p>Commune de Florensac.</p>
@694	BERTHET LAETITIA	<p>De plus, il va y avoir des incidences négatives sur l'ensemble de la faune et de l'écologie environnementale, une perte de territoire pour la faune et la flore et des nuisances écologique sur notre environnement en dénaturant nos paysages.</p>
@706	bernard	<p>je suis contre l'extension de cette ligne on nous parle d'écologie toute les jours mais quand on voit les travaux envisages on comprend bien que cela touchera toute la flore et la faune environnante qui seront détruites</p>
E750	Leelou	<p>- La perturbation de la faune par la destruction d'arbres et de terres encore sauvages, risque de collisions/accidents avec des animaux sauvages.</p>
@769	lucet ursula	<p>les insuffisances des mesures compensatoires vis-à-vis notamment de la faune et de la flore sur les zones sensibles traversées, de nombreuses espèces de valeur patrimoniale et protégées sont menacés : (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales) : lézard ocellé, outarde canepetière, Pie Grièche, Rollier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée), chauves-souris, certaines espèces florales, etc.</p>
@771	SAUVAIRE Serge	<p>MAIS l'impact sur la faune et la flore n'est aucunement justifié tel que présenté dans le projet actuel...</p>
@778	Anne	<p>Vu le morcellement encore plus important et infranchissable des territoires animaux,</p> <p>Nous sommes à une période charnière de prise en compte des problèmes écologiques et l'effet de serre n'en est qu'un seul aspect.</p> <p>Il ne faudrait pas que sous ce prétexte-là on continue de détruire tout le reste, insectes pollinisateurs compris -et là il s'agit de notre subsistance, directement.</p>
@779	Blin-Mioch Rose	<p>Et tout ça pour un projet mettant à mal l'avenir économique ( Bassin de Tahu, Picpoul, tourisme) , écologique ( ouvrages d'art les pieds dans l'eau des sources, ruisseaux et nape phréatique, flore et faune) et historique ( richesse gallo romaine dont La via Domitia qui se trouve dans son impact).</p>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@818	COURTOIS-BRIEUX ELISE	L'idée est de faire passer des trains à grande vitesse (300 à 320 km/h) au milieu des paysages sans tenir compte des impacts sur les populations, la faune et la flore. Les études d'impacts réalisées par l'agence Biotope sont sans appel : le nouveau tracé va traverser des zones de présence des oiseaux les plus rares de France. On peut citer par exemple le Traquet oreillard, le Cochevis de Thékla, la Fauvette à lunettes, l'Alouette calandrelle et la liste ne s'arrête pas là
@837	Coudray Hélène	Les lignes à grande vitesse, si pratiques qu'elles soient, participent de l'effondrement de la biodiversité en créant des corridors souvent extrêmement difficiles à franchir par la faune et qui perturbent également de nombreuses plante endémiques.
@843	LAURENCE	Il faut se calmer, marre de vouloir toujours aller plus vite au détriment de la nature, de la faune, de la flore...etc... et surtout préserver les zones agraires, naturelles...
@844	BARTHES ALAIN	Il faut se calmer, marre de vouloir toujours aller plus vite au détriment de la nature, de la faune, de la flore...etc...
@848	MARIE	Pourquoi ne pas créer un tunnel autour des rails ? Pour éviter la pollution sonore et le danger pour les animaux de la garrigue.
@863	Solène saelens	C est incompréhensible et au détriment de la faune et de la flore locale, du bassin de thau et de ses cultures, du vin bref de toute l'économie locale. Les pollutions liées à la construction vont être importante et les pollutions sonores également. Ici vivent buses faucons, hippocampes, hérissons et bien d autres espèces protégées ou non.
@868	Arnaud Damien	Les travaux de défrichement (débroussaillage, déboisement et dessouchage, préalables aux activités de terrassement, peuvent avoir des effets néfastes: diminution locale des populations végétales et animales par la perte d'une partie de leur habitat, risque de disparition d'espèces végétales et animales localement peu abondantes et qui participent à la diversité biologique de notre territoire.
@869	GENEST Yaël	Le déplacements des animaux ne sera plus possible,
@895	BELLE ALBARET Wit	De plus la région est réputée et attire les touristes pour ses garrigues en plus de ses vignes, une fois encore, cette nouvelle ligne ferroviaire va venir détruire cette végétation, ainsi que sa faune. Qu'elle sera l'impact des années de travaux, puis des nuisances sonore aux passage des trains sur les habitants ainsi que pour la faune? A l'heure où nous tentons tous de protéger les écosystèmes déjà bien abimer et dégrader à cause de l'empreinte de l'homme, venir faire une nouvelle ligne de train à très grande vitesse n'est en rien un acte écologique, ni de bon sens.
@899	liberto jean luc	- Au plan écologique , sur lequel nos élus sont soi disant si sensibles ... , l'impact sur la faune et la flore va être dramatique
@909	Poujol corinne	Je suis favorable à la ligne LGV, car je suis pour l'essor du ferroutage et au déclin du transport par camion, pour des questions qui tiennent à la fois à l'écologie et à la sécurité.
@914	catzeflis chantal	ben prenons le temps, respectons, les hommes, la nature, l'environnement , allons lentement !
@924	BELLOCHE CHRISTINE	Sans parler des nuisances sonores et de leur impact sur la faune, notamment les flamands roses installés sur les étangs, et les habitants.
@927	Combes marjorie	Je suis contre le projet de la ligne ferroviaire Montpellier Perpignan ,il est très important de pouvoir préserver notre environnement tel qu'il est ,de ne pas supporter toutes ces nuisances sonore, protéger nos garrigues , la faune et la flore et notre bien-être , qui n'a pas de prix.
@942	Domaine La Grangette	La ligne perturbera aussi la faune et la flore que les touristes adorent observer l'été au cours de leurs vacances !

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@960	SGARD Laurent Viticulteur	Les travaux de défrichement (débroussaillage, déboisement et dessouchage, préalables aux activités de terrassement, peuvent avoir des effets néfastes : diminution locale des populations végétales et animales par la perte d'une partie de leur habitat, risque de disparition d'espèces végétales et animales localement peu abondantes et qui participent à la diversité biologique de notre territoire
@961	DELTRAN josette	Les travaux de défrichement (débroussaillage, déboisement et dessouchage, préalables aux activités de terrassement, peuvent avoir des effets néfastes : diminution locale des populations végétales et animales par la perte d'une partie de leur habitat, risque de disparition d'espèces végétales et animales localement peu abondantes et qui participent à la diversité biologique de notre territoire
@966	Bort Francis	- les nuisances sonores pour les hommes et la faune. -
@967	Amouroux Hélène	- les nuisances sonores pour les hommes et la faune. -
@940	DUPONT Laurent	EELV Languedoc-Roussillon & Midi-Pyrénées Impact sur la faune et la flore : dans les secteurs de la Gardiole, des garrigues de Poussan, Villeveyrac, des collines de la Moure... des espèces végétales rares ou protégées et à fort enjeu de conservation sont présentes.  La faune est également très riche, oiseaux, reptiles, batraciens... et des espèces fragiles sont menacées dans les territoires traversés par le projet : zones humides, plaines et garrigues. L'inventaire fait partie de l'étude mais les mesures de réduction, de compensation ou d'optimisation des emprises en phase travaux et le suivi dans la phase exploitation doivent être précisés en lien avec les acteurs locaux ( cf autorité environnementale)
@974	Clarisse	Non aux dégradations que cela va engendrer sur la faune et la flore. Non à la bétonisation de nos paysages ET des Zones protégées. . Non à la destruction de sites important abritant des espèces tout à fait remarquables, et généralement protégées par la loi et faisant l'objet de plans nationaux d'action mis en place par l'Etat pour les sauvegarder
@1011	caillot matthieu	Comment imaginer que les tirs de mines et les nivellements de montagnes, ne viennent pas à bout de la faune et de la flore sur leur passage ?
@1013	BOCQUET Géraldine	5/Quatre années de travaux vont avoir des conséquences sur ce territoire d'une grande richesse écologique, des espèces animales et végétales seront irrémédiablement impactées.
@1022	HARDY anne-claire	Contribution de l'Association des Gardiens de la Gardiole  L'association exige que les mesures compensatoires jugées insuffisantes en l'état, soient de nouveau étudiées au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement. L'AE souligne que les surfaces nécessaires à ces mesures compensatoires risquent de ne pas pouvoir être « accueillies » par le territoire (page 30 du dossier de l'AE), et demande à ce que ces mesures soient analysées, à nouveau. Pour autant, nous estimons que les mesures proposées ne sont pas suffisantes au regard des enjeux de biodiversité et d'environnement. L'association exige : ☐ la réévaluation des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux environnementaux et de biodiversité. l'association dénonce : ☐ les insuffisances des mesures compensatoires vis-à-vis notamment de la faune et de la flore sur les zones sensibles traversées, le fait que de nombreuses espèces de valeur patrimoniale et protégées sont menacées : (60 espèces sur le Massif dont 11 patrimoniales) : lézard ocellé, outarde canepetière, Pie Grièche, Rollier d'Europe, Saga Pedo (sauterelle magicienne dentelée), chauves-souris, certaines espèces florales, etc,

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1023	LATTE-ROGEL Patricia	Je suis sensible à la protection animale et soutien la LPO qui annonce la disparition prochaine, si cette ligne est établie telle quel , de nombreuses espèces déjà protégées car en (grand) danger ! - Randonneuse (en club) je suis choquée par le projet de destruction du massif de La Gardiole. -
@1024	Davidsson- Cabasset Eva	L'impacte du tracé LGV actuellement retenu sur notre écosystème faunistique et floristique est tellement immense que je ne peux que énumérer les chiffres de La Ligue de Protection des Oiseaux ; on apprend que 220 espèces d'oiseaux(dont nos flamants roses si appréciés ) sont menacés ainsi que 60 espèces de mammifères et 76 plantes patrimoniales.  Dans l'étang de Thau 88 espèces de poissons, 70 espèces de mollusques et 30000 hippocampes sont menacés. Ajoutons que l'herbier de Posidonie qui tapis prodigieusement le fond de l'étang offre un puits de CO2 indispensable et irremplaçable.
@1026	Amarger Josiane	Une mainmise sur des espaces naturels protégés qui participent aux fonctions des écosystèmes qui, selon les experts, entraînera une diminution locale des populations végétales et animales (800 espèces concernées dont 76 plantes patrimoniales) par perte de leurs habitations ou de territoires ayant des fonctions écologiques spécifiques (reproduction...) et un risque certain de disparition des espèces localement fragiles qui participent à la diversité biologique de notre territoire traversé.
@1029	aline	Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, le vignoble, la qualité de l'eau
@1032	BLONDEAUT Edwige	« Effets sur les écosystèmes » : comment peut-on accepter un tracé dont « l'effet [d'emprise] sera donc direct, et permanent » ? Les enjeux écologiques sur le territoire du Bassin de Thau et du Massif de la Gardiole sont importants et nécessitent une protection plutôt qu'une destruction à court, moyen et long terme. Je note aussi que de nombreux risques naturels sont augmentés dans ce projet : risque inondation et risque incendie notamment. Quelles protections pour les sites Natura 2000, les zones humides, les zones naturelles d'intérêt écologique etc., toutes étant essentielles à la faune, à la flore, de façon globale à la biodiversité qui doit être un enjeu majeur des décennies à venir ?
@1035	RAYNAUD Pascal	⇒ Impact Ecologique Agro écologique & Climatique Destruction de la faune et de la flore de la garrigue, du massif de la gardiole
@1038	Sonia	On assistera à une destruction massive de la faune et la flore une modification profonde de notre éco système L intérêt général n est il pas justement de mettre un terme à ce projet qui ne fera que provoquer des désastres dans tous les domaines humains écologiques économique...
@1069	MARTIN Arnaud	Conservatoire d'Espaces Naturels d'Occitanie Cet avis porte uniquement sur la phase 1 du projet LNMP. Dans l'état, le projet soumis à l'enquête publique ne permet pas d'apprécier correctement sa capacité à garantir la zéro perte nette de biodiversité » exigé. Ceci pour plusieurs raisons : - L'analyse des effets du projet sur les continuités écologiques ne tient pas compte de la proximité d'ouvrages constituants déjà des obstacles à la continuité écologique. Selon nous, la fragmentation induite par le projet LNMP doit être évaluée en cumulant les effets déjà induits par les ouvrages existants et projetés. Il s'agit notamment de l'autoroute A9 pour laquelle la ligne nouvelle LNMP se situe à proximité immédiate sur une proportion importante. Cette autoroute a été conçue depuis plusieurs décennies, à une époque où les standards de conception ne prenaient pas bien en compte ces effets de fragmentation pour la biodiversité. Le franchissement cumulé de l'autoroute A9, avec ses ouvrages dans leurs configurations actuelles et la future LNMP, va constituer un obstacle de taille pour la bonne circulation des espèces. Aucun élément du dossier ne permet d'apprécier correctement ces effets cumulés.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Surface impactée La quantification surfacique des impacts sur la biodiversité repose sur une prise en compte des effets d'emprise directs (emprise travaux = 890 ha) et les effets indirects de dérangement et d'exploitation pour les espèces sensibles (« ex : tampon de dérangement de 250 m de part et d'autre de l'aménagement pour l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard »), p103.</p> <p>Par déduction avec le total des surfaces impactées présenté dans le tableau de synthèse p113, cette surface d'effets indirects est donc de 60 ha (950 ha – 890 ha).</p> <p>Le dossier ne permet d'apprécier la localisation des secteurs où cet effet indirect a été pris en compte ni pour quelle espèce. Au-delà du dérangement que peut susciter l'exploitation pour de nombreuses espèces (Pie grièche méridionale...), le projet ne permet pas d'apprécier comment la mortalité future par collision a été intégrée dans le calcul de ces effets indirects. Sans avoir d'éléments tangibles pour préciser notre avis, cela nous semble sous-évalué.</p> <p>Par ailleurs, comme pour les continuités écologiques, la proximité de l'autoroute A9 sur une portion importante du linéaire nous amène à considérer les espaces résiduels futurs entre les deux infrastructures comme « impacter » par le projet pour la biodiversité.</p> <p>De nombreuses espèces identifiées dans l'état initial de l'environnement (exemple : Œdicnème criard, Pie grièche méridionale, etc.) ont des exigences écologiques spécifiques en termes de domaine vital et autres, qui font que ces espaces résiduels, bien que non détruit physiquement, ne rempliront plus leur fonction d'accueil de la biodiversité pour ces espèces.</p> <p>La littérature scientifique mentionne par exemple des domaines vitaux entre 30 ha et 60 ha d'un seul tenant pour l'Œdicnème criard. Les documents versés à l'enquête publique ne donnent aucun élément de caractérisation des pertes de fonctions écosystémiques de ces espaces résiduels.</p> <p>- Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique ». Ratio de compensation Le tableau de synthèse de la page 113 mentionne une surface de mesures compensatoires de 1730 ha soit un ratio de 1,82. Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques. Aucuns éléments du dossier nous permettent d'apprécier ce qui a conduit à ce dimensionnement des mesures compensatoires. Le mémoire en réponse fournit à l'avis du CGEDD ne donne aucune information supplémentaire notamment en s'appuyant sur des retours d'expériences d'anciens projets.</p> <p>Synthèse de l'avis.</p> <p>Le projet LNMP aura des impacts majeurs pour la conservation d'espèces animales et floristiques pour lesquelles la France et la zone méditerranéenne ont une responsabilité toute particulière.</p> <p>Considérant que le projet soumis à l'enquête publique dans son état actuel : - Ne présente pas d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ;</li> <li>- Que des incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité ;</li> <li>- Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires ; Dans l'état actuel du projet, nous émettons un avis défavorable sur l'utilité publique de la LNMP et notamment sa capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique et ratifié par la puissance publique.</li> </ul>
@1086	RIOLS Christian	<p>LPO Occitanie DT Aude</p> <p>Le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan intersecte de nombreux habitats d'espèces rares et menacées en France et en Europe : Aigle de Bonelli, Pie-grièche à Poitrine Rose, Outarde Canepetière, Pie-grièche à tête rousse, Pie-grièche méridionale, Faucon crécerellette, Cochevis de Thèkla, Traquet Oreillard, Lézard ocellé entre autres. Pour l'ensemble de ces enjeux de biodiversité, la LPO Aude demande à ce que le projet intègre pleinement des mesures d'évitement et de réduction conséquentes.</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		En effet pour nombres de ces espèces, il n'existe plus d'habitat de replis et les effectifs des populations sont déjà critiques. De ce constat, nous réitérons nos avertissements sur l'impossibilité de compenser l'impact sur les noyaux de biodiversité identifiés.
@1113	Jacqueline	Il est néfaste à bien des égards et destructeur pour le paysage, la faune et la flore
@1114	CHRISTINE	Ces structures vont détruire une bonne partie de notre patrimoine, vignobles, la faune et la flore.
@1115	DEHILLOTTE-LEBLOND Martine	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 : 2/ la faune et de la flore protégées par Natura 2000 sur l'Etang de Thau et le Lido 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
@1117	Popy Simon	France Nature Environnement Languedoc-Roussillon ... 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 impactés comme l'Outarde canepetière et l'Édicnème criard, la Pie-grièche à tête rousse, le Pipit rousseline ou le Léopard ocellé, qui verront leurs habitats fragmentés. .... 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,
@1124	MOREL Anaëlle	Conseil Départemental de l'Hérault ... Le seul ENS départemental qui soit impacté par le futur tracé de la LGV est celui du « Bois de Maurin » dont la superficie représente 49ha. Cet ENS est situé à cheval sur les communes de Lattes et des Saint-Jean-de-Védas au sud de la métropole montpelliéraine. La surface de cet ENS comprise dans l'emprise du projet sera de 10ha. Même si m'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 ce pendant 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 ( <i>Allium chamaemoly</i> ) et de Gagées de Lacata ( <i>Gagea lacatae</i> ). Ces deux espèces appartenant à la flore vasculaire bulbeuse sont inféodées aux pelouse sèches méditerranéennes. Bien que situées en périphérie de la Métropole Montpelliéraine, 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. 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 (40ha) sera inévitable notamment en raison du dérangement occasionné par l'infrastructure sur la faune.
@1144	Fisher Antoinette	Ma C'EST LA DESTRUCTION D'UNE FLORE EXCEPTIONNELLE LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION D'UNE FAUNE EXCEPTIONNELLE
C1208	MORGO Christophe	Mairie Villereyrac En outre, nous rappellerons les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.
O1271	PRAT Gilles DEVERGER Jean Marie VACHER Caroline	M. Girardo signale que seule la présence de la pie grièche a arrêté les projets d'implantation dans le Gard d'Amazon et quand dans ce projet on passe allègrement sur les sites protégés n, site Natura 2000 les ZNIEFFS, les monuments historiques donc deux poids deux mesures !!!!

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
	LOURIAC Sylvie GIRARDO	

### Faune et flore :

Les contributeurs craignent que les travaux de la nouvelle ligne et l'exploitation de celle-ci, nuisent gravement à la faune et à la flore, de part et d'autre et tout au long du tracé. Des espèces protégées et menacées sont évoquées : Aigle de Bonelli, Pie-grièche à Poitrine Rose, Outarde Canepetière, Pie-grièche à tête rousse, Pie-grièche méridionale, Faucon crécerellette, Cochevis de Thèkla, Traquet Oreillard, Lézard ocellé entre autres ; mais aussi des plantes patrimoniales.

### Réponse de SNCF Réseau

*Concernant les enjeux relatifs à la biodiversité, les dérangements de la phase des travaux sont pris en considération dans la conception du projet et l'organisation du chantier. Ainsi un système de management environnemental des travaux sera mis en place, dont le contenu est présenté dans le dossier support à enquête publique (Pièce F2 – Chapitre 4.7 et Pièce F5 – Chapitre 4.4) : les mesures visent à réduire et contenir les dégradations des milieux naturels aux emprises strictes du chantier et à maintenir les continuités écologiques, tandis que la conception même du projet prévoit des ouvrages spécifiques vis-à-vis de la biodiversité (ouvrages de franchissements et de rétablissement des continuités écologiques, plantations, aménagements spécifiques de l'infrastructure...).*

*Ces dispositifs sont également assortis de mesures de suivis, d'accompagnement et de contrôle des milieux naturels. Il est également à noter que les retours d'expérience de l'ensemble des grands projets, ferroviaires comme routiers, montrent tous un maintien de la fréquentation des espèces animales et végétales des milieux pendant et après les travaux.*

*A noter enfin que si le projet prévoit bien des mesures spécifiques vis-à-vis de la pie grièche à Poitrine rose, notamment dans le cadre de la conformité au « Plan National d'Action Pie-grièche », selon les naturalistes cette espèce n'est plus observée dans l'Hérault depuis 2007. Les données les plus récentes sur l'arc méditerranéen remontent à 2011 dans le département de l'Aude, ce qui a été confirmé par les investigations spécifiques engagées par SNCF Réseau depuis les années 2010.*

*Les incidences du projet LNMP qui ne pourront être évitées ou réduites seront compensées conformément à la réglementation en vigueur.*

*Concernant la faune et la flore, et en particulier dans le cas où ces espèces bénéficient de statut de protection, une absence de perte de biodiversité sera recherchée. La démonstration de cette absence de perte de biodiversité sera nécessaire pour permettre l'obtention des autorisations environnementales et notamment permettre de déroger à la protection des espèces en question. Des suivis durant plusieurs décennies devront être mis en œuvre pour vérifier l'efficacité sur le long terme de ces mesures mises en œuvre et l'obtention des bénéfices prévus.*

**Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.**

Les mesures de compensation développées dans le DEUP de la phase 1 de LNMP feront l'objet d'approfondissements (surfaces, durées, moyens) et de formalisations (conventionnements avec opérateurs spécialisés) lors de l'autorisation environnementale unique.

Le tableau suivant fait la synthèse des principales mesures d'évitement et de réduction du projet LNMP en faveur de la faune et de la flore.

Code mesure	Catégorie de la mesure <sup>8</sup>	Intitulée de la mesure	Période concernée	Espèces/ Groupe visé
<i>Mesures d'évitement</i>				
E1	E1.1c	Privilégier l'implantation des ouvrages hydrauliques en dehors du lit mineur des grands cours d'eau	Conception	Habitats, faune, continuités
E2	E1.1b	Prendre en compte l'existence des continuités écologiques dans le positionnement du projet	Conception	Faune, continuités
E3	E1.1a	Eviter les zones humides	Conception	Zone humides, flore, amphibiens
E4	E1.1b	Évitement des sites à enjeux environnementaux	Conception	Tous les groupes
<i>Mesures de réduction</i>				
R1	R2.1p	Privilégier les techniques de génie végétal pour les protections de berges	Travaux	Faune
R2	R2.2k	Restaurer les ripisylves sous les viaducs, après travaux	Post-Travaux	Habitats, faune, continuités
R3	R2.1d	Limiter le risque de pollution accidentelle, en phase travaux	Travaux	Tous les groupes
R4	R1.1c	Mettre en défens les sites sensibles ponctuels (mares, stations d'espèces animales ou végétales), localisés aux abords immédiats des zones de travaux	Travaux	Tous les groupes
R5	R2.1m	Préserver et rétablir les fonctionnalités des zones humides	Travaux	Zones humides
R6	R2.1f	Lutter contre les espèces invasives, en phase travaux	Travaux	Tous les groupes
R7	R1.1b	Optimisation des emprises chantier et définition d'un plan de circulation	Travaux	Tous les groupes
R8	R2.2q	Limiter le risque de pollution accidentelle en phase exploitation	Travaux	Tous les groupes
R9	R2.1o	Réaliser des pêches de sauvegarde avant le démarrage des travaux	Travaux	Faune piscicole

<sup>8</sup> Selon le Guide d'aide à la définition des mesures ERC, CEREMA, Janvier 2018

Code mesure	Catégorie de la mesure <sup>8</sup>	Intitulée de la mesure	Période concernée	Espèces/ Groupe visé
R10	R3.1a	Adapter le calendrier des travaux à la phénologie des espèces	Travaux	Faune
R11	R2.1i	Procéder à la défavorabilisation écologique des zones d'intervention	Travaux	Faune
R12	R2.1k, l	Modalités d'intervention au niveau du franchissement des cours d'eau	Travaux	Tous les groupes
R13	R2.2d, e, f, g	Préserver et rétablir les continuités écologiques impactées – Passage à petite faune et grande faune	Travaux	Faune
R14	R2.2r	Gérer de façon raisonnée l'utilisation de produits phytosanitaires, en phase d'exploitation	Exploitation	Tous les groupes
R15	R2.2c	Réduire le risque de collision et/ou d'écrasement par le matériel roulant	Conception / Exploitation	Chiroptères, mammifères terrestres, oiseaux
R16	R2.2q	Adapter les bassins de rétention à la présence de la flore et la faune sauvage	Conception	Tous les groupes
R17	R2.1t	Encadrement environnemental du chantier	Travaux	Tous les groupes

### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous notons que le maître d'ouvrage s'engage à :

- Démontrer l'absence de perte de biodiversité afin d'obtenir les autorisations environnementales et notamment la dérogation à la protection des espèces en question.
- Assurer, durant plusieurs décennies, des suivis pour vérifier sur le long terme l'efficacité de ces mesures et l'obtention des bénéfices prévus.

Nous notons que les mesures concrètes envisagées en phase conception mais aussi en phase travaux et exploitation, sont de nature à diminuer les impacts sur la faune et la flore.

Cette mise en danger des espèces animales et florales s'étendrait aussi jusqu'à l'étang de Thau : flamants roses, espèces de poissons, espèces de mollusques, hippocampes et l'herbier de Posidonie.

Réponse SNCF Réseau

Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.



*L'étang de Thau n'est à aucun moment recoupé par les emprises du projet. Au plus près, la Ligne s'inscrit à environ 800 m de l'étang, au niveau de la Crique de l'Angle.*

*D'autre part, l'exploitation d'une ligne ferroviaire ne générant pas de pollution chronique, contrairement à une infrastructure routière, seule une pollution accidentelle représenterait un risque vis-à-vis de l'étang. A cet égard, même si l'occurrence d'un tel évènement est extrêmement faible, ce risque indirect est bien entendu pris en compte et traité notamment par :*

*La mise en œuvre de dispositifs d'assainissement pluvial, incluant des bassins de confinement de pollution accidentelle ;*

*La définition et la mise en œuvre tout au long des travaux d'un système de management environnemental de chantier ;*

*La mise en place d'un rail de sécurité sur les parties mixtes du projet traversant des secteurs à enjeu tels que les périmètres de protection rapprochée de captages AEP, les zones karstiques sensibles. A noter que le viaduc de Poussan sera équipé de ce dispositif sur la totalité de son linéaire.*

*Ainsi, le projet n'aura pas d'impact direct ni d'impact indirect sur l'étang de Thau.*

*Le descriptif de ces mesures est consultable dans les pièces F5 § 2, § 3.4 et 3.5, F7A2 § 5.1.4 et 5.1.5 et F7B2 § 5.1.4 et 5.1.5.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que l'étang de Thau n'est pas dans l'emprise du projet. Le point le plus proche, la Crique de l'Angle, se situe à environ 800 m.

Les mesures prises par le maître d'ouvrage pour éviter les pollutions accidentelles du milieu naturel proche de l'étang de Thau, nous paraissent adaptées.

Les clôtures le long de la ligne empêcheraient le gibier de circuler librement et plus généralement la ligne constituerait un obstacle difficilement franchissable pour la faune. Les caténaires feraient fuir les oiseaux.

#### Réponse de SNCF Réseau

*Il convient de se reporter à la réponse relative aux Continuités Écologiques au paragraphe 2.1 du présent document.*

En phase de travaux le débroussaillage perturberait la faune et la flore. En phase d'exploitation les nuisances sonores perturberaient aussi le milieu.

#### Réponse de SNCF Réseau

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*Comme déjà évoqué, un système de management environnemental de chantier sera mis en œuvre durant toute la durée des travaux. Les mesures visent notamment à réduire et contenir les dégradations des milieux naturels aux abords du chantier et à maintenir les continuités écologiques. Le calendrier des travaux sera notamment adapté à la phénologie des espèces. Ainsi, les travaux de défrichage, déboisement et terrassements seront planifiés en intégrant le cycle de vie des espèces présentes ce qui permettra de réduire significativement les risques de destructions directes d'individus. .*

*Les mesures ERC relatives à la protection de la faune, de la flore et du milieu naturel sont plus particulièrement décrites dans les pièces F5 § 4.4, F7A2 et F7B2 § 5.2.4.*

*Le sujet des nuisances acoustiques est bien pris en compte dans la définition des mesures d'insertion environnementales, tel que développé précédemment au 2.1 et au 2.7 ci-après.*

*L'évaluation des incidences sur les milieux naturels ont pris en compte, conformément à la réglementation et aux « règles de l'art », les effets indirects de l'exploitation de la ligne.*

*Certaines espèces, notamment d'oiseaux, peuvent effectivement être sensibles au bruit émis lors du passage des trains. Dans ce cas une distance d'effet élargie par rapport à l'emprise de la future ligne a été intégrée, cette distance peut être très variable en fonction de la sensibilité des espèces considérées.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous constatons que l'adaptation des travaux à la phénologie des espèces et les mesures ERC adoptées devraient permettre d'atténuer les effets néfastes sur la flore et la faune.

Nombreux contributeurs soulignent que les zones Natura 2000 et ZNIEFF, censés protéger la faune et la flore, ne sont pas respectées par le tracé de la ligne nouvelle.

#### **Réponse de SNCF Réseau**

*Il convient de se reporter au chapitre 2.1 du présent document.*

L'ENS « Bois de Maurin » abrite des espèces végétales protégées (d'Ail petit moly (*Allium chamaemoly*) et de Gagées de Lacata (*Gagea lacaitae*). Leur habitat est difficilement compensable.

### Réponse de SNCF Réseau

*Des stations de Gagée de Lacaita et d'Ail petit Moly présentes au niveau des pelouses Nord Jasse de Maurin (Saint-Jean-de-Védas, ENS Bois de Maurin) seront en effet impactées sur environ 1,5 ha (le secteur des pelouses Sud Jasse de Maurin sera évité).*

*Plusieurs mesures sont prévues :*

*Optimisation des emprises et définition d'un plan de circulation ;*

*Mise en défens des stations évitées présentes à proximité des emprises travaux.*

*La station végétale de Gagée de Lacaita sera transplantée.*

*La réhabilitation d'habitats de pelouses sèches favorables à cette espèce pourra s'accompagner d'une opération de transplantation des bulbes situés sur l'emprise du projet (des pieds ont été identifiés au niveau de la pelouse Mas Manier, des pelouses Nord Jasse de Maurin, du plan de Cheyrau et de la Garrigue de la Lauze).*

*De manière générale, ces actions pourraient être assurées (ou a minima encadrées) par le Conservatoire Botanique.*

*Les parcours substeppiques à Ail petit Moly dégradés par le chantier (circulation des engins, création de pistes) feront l'objet de réhabilitation au terme des travaux (réensemencement, plantation ...).*

*Enfin, des mesures de compensation des habitats ouverts/semi-ouverts des promontoires rocheux, des pelouses et garrigues, types d'habitats dans lesquels se développent ces espèces seront recherchées.*

*Ces mesures sont détaillées dans la pièce F7A2, § 5.2.3 et 5.2.4.*

*Les différentes mesures seront affinées et précisées en phase ultérieure du projet, dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que le maître d'ouvrage s'engage à effectuer des mesures concernant l'ENS « Bois de Maurin » pour répondre à la préservation des espèces végétales.

Nous lui demandons de confier les actions de sauvegarde de la Gagée de Lacaita et de l'Ail petit Moly au Conservatoire Botanique.

### Mesures compensatoires notamment pour l'Outarde canepetière et l'Œdicnème criard :

Il est souligné l'insuffisance des mesures compensatoires vis-à-vis notamment de la faune et de la flore sur les zones sensibles traversées, et les nombreuses espèces de valeur patrimoniale et protégées.

Il est noté que le dossier ne permet d'apprécier la localisation des secteurs où l'effet indirect a été pris en compte ni pour quelle espèce. Le projet ne permet pas d'apprécier comment la mortalité future par collision a été intégrée dans le calcul des effets indirects. Ils semblent sous-évalués.

Le ratio de compensation est de 1,82. Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques. Le dimensionnement des mesures compensatoires n'est pas explicité.

### Réponse de SNCF Réseau

*La méthodologie d'évaluation des mesures compensatoires, et notamment des coefficients de compensation, est présentée dans la pièce F-6 de l'étude d'impact « Méthodes d'évaluation pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet – Présentation des difficultés rencontrées », avec notamment la prise en compte des effets indirects, la mortalité liée au risque de collision, ainsi que les coefficients (ou ratios) de compensation.*

*Les coefficients de compensation sont définis en fonction de la nature de l'effet, mais surtout des notions d'équivalence écologique, d'efficacité des mesures et d'additionnalité : on parle d'Unité Compensatoire, l'objectif de la compensation étant la zéro perte nette de biodiversité.*

*Les différentes mesures seront affinées et précisées en phase ultérieure du projet, dans le cadre de l'élaboration du dossier de demande d'autorisation environnementale.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons que le maître d'ouvrage s'engage à affiner et à préciser les mesures compensatoires dans le cadre de l'élaboration ultérieure du dossier d'autorisation environnementale.

### Les continuités écologiques :

La proximité de l'autoroute A9 sur une portion importante du linéaire impliquerait que les espaces résiduels futurs entre les deux infrastructures comme « impacter » par le projet pour la biodiversité.

En effet, de nombreuses espèces (notamment : Œdicnème criard, Pie grièche méridionale, etc.) ont des exigences écologiques spécifiques en termes de domaine vital et autres, qui font que ces espaces résiduels, bien que non détruit physiquement, ne rempliront plus leur fonction d'accueil de la biodiversité pour ces espèces. Il manquerait des informations complémentaires pour caractériser les pertes de fonctions écosystémiques de ces espaces résiduels.

### Réponse de SNCF Réseau

*L'évaluation des impacts s'est basée sur la zone d'emprise du projet qui comprend :*

*la bande d'emprise (correspondante aux surfaces dites d'entrées en terre, à savoir la largeur des déblais et des remblais, à laquelle s'ajoute une zone tampon de 25 m de part et d'autre de la section courante et de 15 m pour les raccordements),  
les bases travaux, bases maintenance,  
les périmètres de gares.*

*À certains endroits, la prise en compte d'une bande tampon supérieure à la bande d'emprise directe a été appliquée pour estimer des effets indirects, comme par exemple la perturbation avec abandon potentiel de site pour certaines espèces d'oiseaux, ou des effets indirects sur des zones humides par modifications hydrauliques.*

*Le cloisonnement des habitats naturels entre l'autoroute A9 et la future Ligne Nouvelle a été pris en compte.*

*La méthodologie d'évaluation des effets sur les habitats naturels, y compris ceux liés à la fragmentation, est présentée dans la pièce F-6 de l'étude d'impact « Méthodes d'évaluation pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet – Présentation des difficultés rencontrées ».*

*De plus, afin de permettre le maintien de la continuité écologique en particulier à proximité de l'A9, les ouvrages de franchissements de la Ligne Nouvelle ont été positionnés en continuité des ouvrages de franchissement de l'A9.*

*Des experts en écologie ont vérifié lors de plusieurs revues de conception la bonne adéquation de la conception (passages faune et caractéristiques de l'infrastructure) avec le contexte écologique (espèces et habitats naturels présents).*

## **COMPLEMENTS**

*Certaines contributions indiquent une absence de mesures d'évitement et doutent de la possibilité de réaliser les mesures compensatoires.*

*L'analyse multicritère des variantes de tracé étudiées au sein de la ZPP intègre le milieu naturel. Les choix retenus, à l'issue de l'analyse multicritère et de la concertation sur la définition du tracé, ont permis d'éviter plusieurs enjeux. L'ensemble de la démarche du choix du tracé intégrant les enjeux environnementaux fait l'objet de la pièce F4 de l'étude d'impact.*

*De plus, la démarche ERC a été appliquée dans l'élaboration du projet. Ainsi, pour les impacts n'ayant pas été évités, des mesures de réduction ont été définies, comme présenté dans le chapitre 2.1 du présent document.*

*Concernant les mesures compensatoires, il convient de se référer au chapitre précédent. De plus la compensation des terres agricoles permettra de fait proposer de nouveaux habitats aux espèces inféodées au types de terres compensés.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous considérons que l'évaluation des impacts du projet sur les continuités écologiques a bien été prise en compte par le maître d'ouvrage. Nous notons que la compensation des terres agricoles devrait augmenter les surfaces, même indirectement, destinées aux espèces étudiées. La démarche ERC appliquée dès l'élaboration du projet et les mesures compensatoires prévues, nous paraissent adaptées.

**5.2.3 POLLUTION DES SOLS ET DE L'AIR**

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@2	Joseph –	...et risque une pollution de l'étang de Thau elle va défigurer le paysage par ce viaduc
@20	Elise	...Il faut mieux desservir le territoire et proposer une offre de transport public ferroviaire régulière et ponctuelle pour qu'il y ait de moins en moins de pollution de voitures et de poids lourds sur les routes.
@ 24	Thomas	- La LGV ne limitant le nombre de camions sur l'Autoroute A9 que d'à peine 10%, l'émission de CO2 va donc perdurer en contradiction avec le plan bas carbone du gouvernement.
@ 42	BRESSON Maxime	- Le côté environnemental, cette ligne va passer à proximité de l'Etang de Thau, avec un viaduc qui va dénaturer le paysage et polluer les sols avec les fondations des piles du pont. Si un accident sur un transport de FRET survient, ou les quantités vont se déverser !? directement dans le bassin versant de l'Etang de THAU? et les ostréiculteurs ?
@40	Pastre Patrick	Quant au bilan carbone, par exemple, les rejets de carbones générés par la seule construction de cette ligne ne seraient pas compensés avant... des décennies (voire 2 siècles).
@49	Boutonnet Jean Pierre	Ces personnes, pour certaines, souffrent de stress, de dépression, d'une sorte de burn-out et d'affectations connexes à ces maladies, en plus de subir les désagréments de distances plus longues à parcourir pour prendre un train, mais aussi de perte de valeur de leur bien.
@99	Ad Ad	Pas de tgv/lgv à Meze. Quelle absurdité. L'émission de CO2 pour la construction est une agression contre la nature
@104 @107	Nourrit Hélène	Bilan carbone archi négatif (la construction ne sera jamais compensée par le ferroutage)
@110	Varichon Anne	Totalement contraire aux exigences du développement durable....Ne prenant pas correctement en compte la nécessité impérieuse de développer le ferroutage (trafic fret non continu sur la ligne ferroviaire prévue)
@120	Fabre Renaud	Ce projet ne traite absolument pas le problème, pourtant central, de congestion et de pollution du au transport routier par camion. Je cite les prévisions, pourtant optimiste, « Une augmentation modérée des circulations ferroviaires fret (+2 %) » / Une diminution jusqu'à 20 000 poids lourds circulant par an » (soit 55 par jour alors qu'il en circule en moyenne 15 000/jours !).
@136	Aurélié	Quel est l'impact carbone de tous ces travaux ? En combien d'années sont-ils promis à un amortissement ?
@171	Ortega Sébastien	Il ne va pas réduire les pollutions liées aux trafics de camions. Il va augmenter les GES (qui n'ont pas de frontière) La France s'est engagée à être neutre en carbone en 2050 (c'est dans la loi), les pays de l'Union Européenne (qui financent à hauteur de 40% ce projet) doivent baisser leurs émissions de 55 % d'ici 2030 par rapport à 1990, en raison de l'adoption du paquet "Fit for 55".

		Autrement dit, il reste 8 ans pour réaliser ce qui, au fil des jours, devient mission quasi impossible. On cherche avec ce projet à privilégier des intérêts privés et pas ceux de la population Française ou européenne en général.
@183	Guilhem	Sachant de plus que cette zone est sensible et en partie protégée pour la lagune de Thau Un risque non négligeable de pollution est également à redouter surtout que cette zone a déjà en grande partie été sacrifiée pour l'autoroute.
@184	Brigitte	C'est une catastrophe environnementale, écologique; des nuisances sonores et vibratoires, de la pollution sur l'Etang de Thau et le Tourisme ???????
@202	Alice	Moins de camions sur l'autoroute, je ne crois pas.
@206	Fabien	Le dossier affiche un grand nombre d'objectifs, parmi lesquels les suivants qui ne sont pas remplis Minimiser l'impact environnemental : Des paysages défigurés, 1,6 million de m3 de déblais non réutilisés, aucun aménagement foncier, agricole et forestier ou environnemental prévu, destruction de zone Natura 2000 et d'habitat d'espèces protégées, bilan carbone du projet négatif, risque de pollution des nappes phréatiques lié au fret et au risque d'accident chimique ainsi qu'au désherbage des voies à l'aide de pesticides, artificialisation des sols, nouvelle coupure dans le territoire, nuisance sonore, etc.
@222	Cholley Sandrine	nul besoin de créer d'autres sources de production de carbone.
@255	GIMONNEAU Dominique	Ce projet ne respecte en rien les obligations de la France en matière de réduction des gaz a effets de serre et entraînera certainement une fois encore la condamnation de notre pays.
@260	Audrey	7/ La construction de la LGV générera un bilan carbone qui sera compensé en...240 ans. 🌊
@279	Eric	Pour la plus part, nous sommes nés ici, et sommes attachés comme tout un chacun à sa région, à son territoire .Nous entendons tous les jours parler de réchauffement climatique, de pollution et d'écologie mais face à ce fléau les pouvoirs publics se sont tût. Les engins de ce chantier pharaonique , tout comme le passage des trains vont pourtant engendrer de la pollution et des dégâts sur les routes et chemins dont il nous incombera de payer tôt ou tard la facture .Et qu'en sera-t-il de la nature environnante ? Alors pourquoi ne pas effectuer des réfections sur les voies déjà existantes comme il en fût un temps question?
@221	Jarret Véronique	Je suis contre le nouveau tracé et contre ce projet qui va dénaturer le bassin de Thau, mettre en danger l'écosystème de l'etang par la pollution
@336	André	- il présente un bilan carbone catastrophique.
@356	Pierre	Le tracé proposé avec un viaduc majeur est tout simplement contradictoire avec la situation actuelle de réchauffement climatique et de biodiversité Des milliers de tonnes de béton pour un viaduc qui va défigurer le paysage, impacter la biodiversité et apporter des risques majeurs de pollution a l'étang de Thau
@363	CLASTRE FABRICE	comment le public va-t-il être informé de l'actualisation de l'étude d'impact et de la fiabilité des évaluations produites ?Page 25 : le bilan des émissions de GES de la phase travaux s'élève à 2,54 Mtéq CO2. La phase exploitation permet de limiter les émissions. Comment sont chiffrées ces limitations ?Elles sont évaluées à 6,3 % par an, soit une ériode de 240 ans nécessaire pour compenser la phase travaux. En quoi ce projet participe-t-il à la stratégie bas carbone ?
@459	GALAN Jean Pierre	La réduction de l'empreinte carbone est énorme : grosse diminution des 13 000 poids lourds par jour sur l'autoroute A9, train privilégié par rapport à l'avion
@461 @455 @458 @462	darnatigues Je Christophe	-L'empreinte CO2 relative à la construction des ouvrages ne sera jamais compensée tant il faudra aux habitants éloignés des gares (excentrées du centre-ville) se déplacer avec leur propre véhicule. √Bilan carbone catastrophique.

@586	Galan Annie	Il s'agit d'une ligne de chemin de fer européenne reliant la Hollande au sud de l'Espagne, très écologique car elle va éviter des trajets en avion et diminuer considérablement le nombre de camions sur l'autoroute A9.
@596	Robert	Il est légitime de s'inquiéter d'une absence de contrôle des bulldozers et des toupies à béton, quelle cohérence d'ensemble a ce nouveau projet ferroviaire ? Compte tenu de ce que nous savons du GIEC et de la crise énergétique qui se profile, tout nouveau projet devrait posséder une comptabilité carbone évaluée en eq CO2 (équivalent dioxyde de carbone) et une comptabilité énergie évaluée en kWh, ainsi qu'une évaluation des risques encourus avec la façon dont il est prévu de les couvrir. Sans ces outils d'évaluation, le vulgaire comme l'élite sont impuissants à arbitrer sur leur légitimité. Nous devrions reporter la décision sine die.
@601	Marie	C'est le trafic routier actuel qui est une source énorme de pollution pour nos enfants (qualité de l'air, accidents de camions quasi hebdomadaires) et pour notre belle nature (y compris l'étang de Thau qui est le réceptacle de tous les cours d'eau pollués par la route...). Cette ligne nouvelle permettra d'avoir plus de train, de diminuer les émissions carbone du secteur des transports
@609	DI ROCCO DANIEL	PROVOQUERA DES NUISANCES INACCEPTABLES TANT AU NIVEAU SONORE, VISUEL ET POLLUTION ATMOSPHERIQUE
@610	LESAGE ANNIE	Je suis totalement opposée au nouveau tracé de la LGV qui est totalement abérant du point de vue écologique, des nuisances sonores et visuelles + pollution de l'air.
@620	Maryse ARDITI	Association ECCLA il faudra soit 234 ans, soit 35 ans pour amortir les émissions de GES émises par le projet, sachant que le résultat 234 est plus logique car il prend en compte le scénario actuel Que conclure de tout ceci ? Que ce genre de calcul est absurde ! Qu'il ne permet pas d'aider à la transition énergétique ! ECCLA en conclut qu'il faut vraiment revoir le projet
@691	Boucon et barbé Emma et Daniel-Ange	Nous demeurons ... à Balaruc-le-Vieux ... De plus cela va provoquer plus de pollution
E714	Oulès Gilbert	- Parce que nos enfants et petits-enfants ne théorisent pas eux, la notion de CO2 (plus de 6 000 T de CO2 par jour engendrées aujourd'hui par la circulation des camions sur l'autoroute, selon la très sérieuse ADEME), mais veulent des décisions concrètes, ainsi la construction de la LNMP en récupérant seulement 25 % de ce trafic des camions et le transposant en fret permettra d'économiser 1 500 T de CO2 par jour. Les effets sur le climat seront indéniables.
@838	- SORIANO Jean Luc	... les risques de pollution sont évidents, tant dans la phase de travaux que dans la phase d'exploitation notamment à cause du passage des convois de fret.
@856	Soulé Vincent	avec la plus grande offre de transport, plus de personnes vont privilégier le tgv à l'offre aérienne et voiture plus gourmande en carburant.
@882	Corinne	- le fret n'y est pas intégré alors que cela devrait être une priorité pour réduire les émissions de gaz à effet de serre provoquées par le transport routier de marchandises
@890	Valat Cathy	En ces temps d'urgence climatique, il est absolument nécessaire de réduire le trafic routier, premier émetteur de gaz à effet de serre.
@896	PARISOT-BERGE Martine	Tous les habitants de notre territoire prendront leur voiture pour aller à Montpellier et ainsi contribueront à l'intensification du trafic routier et à l'augmentation de la pollution au CO2
@910	Jean Pierre	Devant l'urgence climatique il est absolument nécessaire de réduire le trafic routier. Premier émetteur de gaz à effet de serre. Et en particulier le trafic de fret routier de transit créant un véritable couloir de fret ferroviaire capable de transporter des semis-remorques routières.



@917	SEGUIN Laura	L'Autorité environnementale le souligne : « la contribution du projet à l'atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone en 2050 est donc non seulement limitée mais même négative ». En effet, 240 ans seront nécessaires afin de compenser les gaz à effet de serre émis pendant la période de construction de la ligne (sans compter les émissions générées par les déplacements en voiture vers les gares nouvelles).
@921	Bacon Clare et John Treilles	Celle ci réduira les niveaux de pollution, les gaz à effet de serre et du bruit qu'il y a
@930	Alain	Pour l'énergie consommée le rapport rail/route est de 1 à 6 en particules de 1 à 8. Modestement récupérons seulement 20% de ce trafic grâce au doublet ligne historique + LNMP, cela représente 30 Trains A/R par jour et 11 220 tonnes de CO <sup>2</sup> économisées par jour pour le Languedoc-Roussillon.
@939 @1009	Bernard	Avec un bilan carbone désastreux pendant 240 ans, semble-t-il.
@943	LAUZE Jean-Bernard	Nous relevons avec satisfaction le souci affiché par SNCF Réseau d'interroger les carrières sur leur capacités de fournitures du chantier en associant notre fédération à ses travaux, ce qui répond aux attentes exprimées par l'autorité environnementale sur l'évaluation des incidences du projet tant sur l'activité des carrières auprès desquelles il est prévu de s'approvisionner que sur la mise en dépôt des matériaux excédentaires. Nous souhaiterions que dans l'attente de l'approbation du futur Schéma Régional des Carrières Occitanie, l'approvisionnement en matériaux de ce projet de ligne nouvelle soit précédé des consultations prévues par le Schéma Départemental des Carrières de l'Hérault dans son paragraphe F.1.2 qui reste d'actualité (consultable en ligne via ce lien : <a href="http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/orient_cle197891-2.pdf">http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/orient_cle197891-2.pdf</a> ). En effet, la consultation en amont de la CDNPS formation carrières de l'Hérault nous semble fondamentale pour présenter les besoins en apports extérieurs de matériaux de carrières qu'il s'agisse de matériaux de remblais (valorisation d'excédents et coproduits issus des exploitations de roches massives) et de matériaux nobles, les volumes de béton nécessaires à la réalisation des différents ouvrages du tracé, le sujet des sites de dépôts définitifs de matériaux non-valorisables mais aussi les aspects de valorisation des matériaux excédentaires du chantier dans le souci bien mentionné dans le dossier d'enquête publique « de ne pas déstabiliser la filière granulats locale ». Cette information permettra également de vérifier le respect de la réglementation ICPE concernant le traitement des déblais du chantier pour leur réutilisation in-situ et d'autres activités ou installations liées aux travaux (sites de dépôts de matériaux provisoires et définitifs, bases travaux...).
@952	CHASTEL Françoise	elle va générer de nombreuses nuisances sonores et un bilan carbone qui sera compensé en 240 ans.
@975	Albaret Martine	Un bilan carbone catastrophique, l'eau d'Issanka menacée Pourquoi ne pas utiliser la ligne existante ? Impossible ?
@976	BONIFACE Odile	- 240 ans pour compenser les émissions de carbone générées par la construction de cette ligne.
@999	Veronique Calueba Gabriel Blasco	-risque écologique important si un accident survient avec un impact fort sur la Vise et sur le bassin versant de l'étang de Thau.
@1105	Initiatives Citoyenne	Risque de pollution des eaux, le tracé retenu interférant avec 17 captages pour l'alimentation en eau potable.
@1032	BLONDEAUT Edwige	« Dans le respect des principes du développement durable » et « la préservation de l'environnement » (cf. « résumé non technique », p.10) : comment considérer que l'environnement soit préservé alors même que l'analyse globale des effets du projet sur l'environnement indique clairement que la phase de travaux prévoit « des terres végétales et des humus forestiers qui sont décapés sur une épaisseur de 10 à 20 cm », ainsi que « la production de poussières (...) qui peut générer un effet sur la qualité de l'air et/ou la ressource en eaux », et même le risque de « déversement de produits polluants sur les sols pouvant engendrer des pollutions de sols sur des surfaces variables et dont la gravité est fonction de la nature et du volume du produit déversé » ?

@1048	Christophe	Ce projet a un bilan carbone catastrophique.
E1071	M M	POLLUTION : Le train écolo ok mais il faudra 200 ans pour compenser la pollution due aux travaux. Les études prennent elles tous les éléments ?
@1074	Porthé Emeline	les rejets de carbones générés par la seule construction de cette ligne ne seraient pas compensés avant... des décennies (voire 2 siècles).
@1080	PARMENTIER Jean-Marie	- On nous rappelle sans arrêt qu'il convient d'agir pour l'écologie, le climat: 240 ans afin de compenser le bilan carbone de ces travaux... Cela laisse songeur! - A propos d'écologie: a-t-on pensé à la biodiversité? Je pense que non, puisqu'il y aura pollution.
@1083	Widad	LGV polluante (c'est un comble) et pas écologique avant 240 ans (scandaleux),
@1097	Docteur Arnaud Ala	2°) En ce qui concerne la viticulture, le bouleversement créé par le passage de l'autoroute est encore aujourd'hui visible et ressenti par la pollution (particules sur les fruits et modification du climat
@1098	DALUZ Aurélien	Le bilan carbone de l'opération ne pourra pas être équilibré avant 240 ans, sans compter les externalités négatives de ce projet qui n'ont pas été prises en compte, à savoir les trajets supplémentaires engendrés pour les habitants ne disposant pas de gare à proximité (émissions supplémentaires de gaz à effet de serre).
@1117	Popy Simon	France Nature Environnement Languedoc-Roussillon <b>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.</b> 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. <b>Ce report ne concerne pas que les 150 km de la LNMP (ce que considère SNCF réseaux dans 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.</b> ..... 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 <b>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.</b> <b>.... 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.</b>
@1126	MINAZZOLI Vincent	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 : - multiples atteintes à la biodiversité - compensation du bilan carbone des travaux en 240 ans
@1129	Anais	ce nouveau tracé aurait des conséquences néfastes pour l'environnement : émissions carbones qui ne pourront être compensées avant 240 ans,
@1133	Magnan Nathalie	Quid de son bilan carbone à l'heure du réveil pour essayer de préserver notre planète et transmettre aux générations futures? .
@1186	NIDECKER	L'ouvrage à construire pour cette ligne devra: D'une part, permettre de réduire l'impact sur les risques de pollutions accidentelles durant la phase de travaux et lors de l'exploitation de la ligne:

C1208	MORGO Christophe	Délibérations du conseil municipal de Villeveyrac: Un risque de pollution : Les travaux vont provoquer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang. Le futur tracé traverse la périmètre et le captage d'eau d'Issanka , pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable à des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. La pollution sonore qui va découler de ce tracé à proximité de l'étang de Thau et de ses habitations v également avoir un impact considérable.
C1209	RAJA Cédric	Délibérations du conseil municipal de Bouzigues: Un risque de pollution : Les travaux vont provoquer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang. Le futur tracé traverse la périmètre et le captage d'eau d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable à des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.

### Les travaux :

Lors de la phase travaux, des contributeurs, craignent une pollution atmosphérique (co<sub>2</sub>, poussières...) du fait des engins de chantier ; de même les viticulteurs craignent une pollution par les poussières générées par les travaux de remblais/déblais.

Les travaux génèreraient, selon certains contributeurs, des pollutions dues à l'excédent de granulats dégagé par les travaux en déblais.

### Réponse SNCF Réseau

*Le système de management environnemental de chantier qui sera mis en œuvre durant toute la durée des travaux prévoit d'ores et déjà différentes mesures pour limiter les émissions atmosphériques durant les travaux. Ces mesures sont présentées dans les pièces F5, F7A2 et F7B2 de l'étude d'impact (respectivement « Analyse globale des effets du projet sur l'environnement et mesures d'évitement, de réduction et de compensation », « Effets et mesures de la première phase (Montpellier / Béziers) » et « Effets et mesures de la deuxième phase (Béziers / Perpignan). Ces mesures sont notamment :*

*limiter les envols de poussières en arrosant les pistes de chantier durant les périodes sèches ;*

*Éviter les opérations de chargement et de déchargement de matériaux par vent fort ;*

*limiter la vitesse de circulation des engins sur le chantier ;*

*Mettre en place de dispositifs particuliers (bâches, merlons...) au niveau des aires de stockage des matériaux susceptibles de générer des envols de poussières.*

*Des mesures sont également prévues lors de la manipulation des liants hydrauliques (pas d'épandage par vent supérieur à 40 km/h).*

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE

Nous considérons que les mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour limiter les nuisances et pollutions atmosphériques, lors des travaux, sont précises et adéquates, y compris pour le stockage des excédents de granulats.

### Le fret :

La mixité de la nouvelle ligne engendrerait des risques de pollution accrus du fait du ferroutage et du transport de matières dangereuses (risque d'accident chimique). Ce risque serait fatal à l'écosystème du bassin de Thau, du captage d'eau potable d'Issanka et plus généralement les nappes phréatiques.

Il est noté aussi que le désherbage des voies, à l'aide de pesticides, polluerait les sols.

### Réponse SNCF Réseau

*La voie ferrée est un mode de transport guidé et constitue de ce fait le mode de transport présentant le moins de risque d'accident. Faire transiter les marchandises par le rail plutôt que par la route offre un bénéfice très important en termes de sécurité, pour les usagers et l'environnement.*

*Ce bénéfice est d'autant plus important pour le transport de matières dangereuses qui fait l'objet de procédures très strictes (en application de l'arrêté « RID » du 5 juin 2001 modifié) : renforcement des normes d'entretien des voies régulièrement parcourues par du TMD, contrôle des convois avant départ par des agents qualifiés, formation des conducteurs, contrôle et agrément des wagons, etc...*

*Des mesures d'intervention sont définies en concertation avec les services de secours et font l'objet d'exercice périodique. Ces mesures visent en particulier à assurer l'efficacité de l'alerte des services de secours, d'organiser à l'avance les conditions d'intervention, etc.*

*Par ailleurs, concernant le désherbage des voies, SNCF Réseau est engagée dans une démarche forte de réduction de l'usage de produits phytosanitaires pour l'entretien de ses voies. Depuis le 1er janvier 2022, SNCF Réseau n'a plus du tout recours au glyphosate sur son réseau. Cet engagement intervient notamment dans le cadre du plan post-glyphosate et s'accompagne d'une démarche d'adaptation des pratiques. Plusieurs pistes sont mises en œuvre ou testées depuis plusieurs années :*

*Recours fort au débroussaillage mécanique, recherche d'engins adaptés au réseau ferré et efficaces ;*

*Usage de produits de biocontrôle (acide pélargonique) ;*

*Installations de dispositions dites « préventives » (bloquant le développement de la végétation à la source) : types géo synthétiques anti-végétation ;*

*Expérimentations sur les couvres sols biologiques ;*

etc.

*Dans le cadre de LNMP, des dispositifs alternatifs tels que les nattes anti-végétation ou les couvres sols pourraient être installés dès la construction de la voie dans les zones sensibles.*

*Cette démarche de réduction de l'emploi de produits phytosanitaires s'accompagne d'une communication accrue sur ces pratiques, à l'échelle nationale mais également régionale, notamment dans le cadre de l'application de la loi Egalim (pour l'équilibre des relations commerciales dans le secteur agricole et alimentaire et une alimentation saine, durable et accessible à tous).*

*La maîtrise de la végétation à l'aide des produits phytosanitaires n'est donc appliquée qu'aux surfaces strictement nécessaires, c'est-à-dire à la partie ballastée des voies ferrées et aux pistes contigües.*

*Les mesures de réduction prises par SNCF Réseau seront les suivantes :*

*Sélection, dans la gamme des herbicides homologués par le ministère de l'Agriculture, de ceux déclarés comme présentant le moins de risques pour la population humaine et la faune environnante ;*

*Dosage des produits actifs très inférieur aux dosages d'homologation ministérielle,*

*Traitement différencié, grâce à des trains équipés de dispositifs permettant d'appliquer des dosages distincts en fonction des parties traitées.*

*D'autre part, l'utilisation de produits phytosanitaire sera proscrite lors de la traversée de périmètres de protection rapprochée de captages AEP, les secteurs de franchissement de cours d'eau et les zones humides. Dans ces secteurs la mise en œuvre de technique de désherbage alternative sera appliquée.*

*Concernant spécifiquement l'étang de Thau il convient de reporter au chapitre 2.4 du présent document.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Les risques de pollution dus au fret et au transport de matières dangereuses sont strictement encadrés par la législation existante. Les mesures prévues par le maître d'ouvrage pour éviter tout déraillement, et les modalités de limitation des pollutions accidentelles, nous paraissent convenables.

Nous considérons que les mesures envisagées pour utiliser un désherbage respectueux de l'environnement sont adaptées.

Bilan carbone :

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

Des contributeurs relatent que l’Autorité environnementale considère que la contribution du projet à l’atteinte des objectifs de la stratégie nationale bas carbone en 2050 est donc non seulement limitée mais même négative. En effet, 240 ans seront nécessaires afin de compenser les gaz à effet de serre émis pendant la période de construction de la ligne (sans compter les émissions générées par les déplacements en voiture vers les gares nouvelles). Ils demandent un nouveau bilan des émissions de GES et de leur compensation.

Beaucoup s’interrogent sur la durée de la compensation. Plusieurs échelles de temps sont avancées. Certains évoquent l’impossibilité de compenser.

Certains contributeurs notent que tout nouveau projet devrait posséder une comptabilité carbone évaluée en eq CO2 (équivalent dioxyde de carbone) et une comptabilité énergie évaluée en kWh, ainsi qu’une évaluation des risques encourus avec la façon dont il est prévu de les couvrir.

### Réponse de SNCF Réseau

*En préambule, il convient de rappeler que SNCF Réseau a réalisé plusieurs bilans carbones du projet LNMP, à l’avancement des études, par des prestataires indépendants et sur des logiciels certifiés par l’ADEME (Agence de l’environnement et de la maîtrise de l’énergie).*

*Les bilans carbones reposent notamment sur le principe d’une comparaison entre :*

*Les émissions émises pendant le chantier (émissions des engins de chantier, utilisation et provenance de certains matériaux...);*

*Les émissions évitées grâce à l’exploitation du projet (usagers délaissant les modes de transports à énergie fossile, fortement émettrices, au profit du train, dont l’énergie de traction électrique est faiblement émettrice de carbone).*

*Dans le cadre d’un grand projet d’infrastructures de transport, et tout particulièrement les projets de lignes ferroviaires à grande vitesse, l’intérêt de cette comparaison est de rechercher la date à laquelle le projet devient « rentable » d’un point de vue du carbone.*

*Il s’agit donc de répondre à la question : « à partir de combien de temps d’exploitation les émissions du chantier seront compensées (ou annulées) ? ».*

*Dans le cadre du projet LNMP, le calcul des émissions évitées grâce à l’exploitation du projet repose sur des prévisions de trafic et les études socio-économiques, selon les deux scénarii AMS et AME<sup>9</sup>.*

---

<sup>9</sup> AMS = Avec Mesures Supplémentaires (neutralité carbone de la France en 2050) – voir pièce G du dossier d’enquête  
 AME = Avec Mesures Existantes (neutralité carbone de la France en 2070) – voir pièce G du dossier d’enquête

En scénario AMS, qui est le scénario central pour les études du projet LNMP, il est considéré que la France sera en 2050 à l'équilibre entre les émissions et l'absorption du carbone : il s'agit de la neutralité carbone, avec notamment pour le secteur des transports une décarbonation quasi complète (passage à des motorisation électriques ou à hydrogène, biocarburants et biogaz).

De fait, à partir de 2050, il n'y a plus de « compensation » possible des émissions de carbone du projet LNMP. Les logiciels de bilan carbone ne peuvent donc pas modéliser les émissions (évitées ou émises) au-delà de 2050 : c'est de cet artefact que provient l'erreur d'interprétation du bilan carbone par l'Autorité environnementale et les 240 ans qui ont été artificiellement extrapolés sur la base d'un graphique, et qui ne provient pas d'un calcul de modélisation.

En prenant pour base le scénario AME (neutralité carbone en 2070) qui permet de poursuivre les modélisations au-delà de 2050, les résultats montrent l'atteinte de l'équilibre entre émissions du chantier et émissions évitées au bout de 35 ans d'exploitation (soit environ 1/3 de la durée de vie estimée de l'infrastructure) (cf ci-après) – et non pas 240 ans.

Un bilan carbone phase construction et phase exploitation sur les deux scénarii AMS et AME a été réalisé et est présenté dans la pièce F5, volume 2 « effets globaux du projet ».

La synthèse des émissions de gaz à effet de serre est présentée dans le tableau suivant, en distinguant la phase construction et la phase exploitation (selon 3 scénarios d'exploitation : AMS / AME jusqu'en 2050 / AME jusqu'en 2070) :

	Phase 1	Projet complet
<b>CONSTRUCTION</b>		
Émissions	796 800	2 568 600
Émissions évitées (aménagements paysagers)		-27 800
<b>Exploitation – AMS (2035 – 2050)</b>		
<b>EXPLOITATION</b>		
Émissions (2050)		
Émissions évitées scénario AMS (2050)	-131 200	-163 700
Émissions évitées scénario AME (2050)	-524 000	-1 093 000
Émissions évitées scénario AME (2070)	-825 000	-2 408 000

**A noter :** les fiches outils de l'instruction cadre de la DGITM sur la réalisation des études socio-économiques ne prennent pas en compte l'évolution du parc matériel lié aux engins de chantier. En effet le parc matériel lié aux engins de chantier est susceptible d'évoluer et émettre moins d'émissions de gaz à effet de serre, tout comme le parc automobile. Ces évolutions ne sont donc pas à ce jour intégrées dans le bilan carbone construction des phases 1 et 2.

*Dans son Plan Climat de juillet 2017, la France s'est engagée vers la neutralité carbone à l'horizon 2050, et cet objectif est désormais inscrit dans la loi. Il s'agit donc d'atteindre cet équilibre entre émissions et absorptions à l'échelle française sans recours à de la compensation via des crédits internationaux.*

*Le scénario de référence de la Stratégie Nationale Bas Carbone (SNBC) appelé également scénario « Avec Mesures Supplémentaires », ou scénario AMS, décrit une manière d'atteindre cet objectif de neutralité et intègre d'ores et déjà les autres objectifs énergétiques et climatiques du pays. Ce scénario cherche également à minimiser l'empreinte carbone et à diminuer la dépendance française aux ressources fossiles importées, et s'inscrit dans une logique d'économie de plus en plus circulaire.*

***Ainsi, l'estimation des émissions de gaz à effet de serre issue de l'étude socio-économique prenant en compte le scénario AMS, intègre d'ores et déjà cette ambition.***

*À titre de comparaison, les émissions évitées du scénario AME sont 15 fois supérieures, de l'ordre de 2,4 millions de TeqCO2 évitées (contribution du projet aux objectifs climatiques dans un cadrage moins favorable à la diminution des émissions de gaz à effet de serre), mais sur un horizon beaucoup plus long de 35 ans.*

*Le projet contribue pleinement à cette stratégie, notamment dans son orientation T5 qui vise à encourager le report modal en soutenant les mobilités actives et les transports massifiés et collectifs (fret et voyageurs) et en développant l'intermodalité.*

*Toutefois, pour rendre attractif les transports massifiés et collectifs, des aménagements et amélioration des infrastructures sont nécessaires, ce qui engendre des émissions de gaz à effet de serre lors de leur phase de construction.*

*Le maître d'ouvrage s'engage à étudier tout au long des études de détails des alternatives susceptibles de réduire l'empreinte carbone de la phase construction afin de diminuer les émissions de GES pendant la phase chantier.*

*Et notamment, les principaux leviers d'action d'ores et déjà identifiés sont les suivants :*

*Utilisation de matériaux recyclés (ballasts et voies) et optimisation des mouvements de terres ;*

*Réduction des émissions de GES dues au transport de matériaux en optant pour des modes de transports moins émetteurs et en limitant les distances d'approvisionnement ;*

*Limitation au strict minimum des emprises au sol (limitation du changement d'occupation des sols / artificialisation des sols).*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

**Nous prenons bonne note des éclaircissements apportés par le maître d'ouvrage pour corriger l'échelle de temps des mesures de compensations. Nous considérons que les réponses fournies sont suffisantes et argumentées.**

#### **Diminution de la pollution :**

***Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.***



Plusieurs contributeurs soulignent que la création de LNMP permettra de réduire les fréquences des vols aériens et donc l'émission de gaz à effet de serre ; de même, ils remarquent que le ferroutage réduira le trafic des poids lourds sur l'autoroute A9.

### Réponse SNCF Réseau

*C'est effectivement un des objectifs de LNMP.*

#### Le risque incendie :

Un risque d'incendie est évoqué du fait des arrêts d'urgences ou de chute de caténaires. Il est aussi évoqué le risque d'incendie qui serait dû au mitage des infrastructures (A9, LNMP...) favorisant les friches et donc le risque d'incendie de ces espaces non entretenus.

Le conseil départemental de l'Hérault indique que, dans le cadre de la lutte contre les feux de forêts, le porteur du projet devra prévoir et garantir la continuité de la fonctionnalité des équipements DFCI.

### Réponse SNCF Réseau

*Les mesures relatives au risque d'incendie sont détaillées dans la pièce F5 § 3.6.*

*Les accès aux pistes DFCI et aux parcelles forestières seront maintenus tout au long de la phase travaux.*

*La prévention du risque incendie pendant le chantier sera assurée par la sensibilisation des salariés sur les zones de chantier (interdiction de jeter des mégots, d'allumer du feu, ...). L'accès aux massifs forestiers sera parfois interdit en période estivale.*

*La planification des travaux devra prendre en compte les périodes les plus favorables pour les interventions dans les secteurs sensibles, en particulier au droit des sites classés et inscrit (Massif de la Gardiole et de Fontfroide notamment) : période de sécheresse associée à des vents forts par exemple.*

*Les services de l'Etat seront tenus informés de la période d'intervention dans ces entités forestières et les entreprises devront disposer de moyens d'extinction de feu en cas de départ de feu, en attendant la venue du Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS).*

*Des plans d'intervention seront définis avec les Services Départementaux d'Incendie et de Sécurité pour que leur intervention soit la plus rapide et la plus facile possible, en cas de départ de feux.*

*En phase d'exploitation, une des mesures adoptées pour lutter contre le départ des incendies est le débroussaillage régulier des abords de la ligne et l'entretien des délaissés entre l'A9 et la LNMP.*

*L'identification des pistes entrant dans le dispositif de lutte contre l'incendie (DFCI) de chaque département a été réalisée par les services de l'Office National des Forêts (ONF), le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), et les Directions Départementales des Territoires et de la Mer (DDTM). Les pistes seront rétablies :*

**Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.**

*En créant un ouvrage de franchissement spécifique pour la DFCl,*

*En empruntant un ouvrage de rétablissement de voirie ou un ouvrage hydraulique et en le calibrant pour permettre le passage des engins de lutte (Camion-Citerne de Feu Moyen -CFFM ou Camion-Citerne de Grande Capacité – CCGC),*

*En créant par rabattement, une continuité entre deux pistes proches (pistes en boucle).*

*Ces mesures de principe ont été validées en concertation avec les SDIS de l’Aude, de l’Hérault et des Pyrénées Orientales, et seront confirmées et approfondies dans le cadre de l’autorisation environnementale du projet.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D’ENQUETE**

Nous prenons bonne note de l’engagement du maître d’ouvrage à respecter les mesures de lutte contre le risque d’incendie prises en concertation avec le SDIS et les services de l’État.

Nous demandons que soient précisées les modalités d’entretien des délaissés et des espaces interstitiels entre A9 et Ligne nouvelle qui sont très sensibles au risque d’incendie.

#### **5.2.4 LE BASSIN DE THAU**

<b>N°</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Extrait de la contribution</b>
@1	Eliott	L'étrange de Thau et les environs montpelliérain sont reconnu comme étant d'un intérêt écologique et paysager exceptionnelle. .Même la séquence ERC ( éviter réduire compenser) n’y changera rien car un milieu tel que l’étang de Thau sera quand même touché ( étang abrite une faune aquatique très riches ainsi qu’un cortège d’oiseaux à fort intérêt en reproduction). Je suis donc contre de projet et il serait temps de comprendre que l’écologie ne se réduit pas aux émissions de gaz à effet de serre mais également à la conservation des milieux et des espèces. Même la séquence ERC ( éviter réduire compenser) n’y changera rien car un milieu tel que l’étang de Thau sera quand même touché ( étang abrite une faune aquatique très riches ainsi qu’un cortège d’oiseaux à fort intérêt en reproduction).
@ 2	Joseph	Je ne suis pas d'accord pour la construction de la ligne à grande vitesse car elle va augmenter le bruit sur la crique de l'angle et risque une pollution de l'étang de Thau
@4	Gaël Lamoureux	il est impensable de construire ce genre d'édifice a une telle hauteur pour la population de Poussan avec une nuisance visuelle et sonore et pour la sauvegarde de l'étang de Thau La LGV devra emprunter les lignes actuelles qui défigurent déjà le paysage, ne pas créer une nouvelle ligne qui enclaverait gravement l'étang de Thau entre 2 lignes de train

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@ 10	Christine	Contre ce projet qui va faire des nuisances à nos villages, défiguré le paysage, pollution de notre étang de Thau etc.....
@11	Gyselink Michèle	Contre ce projet qui va faire des nuisances à nos villages, défiguré le paysage, pollution de notre étang de Thau etc.....
@19	Barthélémy Armelle	La ligne LGV va dénaturer le paysage, engendrer un déséquilibre de l'écosystème, impacter les ressources autour du bassin de Thau.
@ 21	Leblanc Elise	Le tracé prévoit de passer sur l'étang de Thau via un viaduc. Cet aménagement serait totalement désastreux à la fois pour les écosystèmes si particuliers de ce territoire, mais aussi pour l'ensemble de l'économie du secteur, basé sur ostréiculture et le tourisme.
@ 22	Chauvit Catherine	<p>Une ligne grande vitesse qui ignore les citoyens du territoire de Thau dans leurs déplacements professionnels de chaque jour est impensable. Toutes les habitations qui borderont ce trajet(et il y en a beaucoup) vont avoir la joie d'un paysage bétonné ou le silence n'existera plus.</p> <p>Agression sonore..! Un trajet qui passe sur la pointe de l'étang de Thau, lagune déjà très fragile qui va donc être mise à grande épreuve lors de la construction de ce pont tant en biodiversité qu'en paysage défiguré par du béton.</p> <p>Un ligne vraiment éloignée du littoral serait plus judicieuse. Sans compter pour l'étang de Thau, le risque d'accident n'est pas à zéro et si cela se passait l'étang aurait toute sa faune attaquée par des produits dangereux et destructeurs. la mort de ostréiculture serait immédiate.</p>
@27	Poujol Jean Bernard	CONTRE SE PROJET.IL VA DEFIGURER TOUT LE PAYSAGE DU BASSIN DE THAU
@30	Chris	Certains opposant y voient des risques pour l'environnement et le territoire de Thau, mais les plus gros risques ne sont ils pas induits par l'autoroute et les départementales par lesquelles transitent des milliers de camions en bordures d'étang, sans parler des relais routiers à 20m de la lagune et des sources d'Issanka ?
@ 32	dominique	le viaduc de 1,4 km de long et de 28 m de haut est une aberration dans la plaine de Thau aux abords immédiat d'un étang qui est riche d'une biodiversité reconnue et classée. Comment peut-on mettre en péril notre environnement par des travaux, des constructions de béton, des remblais, des brassage d'eaux qui sont susceptibles de polluer irrémédiablement l'étang.
@34	Anne-Laure	Je suis contre la création de cette LGV pour éviter la destruction de notre paysage, de notre magnifique étang... cela sera la fin de notre tranquillité avec cette pollution sonore
@35	Mireille	A l'ère du soi-disant protection de la planète, on n'a rien trouvé de mieux que de détruire l'environnement du bassin de thau et procéder à sa mort par toutes les nuisances que ce pont va provoquer.
@ 37	Bargetzi Nadège	La survie de l'étang de Thau va très fragilisé par la pollution des travaux et de l'entretien de cette ligne. Ce projet en l'état condamne le bassin de Thau à une mort lente
@39	TEUTSCH Christine -	Ce projet non essentiel va bouleverser l'écosystème de l'étang de Thau, étang qui est un site remarquable et fer de lance de Sète et ses environs
@ 42	BRESSON Maxime	-Le côté environnemental, cette ligne va passer à proximité de l'Etang de Thau, avec un viaduc qui va dénaturer le paysage et polluer les sols avec les fondations des piles du pont.
@ 59	GUIN Anne	Il est impensable que des territoires comme celui du Bassin de Thau et celui du massif de la Gardiole aient fait l'objet de tant de soins de préservation pendant de nombreuses années pour finir massacrés par une ligne de train.
@72	Elafia Badia	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@73	Cindy	Les gares et lignes actuellement en circulation sont déjà largement suffisantes dans le coin pour qu'on ne nous rajoute une ligne TGV au point de dénaturer le dernier côté du bassin de Thau qui ai vraiment quelque chose à nous raconter visuellement.
@74	Lieckens Véronique	Il est intolérable de dénaturer l'étang de Thau par cette ligne LGV ! Revoyez votre copie vous les dirigeants de cette décision ! Cet endroit est riche en surface comme sous l'eau de biodiversités... c'est un havre de paix qu'il faut protéger à tout prix.
@ 75	Elafi Badia	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiolo, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@ 76	Lucas Laurie	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiolo, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
E 87	courriel	Je suis contre cette ligne tgv tout du moins sur le tracé prévu car il va, dénaturer le paysage de l'étang de Thau qui est exceptionnel
@ 89	Sylvie	Je ne comprends pas l'intérêt de ce projet ! Le bassin de thau n en a pas besoin !
@91	Alonso fabienne	Je suis fermement opposée à ce projet pour de multiples raisons : . Notre lagune, l'étang de thau si fragile, très riche en écosystème,
@95	Sandra	En tant qu'habitante de villages voisins, je viens régulièrement profiter de la tranquillité de l'étang, de ses paysages et des commerces qui s'y trouve.Je ne pourrais plus en bénéficier si une lgv traverse ce magnifique paysage.
@ 96	Le Noble Maritt	Une attaque contre mon domaine, une attaque contre Meze et une attaque contre tout l'environnement et la nature.
@102	Chris	Alors que tt est fait pour éviter une pollution sur l'Étang de Thau en protégeant sa faune et sa flore, ce projet est inutile et encore un caprice des hautes sphères qui ne se déplacent même pas pour voir l'envergure de la destruction de notre bassin
@104 @107	Nourrit Hélène	Un viaduc le long de l'étang de Thau, aux proportions gigantesques (1,4 km de long et 28 m de haut) qui dénaturerait le paysage, sans compter les nuisances sonores que ça implique, qui seraient amplifiées par l'environnement qui ferait caisse de résonance. Tout le monde en profiterait à des lieux à la ronde...
@116	Esther	Un projet qui dénature le bassin de Thau avec son étang et ses garrigues et qui va générer beaucoup de nuisances (bruit, faune, béton, destruction de vignobles... ) au détriment de notre environnement
@117	Jeanto, Thierry	Je suis contre ce projet qui va détruire la faune et la flore de ce merveilleux endroit qu'est le bassin de Thau
@118	Bouquet Cyril	Abimer la Gardiolo, passer en lisière du bassin de Thau et de son écosystème
@120	Fabre Renaud	La destruction dans le bassin de Thau de nombreuses zones agricoles et naturelles
@123	Brunel Elodie	Contre la ligne LGV car entre le viaduc de l'étang de Thau et la Gardiolo cela vas dénaturer notre territoire qui sont des espaces protégés auquel nous tenons.
@129	Falcon Didier	: je m oppose a ce projet ,a la création de la ligne nouvelle Montpellier Béziers bétonnage pour la création du viaduc et dénaturer le paysage de la commune de Poussan et du bassin de Thau.
@131	Hélène	L'impact de la construction du Viaduc prévu à proximité immédiate de l'étang de Thau serait négatif à tous points de vue : visuel, sonore, sur la flore et la faune, de la construction à l'exploitation. Et ce en pleine zone Natura 2000. Protégeons la Gardiolo, l'étang et les vignobles !
@135	Castanier Jean Marc	pourquoi ce tracé ignore des enjeux environnementaux sensibles en bordure de l'étang de Thau ?
@136	Aurélié	Dénaturer encore nos villages, l'étang de Thau. Tout cela est regrettable.
@140	Aucagne Christophe	Destruction d'espaces protégés, destruction de paysages uniques sur le bassin de thau

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@147	Navarro Didier	La crique de l'angle doit être préservée, sa faune et sa flore avec des oiseaux qui nichent, sans compter la présence d'une voie verte piétons et vélos.
@149	Jacques	L'adoption du tracé sur l'étang de Thau et les vignobles de Pinet est un scandale.
@150	Sylviane	... il défigure l'étang de Thau à Balaruc le vieux
@153	Laurens Annie-France	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau
@155	Laurens Delphine	Dénaturation des paysages: au bord de Thau
@159	Borg Michel	Ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@161	Ghislaine	Au niveau du bassin Poussan Mèze Thau ce projet est une réelle catastrophe écologique. Zone natura 2000, étang de Thau protégé et déjà bien fragilisé, danger pour la conchyliculture, zone viticole reconnu et protégé, nuisances sonores à proximité de petites villes et villages.
@162	Marc	L'environnement avec le viaduc de Poussan sera saccagé ...
@164	Phalippou Serge	Je pensais qu'il était prévu qu'il suive le trajet de l'autoroute, cela n'aurai rien déformé de plus , mais hélas on a laissé construire et maintenant on veut nous mettre un viaduc qui va défigurer tout notre joli coin et impacter la lagune de thau visuellement et au niveau de l'écosystème, la faune, etc ...
@166	Viel-Cazal Jacques	des risques de pollution seront donc évidentes. SVP, préserver cette réserve naturelle et les rives encore sauvages de l'étang de THAU
@184	Brigitte	C'est une catastrophe environnementale, écologique; des nuisances sonores et vibratoires, de la pollution sur l'Etang de Thau et le Tourisme ??????? Arrêtons de tout saccager. Tout ce que cette région de tourisme peut offrir sera brutalement perturbée par ce monstrueux chantier. Je ne suis pas d'accord pour la construction de la LGV sur le Bassin de Thau.
@185	Louriac Sylvie	Ce projet va à l'encontre des intérêts du territoire de Thau et de ses habitants à tous les points de vue : -Écologique et environnemental car il portera atteinte à l'espace naturel, à la faune à la flore et va perturber le bassin hydrologique
@189	Michel Fabienne	L'écosystème de la lagune de Thau est menacé par ce tracé de la LGV.
@190	Benoit	Notre beau pays de thau ne mérite pas d'être dénaturé par un projet qui n'apportera rien à la collectivité.
@193	Soulhol Emmanuelle	,détruire le paysage et la biodiversité avec un viaduc sur l'étang de Thau, quel est l'intérêt
@194	Régine	. Réalisation anti écologique A t on pensé à l'Étang de Thau : les nuisances quant aux ostriculteurs, les nuisances sonores
@196	Christian	La LGV va détruire des espaces naturels autour de l'Etang de Thau et à Issanka. 4/ NON - La LGV va défigurer la belle région du Bassin de Thau avec 9 viaducs dont 1 à Poussan de 1,4 km de long et 28 mètres de haut. La LGV va détruire des espaces naturels autour de l'Etang de Thau et à Issanka.
@207	Lescuyer Georges	Entre Montpellier et le bassin de Thau l'impact environnemental des infrastructures de la ligne est important, notamment le tracé au sud de l'A9 dans le massif de la Gardiole qui semble avoir reçu l'aval de l'association des Gardiens de la Gardiole, ainsi que les viaducs de la Vène et de Poussan. Mais il convient de rappeler que d'importants ouvrages anciens (Pont du Gard) comme actuels (Viaduc de Millau) peuvent devenir emblématiques d'un territoire en étant correctement conçus et insérés dans leur environnement. Je demande à la commission d'enquête de bien vouloir obtenir l'engagement de SNCF Réseau : • de faire appel, sur la base d'un -ou plusieurs- concours, à une -ou plusieurs- équipe d'architectes-paysagistes-écologues pour concevoir l'ensemble de l'infrastructure et de son insertion (ouvrages, équipements, etc ...) ;

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• d'intégrer dans le jury de concours avec voie délibérative les collectivités locales concernées, ou leur groupement, le département de l'Hérault et la région Occitanie ;</li> <li>• de laisser toute latitude aux concepteurs retenus pour faire évoluer le projet (tracé en plan, profils en travers et en long, etc ...), en diminuant ses impacts environnementaux, dans l'emprise de la déclaration d'utilité publique et sans mise en cause de son économie générale.</li> </ul>
@221	Jarret Véronique	Je suis contre le nouveau tracé et contre ce projet qui va dénaturer le bassin de Thau, mettre en danger l'écosystème de l'étang par la pollution
@222	Cholley Sandrine	ainsi qu'un bouleversement pour toutes les espèces, faune et flore, de notre bassin de Thau.
@223	Eric	J'observe que, lors de son passage sur la commune de Poussan au niveau de l'échangeur avec l'entrée de l'autoroute, le tracé proposé frôle le bord de l'Etang de Thau, au niveau de la Crique de l'Angle, un des endroits les plus sauvages et les plus protégés, où se réfugient de nombreux oiseaux migrateurs et notamment des flamants pendant sept mois de l'année. Ceci est, de mon point de vue, totalement inacceptable, du fait de l'impact écologique considérables
@226	Guyon Jérémie	Je trouve aberrant que ce projet soit de nouveau d'actualité! Il menace la flore et la faune du bassin de Thau, la préservation d'un espace naturel.
@230	Nourrit-Poirette Françoise	Le projet de LGV et de viaduc proche de l'étang de Thau est tout à fait archaïque et nuisible, je vous remercie de le reconsidérer.
@232	Amblard Marie-Claire	Le projet actuel de tracé de la LGV est une catastrophe pour l'environnement très fragile de l'étang de Thau et du territoire.
@240	BOURDELIN Joëlle	La lagune de Thau est très sensible et la ligne TGV va bouleverser l'équilibre fragile de son écosystème que ce soit pendant les travaux et après tout au long de son exploitation. Pollution de tous ordres, sonores, visuelles, eaux de l'étang d Thau, flore, faune...
@254	BREASSON CHRISTINE	Non à cette ligne LGV qui va nous apporter que des nuisances sonores, visuelles et écologiques sur le Bassin de Thau
@258	PUTINIER Sophie	un paysage magnifique défiguré le long de l'étang de Thau
@259	DUMORTIER Jean-Paul	Je déplore la façon dont est menée l'enquête publique, sans aucune concertation, sur un sujet impliquant l'environnement hyper sensible qu'est le bassin de Thau. Je m'inquiète de la défiguration programmée de la lagune, de sa garrigue, et des conséquences sur les activités majeures de conchyliculture et de vignes.
@260	Audrey	2/La LGV passera sur un viaduc de 1 400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambrera la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle classée Natura 2000. 📍
@261	Cacheux/Texier Séverine et Julien	Nous ne voulons pas que la biodiversité et la beauté de notre étang de Thau soit dégradé en faveur d'un gain de trajet ferroviaire de - de 18min.
@265	de Fays Françoise	Il serait préférable de passer au nord de Poussan afin de protéger le massif de la Gardiole. Dans la vallée de Villeveyrac pour épargner l'étang de Thau
@266	Aguilar Guy-Charles	à l'heure où les SCOT étudient la mobilité sur les zones rurales ce tracé est on ne peut plus anachronique il défigure les zones magnifiques qu'il traverse met le joyau qui est le notre -l'étang de Thau- en danger, pénalise la ressource thermique
@272 @288 @298	Félix	Non sens environnemental : La LGV passera sur un viaduc de 1400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambrera la zone des Clashes à Poussan et dominera la Crique de l'Angle classée Natura 2000

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@275	Jean-Noël	Au regard du tracé, de la proximité avec le bassin de Thau et son écosystème, des impacts et de la plaie béante que va laisser le projet sur le paysage, je m'interroge grandement sur le bien fondé de ce projet
@278	Annie	Cette ligne sera néfaste pour les riverains avec de nombreuses nuisances sonores et visuelles et surtout sera dommageables pour le bassin de Thau .
@279	Eric	Les garrigues, Le Massif de la Gardiole, des cours d'eau, des plantes, insectes, mammifères ou invertébrés, peut-être bien un jour, qui sait, l'Étang de Thau vont être impactés
@280	Bailly Jocelyne	Je suis contre le tracé de la LGV telle qu'actuellement définie : trop de dangers pour le bassin de Thau, trop de nuisances, trop de dégâts pour l'écosystème faune et flore,
@281	Mario Nicolas	Il est inconcevable qu'un projet aussi destructeur , polluant , incohérent puisse voir le jour au dessus de zone Natura 2000 , ZNIEFF .... Les habitants du bassin de Thau non aucun avantages à tirer de se tracé destructeur . Nous en avons assez de l a9. Contre .
@292	HEREDIA Mickaël	Je suis totalement contre ce projet qui va défigurer et nuire au bassin de thau !
@293	DALAMEL de BOURNET Cécile	La nouvelle ligne est trop proche de l'étang de Thau (moins de 2 km) qui est une lagune remarquable comme en atteste le suivi par l'IFREMER et la zone Natura 2000.
@320	E	je tiens à exprimer mon désaccord quant à ce projet qui ne fera que nuire au Bassin de Thau et aux communes du Nord du BdT.
@325	Marie-Françoise	Le tracé de la ligne TGV va impacter négativement les communes du bassin de Thau, nuisances visuelles et sonores
@327	Boivin Michel & Yolande	Nous sommes donc contre ce projet qui va détruire la qualité de vie autour de l'étang de Thau.
@329	Lambert Lydie	Je suis contre cette réalisation qui nuirait énormément à l'environnement. J'habite sur la commune où doit passer cette ligne LGV sur un viaduc le long de l'étang de Thau... quel massacre !!!!
@338	Sophie	Je dépose mon opposition à la réalisation d'une ligne de train qui traverse le bassin de Thau.
@339	Sanchez Sylvain	- le tracé actuel avec son viaduc géant va défigurer le paysage du bord de l'étang de Thau, pollution visuelle, pollution sonore...
@353	Vie Jérôme	La nature et l'étang de thau subiront des conséquences néfastes.
@354	Franck	Nuisances sonores et écologiques pour le bassin de thau. A balaruc-le-Vieux on va s'en prendre plein la figure...
@357	Pascal	Je ne suis pas d'accord pour défigurer l'Étang de Thau avec un viaduc
@360	CAUMONT Fabienne	Habitants de ce précieux territoire du bassin de Thau, il faut absolument se mobiliser pour stopper ce projet complètement insensé. Ce projet est aberrant et va à l'encontre de la protection de l'environnement du bassin de Thau. Un viaduc qui traverse l'étang de Thau est tout simplement une hérésie sans parler de la garrigue et des terres viticoles de Picpoul qui seront également détruits.
@364 @365	MENIE Lorelei BERBERIAN Gilles	Je m'oppose à la mise en place de la nouvelle ligne LGV Montpellier- Béziers, sur le Bassin de Thau. En effet, l'impact écologique des travaux sera trop important (soit 240 ans pour compenser). Notre territoire va se voir défiguré par la construction du viaduc et ce, sur une zone Natura 2000.
@366	Valérie	Je pense que construire un viaduc est une catastrophe qui va défigurer notre bel environnement et engendrer des nuisances sur la biodiversité de notre merveilleux Étang de Thau ?
@371	Echardour Pierre	un avis défavorable pour la réalisation de cette voie ferroviaire, en raison des importants et nuisibles impacts environnementaux générés par le projet dans le Pays de Thau.
@375	MARCHAL Florentin	Bonjour, Originaire avec ma compagne du Bassin de Thau, je trouve ce projet invraisemblable sur le plan environnemental et économique.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Le bassin de Thau est un réservoir de biodiversité, cela paraît improbable de dénaturer ce site et de modifier les altimétries jouxtant ce projet (remblais/déblais). Les faunes et flores seront fortement impactées et vont délaisser leurs habitats, le résultat sera ce qu'on appelle plus communément un écocide. !!!!!!!
@379	Lambert Lydie	Je suis élue municipale et je suis contre ce projet qui va dégrader fortement l'environnement mais aussi le visuel horrible avec un haut viaduc qui longera l'étang de Thau.
@380	VALERIE	on ne veut pas sacrifier l'écologie
@383	Pascal	Impacts majeurs sur le magnifique site du bassin de Thau et de la Gardiole.
@386	Jacques	Ce projet est une aberration environnementale et écologique. Les habitants du bassin de Thau n'en verront que les inconvénients sans en avoir aucun bénéfice...
@391	Marie-claude	Je suis contre ce projet. Pour gagner quelques minutes de trajet gagnées le bassin de Thau et toutes ses richesses vont être dénaturés. Tout un écosystème va être chamboulé, menacé, des nuisances sonores vont impacter les villages.
@392	Philippe	Je m'oppose à ce projet. Les dégâts subis par le bassin de Thau vont être considérables ! l'impact sur l'éco-système, les nuisances visuelles, sonores seront irrémédiables.
@393	BERNADETTE	Je suis opposée à la construction de cette nouvelle ligne TGV sur le pays de Thau; - trop de nuisance sonore, visuel et pollueur sur le trajet
@395	Chantal	Ce nouveau tracé dont l'enjeu financier est démesuré, est une menace pour la survie économique, écologique et touristique du bassin de Thau qui est déjà impacté par l'autoroute A9. Cette infrastructure apporte déjà des nuisances sonores, visuelles et écologiques. POURQUOI ne pas faire un tracé LGV près de l'autoroute A9 ? Nuisances pour nuisances. Cela ne défigurera pas le paysage (viaduc) LGV d'accord mais pas avec le tracé prévu.
@401	Diep	/ Je n'accepte pas un projet qui va DETRUIRE le patrimoine historique, écologique et économique de Thau
@413	Thierry et Catherine Braquet	Comment peut-on admettre de balafrer le massif de la Gardiole classée ZNIEFF type 1 et 2, de venir défigurer le paysage splendide de l'étang de Thau avec un viaduc de 28 mètres de haut équivalent à un immeuble de 11 étages qui dominera la crique de l'Angle classée Natura 2000, d'ensevelir en partie la Via Domitia classée monument historique et de massacrer plus de 10% du terroir viticole du Picpoul de Pinet, appellation internationalement appréciée et véritable patrimoine local faisant partie des 3 plus grandes AOC du Languedoc pour soi-disant gagner quelques poignées de minutes ?
@425	Marie-luce	*Étang de Thau, patrimoine national défiguré *Impact néfaste sur le tourisme: paysages défigurés, Étang de Thau, cicatrice irréversible
@433	MAURO FREDERIQUE	Pour gagner 10 minutes vous allez : - déranger toute la faune sauvage notamment autour du bassin de Thau. !
@435	Valérie	Le bassin de Thau est un réservoir de biodiversité, quelle folie de dénaturer ce site, en modifiant notamment les altimétries jouxtant ce projet (remblais/déblais). Le risque est que faunes et flores soient fortement impactées et que dire de la balafre du paysage !
@439	amiel Jeanne-Marie	Complètement opposé au tracé qui impacte la zone protégée de la Gardiole. Insulte à l'environnement fragile du bassin de Thau. C'est pas possible!!!! environnement unique devasté définitivement
@440	Karine	Il n'a aucun intérêt pour les habitants du secteur, pas d'impact économique et surtout un impact écologique catastrophique sur des sites naturels exceptionnels, le massif de la Gardiole et l'étang de Thau avec des espèces endémiques. Ces environnements sont à protéger et font partie de l'intérêt écologique, culturel et touristique de la région.
@441	Barral Sasha	J'habite dans le bassin de Thau depuis 2016, depuis ce temps j'ai vu déjà des dégradations importantes dans notre territoire avec la construction de la nouvelle autoroute et des bâtiments d'habitation qui grignotent les vestiges restants d'un coin de nature sublime.



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Ce tracé apportera pas grand chose aux habitants mais va certainement détruire un paysage magnifique et de plus en plus rare dans le département de l'Hérault.
@444	ESCASSUT Martine	Je considère ce projet d'une nouvelle voie pour TGV en bassin de Thau aussi peu indispensable que catastrophique pour l'environnement : bouleversement de l'écosystème, paysages défigurés (viaduc particulièrement), pollutions et nuisances,
@445	Valérie	Envisager la construction d'un viaduc sur l'étang de Thau pour gagner 18 minutes dépasse l'entendement. Quid de la loi Littoral, de la protection de la bio-diversité de l'étang, sans parler du paysage définitivement défiguré, alors que sa beauté en fait un des attraits touristiques de la région et apporte une qualité de vie aux résidents
@451	Lebplet Jocelyne	Je m'oppose au tracé LGV bassin de thau
@452	Marie-josé	Aberration environnementale et patrimoniale qui impacte le fragile territoire de Thau et le pénalise en matière de mobilité.
E453	Hambarek Sabine	. Nous sommes horrifiés d'apprendre que ce projet de TGV va nous faire gagner 18 mn pour aller de Perpignan à Paris, que les TGV sur Sète vont être diminués, ce qui engendra encore plus de déplacements pour nous habitants du bassin de Thau, que cela signifie encore plus de béton dans une région lagunaire à l'écosystème fragile,
@461 @455 @458 @462	darnatigues Jean-Christophe	-La construction d'un viaduc de 1.4 km sur 26 mètres de haut semble incongru tant par la destruction physique des espaces naturels, la proximité avec les zones humides limitrophes de la Crique de l'Angle de l'étang de Thau, le risque inévitable d'accident générant un massacre écologique sur le bassin versant d'un étang abritant entre autres la culture des huîtres (que notre premier ministre goûte tant !), la création de fondations profondes sur des nappes phréatiques superficielles garantes de la filtration vers l'étang. √Impact physique de l'étang de Thau et au delà (Gardiole...).
@464	Pigno Céline	Je suis contre ce tracé LGV qui va dénaturer notre beau bassin de Thau : nuisance visuelle, phonique !
R475 R477	LOURIAC Sylvie	OPPOSITION AU TRACE ACTUELLEMENT PROPOSE car il ne respect pas les intérêts du Territoire de Thau - Dégradation de l'environnement naturel et perturbation
@490	Labord Véronique	Je refuse une telle dépense budgétaire et la dégradation de notre environnement autour du bassin de Thau.
@505	Alain	Pourquoi faire passer la ligne au niveau du bassin de Thau avec construction d'un viaduc de grande hauteur au sud de Poussan ? Avec les conséquences néfastes en terme de nuisance visuel au niveau du paysage et de la vue sur l'étang de Thau et écologique sur la zone natura 2000 et la fragilité de l'écosystème.
@523	ARTIERES Jean	C/ La ligne longerait le Bassin de Thau, avec le préjudice paysager
@526	Jessica	C/ La ligne longerait le Bassin de Thau, avec le préjudice paysager
@533	GIBERT CLAUDE	La ligne longerait le Bassin de Thau, avec le préjudice paysager,
@536	José	Ce projet défigurerait complètement la lagune de thau et ses environs. A celà s'ajoutent les nuisances de tout ordre : visuel, sonore, écologique, atteintes graves à la faune locale et à la flore, irrespect total de l'environnement.
@538	Pilar	C'est une verrue environnementale qui défigurerait définitivement la lagune de thau.
@548	Pascal Stephanie	Le viaduc près de l'étang de Thau sera une véritable POLLUTION visuelle et sonore.
@550	Cécile	Il faut absolument changer ce tracé qui impacte gravement la crique de l'Angle et ses environs. Ouvrage défigurant le site, nuisances sonores, les flamants roses et les autres animaux sauvages seront dérangés
@573	SEUL-DUPUIS Pascal	que dire de ce viaduc entre Issanka et Poussan, le long de la D613, avec 1,4 Kms de long, perché à 28 mètres de haut, qui vient défigurer tout le paysage en bordure de l'Etang de Thau : pollution visuelle, pollution sonore ( avec les vents en plus), risques de pollution pour l'Etang, son écosystème,

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@581	SORESINA Marie ange	La ligne LGV prévue mettrait en grand danger le bassin de Thau , milieu très sensible et très fragile , donc NON au viaduc qui passerait sur la Gardiole , sur le captage d'eau d'Issanka ,au bout de l'étang de Thau tous ces travaux pharaoniques et très coûteux pour gagner 18mn sur le trajet .
@592	MARC	Le bassin de Thau est un site classé remarquable, site d'intérêt européen, justement, grâce à sa riche biodiversité
@595	GONZALEZ Marie Laure	La.ligne LGV qui va traverser le territoire du Bassin de Thau est une aberration écologique et économique.
@598	Cathy	Le tracé doit être reconsidéré, un viaduc aussi haut vient dénaturer un atout touristique majeur de notre région le bassin de thau, sa construction mettra à mal des écosystèmes fragiles et pour certains protégés natura 2000.
@607	Nicolas	Un tel projet aura forcément un impact sensible sur cet écosystème fragile.
@613	Stephanie	Le bassin de Thau est fragile et est un réservoir naturel ou de nombreuses espèces vivent ;ou d'autres migrent aussi. les travaux vont entraîner de très nombreux dérangements de toutes ces especes et menacer leur survie! Les poussières créées par les travaux sur le littoral sont de véritables dangers pour la faune aquifère
@614	CALAS DIDIER	Un viaduc de 1,4 km sur une hauteur dantesque qui vient flirter avec le lagune de Thau, classé Natura 2000 : C'est une aberration !
@654	Feltesse Benoit	Habitant de Bouzigues. Fils de ce terroir, père d'enfant, professeur.... je refuse ce tracé qui détruit mon espace vécu et aimé. -effet tunnel -enclavement une ligne faite pour les métropoles et qui délaisse et méprise les espaces ruraux. Donc non à ce projet pharaonique qui détruit un environnement. Benoît Feltesse
@658	Carole	Le nouveau tracé envisagé serait une plaie dans les paysages et les sites protégés de la Gardiole et du nord de l'étang de Thau,
@660	JESSON Corinne	Je suis contre ce projet de ligne LGV car il va entraîner beaucoup d'impacts négatifs pour les habitants du Bassin de Thau: - détérioration de la garrigue -impact sur la faune et la flore de la garrigue -impact sur l'étang de Thau -pollution
@661	Jean-Jacques	1/ Une atteinte à l'environnement préservé du territoire de Thau. Le Bassin de Thau jouit d'un équilibre particulièrement fragile entre l'occupation humaine et un écosystème unique : d'une part, l'Etang de Thau, doté d'une biosphère unique (présence d'Hippocampes, élevage d'huîtres et de moules, migrations de flamands roses entre autres),
@663	Merlin Françoise	le tracé actuel de la ligne LGV impactant terriblement la vie du territoire du bassin de Thau , d'un point de vue agricole, environnemental et touristique ;
@665	Annabelle	1) C'est une atteinte à l'environnement du territoire de Thau : - Ce projet va mettre en péril l'équilibre déjà fragile entre l'occupation humaine et l'écosystème : étang et lagunes, terroir agricole et viticole, espaces naturels (massif de la Gardiole : site classé au titre du code de l'environnement) - Nuisances écologiques, sonores et visuelles causées par la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et 28 mètres de haut à moins d'1 km de l'étang de Thau. - Risque de pollution : les travaux vont engendrer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang, le tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.
@679	SEUL Gabrielle	L'Etang de Thau et les zones humides du secteur Balaruc/Poussan/Bouzigues, seront obligatoirement impactés par le chantier de la LNMP, vu la proximité de la ligne et notamment le viaduc de Poussan.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		C'est un milieu très sensible aux changements de conditions climatiques, aux eaux de pluie. Ce secteur de l'Etang est un lieu de reproduction et de repos pour plusieurs espèces d'oiseaux.
@680	JAMMA ALICIA	Ce projet peut-il garantir qu'aucune pollution liée à l'entretien des chemins de fer ne viendra perturber le très fragile écosystème de la crique de l'angle, berceau du phytoplancton et autres nutriments de l'étang de Thau ?
@685	Loïc	Le tracé va défigurer notre bassin de Thau. A l'heure où nous mettons en avant l'écologie, nous allons détruire une partie de la Gardiole et la garrigue avoisinant Loupian et Mèze. Quel sera l'impact écologique sur les sites classés natura 2000 et sur les sites inscrits au monuments historiques ??
@699	Simon	Il est inconcevable de mettre en péril l'écosystème de l'étang de Thau uniquement pour gagner quelques minutes sur le chemin des vacances.
@707	Bertes Alain	La nature est fragile, les habitants du bassin de Thau et de Gigean en particulier n'ont pas besoin de cette nouvelle ligne TGV . cet aménagement est une catastrophe écologique, sans aucun intérêt pour le Bassin de vie du territoire de Thau. La faune et la flore seront impactés pour des dizaines d'années, notamment par le bruit généré. Une pollution visuelle contribuera elle aussi à dénaturer le paysage, notamment avec le viaduc prévu sur Issanka qui surplombera des habitations et un parc exceptionnel. No
@708	Cuccurullo Pierre	e suis contre le tracé de cette ligne qui présentes plus d'inquiétude qUe d'avantages: Zone sensible avec l'étang de Thau a proximité, Ça va défigurer le paysage, Détérioration du patrimoine culturel, environnemental et agricole (picpoul, via domicia, garrigue, massif de la Gardiole)
@727	Delphine	Non non et non à la ligne LGV au dessus de la Crique de l'Angle de l'étang de Thau à Balaruc Le Vieux Non à la pollution sonore Oui à la nidification
@732	Deleu jean François	Les habitants du bassin de Thau ( Sète Agglo + Pezenas ) qui si rien ne change subiront de graves préjudices tant sur le plan environnemental (bruits, pollution) que des pertes d'exploitation des domaines viticoles et touristiques
@734	Kevin	Ce projet est un non sens à l'heure où l'écologie doit être notre préoccupation majeure. En plus de dénaturer visuelement la gardiole et le bassin de thau, l'impact sur ecolgique sera majeure.
@738	Vincent Arnaud	Ce projet va dénaturer un espace magnifique tel que la guardiole et le bassin de thau, avec des espèces animales menacées.
@747	Michèle	Ce projet met en cause l'ensemble de la flore, la faune , la tranquillité et la beauté de toute la région du Bassin de Thau.
@752	MERLIN Christian	Le tracé passe beaucoup trop près de l'étang de Thau, site devant faire l'objet d'une haute protection environnementale
@756	Remi	Protégeons notre bassin de Thau conservons ce lieu unique.
@758	BENAU Sophie	- Le dérèglement des microclimats propre au bassin de Thau par un reprofilage des paysages (talus et devers ..),
@759	Villemin Jessica	Comment imaginer modifier notre payage, impacter le bassin de Thau et tout le secteur, et impacter encore notre littoral et notre nature.
@762	Jonathan	L'écologie n'est elle pas au centre des préoccupations politiques ? Je ne pense pas que des tonnes de béton, d'acier, les mouvements de terres, les matériaux utilisés, les domaines viticoles picpoul du pinet coupées en deux, l'espace naturel du bassin de thau impacté soit une réponse au defi réel du changement climatique d'aujourd'hui.
@763	Viviane	Je suis contre le tracé de cette ligne, il va défigurer le massif de la Gardiole et le bassin de Thau et détruire la voie Domitienne. Tous ces sites sont ou devraient être protégés et classés.
@764	Marie Christine	Nous nous opposons au tracé actuel qui défigure le Bassin de Thau , viaduc en hauteur face à l Etang, nuisances sonores et visuelles, Via Domitia qui est intouchable et qui sera impactée,
@765	Jean-Marie	Aucun avantage pour les résidents du Bassin de Thau, par contre des contraintes, des menaces et des risques, que des inconvénients.
@768	Ghislaine	Aucun avantage pour les résidents du Bassin de Thau,

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		par contre des contraintes, des menaces et des risques, que des inconvénients. (
@783	jeqn Jerome	contre la ligne destruction du bassin de thau impact pour les ostreiculteur et vigneron qui vont tous perdre
@800	Hans	Cette LGV passera trop proche de l'étang (au niveau de la fragile crique de l'Angle précisément) pourtant classé zone Natura 2000 et abritant de magnifiques espèces qui fait sa renommée aujourd'hui (huîtres, moules, herbiers de posidonies, hippocampes...). Elle constituera une "verru" dans le si beau paysage de cette région et impactera beaucoup trop le riche environnement de ce bassin.
@813	tafanel adrien	les possibles pollutions et impact carbone se nuisible à lagune de thau pourtant protéger par de nombreux label ce projet doit être rejeté
@819	Cohen Brigitte	Dérèglement des microclimats propres au territoire de Thau Une aberration environnementale : un Viaduc monumental 1400m X 28m à Poussan, sur le bassin versant de l'étang de Thau, en limite de zones urbanisées, impact visuel, sonore mais aussi menace mortelle pour l'étang si déraillement d'un train de marchandises avec produits chimiques (accident de ce type en Belgique en 2013 avec pollution inhérente).
@835	Guilbert Michel	Atteindre considérable à l'environnement à l'étage de Thau (aucune étude d'impact) Suppression de 2270 hectares d'espaces naturels Un moratoire est indispensable
@838	- SORIANO Jean Luc	Après ce sera le viaduc qui va passer au sud de Poussan, 1,4 km de long et 28 m de haut, ce viaduc en plus de défigurer le site, va passer au ras de la Crique de l'Angle et donc de l'étang de Thau, cette zone est classée Natura 2000 (comme bien d'autres sur le tracé)
@845	Vincent	qui va détruire une partie de la Via Domitia, des vignes de Picpoul et le domaine de Creyssels coupé en deux, le massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés, etc...,
@855	DEVANTOY Isabelle	L'étang de Thau est un site magnifique à protéger, tout comme le massif de la Gardiole, les diverses espèces animales et végétales, la qualité de l'eau source de vie précieuse et rare...
@863	Solène saelens	C est incompréhensible et au détriment de la faune et de la flore locale, du bassin de thau et de ses cultures, du vin bref de toute l'économie locale.
@877	BERGE Jacques	Le projet de tracé de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan (première phase entre Montpellier et Béziers) porte atteinte à l'environnement d'un milieu préservé (Massif de la Gardiole, étang de Thau et ses lagunes, ...). Ces sites sont classés au titre du code de l'environnement. Il paraît inconcevable de s'affranchir de ce classement. La construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28m de haut est une atteinte visuelle et va gravement défigurer le paysage.
@879	Pierre	Le tracé aux abords du bassin de Thau va détruire à la fois un site classé monument historique la Via Domitia !, une partie d'un vignoble classé du Picpoul de Pinet et surtout bouleverser et perturber une biodiversité encore heureusement présente sur ces zones . Les politiques parlent souvent du rapport bénéfices - risques il me semble que celui ci est clairement en déséquilibre du côté risques pour ce projet, tant sur le plan économique qu'écologique.
@881	WATTEYNE Martine	Depuis plus de 20 ans je séjourne régulièrement dans le bassin de Thau, magnifique endroit encore bien protégé, il faut le préserver
@884	pierre	et son impact environnemental énorme: dégradation de milieux à la riche biodiversité, proximité d'un espace lagunaire (étang de Thau) à l'équilibre déjà fragile, impact sur les ressources en eau (captage d'Issanka, nappes karstiques), dégradation visuelle et sonore du cadre de vie .
@886	damien	-catastrophe écologique : l'étang de Thau, la source d'Issanka et la Vène sont des écosystèmes fragiles (eau, poissons et oiseaux) qui seront forcément impactés lors des travaux et lors de l'exploitation.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@887	CARON Brigitte	Avec la construction de trois viaducs, qu'en est -il du maintien de la biodiversité sur le massif de la Gardiole, des impacts sur l'écosystème si fragile de l'étang de Thau ? Le tracé actuel passe dans la zone de captage d'eau d'Issanka, captage pour la ville de Sète. Les impacts ont ils été évalués?
@892	carabasse philippe	La création d'une nouvelle ligne est une nécessité mais nous devons nous opposer à la logique de la grande vitesse en tant que priorité sur la totalité du parcours et de fait prohiber le tracé rectiligne très impactant pour l'environnement, la biodiversité et les populations riveraines. Une vitesse de 224 km/h oblige un rayon de 1.851 mètres, une vitesse de 344km/h oblige un rayon de 5.555 mètres. Quand on exige de passer de 220 km/h à 320 km/h, on augmente de près de 4000 mètres le rayon qui tend à devenir une droite, on accroît forcément et fortement la contrainte d'insertion dans l'environnement. Les désastres attendus par un tracé induit par la grande vitesse au nord du bassin de Thau imposent une révision du tracé notamment aux abords de l'étang.
@915	herpin Michele	Je doute fort qu'il n'y aura aucun impact sonore sur cet espace important au niveau de la biodiversité dont nous, humbles humains faisons encore partie.
@916	Nathalie	L'impact sur les populations, leur mode de vie, l'économie des territoire traversés, l'environnement écologique, historique, ... a t il été réellement étudié et à quelle date ? Récemment ? Quid des zones protégées des garrigues dans ce projet ?
@921	Bacon Clare e t John Treilles	Elle protège le paysage, l'agriculture très important et traditionnel (les vignes, les olives, les fruits), la faune et la flore et de plus la mode de vie attirant qui bénéficie les touristes et les habitants. Cette région est belle est importante pour le pays. De ne pas le protéger constituerait un crime contre tous.
@924	BELLOCHE CHRISTINE	Le tracé de la ligne nouvelle est un affront à l'environnement du bassin de Thau. Un viaduc de 1,5 km viendrait balafre la magnifique crique de l'Angle.
@928	Aurelie	Inconcevable de valider ce dernier tracé L'étang de thau et ses habitants sont menacés par ce viaduc géant Les nuisances visuels et auditives seraient horrible Issanka est protégé avec sa source, l'étang avec sa source d'eau chaude également
@932	Rouger Marlène	-visuelles:dégradation du massif de la Gardiole et du pays de Thau par la construction d'un énorme viaduc. L'eau d'Issanka distribuée à des milliers d'habitants se trouvera être mise en danger. Des espèces animales seront menacées. .
E935	Andr Zech	- 2- parcours le long et proche de la lagune de Thau : cela remet en cause les zones appréciées des populations (des voies romaines et de chemins de mode doux). On peut rajouter l'effet visuel désastreux de ce viaduc particulièrement choquant pour les gênes irrémédiables causées aux habitants et touristes : vue, bruit, faune ... -
@938	GONI Bérénice	L'étang de Thau est une zone à l'équilibre fragile, zone Natura 2000; nous avons des espèces protégées, un paysage magnifique qui doit être respecté.
@939 @1009	Bernard	Montpellier et Perpignan, notamment avec le projet de viaduc le long de l'étang de Thau. Sans répondre, apparemment, à de sains objectifs économiques et sociaux, ce viaduc risquerait de détruire à terme la biodiversité locale. En effet, le tracé envisagé pour ce viaduc n'est pas compatible avec les exigences de base inhérentes à la sauvegarde de la biodiversité dans l'étang de Thau. Il est indispensable d'éloigner le viaduc du bassin en envisageant un autre tracé, voire un viaduc beaucoup plus loin de l'étang de Thau.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@940	DUPONT Laurent	EELV Languedoc-Roussillon & Midi-Pyrénées A tout cela s'ajoutent les impacts environnementaux, la dégradation du cadre de vie.
@941	Menut Philippe	Sur une pépite comme le bassin de thau, il est suicidaire de permettre le passage de la ligne sur un pont sur la commune de Poussan et le long de l'étang de thau. L'étang est en zone Natura 2000, c'est une zone protégée
@954	Cellard du Sordet herve	la construction d'un viaduc à 28 m va défigurer le paysage autour du bassin de Thau en sus des nuisances sonores un bilan écologique contestable
@956	du sordet	Defiguration du bassin de Thau et nuisances écologiques
@966	Bort Francis	- l'impact sur la beauté de cette partie de l'Hérault avec son bassin de Thau réputé et les villages environnants visités toute l'année
@967	Amouroux Hélène	- l'impact sur la beauté de cette partie de l'Hérault avec son bassin de Thau réputé et les villages environnants visités toute l'année
@972	Bower Sarah	La construction de cette tracé de LGV sur le bassin de Thau n'a vraiment pas de sens. Au delà du prix astronomique, cette ligne va détruire notre écosystème si cher et va polluer la nature qui nous entoure.
@975	Albaret Martine	Non à la construction d'un viaduc de 1,04 km et de 28 m de hauteur face à l'étang de Thau Tenant les nuisances sonores visuelles et écologiques
@976	BONIFACE Odile	Ce projet est une aberration économique et écologique : Passage de la ligne à Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour la ville de Sète - Traversée de la zone classée Natura 2000 de l'étang de Thau, crique de l'Angle, par un viaduc immense,
@977	Dorques Christian	Ma contribution consiste à des avis (détails dans le fichier joint) 1- Sur la globalité du projet 2- Sur les atteintes aux milieux de vie du territoire de Thau, - atteintes à l'environnement naturel, - aux systèmes hydrauliques et hydrologiques, - aux enjeux spécifiquement écologiques - Sur les risques potentiels sur l'étang de Thau, 3 - Sur les atteintes aux sites et aux paysages:
@979	DUCLOS LUCIENNE	La création de l'ouvrage, que dis je du viaduc de 1.4 kilomètres de long sur 28 mètres de haut, avec une trentaine de piliers en béton, qui enjambrera la zone des clachs et dominera la crique de l'Angle classé Natura 2000. donc plutôt cette verrue devant le bassin de THAU, créant une pollution visuelle, une pollution sonore car je sais que nous allons entendre les TGV et les trains de marchandises pendant la nuit. La LGV passera sur ISSANKA lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de SETE.
@994	ANNE Marie	Une aberration ce Viaduc qui va défigurer le paysage sur l'étang de Thau
@696	BRAS Hélène Avocate	Il en est de même de l'impact sur l'étang de Thau qui n'est ni étudié, ni même mentionné alors qu'il s'agit d'un écosystème majeur et qu'il est le lieu d'activités de pêche et de production de coquillages primordiales pour les communes situées le long du tracé et pour l'économie locale.
@997	BRISSON Robin	Ce viaduc de 1,4 km passant au travers de Poussan viendra gâcher la crique de l'Angle. De plus le tracé coupera la garrigue, pourtant protégée et produira de nombreuses nuisances (sonores, impact sur la faune et les habitants)
@1000	GINDRE Dominique	nuisances sonores visuelles viaduc défigurant le bassin de thau la via domitia en partie détruite projet surdimensionné
@1002	Jean-françois	je suis contre cette nouvelle ligne dans la mesure où pour Sète il n'y a aucun intérêt. Pour prendre Le TGV obligation d'aller à Montpellier sud qui n'est pas relié à St Roch! d'où obligation de prendre sa voiture! bravo pour l'écologie. sans compter sur le viaduc qui défigurera l'étang de thau
@1006	Hervé	Mais à certains endroits peu d'efforts sont fait pour que l'impact sonore et visuel soit atténué. Le tracé au nord du bassin de Thau va hériter de ses nuisances et pour toujours
@1009	Bernard	En effet, le tracé envisagé pour ce viaduc n'est pas compatible avec les exigences de base inhérentes à la sauvegarde de la biodiversité dans l'étang de Thau.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1013	BOCQUET Géraldine	1/Il aura un impact visuel irrémédiable sur un site classé, l'abbaye Saint Félix de Monceau, sur la commune de Gigean, sur le massif de la Gardiole et sur le site de l'Etang de Thau.
@1014	Joel	Non à la construction d' un viaduc de 1,4 km et 28m de haut face à l' étang de Thau. _ L' eau à Issanka en danger: Les sources d' Issanka fournissent L' EAU POTABLE à SETE !!! _ Le Massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés.
@1017	Ensemble vers 2026	Située sur le tracé du Viaduc prévu entre Poussan et le massif de la Gardiole, la source d'Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de Sète se verra mise en danger par ces travaux de grande envergure, ce qui est incohérent avec l'article <u>l'article L. 1321-2</u> du Code de la Santé Publique. La construction d'un viaduc de 1400m de long et 28m de haut incluant une trentaine de piliers en béton face à la Crique de l'Angle classée Natura 2000 est contraire à l'article L414-1 du Code de l'Environnement : « <i>Les sites Natura 2000 font l'objet de mesures destinées à conserver ou à rétablir dans un état favorable à leur maintien à long terme les habitats naturels et les populations des espèces de faune et de flore sauvages qui ont justifié leur délimitation. Les sites Natura 2000 font également l'objet de mesures de prévention appropriées pour éviter la détérioration de ces mêmes habitats naturels et les perturbations de nature à affecter de façon significative ces mêmes espèces.</i> »
@1016	PELAYO Francis	Natif et résident du Bassin de Thau, ce projet LGV est non sans conséquence sur notre territoire, notre environnement, notre patrimoine et notre économie. Qu'en est-il de la biodiversité de notre massif de la Gardiole, du captage de l'eau d'Issanka, d'une partie de la voie Domitia ...?
@1023	LATTE-ROGEL Patricia	- l'Etang de Thau sera lui aussi défiguré par le viaduc prévu de 28 m de hauteur sur 1.4 km de long ... sans compter le cout pharaonique de cette construction ... - les nuisances sonores et visuelles et aussi écologiques de cette ligne avec CE tracé. - La source d'Issanka qui sera totalement polluée.
@1025	GONI François	Le viaduc de Poussan va défigurer et couper le paysage du bord de l' étang que l'on essaye de mettre en valeur pour le tourisme : piste cyclable, sentier côtier en création ....
@1026	Amarger Josiane	La mise en place d'un viaduc imposant de 1,5 km de long sur 28 m de hauteur démontre à quel point la mise en place du concept d'une circulation à grande vitesse, qui impose de fortes contraintes géométriques, est inadaptée et incompatible sur notre territoire fragile de Thau. De par son tracé linéaire et de la mise en place de son infrastructure tout le long de la ligne, la création d'une ligne grande vitesse LGV telle qu'elle est prévue dans le cadre de la phase 1 du projet LNMP, sous prétexte d'un gain de temps de 18 minutes, présenterait donc des impacts et des risques sur l'agriculture, la viticulture, la ressource en eau, les milieux naturels, les sites historiques, l'aménagement du territoire et le bruit sur l'ensemble du pays de Thau.
@1027	deborah	Une destruction de l'étang de Thau avec sa biodiversité et de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique que représente la Gardiole.
@1028	Lopez Pierre	Pourquoi faire passer le tgv au bord de l'étang de thau, sur un immonde viaduc, qui plus est onéreux, et à travers des hectares de picpoul de pinet ?
@1035	RAYNAUD Pascal	Comment ne pas être défavorable à un projet famineux, destructeur, desservant & appauvrissant le territoire du Bassin de Thau avec l'argent du contribuable. Est-ce bien raisonnable à l'égard des conséquences irréversibles sur le territoire de Thau ? Un projet passé en force en contournant les aspects réglementaires et informatifs pour la population !!! Risque de Pollution sur la lagune de Thau et sur le terroir viticole

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1041@	Kirchner Odile	Le tracé annoncé de la LGV entre Montpellier et Béziers s'accompagnera de dégradations potentielles et de forts risques pour l'environnement, la biodiversité, la qualité de vie et de mobilité, le paysage du bassin de Thau.
@1043	Daniel Arnaud	Défigurer le bassin de Thau et dépenser tant d'argent pour gagner 18mn c'est une ineptie. 18mn qui au final ne seront que rarement gagnées aux vues des retards incommensurable et journées de grève à répétition !
@1049	CAVERIVIERE Martine	L'étang de Thau est un site classé remarquable avec un écosystème unique mais très fragile. Le projet prévoit, sur le bassin versant de Thau, la construction d'un viaduc de 1,4km de long et de 28m de haut passant sur la zone d'Issanka où se situe des sources d'eau potable (Sète).
@1055	Pascal	Concernant les habitants du bassin de Thau, l'un des territoires directement impactés par ce projet, il semble difficile d'en distinguer des bénéfiques alors que les nuisances directes semblent nombreuses, dont en particulier : - Dégradation, par la création d'ouvrages d'art imposants, d'un paysage remarquable qui devrait être préservé à tout prix,
@1059	Nicole	des nuisances sonores, visuelles et écologiques; le bassin de Thau défiguré
@1062	Sète Aglopôle	Les paysages du bassin de Thau vont être affectés de manière irréversible par cinq viaducs dans la plaine de Poussan, la vallée de la Vène, le site inscrit d'Issanka. Le projet crée une véritable saignée dans le massif classé de la Gardiole et se retrouve en co-visibilité avec l'abbaye Saint Félix-de-Monceau. L'impact paysager sera particulièrement fort depuis le belvédère du Mont Saint Clair à Sète qui constitue le principal point de vue élevé du littoral héraultais.
@1063	Camille	des dégâts environnementaux importants sur un écosystème déjà très fragile (bassin de Thau), avec 15 sites Natura 2000 qui seront impactés, sans compter la la protection de la source d'Issanka à proximité.
E1071	M M	PAYSAGE : Un viaduc haut de 10 étages sur + d 1 km proche de notre magnifique crique de l'angle. Havre de paix, paradis de notre faune notamment des flamants. Et à côté il prévoit une barrière de béton de 26m visible de loin et qui nous accueillera dès la sortie d'autoroute
@1083	Widad	pénalisante pour les populations notamment celles du bassin de Thau (bruit, paysage, gare accessible en transport en commun en 1h30).. etc...
@1084	julien	- Esthétiquement et écologiquement car il dénature deux sites exceptionnels que sont la gardiole et l'étang de Thau
@1095	REFUVEILLE	des technocrates hors-sol pondent un projet écologiquement aberrant sur notre territoire. Dans quel siècle vivent-ils?
@1125	Josyane	Combien gagnent-ils en défigurant le bassin de Thau?
@1103	Nadege	Outre les nuisances sonores, le massif de La Gardiole et le Bassin de Thau seront défigurés
@1107	Carine et David	Nous sommes fermement opposés à la construction de cette nouvelle ligne TGV, qui va défigurer le bassin de Thau, provoquer des nuisances sonores, visuelles et environnementales sans précédent, détruira une grande partie du domaine de Picpoul de Pinet et un territoire protégé : la via domitia.
@1108	emmanuelle	Ce projet ne être révisé pour tenir compte d'impératifs incontournables: 1/Écologiques: l'avis de la Haute autorité environnementale souligne les incidences sur la zone Natura 2000, sur l'étang de Thau et sa biodiversité,, sur la Gardiole ou encore le bois de Maurin. Les émissions de gaz à effet de serre de la phase de travaux et d'exploitation seraient compensées par celles évitées grâce au projet en...240 ans (p 25).
@1140	Vandermeersch Nathalie	Voici mes inquiétudes : Le chantier aura un impact très important sur mon village et les alentours et ce, pendant de nombreuses années. Il se trouve à proximité immédiate :



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Du point de captage des sources d'Issanka qui alimentent Sète et sa région en eau potable</li> <li>- De l'étang de Thau qui est le berceau d'une magnifique biodiversité en particulier ornithologique mais aussi de la conchyliculture.</li> </ul>
@1147	valerie boadella	- Impact sur l'environnement préservé du territoire de Thau : Le Bassin de Thau et sa biosphère.
@1155	BRAS Pierre	<p>En l'espèce, au nord de l'étang de Thau, le tracé envisagé de la LNMP-1 traverserait trois points qui ont pour caractéristiques d'être uniques, c'est-à-dire irremplaçables et insusceptibles de compensation.</p> <p>Ces trois points sont la source d'Issanka, l'aire de la Crique de l'Angle et la voie romaine, dite Via Domitia.</p> <p>Ces trois lieux présentent chacun un intérêt public propre : ressource en eau potable à Issanka, espace majeur pour la faune, la flore et l'activité économique de l'étang de Thau (crique de l'Angle) et vestige marquant de l'histoire de la Gaule et donc de la France (Via Domitia).</p>
@1157	isabelle	<p>Enfin, je ne vois pas en quoi abîmer les zones humides et les zones naturelles du fragile écosystème du territoire de Thau peut être d'utilité publique.</p> <p>Ce qui est d'utilité publique, c'est de les préserver et de les sanctuariser.</p>
@1159	Joao Paulo	Aucun intérêt pour notre région de détruire le paysage et écosystème du bassin de Thau
@1160	Morgane	Cela ne servira pas réellement les habitants ni au désenclavement du bassin de Thau.
C1208	MORGO Christophe	<p>Délibérations du conseil municipal de Villeveyrac:</p> <p>Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, et un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique : l'étang et ses lagunes, notre terroir agricole et viticole, nos espaces naturels (massif de la Gardiole, notamment, site classé au titre du code de l'environnement). Les nuisances écologiques, sonores et visuelles seront importantes, puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et 28 mètres de haut à moins d'1km de l'étang de Thau.</li> <li>. C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré si SNCF Réseau ne propose pas une œuvre architecturale pour cet ouvrage.</li> </ul> <p>En outre, nous rappellerons les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.</p>
C1209	RAJA Cédric	<p>Délibérations du conseil municipal de Bouzigues</p> <p>Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>. La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, et un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique : l'étang et ses lagunes, notre terroir agricole et viticole, nos espaces naturels (massif de la Gardiole, notamment, site classé au titre du code de l'environnement). Les nuisances écologiques, sonores et visuelles seront importantes, puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et 28 mètres de haut à moins d'1km de l'étang de Thau.</li> <li>. C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré si SNCF Réseau ne propose pas une œuvre architecturale pour cet ouvrage.</li> <li>. En outre, nous rappellerons les conclusions de l'avis de l'autorité environnementale du 22 septembre 2021, qui stipule que l'étude du dossier révèle de nombreuses carences et insuffisances de sorte que des modifications substantielles doivent être apportées au projet.</li> </ul>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
C1217	Syndicat Conchyliculteurs de Bouzigues	. Ce tracé avec un viaduc sur la crique de l'Angle est un danger pour l'étang de Thau ainsi que pour les conchyliculteurs.
C1218	Prudhomie de l'Etang de Thau	En effet, un viaduc au abord fr la crique de l'angle serait un réel danger pous l'étang de Thau...
R1234	MAZOYER Colette	Je ne me vois pas regarder l'étang de Thau à travers les arches d'un viaduc et aussi cela détruira des sites historiques qu'il faut protéger.
R1240	RIVAT Christian	Le littoral du bassin de Thau est protégé pour sa biodiversité, la beauté de son paysage et son économie depuis longtemps intégrée dans son environnement.
R1247	SMAGGE Noëlle	... il constitue une atteinte grave à l'environnement magnifique de la lagune.

Malgré des redondances avec les autres thèmes, nous avons souhaité avec ce thème mettre l'accent sur le poids de l'étang de Thau dans les contributions reçues.

#### Atteintes paysagères :

Les contributeurs déplorent essentiellement le bouleversement paysager que créerait la construction du viaduc de Poussan, sur le bassin de Thau et plus précisément sur la crique de l'Angle.

L'ampleur de l'ouvrage (1,4km de long et de 28m de haut), constituerait un obstacle visuel défigurant le paysage et créant des nuisances sonores.

Certaines communes, ayant émis un avis ou un délibéré, souhaitent ou exigent que la construction du viaduc de Poussan, fasse l'objet d'un concours d'architecture afin d'atténuer l'impact visuel sur le paysage.

#### Réponse SNCF Réseau

*En premier lieu, il est important de rappeler que parmi les 3 variantes de tracé étudiées dans ce secteur, c'est celle présentant le tracé le plus éloigné de la crique de l'Angle qui a été retenue. De plus la solution développée au stade actuel des études est celle qui permet d'obtenir le viaduc le plus élancé et donc offrant les meilleures capacités d'intégration architecturale et paysagère.*

*SNCF Réseau a bien conscience de l'incidence paysagère du viaduc de Poussan et s'est engagé à lancer un concours international d'architecture et d'ingénierie pour la réalisation et l'intégration de cet ouvrage d'art dans ce site de valeur exceptionnelle. Cette ambition sera retranscrite dans les engagements du maître d'ouvrage (document annexé au décret de DUP de la phase 1 du projet LNMP), afin de garantir la réalisation de ce processus spécifique de conception quelles que soient les modalités de maîtrise d'ouvrage ultérieures de la future ligne.*

*Le cahier des charges de ce concours sera vraisemblablement co-construit avec l'ensemble des partenaires du projet et des acteurs du site, notamment la Direction de l'Aménagement et des sites de la DREAL et l'inspection générale des sites du CGEDD. Dans la mesure du possible ces acteurs seront également associés au dépouillement des offres et donc au choix des prestataires.*

*Concernant les nuisances sonores, une étude acoustique a été réalisée pour la phase 1 du projet intégrant mesures de bruits in situ (définition de l'ambiance acoustique actuelle) et modélisation acoustique du projet en phase exploitation. Ces études mettent en évidence que la contribution sonore du projet LNMP (qui intègre d'ores et déjà des protections acoustiques sur le viaduc) est faible au regard de l'ambiance acoustique induite par la circulation automobile sur l'A9.*

#### **Atteintes environnementales :**

La plupart des contributeurs craignent des nuisances sur l'écosystème du Bassin, surtout par les risques de pollution liés à l'exploitation de la nouvelle ligne et pendant sa phase de travaux. Il est évoqué aussi des risques de pollution de la source d'Issanka protégée par des périmètres de protection à l'intérieur desquels, peuvent être interdits ou réglementés toutes activités, dépôts ou installations de nature à nuire directement ou indirectement à la qualité des eaux. Il est évoqué à ce sujet que les aspects réglementaires de protection de la source (servitudes AS1), ne seraient pas respectés.

Il est évoqué aussi une zone Natura 2000 spécifique à l'étang de Thau qui serait impactée par le tracé de la ligne nouvelle.

La nouvelle ligne et son viaduc nuiraient à biodiversité spécifique et fragile de l'étang de Thau, notamment aux oiseaux et au conchyliculteurs.

Enfin, certains contributeurs pensent indispensable d'éloigner le viaduc du bassin en envisageant un autre tracé, voire un viaduc beaucoup plus loin de l'étang de Thau.

#### **Réponse SNCF Réseau**

*Concernant les risques de pollution liés à l'exploitation et aux travaux, il convient de se reporter au chapitre 2.2 du présent document.*

*Le sujet particulier du captage d'eau potable d'Issanka est traité chapitre 2. 6 du présent document.*

*Aucune emprise n'a lieu au sein du site Natura 2000 de l'Étang de Thau et lido de Sète à Agde.*

*Par ailleurs, les mesures de gestion des eaux pluviales et des pollutions accidentelles évoquées précédemment permettent de limiter les risques d'atteintes à l'étang de Thau.*

*Enfin, comme déjà évoqué au paragraphe traitant des variantes de tracé étudiées, la solution retenue est celle présentant le tracé le plus éloigné de l'étang.*

*Eloigner encore le tracé de l'étang de Thau impliquerait de passer au nord de l'A9 et donc de traverser les bourgs de Poussan, Fabrègues, Gigean et Saint-Jean de Védas ou, en envisageant un passage hypothétique au nord de ces bourgs, de traverser des milieux naturels sensibles et la zone de protection Natura 2000 de la Plaine de Fabrègues-Poussan.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE :**

Nous constatons que :

- La Ligne nouvelle n'aurait pas d'impact sur la biodiversité du site Natura 2000 de « l'Étang de Thau et lido de Sète à Agde » car il n'est pas situé dans l'emprise du projet
- Un éloignement du tracé vers le nord impacterait fortement des zones déjà urbanisées et des milieux naturels sensibles.
- Nous notons l'engagement du maître d'ouvrage de lancer un concours d'architecture en y associant les acteurs du site. Nous demandons à ce que le public y participe jusqu'au choix du concepteur.

#### **5.2.5. LA GARDIOLE**

<b>N°</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Extrait de la contribution</b>
@3	DURAND Rémy	il me semble indispensable de privilégier l'accès au massif de La Gardiole , bulle d'oxygène pour la population, durant toute la durée des travaux et de faire en sorte de ne pas polluer anormalement l'environnement des populations locales de Gigean et de Poussan
@8	BORDENAVE Dominique	En plus il y a la Gardiole, l'étang de Thau, les vignobles dont le picpoul de Pinet, la pollution, les risques d'accidents très dangereux pour les riverains, l'impact sur la flore, la faune
@22	Chauvit Catherine	La Gardiole, domaine important de garrigue pour la biodiversité, qui va être coupée par la ligne SNCF, quel désastre écologique !
@47	Raineval Franck	sans compter la gardiole défigurer et poluer. Cet ligne est inutile elle n apporte rien de plus
@ 59	GUIN Anne	Il est impensable que des territoires comme celui du Bassin de Thau et celui du massif de la Gardiole aient fait l'objet de tant de soins de préservation pendant de nombreuses années pour finir massacrés par une ligne de train.
@67	Marie	Toucher à la Gardiole
@72	Elafia Badia	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@118	Bouquet Cyril	Abimer la Gardiole, passer en lisière du bassin de Thau et de son écosystème
@123	Brunel Elodie	Contre la ligne LGV car entre le viaduc de l'étang de Thau et la Gardiole cela vas dénaturer notre territoire qui sont des espaces protégés auquel nous tenons.

@148	Corbel Laurence	Le paysage de la Gardiole se trouvera défiguré alors qu'il s'agit d'un site protégé Natura 2000 .
@149	Jacques	. En outre ce trajet Sud empiète sur la Gardiole !!!
@150	Sylviane	Le trajet sud adopté est soumis à enquête maintenant n'est pour moi pas recevable : il empiète sur la Gardiole
@166	Viel-Cazal Jacques	Le tracé dans le massif de la Gardiole va également être une cicatrice que l'on ne pourra pas éviter: Ce massif que j'emprunte régulièrement pour des randonnées Vélo ou pédestre est pourtant un site de toute beauté. Quel malheur d'imaginer cette balafre
@131	Hélène	Protégeons la Gardiole, l'étang et les vignobles !
@149	Jacques	Ce trajet Sud empiète sur la Gardiole !!!
@150	Sylviane	1) il empiète sur la Gardiole
@153	Laurens Annie-France	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau
@159	Borg Michel	Ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@166	Viel-Cazal Jacques	Le tracé dans le massif de la Gardiole va également être une cicatrice que l'on ne pourra pas éviter: Ce massif que j'emprunte régulièrement pour des randonnées Vélo ou pédestre est pourtant un site de toute beauté. Quel malheur d'imaginer cette balafre.
@227	RATTI Philippe	Je ne vois pas, dans le projet, les voies d'accès au massif de la Gardiole depuis Gigean. Je suis bien entendu contre ce projet insensé.
@242	BESSIERE Louis	Aspect environnemental : Crainte que le massif de la Gardiole soit défiguré. Le tracé passera au pied de l'Abbaye StFélix-de-Montceau (classée
@260	Audrey	4/ La LGV traversera la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II. 🍃
@265	de Fays Françoise	Il serait préférable de passer au nord de Poussan afin de protéger le massif de la Gardiole. Dans la vallée de Villeveyrac pour épargner l'étang de Thau
@270	Christian	La LGV traversera la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnue Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II
@272 @288	Félix	La LGV traversera la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique
@352	BERTI Elise	Il est inacceptable qu'un site reconnu zone naturelle soit ainsi agressé. La Gardiole appartient aux citoyens. - ISSANKA défiguré
@383	Pascal	Impacts majeurs sur le magnifique site du bassin de Thau et de la Gardiole.
@408	stroppiana david	bonjour je suis totalement contre le projet LGV thau, pourquoi a t'on besoin d'aller tout détruire en gardiole ?
@412	Paganini Géraldine	Je suis contre la ligne lgv qui va nous prendre la maison et nos vignes.il va y avoir des nuisances sonores,notre patrimoine local vas être impacté les vignes de picpoul de Pinet,notre massif de la gardiole et bien d'autres
@413	Thierry et Catherine Braquet	Comment peut-on admettre de balafre le massif de la Gardiole classée ZNIEFF type 1 et 2, de venir défigurer le paysage splendide de l'étang de Thau avec un viaduc de 28 mètres de haut équivalent à un immeuble de 11 étages qui dominera la crique de l'Angle classée Natura 2000, d'ensevelir en partie la Via Domitia classée monument historique et de massacrer plus de 10% du terroir viticole du Picpoul de Pinet, appellation internationalement appréciée et véritable patrimoine local faisant partie des 3 plus grandes AOC du Languedoc pour soi-disant gagner quelques poignées de minutes ?
@434	PRAT GILLES	Ce viaduc va nous gâcher le paysage Il y a 3 zone protégée : 1: LA PIE GRIËCHE 2: LA GARDIOLE

@439	amiel Jeanne-Marie	Complètement oppose au tracé qui impacte Zone protégée de la Gardiole Insulte à l'environnement fragile du bassin de THAU C est pas possible!!!! environnement unique devasté définitivement
@440	Karine	Il n'a aucun intérêt pour les habitants du secteur, pas d'impact économique et surtout un impact écologique catastrophique sur des sites naturels exceptionnels, le massif de la Gardiole et l'étang de Thau avec des espèces endémiques. Ces environnements sont à protéger et font partie de l'intérêt écologique, culturel et touristique de la région.
@454	Mazé Laure	La faune et la flore seront gravement impactés sur de grandes surfaces de garrigues et milieux naturels tout au long du trajet et tout particulièrement sur le massif de la Gardiole et de la Mourre.
@522	JEANGUYOT Philippe	- La LGV traversera la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II.
@535	Caron antoine	De plus le projet proposé un fois de plus va consommer des terres agricoles ou "naturelles" (la Gardiole par exemple) ce qui est contraire à la politique de 0 artificialisation.
@539	Garcia boris	Bonjour, je m'oppose à ce projet, la Gardiole est une zone protégée.
@540	PICAMOLES Sophie	A l'heure de l'écologie et des modes de circulation douce comment ce projet peut il avoir vu le jour. Quelle catastrophe pour notre Gardiole, sans parler de cette aqueduc honteux au dessus de nos têtes.
@566	mireille	Le tracé actuel est une catastrophe écologique pour le massif de la Gardiole. - je dénonce l'agression faite au massif classé de la Gardiole, poumon vert de l'agglomération Montpelliéraine, au périmètre classé, aux zones protégées (ZNIEFF, Natura 2000...).
@569	Charles-henri	Ce tracé va détruire tout le massif de la Gardiole ou résider beaucoup de faune et flore, sans parler des nuisances sonores, visuelles et écologiques.
@573	SEUL-DUPOUIS Pascal	Les paysages dans la Gardiole sont défigurés avec ces tranchées sur plusieurs kilomètres, un passage à proximité de l'Abbaye St Félix de Montceau. Paysages défigurés dans les collines de La Mourre, entre Poussan, Bouzigues, Loupian et Mèze, dans des garrigues classées.
@591	Corinne	Aucun intérêt à cette ligne haute vitesse! A part détruire un écosystème déjà fragilisé, que ce soit le massif de la Gardiole, le Bassin de Thau
@650	Charras Grégoire	Je trouve que c'est un projet qui avait peut-être du sens il y a 30 ans mais qui aujourd'hui n'est plus pertinent. Tout d'abord à cause de la destruction des espaces naturels, notamment du massif de la Gardiole.
@656	Marielle	La Gardiole va également être détruite au sud de l'autoroute afin de ne pas trop impacter les villages de Gigan et de Fabregues.
@658	Carole	Le nouveau tracé envisagé serait une plaie dans les paysages et les sites protégés de la Gardiole et du nord de l'étang de Thau,
@661	Jean-Jacques	coupera une partie du Massif de la Gardiole, sous l'Abbaye de Saint Felix à Gigan. Ceci étant une petite partie des impacts générés par le tracé actuel. Je ne parle même pas des paysages défigurés (une garrigue pleine de faune et de flore notamment).
@662	DUHEM Gautier	- défiguration d'une partie du massif de la Gardiole I
@679	SEUL Gabrielle	– Des sites naturels et/ou classés Natura 2000 vont être complètement saccagés : dans le massif de la Gardiole avec une tranchée de plusieurs kilomètres au cœur du massif, y compris à proximité de l'ancienne Abbaye Saint-Félix-deMontceau, dans les garrigues de Loupian... Des centaines d'espèces animales, dont de nombreux oiseaux, peuplent ces espaces. L'Etang de Thau et les zones humides du secteur Balaruc/Poussan/Bouzigues, seront obligatoirement impactés par le chantier de la LNMP, vu la proximité de la ligne et notamment le viaduc de Poussan. C'est un milieu très sensible aux changements de conditions climatiques, aux eaux de pluie. Ce secteur de l'Etang est un lieu de reproduction et de repos pour plusieurs espèces d'oiseaux.
@685	Loïc	A l'heure où nous mettons en avant l'écologie, nous allons détruire une partie de la Gardiole et la garrigue avoisinant Loupian et Mèze. Quel sera l'impact écologique sur les sites classés Natura 2000

@688	SALAGER Guilhem	Le massif de la Gardiole est fragile. C'est une zone protégée et je souhaite qu'elle le reste.
@689	Emeri Nicolas	cette nouvelle ligne va venir dégrader les magnifiques paysages naturels de la Gardiole et de l'étang de Thau ainsi que les accès à des lieux historiques comme l'Abbaye de Gigean ou encore à des sentiers de randonnée très empruntés. En plus de supprimer des lieux de promenade et de défigurer le paysage, cela aura pour conséquence d'ajouter de la pollution ainsi que des nuisances sonores déjà très nettement apportées par l'autoroute.
@691	Boucon et barbé Emma et Daniel-Ange	Nous demeurons au 1 bis chemin des chalets a Balaruc-le-Vieux Vous allez nous forcer a entendre le bruits de plusieurs TGV par jr sans parler de la dégradation du paysage.
@720	Legrand Bernard	Cette ligne va détruire les restes classés de la voie Domitienne et aussi une grande partie du vignoble de picpoul. Ce serait dommage car la voie Domitienne a une grande signification historique. par ailleurs les vins de picpoul, un raisin ancien du midi, est très apprécié. Je vous prie de bien vouloir trouver une autre route si la ligne prévue est vraiment importante au développement de la région
@729	Jean-marie	Tout d'abord à cause de la destruction des espaces naturels, notamment du massif de la Gardiole et de l'étang de Thau .
@731	Remi	Je suis contre ce projet coûteux qui va détruire la gardiole (qui est le poumon des montpelliérains, a l'heure où l'on parle impact carbone et préservation des espaces naturels)
@733	GASPARD Myriam	Dans ce secteur de Fabrègues, le trajet coupe la Gardiole espace protégé en s'éloignant de la balafre réalisée par l'autoroute alors que par la suite sur Gigean il s'en rapproche. Il serait souhaitable que les deux soient accolés (comme sur Lattes secteur Saporta par exemple) afin de ne pas perturber plus l'écosystème actuel. Une activité agricole a été mise en place sur la zone concernée et le projet mettrait en péril cette activité. En séparant les deux infrastructures (autoroute existante et LGV) cela met en péril la zone naturelle de la Gardiole et sa valeur environnementale et sociale. Ce mitage d'infrastructure ne va favoriser que les friches et le risque incendies en ayant des zones naturelles qui ne pourront plus fonctionner car coupées en deux.L
@734	Kevin	Ce projet est un non sens à l'heure où l'écologie doit être notre préoccupation majeure. En plus de dénaturer visuellement la gardiole et le bassin de thau, l'impact sur écologique sera majeure.
@738	Vincent Arnaud	Ce projet va dénaturer un espace magnifique tel que la gardiole et le bassin de thau, avec des espèces animales menacées.
@749	Lacour Laurence	Il est inadmissible qu'un site protégé comme le massif de la gardiole soit défiguré par une ligne LGV.
@766	Termolle Marcelle	Un désastre environnemental qui sabre dans le massif de la Gardiole,
@773	RANCY Josiane	1/Destruction de la nature - défiguration du massif de la Gardiole - Nombreuses espèces menacées et impact sur la faune et zones protégées
@785 @787 @788	Monique FRANCOIS JULIEN RICHOU coralie	Ce tracé abime la gardiole, défigure le paysage avec un viaduc, coupe des terres agricoles et des sites classés;
@796	Jouannet Charlene	Je m'oppose au tracé proposé qui doit passer dans la Gardiole. Ce site naturel doit être préservé par nos représentants territoriaux. Un tracé alternatif doit être étudié pour éviter ce site et le protéger.
@797	Gidoïn François	Non au tracé qui détruira le patrimoine naturel unique de la Gardiole
@819	Cohen Brigitte	Gardiole, site classé au code de l'environnement, défigurée. Passage partiellement en tranchée dans le massif de la Gardiole.
@820	Dominique	impact négatif sur le paysage, la Gardiole, classée site pittoresque,
@829	De Ferrier Hubert	Qui peut croire que traverser un site naturel comme la Gardiole n'a pas d'impact écologique ?

		J'habite Fabrègues à 10km de Montpellier et les services publics territoriaux sont incapables de réaliser une piste cyclable dans un délai raisonnable ! Mais pour faire une voie qui coûte 2M€, qui n'est qu'un élément d'un tronçon..tout est possible..! Je n'ai pas vu l'étude d'impact sonore au droit de la ville de Fabrègues ? La Gardiole est un trésor de diversité qui va être défigurée par une voie ferrée.
@838	SORIANO Jean Luc	La ligne va passer à travers les collines de la Gardiole où, entre tranchées et tunnels, les dégâts vont être énormes dans cet espace naturel qu'il faut préserver.
@845	Vincent	qui va détruire une partie de la Via Domitia, des vignes de Picpoul et le domaine de Creyssels coupé en deux, le massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés, etc...,
@855	DEVANTOY Isabelle	L'étang de Thau est un site magnifique à protéger, tout comme le massif de la Gardiole , les diverses espèces animales et végétales, la qualité de l'eau source de vie précieuse et rare...
@862	VINCENT David	Je crains aussi pour le massif de la Gardiole.
@874	régis	L'état a déjà été condamné pour inaction par rapport au changement climatique, cette ligne LGV va contribué grandement a détériorer encore plus les écosystèmes sur son tracé, sans parlé de la source sur lequel elle va passer, dénaturer le paysage qui soit dit en passant est censé être protégé ( massif de la Gardiole) ne servira pas à grand chose
@877	BERGE Jacques	Le projet de tracé de la ligne LGV entre Montpellier et Perpignan (première phase entre Montpellier et Béziers) porte atteinte à l'environnement d'un milieu préservé (Massif de la Gardiole, étang de Thau et ses lagunes, ...). Ces sites sont classés au titre du code de l'environnement. Il parait inconcevable de s'affranchir de ce classement. La construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28m de haut est une atteinte visuelle et va gravement défigurer le paysage.
@878	Norbert	Ce tracé à proximité de la Gardiole me semble être un non-sens humain et écologique
@887	CARON Brigitte	Avec la construction de trois viaducs, qu'en est -il du maintien de la biodiversité sur le massif de la Gardiole, des impacts sur l'écosystème si fragile de l'étang de Thau ?
@901	serge	- il est dommage que l'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'est pas été étudié. Il faut le demander.
@928	Aurelie	Inconcevable de valider ce dernier tracé et la gardiole est protégée c'est notre poumon.
@932	Rouger Marlène	-visuelles:dégradation du massif de la Gardiole et du pays de Thau par la construction d'un énorme viaduc. L'eau d'Issanka distribuée à des milliers d'habitants se trouvera être mise en danger. Des espèces animales seront menacées. .
@934	MASSERINI Philippe	Par ailleurs, il est unanimement admis que le milieu de garrigue qui caractérise le massif de la Gardiole est particulièrement inflammable et donc sensible au risque d'incendie qui pourrait être provoqué, notamment en cas de freinage d'urgence ou de retombées de caténaire...). Quelles mesures sont envisagées pour atténuer ce risque ? Pour terminer, je voudrais ajouter à mes remarques personnelles cette reprise de la contribution de l'association des Gardiens de la Gardiole : « l'Autorité Environnementale produit un avis qui démontre les insuffisances des dossiers présentés Tous dossiers impactant des territoires, à fortiori des zones sensibles à fort enjeux environnementaux, zones protégées et classées nécessitent des mesures compensatoires.
E935	Andr Zech	- 1- traversée de la Gardiole : mise en cause d'une zone protégée et un des rares endroits locaux de promenade et de « respiration » tranquilles pour les habitants et les touristes
@976	BONIFACE Odile	Ce projet est une aberration économique et écologique :



		Passage de la ligne à Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour la ville de Sète - Tronçon de la via Domitia classé monument historique enseveli - Traversée de la zone classée Natura 2000 de l'étang de Thau, crique de l'Angle, par un viaduc immense, ainsi que du massif de la Gardiole (ZNIEFF).
@1013	BOCQUET Géraldine	1/Il aura un impact visuel irrémédiable sur un site classé, l'abbaye Saint Félix de Monceau, sur la commune de Gigean, sur le massif de la Gardiole et sur le site de l'Etang de Thau.
@1014	Joel	Non à la construction d' un viaduc de 1,4 km et 28m de haut face à l' étang de Thau. _ L' eau à Issanka en danger: Les sources d' Issanka fournissent L' EAU POTABLE à SETE !!! _ Le Massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés.
@1016	PELAYO Francis	Natif et résident du Bassin de Thau, ce projet LGV est non sans conséquence sur notre territoire, notre environnement, notre patrimoine et notre économie. Qu'en est-il de la biodiversité de notre massif de la Gardiole, du captage de l'eau d'Issanka, d'une partie de la voie Domitia ...?
@1017	Ensemble vers 2026	Le tracé LGV entravera le massif de la Gardiole, classée "site pittoresque" en 1980, puis reconnu Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II : « <i>Le programme ZNIEFF n'est pas un programme de conservation ou de protection de la biodiversité. Son rôle est de générer, accumuler et localiser l'information sur les espèces et les milieux naturels remarquables, rares ou menacés. C'est le socle de la connaissance pour la conservation et la protection.</i> »
@1022	HARDY anne-claire	L'association des gardiens de la gardiole souligne que le tracé retenu sur la séquence de la Gardiole est plus cohérent avec le couloir de nuisance déjà généré par l'autoroute.
@1023	LATTE-ROGEL Patricia	- Randonneuse (en club) je suis choquée par le projet de destruction du massif de La Gardiole.
@1027	deborah	Une destruction de l'étang de Thau avec sa biodiversité et de la zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique que représente la Gardiole. Le massif de la Gardiole est une bulle d'oxygène pour nous habitant de GIGEAN qui serait polluée par cette LGV
@1031	SEGUI Sébastien	De plus, le tracé touchera beaucoup l'économie du secteur à cause par exemple de la traversée des principaux cépages viticole ou du lieu où l'eau de pluie entre facilement sous la terre pour remplir les nappes, des secteur de promenades comme la Gardiole,
@1034	GRAU Éric	En faisant le choix de ce trajet le massif espace classé, sera défiguré par les travaux , les espèces vivant là seront dérangées et certaines protégées risquent de disparaître à jamais, c'est inconcevable.
@1035	RAYNAUD Pascal	⇒ Impact Ecologique Agro écologique & Climatique Destruction de la faune et de la flore de la garrigue, du massif de la gardiole
@1051	SARDA LIMOUSIS	Avez-vous prévu de conserver les accès piétons existants permettant d'aller au massif de la Gardiole ? C'est un véritable terrain de promenade, de loisirs pour la population à préserver.
@1062	Sète Aglopôle	. Le projet crée une véritable saignée dans le massif classé de la Gardiole et se retrouve en co-visibilité avec l'abbaye Saint Félix-de-Monceau. L'impact paysager sera particulièrement fort depuis le belvédère du Mont Saint Clair à Sète qui constitue le principal point de vue élevé du littoral héraultais.
@1069	MARTIN Arnaud	Conservatoire d'Espaces Naturels d'Occitanie Au-delà des variantes en tracé (Pièce F4), le projet ne fait pas la démonstration par comparaison des effets de variantes techniques sur le tracé retenu. Par exemple, le passage en tranchée sur le Massif de la Gardiole n'a pas fait l'objet d'évaluation de son effet potentiel sur la biodiversité par rapport au scénario retenu en déblai/remblai.

@1073	Philippe	. Je trouve ce tracé inadmissible autant pour le respect de l'environnement que celui des habitants, et le tout pour un gain de temps minimal à l'arrivée. La Gardiole est un paysage unique, le voir ainsi défiguré n'est pas supportable.
@1084	Julien	- Esthétiquement et écologiquement car il dénature deux sites exceptionnels que sont la Gardiole et l'étang de Thau
@1102	Brice	Je pense que les nuisances environnementales, sonores et visuelles ainsi que la destruction de nombreux sites remarquables de la Gardiole, de la Mourre et du vignoble de Pinet serait plus dommageable à l'économie de la région que ce projet disproportionné.
@1103	Nadège	Outre les nuisances sonores, le massif de La Gardiole et le Bassin de Thau seront défigurés
@1112	APPRIOU Jean Philippe	Passer en bas de la Gardiole qui est Natura 2000 ? est-ce bien normal?
@1126	MINAZZOLI Vincent	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 : - défiguration, par le creusement d'un tunnel, de la Gardiole classée "site pittoresque"
@1129	Anaïs	ce nouveau tracé aurait des conséquences néfastes pour l'environnement : tunnel qui passerait dans la Gardiole pourtant classée zone naturelle d'intérêt écologique, faunistique et floristique...
@1133	Magnan Nathalie	1) Un non sens environnemental : . la LGV impactera le massif classé de la Gardiole, détruisant la faune et la flore et plus généralement l'ensemble de ce magnifique mais si fragile écosystème du bassin de Thau que tous ensemble nous essayons de préserver .
E1141	genevive berger- grosperon	2 – La LGV dans son projet de tracé actuel traversera des espaces naturels reconnus et protégés : - elle arrachera et excavera la garrigue sur des kilomètres, - elle traversera la Gardiole qui est reconnue Zone Naturelle d'Intérêt Écologique, Faunistique et Floristique (ZNIEFF) type I et II, , tronçon routier datant de l'époque gallo-romaine classée aux Monuments Historiques,
@1148	BAUMGARTNER KATIA	Des mesures de préservation et de compensation très insuffisantes au regard des enjeux (dont Massif de la Gardiole, Corbière, captage en eau potable de Karkland, zone natura 2000 etc.)
R1242	SOL Franck	Défigurer le massif de la Gardiole, une zone humide protégée, un patrimoine tel que la via domitia...
R1248	FOUNIER	...le passage en pleine Gardiole est très dommageable, autant pour l'environnement en terme de faune et de flore que pour la qualité de vie des humains.

### Le massif de la Gardiole :

La plupart des contributeurs expriment leur crainte de voir le massif de la Gardiole défiguré et coupé en deux par la nouvelle ligne. Ils craignent pour la biodiversité du site lors des travaux et lors de l'exploitation de la ligne. En effet, ils redoutent que l'espace naturel soit bouleversé par les travaux (déblais, remblais, tunnel) et qu'il se trouve segmenté (LNMP, A9). Ainsi le tracé de la ligne nuirait aux déplacements des espèces animales et bouleverserait leur espace vital et de manière plus générale la biodiversité ressentie déjà comme fragile.

Certains contributeurs souhaitent que soit maintenu, en phase travaux et en phase d'exploitation, les cheminements piétons vers le massif de la Gardiole.

### Le massif de la Gardiole site classé :

Il est classé « site classé » depuis le décret du 25 février 1980 (SI00000540). Ce classement générant une servitude de type AC2, protégeant les monuments naturels où il est interdit d'effectuer des travaux, des contributeurs ne comprennent pas pour quelles raisons le projet de ligne nouvelle pourrait être autorisé.

### **Réponse SNCF Réseau**

*Dans la traversée du massif de la Gardiole, le projet s'inscrit en jumelage aussi rapproché que possible de l'autoroute A9.*

*Compte tenu des différences de référentiels géométriques d'une autoroute et d'une ligne ferroviaire à grande vitesse, cette solution en jumelage crée un certain nombre d'espaces interstitiels, représentant parfois des surfaces importantes, qui seront vraisemblablement délaissés par la grande faune et certains oiseaux.*

*Le jumelage rapproché offre en revanche la possibilité de réduire fortement l'incidence de l'aménagement sur les continuités écologiques par rapport à des infrastructures plus distantes qui créeraient deux coupures successives dans le territoire. En jumelage à l'A9, la LNMP pourrait même permettre d'améliorer globalement les continuités écologiques (en cas de volonté des pouvoirs publics de mettre à niveau les ouvrages de transparence de l'A9) et ne serait donc en aucun cas un obstacle supplémentaire aux déplacements de la faune.*

*Le site de la Gardiole a fait l'objet d'une attention toute particulière :*

*Le préfet du Languedoc-Roussillon, le directeur général de l'aménagement, du logement et de la nature et le directeur général des infrastructures, des transports et de la mer ont confié une mission d'expertise en date de novembre 2015 à l'inspecteur général des sites. Cette mission avait pour objectif d'évaluer l'impact du tracé de la LNMP sur les différents sites classés ou inscrits traversés,*

*La mission d'inspection générale des sites et paysages s'est déroulée en 2015 sur l'ensemble des sites du projet jusqu'à Perpignan, et a préconisé, pour le site de la Gardiole une série de recommandations.*

*Une nouvelle mission d'inspection générale, a été réalisée en 2021 (les préconisations de l'inspection générale et les réponses du Maître d'Ouvrage faisaient parties du dossier soumis à l'enquête publique).*

*Par ailleurs le projet a reçu l'avis favorable de la CDNPS (Commission départementale de la nature, des paysages et des sites).*

*Une nouvelle consultation de la CDNPS aura lieu lors de la demande d'autorisation environnementale et donc de l'autorisation au titre des sites classés.*

*Une étude paysagère approfondie, relative à l'insertion paysagère du projet au sein des sites classés dont le site classé du Massif de la Gardiole, sera réalisée.*

*Cette étude aura notamment pour objectif d'optimiser et d'assurer l'insertion paysagère de LNMP dans le massif de la Gardiole et de poursuivre le dimensionnement et les caractéristiques des mesures d'insertion et de compensation à hauteur du niveau de protection de ce site.*

*Elle portera sur toutes les composantes du projet : voie, équipements, ouvrages d'art, caténaires, clôtures, bassins, espaces interstitiels...*

*Cette analyse paysagère passera par l'interview des acteurs concernés (DRAC, DDTM, DREAL, élus, habitants des communes, tissus associatif...).*

*Pour ce qui concerne la thématique de la biodiversité, la démarche ERC d'ores et déjà déployée, comme largement développé dans le dossier support à enquête publique, et précédemment dans le paragraphe 2.1 et 2.2, sera poursuivie de façon approfondie lors de la phase d'autorisation environnementale.*

*Le maintien des chemins de randonnés est prévu, soit par le biais de la réalisation d'ouvrages de franchissement de la Ligne Nouvelle au droit du chemin intercepté, soit par le biais de la création d'un itinéraire de rabattement vers l'ouvrage de franchissement le plus proche. Il convient de se reporter aux pièces F5 § 6.13, et F7A2 et F7B2, § 5.4.13.*

#### **Abbaye Saint Félix de Monceau monument historique :**

Les contributeurs indiquent que l'abbaye est classée monument historique. En effet, le décret du 18 mars 1924 classe l'abbaye. Ceci créé une servitude de type AC1 et un périmètre de protection de 500 mètres.

#### **Réponse SNCF Réseau**

*Il est important de préciser en tout premier lieu que les emprises du projet se situent en dehors du périmètre de protection de l'Abbaye de Saint Félix de Monceau.*

*Par ailleurs, la covisibilité entre le projet et le monument a été étudié et fait l'objet de mesures de réduction, au même titre et dans le cadre général de l'insertion du projet au sein du site classé du massif de la Gardiole, comme évoqué précédemment.*

*En particulier, des modelés géomorphologiques et paysagers, adaptés au projet en déblais dans le relief calcaire de la Gardiole et aux abords de l'abbaye de Saint-Félix de Montceau, seront étudiés (terrassement géomorphologique du déblai de Pioch Redonel, adoucissement et écrêtement des pentes de talus ou à l'inverse, lorsque cela permet une meilleure insertion paysagère, raidissement des pentes en fonction de la faisabilité technique).*

*Les différents ouvrages d'art (franchissement de la RD114, qui aura une ouverture visuelle sous tablier et permettra une circulation douce, de la route de Saint-Félix de Montceau) bénéficieront d'un traitement architectural de qualité et sobre.*

*Par ailleurs, l'intégration de la route d'accès de l'abbaye de Saint-Félix de Montceau sera assurée non seulement à son arrivée au droit du monument, mais aussi tout le long de son parcours d'accès.*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*Pour rappel, l'insertion du projet au sein du site du massif de la Gardiole et donc aux abords de l'abbaye, fera l'objet d'une étude paysagère et d'une demande d'autorisation de site en phase d'étude ultérieure du projet.*

*Ces mesures sont plus particulièrement détaillées dans la pièce F7A2, § 5.5.*

Les zones naturelles Natura 2000, ZNIEFF, ZPS :

Certains contributeurs font état de ZNIEFF de type 1 et 2 et remarquent que le traitement ERC n'est pas suffisant à la lecture du dossier d'évaluation des incidences du projet sur les sites Natura 2000.

Ils remarquent aussi que le domaine vital de la pie-grièche à poitrine rose est impacté par le projet de nouvelle ligne, il existe une ZPS directive Oiseaux (FR9112020 Plaine de Fabrègues Poussan) qui semble être impactée.

### Réponse SNCF Réseau

*Il convient de se reporter au chapitre 2.1 du présent document.*

*Le site Natura 2000 de la Plaine de Poussan n'est pas impacté par le projet.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous prenons note que le maître d'ouvrage s'engage à réaliser une étude paysagère approfondie d'accompagnement, spécifique au massif de la Gardiole, et des abords de l'Abbaye de Saint Félix-de-Montceau, lors des prochaines étapes du projet (phase d'autorisation environnementale). Elles nous paraissent bien ciblées et suffisantes.

### **5.2.6. LES EAUX SOUTERRAINES ET SUPERFICIELLES**

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@72	ELAFIA Badia	En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@91	Alonso fabienne	... De nombreuses entreprises vont être menacées, les exploitations viticoles, maraichères, l'élevage, équestre, ... le domaine du tourisme, les exploitations ostréicultrices, la qualité des eaux thermales, les propriétaires qui verront leurs biens dévalués fortement
R.213	RUGGIERO, Jean-Luc et Odette	... N'oublions pas que la construction du viaduc entraîne une pollution sonore et visuelle par la mise en chantier d'un viaduc établi par des travaux conséquents ne tenant pas compte des bassins hydrauliques, (mélange eaux superficielles et souterraines.

@206	Fabien	... Minimiser l'impact environnemental : ... Des paysages défigurés, 1,6 million de m3 de déblais non réutilisés, risque de pollution des nappes phréatiques lié au fret et au risque d'accident chimique ainsi qu'au désherbage des voies à l'aide de pesticides, artificialisation des sols,
@298	GERARD	... NON À LA LGV Je m'oppose à ce projet, pour toutes les raisons qui sont évoquées par l'Observatoire du Pays de Thau : - La LGV passera sur Issanka (lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de Sète).
@302	Merle-Blondeau Marie-Eve	... - L'environnement : Sans parler de l'atteinte aux paysages... ... - L'Eau : Le creusement des sols pour le passage de la ligne et pour les piliers du Viaduc pourrait diminuer nos ressources en eau, déjà en tension lors des périodes touristiques. En effet ils risquent de modifier les structures des nappes phréatiques alimentant en eau potable les habitants du territoire de Thau Et en conséquence, compte-tenu des risques d'affaissement liés à l'instabilité des sous-sols (présence de quartz et de gypse), qu'advient-il des sources d'eaux chaudes alimentant la 1ere station thermale de France ? Qu'advient-il aussi de la biodiversité de l'étang si l'équilibre eaux chaudes/eaux froides et eaux douces/eaux salées n'est plus respecté ?
@317	Anne	... Ce projet amène les remarques suivantes de ma part : - enfin, les travaux d'implantation (excavation, terrassement, transport de matériaux...) vont générer des dommages inévitables.
@351 @352	BERTI Elise	... Il est inacceptable qu'un site reconnu zone naturelle soit ainsi agressé. La Gardiole appartient aux citoyens. - hors de question de toucher aux multitudes de cour d'eau que le projet va dévier, enfouir. - ISSANKA défiguré. Lieu de captation des eaux ne doit pas être touché.
@430	Caumont Daniel	Le tracé de la LGV est pile poil sur le bassin d'alimentation de la source d'Issanka qui alimente Sète. En plus de l'autoroute qui est déjà dessus. Un accident géologique drainant vers la source et qui longe le massif de la Gardiole est sur le trajet. Cet accident barre les écoulements la Gardiole qui a son niveau s'enfouissent sous terre et rejoignent la source. Un spéléologue qui connaît bien le système
@434	PRAT GILLES	... Ce viaduc va nous gâcher le paysage Il y a 3 zones protégées : 1: LA PIE GRIÈCHE 2: LA GARDIOLE 3: LA SOURCE D'ISSANKA, qui alimente Sète en eau potable DONC NON AU LGV
E.458	Jean-Christophe DARNATIGUES -	... La construction d'un viaduc de 1.4 km sur 26 mètres de haut semble incongru tant par la destruction physique des espaces naturels, la proximité avec les zones humides limitrophes de la Crique de l'Angle de l'étang de Thau, le risque inévitable d'accident générant un massacre écologique sur le bassin versant d'un étang abritant entre autres la culture des huîtres (que notre premier ministre goûte tant !), la création de fondations profondes sur des nappes phréatiques superficielles garantes de la filtration vers l'étang.
R.475	LOURIAC Sylvie	... Quelles études ont été faites au niveau hydrologique ? Pourquoi ne pas mettre l'argent de ce projet sur une réhabilitation (sur élèvement par rapport aux eaux - risque d'inondation) de la ligne existante. Je demande un tracé différent pour éviter le bord du bassin de Thau.
@447	Georges Balaruc-le-Vieux	... La figure 10 présente un profil en long à une échelle à peine lisible (voir pièce jointe): Ce profil en long va créer vu les hauteurs au-dessus du terrain naturel et des voies, des nuisances visuelles, acoustiques et hydrogéologique (vu le nombre de piliers de pont et des remblais). ..... - Q3 : Si oui, peut-il être abaissé comme dessiné sur le document joint (Tracé jaune) ce qui permet de diminuer les hauteurs des remblais et des viaducs et donc avoir une meilleure insertion paysagère, un plus faible impact acoustique et des remblais de terre moins lourds, baissant ainsi la pression exercée sur le sol et les écoulements de la nappe phréatique (issanka, vene et autres cours d'eau). Merci pour une réponse richement argumentée et justifiée.

		- Q5 : Le remblai à proximité du Péage ASF va coûter cher (Maison/gendarmerie/bâtiments Vinci etc ...) et alourdir l'impact visuel : est-il possible d'avoir un seul viaduc de 3 km au lieu de 3 viaducs ce qui améliorerait la transparence de la LGV (visuelle, hydraulique et biodiversité) ? Merci d'une réponse claire et compréhensible.
@469	GERARD	... Quid de l'impact hydrologique de la nappe phréatique d'Issanka ? Plus besoin d'eau pour les habitants du Bassin ? il est vrai que la locomotive du TGV ne fonctionnant pas à la vapeur d'eau .....
@525	ASTIE Michel	Il est vital de penser que notre région peut être aride pendant les mois d'été, mais qu'à n'importe quelle période de l'année des torrents d'eau de pluies d'orages font que toutes les voies routières et ferrées peuvent être rendues inutilisables voire emportées (déjà arrivé). Une nécessité s'impose donc une surélévation des voies et bien sûr des ouvrages d'art comme des ponts ou viaducs en conséquence, prenant et tenant compte des écoulements et évacuations des eaux, vers la mer puisque c'est le cas.!
@629	Artieres Luc	... Travaux importants près de la Vène et de la source d'Issanka, et risques de perturbations du réseau hydraulique sous-terrain : "pour le captage d'Issanka, des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet" Avis de l'Autorité environnementale n°2021-65 du 22 septembre 2021 page 26
@650	Charras Grégoire	... De plus, la proximité avec l'eau d'Issanka, qui alimente en eau potable Sète, avec les travaux entraînera, j'en suis sûr, une pollution de l'eau potable. Si vraiment la rénovation est impossible, je suis persuadé qu'il existe aujourd'hui une meilleure alternative avec les nouvelles technologies.
@664	lange arielle	... ou simplement des destructions souterraines avec l'installation de piliers qui provoquera une catastrophe écologique et économique, tant pis si dans 50 ans nous n'avons plus d'eau potable,
@665	Annabelle	... 1) C'est une atteinte à l'environnement du territoire de Thau : - Risque de pollution : les travaux vont engendrer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang, le tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.
@669 E.670	Mairie	délibérations mairie de VILLEVEYRAC du 18/1/2022 - ... Les travaux vont provoquer la destruction d'espaces naturels et agricoles d'appellation classée autour de l'Etang. Le futur tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.
@676	becker monique	... 3) préserver environnement, biodiversité, patrimoine ... projet allant à l'encontre des sommes allouées par l'état pour la conservation des espaces naturels
@679	SEUL Gabrielle	... Alors que des études sont toujours en cours concernant le captage d'eau d'Issanka (eau courante pour Sète et communes environnantes), le projet présenté ne prend pas du tout en compte les risques encourus pour les nappes d'eau par le chantier de la LGV et les creusements en profondeur qui seront effectués. Le même problème se pose pour le captage d'eau de Florensac : risques de pollution des eux, de rupture de l'alimentation en eau...
@696	BRAS Héléne  Avocate	...DES ATTEINTES CONSIDERABLES A L'ENVIRONNEMENT : Le projet soumis à l'enquête publique va engendrer l'accroissement des nuisances environnementales de manière certaine. Ainsi, il comporte un risque majeur à l'égard de la nappe d'eau, du bassin versant de l'Etang de Thau et de l'Etang de Thau lui-même. Or, aucune mesure n'est envisagée pour répondre aux enjeux majeurs du territoire impacté, à savoir l'impact sur les eaux souterraines et superficielles, les risques d'anthropisation et les risques d'inondation. De plus, le projet ne prend pas en compte les derniers aléas climatiques et les résultats des études en cours en matière d'eau (notamment l'étude non encore achevée portant sur le captage d'Issanka qui alimente une grande partie de la population du bord de l'Etang de Thau). Le caractère obsolète de ce projet est donc particulièrement regrettable et dommageable

@773	RANCY Josiane	...3/ Nuisances générées : Eau d'Issanka en danger -10% du territoire viticole à ce jour la SNCF est en déficit et l'Etat (donc les contribuables) vont devoir couvrir ses pertes. Pour un gain seulement de 18mn ? C'est 18 mn qui coûtent "cher" (5,5 milliards !) avec aucun avantage pour les habitants du territoire.
C.1220 @819 E.885	CHAPLIN, Norbert	... Il va traverser le secteur d'Issanka, lieu de captage d'eau potable alimentant une partie de l'agglomération de Sète. Aujourd'hui, les ressources en eau ne sont pas extensibles à l'infini et la pollution de ces sources serait catastrophique pour l'avenir
@842	MOUCHEL Jean-Yves	... Le tracé prévu engendre de nombreuses nuisances, sur la faune et la flore, sur le patrimoine (Via Domitia). Il menace la source d'Issanka ainsi que de nombreux captages d'eau
@847	RUAUD Francois	... Je suis surpris de voir que la date de clôture de cette enquête publique se termine le 27/01/2021 alors que les résultats des enquêtes d'impacts sur la biodiversité et sur l'eau de la source d'Issanka ne sont toujours pas à la disposition du public. Il me semble que si la vitesse était réduite autour de 230 km/h les contraintes techniques seraient beaucoup plus faibles, le ferroutage pourrait alors être réalisé et le tracé pourrait suivre le tracé de l'autoroute A9 évitant de couper le vignoble de Picpoul de Pinet et éviter ainsi un maximum de nuisances obligatoirement induites par ce type de grands travaux nécessaire pour la collectivité.
@853	claude	... Les arguments contre la pertinence de ce projet sont nombreux et concernent en premier lieu les habitants des territoires concernés mais aussi tous ceux amenés à fréquenter cette région : - environnement : mise en danger de la potabilité de l'eau d'Issanka;
@855	DEVANTOY Isabelle	... Le projet avait été abandonné pour d'excellentes raisons et soudain il réapparaît... ! la qualité de l'eau source de vie précieuse et rare...
@865	Rihouet Mara	... Plusieurs alertes permettent de questionner l'intérêt ou non du projet sous la forme proposée de manière objective. En regardant les différentes politiques publiques de préservation de l'eau (zone soumise aux sécheresses et à la qualité de l'eau), et de préservation de la biodiversité ( directives européennes Natura 2000 imposant une évaluation d'incidences dans et hors des sites Natura 2000 mais aussi la Trame verte et bleue, transposée en schéma régional de cohérence écologique <a href="http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/plan-daction-strategique-r2021.html">http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/plan-daction-strategique-r2021.html</a> il est facilement identifiable que factuellement, cela a un impact sur la pression humaine favorisant encore l'artificialisation des sols (déjà galopante dans ces secteurs)(voir carte du diagnostic), que l'on connaît néfaste (imperméabilisation des sols, inondations, perte des terres arables, des espaces naturels et protégés (Natura 2000) . Doit-on rappeler le respect des lois zéro artificialisation nette, trame verte et bleue et Natura 2000, et Directive cadre sur l'eau (et celle sur les milieux marins) ?
@871 E.872	Cabrol Nathalie	... Habitante du Bassin de Thau, je suis défavorable à ce tracé proposé par les acteurs majeurs de ce projet. Consciente que c'est un projet de LGV dit "d'utilité publique" qui se respecte, je m'interroge aujourd'hui sur le bien-fondé de ce tracé vieux de 30 ans. - quelles seront les incidences sur ISSANKA, lieu de captage d'eau potable de l'agglomération de Sète ? Il me semble aujourd'hui, opportun d'abandonner ce tracé et nécessaire de repenser un autre tracé, qui aurait moins d'incidences sur un bassin de vie et qui correspondrait davantage à l'évolution de notre société et des enjeux environnementaux auxquels nous devons faire face.
@884	pierre	... impact sur les ressources en eau (captage d'Issanka, nappes karstiques),
E.885	Marina BENS	Lettre du 24/1/2022 de M. CHAPLIN, Norbert ... Toutefois, une partie du tracé de cette ligne est contestable ; il s'agit en effet de la traversée de notre secteur, notamment par le viaduc projeté sur la commune de Poussan. Celui-ci, d'une longueur de 2 km à une hauteur de 25 mètres, va défigurer à jamais l'environnement immédiat de notre bassin de vie, ...



		... Il va traverser le secteur d'Issanka, lieu de captage d'eau potable alimentant une partie de l'agglomération de Sète. Aujourd'hui, les ressources en eau ne sont pas extensibles à l'infini et la pollution de ces sources serait catastrophique pour l'avenir.
@886	damien	... Habitant Poussan, je pense que ce projet de ligne ferroviaire en l'état actuel (tracé et viaduc) est une catastrophe pour Sète agglomération méditerranéenne et pour ma commune. -catastrophe écologique : l'étang de Thau, la source d'Issanka et la Vène sont des écosystèmes fragiles (eau, poissons et oiseaux) qui seront forcément impactés lors des travaux et lors de l'exploitation.
@887	CARON Brigitte	... Je me permets d'apporter ma contribution, ayant habité 30 ans dans le bassin de Thau et empruntant régulièrement la ligne ferroviaire Paris-Sète. Le tracé actuel passe dans la zone de captage d'eau d'Issanka, captage pour la ville de Sète. Les impacts ont-ils été évalués?
@899	liberto jean luc	... Beaucoup de remarques apparaissent devant ce projet. environnement très détérioré ( la garrigue , les zones humides , la Via Domitia , le vignoble du Picpoul de Pinet , etc ...) Il faut ajouter les risques de pollution en cas d'accident pour la source d'Issanka et pour l'étang de Thau , au niveau de la crique de l'angle ... - Au plan économique, c'est plus de 10 % du Vignoble du Picpoul de Pinet qui va être sacrifié , décision terrible pour nos vignerons ...Certains domaines vont être séparés en deux ou rayés de la carte .
@912	CLE du SAGE Thau-Ingriil	Observations et préconisations de la CLE ... Sur un territoire accueillant un écosystème si riche et fragile, la CLE redoute dans un premier temps les impacts futurs prévisibles d'un tel projet traversant des milieux protégés et de nombreuses zones sensibles et s'interroge sur le choix de ce tracé : au regard de la séquence ERC, quels ont été les critères ayant permis d'estimer qu'il s'agissait de la solution de moindre impact ? Les impacts potentiels seront tels sur le périmètre du SAGE Thau-Ingriil que la CLE sera d'autant plus vigilante pour la suite du projet - Elle demande que le SMTB soit systématiquement consulté concernant les propositions de la séquence ERC sur les milieux aquatiques. Sur le périmètre du SAGE, trois masses d'eaux souterraines sont concernées par le projet : - Les sables astiens de Valras-Agde (FRDG224), dont la zone de vulnérabilité se situe au Sud du tracé de la LNMP (eaux souterraines gérées par le SAGE Astien) - Les calcaires jurassiques du pli Ouest de Montpellier, unités Plaissan-Villeveyrac (FRDG159) et Thau Montbazin-Gigean Gardiole (FRDG160) - Les formations tertiaires et crétacées du bassin de Béziers Pézenas (FRDG510) Concernant l'alimentation en eau potable, les captages d'AEP et périmètres de protection associés, ainsi que les zones de sauvegarde : - Captages d'Issanka, Poussan - Forage d'Omezon, Pinet + son périmètre de protection éloigné - zones de sauvegarde de Villeveyrac zone 2 - zones de sauvegarde de Boulidou-Issanka-Olivet Pour les eaux souterraines, les effets qualitatifs comme une pollution accidentelle de la ressource en eau seront également étudiés dans le cadre de l'autorisation environnementale.: La zone de sauvegarde Boulidou-Issanka/Olivet et le PPR du captage d'Issanka sont situés sur la partie mixte de la ligne = analyses des conséquences d'une éventuelle pollution accidentelle à faire.
@928	Aurelie	... Inconcevable de valider ce dernier tracé ..... Issanka est protégé avec sa source, l'étang avec sa source d'eau chaude également et la Gardiole est protégée c'est notre poumon.
@932	Rouger Marlène	... Ligne LGV Montpellier Beziers L'eau d'Issanka distribuée à des milliers d'habitants se trouvera être mise en danger.
@950	Herman Bernard	... Je suis contre ce tracé. L'eau d'Issanka est menacée. Tout cela pourquoi ? .....
@967	Amouroux Hélène	... Voici mes interrogations qui m'oppose au nouveau tracé d'une ligne LGV entre Montpellier et Perpignan

		- le tracé traverse le captage d'eau d'Issanka et risque d'affecter la qualité de l'eau qui alimente en eau potable une grande partie de la population du Bassin de Thau. -
@969	Herman Françoise	... L'eau d'Issanka est menacée. Tout cela pourquoi ?
@974	Clarisse	... Non au viaduc et au tracé au milieu d'un cadre naturel réputé : 12 sites Natura 2000, 25 zones écologiques, des zones humides et de captage d'eau. Sinon pourquoi déclarer des zones protégées, si c'est pour les détruire ensuite.
@975	Albaret Martine	... Non à la construction d'un viaduc de 1,04 km et de 28 m de hauteur face à l'étang de Thau Tenant les nuisances sonores visuelles et écologiques, la disparition d'une partie de la villa Domitia pourtant inscrite aux monuments historiques. Un bilan carbone catastrophique, l'eau d'Issanka menacée .....
@976	Clarisse	... - Passage de la ligne à Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour la ville de Sète -
@977	Dorques Christian	... Le projet soumis à l'enquête publique va engendrer, de manière certaine, un accroissement des nuisances environnementales. - Il comporte un risque majeur à l'égard des systèmes hydrauliques et hydrologiques du bassin versant de l'étang de Thau et de l'étang de Thau lui-même, ensemble considéré comme fragile par les scientifiques.
@978	PHILIPONA CORINNE	... je suis contre cette proposition de l'ETAT par l'intermédiaire de la SNCF, à savoir créer cette nouvelle ligne qui n'est déjà pas une ligne à grande vitesse étant donné que les gares de MONTPELLIER et de BEZIERS ne seront pas très éloignées. La LGV passera sur ISSANKA lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de SETE.
@979	DUCLOS LUCIENNE	... La LGV passera sur ISSANKA lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de SETE.
@990	Pierre	... Perturbation du régime des vents, propre à augmenter l'humidité et le risque d'occurrence de l'oïdium et du mildiou, ainsi que les risques d'inondations des sols dues à leur imperméabilisation. ... Au plan sanitaire et au plan du Bien-être : menace sur la potabilité de l'eau d'Issanka., qui alimente Sète. Nuisances sonores pour une partie des habitants de Poussan. Enclavement pour la plupart des habitants de l'agglomération du Bassin de Thau.
@998	DECOUPIGNY Jérôme	... - Considérant que le tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. - Au regard de ces éléments, le conseil municipal de Montbazin considère que le projet présenté n'est pas d'utilité publique et qu'un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu.
E.1004	WIJCKMANS Christiane	lettre du 3/1/2022 de M. COMMEINHES, François, ... la protection de la source d'Issanka : Le tracé actuel de la nouvelle ligne traverse le périmètre de protection rapprochée de la source d'Issanka. La Ville de Sète, comme Sète agglomération Méditerranée ne transigeront pas sur les garanties qui doivent être apportées pour assurer la parfaite intégrité de cette ressource. La solution apportant la plus grande sécurité consiste à éviter purement et simplement le périmètre de protection de la source. J'ai déjà alerté SNCF réseaux sur la nécessité de prendre toutes les précautions nécessaires à ce sujet dans mon courrier du 8 mars 2021. Je rappelle que la source d'Issanka est stratégique pour l'alimentation en eau potable de la Ville de Sète mais aussi pour la biodiversité de la lagune de Thau à laquelle elle apporte de l'eau douce via la source de la Vise et la rivière la Vène.
@1014	Joel	... Non à la construction d'un viaduc de 1,4 km et 28m de haut face à l'étang de Thau. L'eau à Issanka en danger : Les sources d'Issanka fournissent L'EAU POTABLE à SETE !!!
@1016	PELAYO Francis	... Natif et résident du Bassin de Thau, ce projet LGV est non sans conséquence sur notre territoire, notre environnement, notre patrimoine et notre économie. Qu'en est-il de la biodiversité de notre massif de la Gardiole, du captage de l'eau d'Issanka, d'une partie de la voie Domitia ...? Et la liste est bien évidemment non exhaustive.

		Ci celui-ci est si indispensable que l'on nous le dit, il doit être entièrement repensé en prenant en compte les différentes recommandations des conseils scientifiques et des différentes associations qui œuvrent pour notre territoire. Il doit impérativement s'inscrire le cas échéant dans un projet global, le tout dans une concertation totale
@1017	Association ENSEMBLE 2026	PIECE JOINTE : lettre de déclaration des élus d'ENSEMBLE 2026 ... Située sur le tracé du Viaduc prévu entre Poussan et le massif de la Gardiole, la source d'Issanka, lieu de captage de l'eau potable pour l'agglomération de Sète se verra mise en danger par ces travaux de grande envergure, ce qui est incohérent avec l'article L. 1321-2 du Code de la Santé Publique
@1022	HARDY, Anne- Claire	contribution de l'Association des gardiens de la Gardiole ... Il n'en reste pas moins que, l'association dénonce : • les risques quant à la sécurisation de l'eau potable au captage en eau potable de Karland, lequel sera traversé, et la sensibilité de la crique de l'Angle,...
@1023	LATTE-ROGEL Patricia	... - La source d'Issanka qui sera totalement polluée. Alors que c'est la source qui fournit l'eau potable de Sète !!!
@1024	Davidsson- Cabasset Eva	... Puis il y a de grands problèmes d'impact sur notre écosystème qui se pose : On est abasourdis de voir que le trajet surplombe les zones humides d'Issanka et le cours d'eau avec ses eaux souterraines qui fournit Sète en eau potable. Cette zone sera traversée par un viaduc de 28m de haut et 1450m de long. Par combien de mètres ces piliers vont ils s'enfoncer dans ces terres gorgées d'eau ? Je signale que les habitations à Issanka sont depuis longtemps sous un règlement extrêmement stricte en ce qui concerne le bâti pour ne pas dérégler les flux aquatiques souterrains. Il est alors alarmant que le projet LGV se permet à imposer à cette zone géologiquement complexe à supporter des fondations de piliers d'une hauteur de 10 étages.
@1025	GONI François	... Des ouvrages d'arts demandant d'importantes fondations vont être créés à proximité de l'étang notamment à Issanka d'où provient l'eau distribuée à Sète. (Lors de l'enfouissement de la conduite de gaz de petits cours d'eau se sont asséchés entre Mèze et Pinet et suite à d'autres travaux le ruisseau du Joncas à Bouzigues s'est aussi asséché ). Est-il prudent d'envisager de tels travaux pouvant modifier le réseau hydrographique du territoire ce qui pourrait être problématique pour toute une population et l'équilibre de la lagune source de vie et de travail pour la pêche et l'ostréiculture ?
@1026	Amarger Josiane	... Il est prévu que la ligne LGV traverse des périmètres de protection de captages des sources d'Issanka. Des études spécifiques ont-elles été menées afin de s'assurer que la LGV n'altère pas l'exploitation de la nappe ?
@1029	aline	... Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, le vignoble, la qualité de l'eau et ne repose sur aucun intérêt économique : ...
@1032	BLONDEAUT Edwige	... « Enjeux sur les eaux souterraines » : pourquoi, alors que la « recherche de l'évitement maximum des captages d'alimentation en eau potable (AEP) » semble avoir été une priorité pour les autres zones géographiques, le tracé Montpellier / Béziers passe précisément sur les captages d'Issanka, venant augmenter significativement le risque de pollution des eaux potables du Bassin de Thau ? Un autre tracé a-t-il été envisagé afin d'éviter un passage sur cette zone sensible ? A quelle date seront connus les résultats des « études spécifiques en cours en concertation avec les partenaires associés (Sète Agglo, ARS, le syndicat mixte du Bassin de Thau SNCF Réseau) afin de déterminer les compatibilités de la LNMP sur le champ captant avec la DUP en cours » ? Outre la zone de captage, quelle assurance peut-on avoir de la préservation de la qualité des eaux douces alimentant l'étang de Thau, étant donné le grand nombre de ruisseaux (cours d'eau permanents et intermittents) qui l'alimentent, et qui se verront traversés par la LGV ?
@1034	GRAU Eric	... Trop d'incohérence dans ce tracé, tant d'un point de vue écologique qu'économique. Un viaduc qui va impacter à jamais le visage de la commune de Poussan...

@1049	CAVERIVIERE Martine	... Je suis une habitante du bassin de Thau préoccupée, vigilante et investie sur le respect de mon territoire et de ses habitants. Le projet prévoit, sur le bassin versant de Thau, la construction d'un viaduc de 1,4km de long et de 28m de haut passant sur la zone d'Issanka où se situe des sources d'eau potable (Sète). Les études sont encore en cours. Ce tracé ne devrait pas être soumis à l'avis de la population sans que soient connues les conclusions des études de 2 / 399 Export généré le 28/01/2022 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 27/01/2022 00:00:00 et le 27/01/2022 23:59:59 faisabilité
@1055	Pascal	... Au-delà de ces constats, les impacts du projet ne semblent que partiellement appréciés, voire sous-estimés, et les mesures (en particulier l'application de la séquence « éviter – réduire – compenser ») proposées ne semblent que partielles. A titre d'exemple, en plus des impacts probables sur les milieux (fragmentation, destruction), les espèces, des risques vis-à-vis des rivières (en cas de pollution accidentelle, lors des traitements de désherbage, etc.)..., le projet traverse, sur sa partie héraultaise, plusieurs secteurs présentant de fortes sensibilités du point de vue des eaux souterraines et des nappes alluviales, en lien avec leur usage pour l'alimentation en eau potable, en particulier : - le captage du Filliol en nappe alluviale de l'Hérault assurant l'alimentation en eau potable d'une part importante de la population du secteur - la nappe astienne, fortement vulnérable et affleurante dans les secteurs de Florensac puis Mèze, et classée en tant que ressource stratégique pour l'alimentation en eau potable au sein du SDAGE (ce qui ne me semble pas être signalé dans les dossiers) - le captage d'Issanka alimentant une partie de la ville de Sète... Les SAGE présents sur ces territoires fournissent des prescriptions quant à leur préservation, et simplement mentionner (cas de la nappe astienne) « qu'une concertation avec la Commission Locale de l'Eau (CLE) est prévue par le maître d'ouvrage pour valider un schéma d'assainissement 9 / 399 Export généré le 28/01/2022 des contributions publiées sur le Registre Numérique entre le 27/01/2022 00:00:00 et le 27/01/2022 23:59:59 cohérent avec les enjeux de protection de la ressource et de recharge de l'aquifère et respectant le SAGE » semble un peu « léger » à ce stade pour bénéficier d'un avis favorable dans le cadre de l'instruction de ce projet.
@1061	Aguilar Guy-Charles	... Pour satisfaire un agenda politicien prendra t on la responsabilité d'un risque de pollution d'une nappe phréatique au karstique particulièrement sensible aux agressions de surface nous disent les spécialistes. Ferez-vous l'impasse sur les résultats de cette étude pour ouvrir le champ à une DUP délétaire
E.1072	Jrme Decoupligny -	... - Considérant que le tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. - Au regard de ces éléments, le conseil municipal de Montbazin considère que le projet présenté n'est pas d'utilité publique et qu'un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu .....
@1080	PARMENTIER Jean-Marie	... - Risque pour l'eau potable d'Issanka: les travaux vont polluer de l'eau; en aurait-on tant que cela pour se permettre de "polluer"?
@1098	DALUZ Aurélien	... Impacts sur la ressource en eau : Le tracé traverse le périmètre et le captage d'eau d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau.
@1105	Association Initiatives citoyennes	... Les enjeux environnementaux sont fondamentaux : ◦ Instabilité des sols et risque d'affaissement dans des zones où alternent plaines littorales (Aude, Orb, Hérault, Mosson) et massifs montagneux : Corbières et Massif de la Moure, Gardiole ◦ Risque de pollution des eaux, le tracé retenu interférant avec 17 captages pour l'alimentation en eau potable. ◦ Risque d'inondation accrue par l'artificialisation des sols dans un secteur exposé à des épisodes méditerranéens catastrophiques.
@1120	BAILLY Caroline	... Nous voici au grand carrefour des intérêts.

		<p>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.</p> <p>« Des enjeux nombreux que l'autorité environnementale a identifiés et listés : "les risques d'affaissement liés à l'instabilité des sols et sous-sols ; le risque d'inondation et d'incendie; la qualité des eaux superficielles et souterraines;</p>
@1124	Département de l'Hérault	<p>... Les eaux souterraines</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>Nous formulons les observations suivantes sur les approches réalisées dans le dossier :</p> <p>... <b>Volet « Quantité des eaux souterraines »</b> : il n'y a pas de recensement et d'approche quantitative dans le dossier, alors que cela est fait pour les eaux superficielles.</p>
C1186	Syndicat Intercommunal d'Adduction d'eau du Bas Languedoc	<p>... - Le Syndicat attire l'attention sur le fait que le projet aura une influence sur les champs captant de la station de pompage André Filliol, sise à <b>Florensac</b>, notamment du fait du trafic « fret » sur la nouvelle ligne, et sur l'infrastructure de son réseau d'eau potable (puits, exhaures, et conduites de raccordement sur la station de pompage). Ce champ captant et son Périmètre de Protection Rapproché, est déjà fortement impacté par l'autoroute A9-E80, qui impose les déplacements de 2 puits. Les ouvrages de remplacement ont été implantés dans le secteur des Pesquiers qui va être traversé par la future ligne TGV.</p> <p>L'ouvrage à construire pour cette ligne devra :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• D'une part, permettre de réduire l'impact sur les risques de pollutions accidentelles durant la phase des travaux et lors de l'exploitation de la ligne.</li> <li>• D'autre part, la construction des piles de pont dans ce secteur ne devra pas impacter ou modifier les écoulements souterrains dans la nappe</li> <li>• Enfin, il devra aussi prendre en considération les débordements du fleuve Hérault et ne pas pénaliser les conditions d'exploitation ultérieure des ouvrages de captage.</li> </ul> <p><b>Secteur Fabrègues - Usine Georges DEBAILLE</b></p> <p>Le tracé retenu impacte aussi l'autre usine de potabilisation nécessaire pour le Syndicat et située à Fabrègues.</p> <p>le Syndicat travaille sur un projet de sécurisation de sa ressource en eau potable par un doublement de l'usine G. DEBAILLE qui devra pouvoir traiter 60 000 m<sup>3</sup>/j. Il faudra pouvoir véhiculer ces volumes vers l'ouest ce qui engendrera :</p> <p>La création d'un nouveau réservoir d'équilibre, situé au lieu-dit la Tortue sur la commune de Fabrègues .</p> <p>la pose d'une conduite de transport de diamètre 800 mm:</p> <p>Depuis cette nouvelle station de production en parallèle d'une conduite existante située sur le chemin de service qui longe, coté SUD, l'autoroute A9, depuis l'aire de repos de Fabrègues jusqu'à la route départementale 114</p> <p>Ensuite, en direction d'un réservoir de tête, situé sur la commune de Gigean</p> <p>Pour finir, alimenter la station de reprise d'Issanka située sur la commune de POUSSAN.</p>
C.1187	Mairie	<p>Nous demandons une étude d'impact hydraulique spécifique du secteur Florensac eu égard à l'inondabilité liée à la présence du fleuve Hérault</p>

C1211 @1218 @1136	Mairie	<p>Lettre Mme SANCHEZ, Florence, maire de Poussan</p> <p>... Les conséquences de ces travaux sur le système hydraulique : le réseau d'eaux souterraines est particulièrement important sur notre territoire communal et présente un fort enjeu de sauvegarde. Aussi, quelle que soit la profondeur, les déblais ou les fondations des piliers du viaduc, ces derniers ne seront pas sans influence sur le réseau hydraulique, sans oublier la mise en danger de l'équilibre de la lagune, de nos nappes phréatiques et de la source du site d'Issanka.</p> <p>En effet, le tracé de la future ligne traverse le périmètre et le captage d'eau du site d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours afin de s'assurer de la compatibilité du projet. Ainsi, des déséquilibres seraient à mon sens générés avec l'impossibilité de les compenser.</p> <p>Comme vous le savez, le site d'Issanka est un lieu privilégié dont les enjeux de préservation et de sauvegarde sont majeurs pour l'approvisionnement en eau du territoire intercommunal. De fait, il ne devrait en aucun cas être menacé.</p>
C.1218	PRUDHOMIE DE L'ETANG DE THAU	<p>... Dans le cadre du tracé LGV que vous proposez, nous souhaitons vous faire part de notre total désaccord et vous exposer les raisons de ce refus...</p> <p>L'apport d'eau douce dans l'étang qui provient de la source d'Issanka serait elle aussi en danger et pour finir, nous ne voulons pas d'une cicatrice supplémentaire sur notre terroir.</p>
C.1220	CHAPLIN, Norbert	<p>... L'objectif d'intérêt général de la ligne LGV Montpellier-Perpignan, comme de son premier tronçon reliant Montpellier à Béziers, est indéniable. Toutefois, une partie du tracé de cette ligne est contestable ; il s'agit en effet de la traversée de notre secteur, notamment par le viaduc projeté sur la commune de Poussan.</p> <p>Celui-ci, d'une longueur de 2 km à une hauteur de 25 mètres, va défigurer à jamais l'environnement immédiat de notre bassin de vie, créer des nuisances sonores tout autour et en particulier sur Balaruc le Vieux, situé en face du futur viaduc. Il va traverser le secteur d'Issanka, lieu de captage d'eau potable alimentant une partie de l'agglomération de Sète. Aujourd'hui, les ressources en eau ne sont pas extensibles à l'infini et la pollution de ces sources serait catastrophique pour l'avenir.</p>

## EAUX SUPERFICIELLES

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@158	- GESHORS Yann	<p>... Favorable à la LGV avec les réserves suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Création de zones humides pour limiter l'impact du ruissellement des eaux</li> </ul>
@293	DALAMEL DE BOURNET, Cécile	... - Dans cet écosystème fragile, une analyse d'impact beaucoup plus poussée s'impose en particulier pour les eaux de ruissellement.
@413	Thierry et Catherine Braquet	<p>... Notre position n'est pas de s'opposer au projet de la LGV, mais simplement de faire revenir à la raison sur le tracé retenu qui n'est absolument pas acceptable en l'état, et qui est à la fois une catastrophe écologique et économique pour le pays de Thau.</p> <p>- - Des bouleversements attendus sur le système hydrique, ou le climat via le changement à l'exposition du vent ou les écoulements pluviaux pour nos agriculteurs, viticulteurs, oléiculteurs, éleveurs ou apiculteurs.</p>
@426	RUIZ, Cécile	avez - vous réellement dans votre projet considéré les : ... -Cours d'eau
@430	Caumont Daniel	Le tracé de la LGV est pile poil sur le bassin d'alimentation de la source d'Issanka qui alimente Sète. En plus de l'autoroute qui est déjà dessus. Un accident géologique drainant vers la source et qui longe le massif de la Gardiole est sur le trajet. Cet accident barre les écoulements la Gardiole qui a son niveau s'enfouissent sous terre et rejoignent la source. Un spéléologue qui connaît bien le système

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@438	Anne	... Ce tracé défigurerait un patrimoine naturel inestimable, qui est déjà soumis aux aléas climatiques de plus en plus fréquents (inondations); la bétonisation ne ferait qu'amplifier les problèmes liés aux phénomènes naturels.
@351	BERTI Elise	... Il est inacceptable qu'un site reconnu zone naturelle soit ainsi agressé. La Gardiole appartient aux citoyens. - hors de question de toucher aux multitudes de cour d'eau que le projet va dévier, enfouir. - ISSANKA défiguré. Lieu de captation des eaux ne doit pas être touché.
R.475	LOURIAC Sylvie	... Quelles études ont été faites au niveau hydrologique ? Pourquoi ne pas mettre l'argent de ce projet sur une réhabilitation (sur élèvement par rapport aux eaux - risque d'inondation) de la ligne existante.
@447	Georges	... La figure 10 présente un profil en long à une échelle à peine lisible (voir pièce jointe): Ce profil en long va créer vu les hauteurs au-dessus du terrain naturel et des voies, des nuisances visuelles, acoustiques et hydrogéologique (vu le nombre de piliers de pont et des remblais). ... - Q3 : Si oui, peut-il être abaissé comme dessiné sur le document joint (Tracé jaune) ce qui permet de diminuer les hauteurs des remblais et des viaducs et donc avoir une meilleure insertion paysagère, un plus faible impact acoustique et des remblais de terre moins lourd, baissant ainsi la pression exercée sur le sol et les écoulements de la nappe phréatique (issanka, vene et autres cours d'eau). Merci pour une réponse richement argumentée et justifiée. ... - Q5 : Le remblai à proximité du Péage ASF va coûter cher (Maison/gendarmerie/bâtiments Vinci etc ...) et alourdir l'impact visuel : est-il possible d'avoir un seul viaduc de 3 km au lieu de 3 viaducs ce qui améliorerait la transparence de la LGV (visuelle, hydraulique et biodiversité)
@525	ASTIE Michel	... Il est vital de penser que notre région peut être aride pendant les mois d'été, mais qu'à n'importe quelle période de l'année des torrents d'eau de pluies d'orages font que toutes les voies routières et ferrées peuvent être rendues inutilisables voire emportées(déjà arrivé). Une nécessité s'impose donc une surélévation des voies et bien sûr des ouvrages d'art comme des ponts ou viaducs en conséquence, prenant et tenant compte des écoulements et évacuations des eaux ,vers la mer puisque c'est le cas.!
@573	SEUL-DUPOIS Pascal	... C'est en tant qu'habitant de la commune de Loupian que j'apporte les observations suivantes, après avoir suivi l'évolution du projet de ligne nouvelle depuis ses débuts (avec les 3 tracés proposés à l'origine) jusqu'à l'étude du projet soumis à enquête d'utilité publique. - que dire de ce viaduc entre Issanka et Poussan, le long de la D613, avec 1,4 Kms de long, perché à 28 mètres de haut, qui vient défigurer tout le paysage en bordure de l'Etang de Thau ..... les écoulements d'eaux de pluies dans ce secteur,
@601	Marie	... C'est le trafic routier actuel qui est une source énorme de pollution pour nos enfants (qualité de l'air, accidents de camions quasi hebdomadaires) et pour notre belle nature (y compris l'étang de Thau qui est le réceptacle de tous les cours d'eau pollués par la route...).
@620	Maryse ARDITI	CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION ECCLA ... Méthode ERC : éviter, réduire, compenser les impacts négatifs Les mesures d'évitement sont inexistantes, ce qui se conçoit bien car les enjeux pour faire passer la ligne sont tellement complexes que l'environnement n'est pas pris en compte dès le début. Les mesures de réduction sont des mesures classiques dans ce genre de projet : – une attention particulière au chantier (calendrier, évitement de pollution...)... – assurer à la ligne une transparence écologique suffisante pour permettre aux espèces de la traverser,... mais aussi aux agriculteurs de passer d'un côté à l'autre ou encore à l'eau dans des zones à risques d'inondation (basses plaines de l'Aude)
@644	Sanz Patrick	... Je suis contre le passage du LGV aussi près de l'étang de Thau.

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p>J'habite Bouzigues, et j'ai de fortes craintes de l'impact de la LGV sur l'écosystème de l'étang de Thau.</p> <p>Je suppose que des ouvrages vont être étudiés pour empêcher toute pollution mais je voudrai insister sur le risque de polluer l'étang lors d'un accident ou une mauvaise manœuvre.</p> <p>Nous n'avons pas la garantie de la construction d'une véritable barrière étanche entre la LGV et les abords de l'étang qui éviterait tout risque de pollution de l'étang et des cours d'eau qui l'alimentent.</p> <p>A noter aussi l'impact du ruissellement sur toutes les surfaces qui vont être bétonnées, qui risque de provoquer des inondations en aval.</p>
@660	JESSON Corinne	<p>... -impact sur l'étang de Thau</p> <p>-risque d'inondation</p>
@696	BRAS Hélène	<p>... DES ATTEINTES CONSIDERABLES A L'ENVIRONNEMENT :</p> <p>... Le projet soumis à l'enquête publique va engendrer l'accroissement des nuisances environnementales de manière certaine.</p> <p>Ainsi, il comporte un risque majeur à l'égard de la nappe d'eau, du bassin versant de l'Etang de Thau et de l'Etang de Thau lui-même.</p> <p>Or, aucune mesure n'est envisagée pour répondre aux enjeux majeurs du territoire impacté, à savoir l'impact sur les eaux souterraines et superficielles, les risques d'anthropisation et les risques d'inondation. De plus, le projet ne prend pas en compte les derniers aléas climatiques et les résultats des études en cours en matière d'eau (notamment l'étude non encore achevée portant sur le captage d'Issanka qui alimente une grande partie de la population du bord de l'Etang de Thau). Le caractère obsolète de ce projet est donc particulièrement regrettable et dommageable</p>
@865	Rihouet Mara	<p>... Plusieurs alertes permettent de questionner l'intérêt ou non du projet sous la forme proposée de manière objective. En regardant les différentes politiques publiques de préservation de l'eau (zone soumise aux sécheresses et à la qualité de l'eau), et de préservation de la biodiversité ( directives européennes Natura 2000 imposant une évaluation d'incidences dans et hors des sites Natura 2000 mais aussi la Trame verte et bleue, transposée en schéma régional de cohérence écologique <a href="http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/plan-daction-strategique-r2021.html">http://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/plan-daction-strategique-r2021.html</a> il est facilement identifiable que factuellement, cela a un impact sur la pression humaine favorisant encore l'artificialisation des sols (déjà galopante dans ces secteurs)(voir carte du diagnostic), que l'on connaît néfaste (impermeabilisation des sols, inondations, perte des terres arables, des espaces naturels et protégés (Natura 2000) . Doit-on rappeler le respect des lois zéro artificialisation nette, trame verte et bleue et Natura 2000, et Directive cadre sur l'eau (et celle sur les milieux marins) ?</p>
@912	CLE du SAGE Thau-Ingriil	<p>... Sur un territoire accueillant un écosystème si riche et fragile, la CLE redoute dans un premier temps les impacts futurs prévisibles d'un tel projet traversant des milieux protégés et de nombreuses zones sensibles et s'interroge sur le choix de ce tracé : au regard de la séquence ERC, quels ont été les critères ayant permis d'estimer qu'il s'agissait de la solution de moindre impact ? Les impacts potentiels seront tels sur le périmètre du SAGE Thau-Ingriil que la CLE sera d'autant plus vigilante pour la suite du projet</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les cours d'eau : Au total 32 écoulements (cours d'eau, affluents de cours d'eau, talweg) seront interceptés et font l'objet d'un ouvrage de franchissement hydraulique : pont cadre, pont rails ou buse. Ces ouvrages assurent la transparence hydraulique.</li> <li>La CLE demande que EPTB soit associé pour discuter de l'emplacement et de l'espacement des piles des ouvrages.</li> <li>- Le CLE demande que EPTB soit associé pour discuter de l'emplacement et de l'espacement des piles des ouvrages...</li> <li>- Elle sera particulièrement attentive au maintien de la continuité hydraulique et écologique sur l'ensemble des fossés et talwegs impactés par le projet...</li> <li>- Elle demande que le SMBT soit systématiquement consulté concernant les propositions de la séquence ERC sur les milieux aquatiques...</li> <li>- Elle apporte un point de vigilance sur les passages en tranchée...</li> <li>- Elle précise que le territoire du SMBT est équipé pour suivre les aquifères, les bassins de compensation à l'imperméabilisation...</li> <li>- Elle demande l'interdiction de l'utilisation de produits phytosanitaires sur l'ensemble du linéaire...</li> </ul>



N°	Contribution	Extrait de la contribution
@977	Dorques Christian	... Le projet soumis à l'enquête publique va engendrer, de manière certaine, un accroissement des nuisances environnementales. - Il comporte un risque majeur à l'égard des systèmes hydrauliques et hydrologiques du bassin versant de l'étang de Thau et de l'étang de Thau lui-même, ensemble considéré comme fragile par les scientifiques.
@1024	Davidsson-Cabasset Eva	... Puis il y a de grands problèmes d'impact sur notre écosystème qui se pose : - On est abasourdi de voir que le trajet surplombe les zones humides d'Issanka et le cours d'eau avec ses eaux souterraines qui fournit Sète en eau potable. - Cette zone sera traversée par un viaduc de 28m de haut et 1450m de long. Par combien de mètres ces piliers vont ils s'enfoncer dans ces terres gorgées d'eau ? Je signale que les habitations à Issanka sont depuis longtemps sous un règlement extrêmement strict en ce qui concerne le bâti pour ne pas dérégler les flux aquatiques souterrains...
@1025	GONI François	... Des ouvrages d'arts demandant d'importantes fondations vont être créés à proximité de l'étang notamment à Issanka d'où provient l'eau distribuée à Sète. (Lors de l'enfouissement de la conduite de gaz de petits cours d'eau se sont asséchés entre Mèze et Pinet et suite à d'autres travaux le ruisseau du Joncas à Bouzigues s'est aussi asséché). Est-il prudent d'envisager de tels travaux pouvant modifier le réseau hydrographique du territoire ce qui pourrait être problématique pour toute une population et l'équilibre de la lagune source de vie et de travail pour la pêche et l'ostréiculture ?
@1032	BLONDEAUT Edwige	... « Enjeux sur les eaux souterraines » : pourquoi, alors que la « recherche de l'évitement maximum des captages d'alimentation en eau potable (AEP) » semble avoir été une priorité pour les autres zones géographiques, le tracé Montpellier / Béziers passe précisément sur les captages d'Issanka, venant augmenter significativement le risque de pollution des eaux potables du Bassin de Thau ? Un autre tracé a-t-il été envisagé afin d'éviter un passage sur cette zone sensible ? A quelle date seront connus les résultats des « études spécifiques en cours en concertation avec les partenaires associés (Sète Agglo, ARS, le syndicat mixte du Bassin de Thau SNCF Réseau) afin de déterminer les compatibilités de la LNMP sur le champ captant avec la DUP en cours » ? Outre la zone de captage, quelle assurance peut-on avoir de la préservation de la qualité des eaux douces alimentant l'étang de Thau, étant donné le grand nombre de ruisseaux (cours d'eau permanents et intermittents) qui l'alimentent, et qui se verront traversés par la LGV ?
C.1187	Mairie de Florensac	... Nous demandons une étude d'impact hydraulique spécifique du secteur Florensac eu égard à l'inondabilité liée à la présence du fleuve Hérault...
@1120	BAILLY Caroline	... Nous voici au grand carrefour des intérêts. 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 humides; la qualité des eaux superficielles et souterraines; les nuisances (bruits et vibrations) et leurs conséquences;

De nombreuses contributions concernent le site d'Issanka très sensible. Il est craint que la construction des piles du viaduc altère la qualité de l'eau qui alimente en eau potable la ville de Sète tant lors des travaux de construction qu'après.

A été mentionnée, une étude en cours visant à s'assurer s'il serait possible de construire sans dommages une pile qui dans le périmètre du champ de protection des captages couvert par un arrêté de déclaration d'utilité publique.

Une majorité de contributeurs indiquent que les nappes phréatiques seraient exposées à des risques de pollution liée au fret, au risque d'accidents chimiques ainsi qu'aux opérations de désherbage des voies à l'aide de pesticide et artificialisation des sols

Des captages ou forages pour l'alimentation en eau potable publics ou privés sont touchés par la LNMP.

Il s'agit principalement des forages du syndicat d'adduction d'eau potable du Bas-Languedoc en bordure du fleuve Hérault, des forages en fonctionnement mais aussi de forages en projet, plus le doublement d'une canalisation au pied du massif de la Gardiole.

### Réponse SNCF Réseau

*Le projet s'insère en effet au droit des périmètres de protection rapproché et éloigné des captages d'Issanka tout en évitant le périmètre de protection immédiat.*

*Le projet sera principalement en remblais, limitant de fait l'impact sur les écoulements souterrains. Concernant, le viaduc de la Vène, et d'après les données piézométriques actuelles et les premiers sondages réalisés, les fondations profondes de l'ouvrage (jusqu'à environ 15m) ne traverseraient pas la couche géologique (Miocène) qui protège la nappe. Des investigations complémentaires seront réalisées courant 2022 et lors des études détaillées.*

*Concernant les risques vis-à-vis des eaux souterraines durant les travaux, plusieurs mesures sont prévues, particulièrement au droit des zones à enjeu :*

*Adaptation du calendrier des travaux dans la mesure du possible, (période estivale)*

*Mise en œuvre de dispositions constructives limitant les pompages en nappe*

*Gestion des eaux d'exhaure issues des pompages temporaires*

*Mise en place de dispositifs de lutte contre une pollution et d'assainissement provisoire des eaux pluviales du chantier ;*

*Stockage des produits polluants sur des aires étanches, avec rétention, et abrité de la pluie*

*Organisation des opérations en cas de pollution accidentelle (plan de secours, kits d'intervention...)*

*L'accès au chantier sera limité par des clôtures ;*

*Les pistes et zones d'évolution des engins de chantier seront, si besoin, protégées par une membrane couverte d'une couche de sable de protection au-dessus desquelles la couche de roulement sera réalisée ;*

*Les procédés de construction et d'injection de béton seront adaptés à la préservation de la ressource en eau (principalement pour les appuis du viaduc) :*

*Les fondations seront réalisées à l'aide de pieux forés à sec à l'intérieur de tubes étanches afin d'éviter les fuites de béton et autres produits susceptibles de se répandre dans l'eau ;*

*Les semelles de fondation reposant sur les pieux, seront coulées à l'abri d'une enceinte étanche de palplanches ou des batardeaux. Des pompages seront effectués si nécessaire dans ces enceintes et les eaux de pompage seront traitées par décantation ou filtration avant rejet au milieu naturel ;*

*Des coffrages bloquant les éventuels écoulements de laitance vers le milieu seront mis en place ;*

*L'utilisation de bétons à base de ciment CLK sans adjuvants sera imposée ;*

*En zone à fort enjeu karstique, la nécessité d'étanchéfier les ouvrages d'assainissement pluvial provisoire (par le biais d'une géomembrane par exemple) sera étudiée (fossé de collecte et bassin d'écrêtement pluviaux) ;*

*Dans les périmètres de protection rapprochée de captages public d'alimentation en eau potable, les implantations des bases et installations de chantiers, zones de stockage des matériaux et hydrocarbures, aires de ravitaillement / réparation / entretien des véhicules seront dans la mesure du possible positionnées hors de ces zones sensibles. En cas d'impossibilité technique, l'installation de chantier sera adaptée aux enjeux en présence et imperméabilisée. Pour les besoins du chantier le stockage de matériaux sera acheminé à flux tendu et limité au strict nécessaire à la phase de travaux en cours. Les engins de chantier seront garés en dehors de la limite du PPR à chaque fin de journée ou sur une installation de chantier adaptée (piste et aire de stationnement imperméabilisée).*

*Ces différentes mesures sont détaillées dans la pièce F7A2, §5.1.4.*

***L'étude spécifique sur le site de captage d'Issanka*** mentionnée est terminée. Elle a été réalisée, sous maîtrise d'ouvrage SNCR Réseau, par ANTEA en partenariat avec l'ARS, le BRGM, le Bureau d'études ENTECH, Sète Agglopôle, et le syndicat mixte du Bassin de Thau (SMBT). Dans ce cadre, un hydrogéologue agréé a été saisi par l'ARS. Si les premières conclusions, s'appuyant notamment sur les travaux du BRGM, corroborent les résultats énoncés ci-avant sur l'absence d'impact des fondations du viaduc, l'hydrogéologue agréé ne rendra son avis et ses préconisations qu'après des investigations complémentaires prévues courant 2022.

*Les prescriptions de cette étude pour le projet LNMP seront introduites dans le dossier de la DUP d'Issanka.*

*Sur les risques en phase d'exploitation, il est prévu la mise en place d'un rail de sécurité dans la traversée des zones à enjeu (les zones de PPR du forage de la Gare, des forages F1 et F2 du Pesquier et du puits du champ captant de Filliol (F0/F12), d'Issanka et Ornezon, de Flès Sud et Nord) afin d'éviter le déraillement des trains.*

*Concernant le désherbage, il convient de se reporter au chapitre 2. 3 du présent document.*

*Les captages privés ont fait l'objet d'un recensement exhaustif lors des études préliminaires en 2012. Un nouveau recensement sera réalisé lors des études liées à la demande d'autorisation environnementale. Des indemnisations ou des mesures de protections seront prévues en cas d'impact sur un forage privé.*

*Enfin, la présence du réseau Aqua Domitia a bien été prise en compte. Des contacts ont d'ores et déjà été pris avec son gestionnaire BRL. De même, des discussions sont en cours avec SBL depuis 2011, plusieurs réunions ont eu lieu au sujet du doublement de l'usine de traitement d'eau potable de Fabrègues.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

Concernant les risques vis à vis des eaux souterraines durant les travaux :

Nous notons la pertinence des mesures proposées.

Concernant Issanka :

Nous constatons que le maître d'ouvrage, conscient de la vulnérabilité du site, a engagé les études spécifiques avec les partenaires concernés (ARS, Sète agglomération, SMBT) afin de déterminer les compatibilités du projet avec la DUP du champ captant d'Issanka. Une procédure de révision de cette DUP est en cours, un hydrogéologue agréé par l'ARS rendra son avis et ses préconisations après les investigations complémentaires prévues courant 2022.

Concernant le viaduc de La Vène :

Nous notons que les données piézométriques actuelles et les premiers sondages réalisés indiquent que les fondations de l'ouvrage, prévues jusqu'à 15 m, ne « traverseraient pas » la couche géologique qui protège la nappe. Cette incertitude, qui pourrait être lourde de conséquences, attire notre attention.

Nous notons l'engagement du maître d'ouvrage à réaliser des investigations complémentaires avant l'ouverture du chantier.

Concernant les réseaux de distribution d'eau :

Nous notons le réseau Aqua Domitia (BRL) est pris en compte et que des contacts sont établis depuis 2011 avec la SBL.

### 5.2.7. LES NUISANCES SONORES ET VISUELLES, ET LE VIADUC

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@2	Joseph	La ligne à grande vitesse va augmenter le bruit sur la crique de l'angle et va défigurer le paysage par ce viaduc
@4	Gaël Lamoureux	Il est impensable de construire ce genre d'édifice a une telle hauteur pour la population de Poussan avec une nuisance visuelle et sonore
@12	Baptiste	Afin de limiter au maximum les nuisances sur l'environnement (visuelle et sonore) des protections anti-bruits de type écrans, ou tunnels sont ils prévus tout le long du parcours? Et si non peuvent elles être prévus?
@22	Chauvit Catherine	... Agression sonore..! Un trajet qui passe sur la pointe de l'étang de Thau, lagune déjà très fragile qui va donc être mise à grande épreuve lors de la construction de ce pont tant en biodiversité qu'en paysage défiguré par du béton..
@23	LUCAS DAVID	...ce viaduc démesuré en béton qui va polluer le paysage visuellement et phoniquement .
@24	Thomas	Le viaduc démesuré de la plaine de Poussan : une abberation environnementale, un paysage défiguré, ...halte aux massacres !
@32	dominique	Le viaduc de 1,4 km de long et de 28 m de haut est une aberration dans la plaine de Thau aux abords immédiat d'un étang
@34	Anne-Laure	cela sera la fin de notre tranquillité avec cette pollution sonore...
@36	Brakni	...créer des nuisances sonores polluantes dans nos villages....
@37	Bargetzi Nadège	... avec un viaduc de 28 mètres de hauts longeant l'étang de Thau ,
@39	TEUTSCH Christine	Ce projet non essentiel va bouleverser l'écosystème de l'étang de Thau, ... Sans parler des nuisances sonores et visuelles pour les habitants des villes comme Poussan Loupian Mèze
@41	Puech Arnaud	, je m'inquiète des nuisances sonores et visuellse. Nous avons deja l'autouroute A9 qui crée des nuisances sonores et visuelles..,
@44	Denise	La LGV va dénaturer tant au niveau visuel, sonore, qu écologique. Les pilons du viaduc seront implantés sur une zone classée natura 2000.
@45	Gaeta Bernard Villeneuve les	Je souhaite que soient prises en compte les nuisances sonores . Toutes les solutions techniquement efficaces doivent être mises en œuvre, pour que le niveau de bruit généré par le trafic SNCF , ou la maintenance des installations ferroviaires restent en deçà des limites réglementaires.
@47	Raineval Franck	... Pollution sonore et visule avec se viaduc au dessus de la gardiole
@48	Thomas	Les riverains de la ligne LGV vont subir chaque jour et chaque nuit une exposition aux bruits provoqués par le passage des trains .... L'inquiétude est énorme auprès des riverains.. ...un cauchemar le jour, ...on dirait un avion qui passe... ...un sifflement agressif... ...dans le jardin, on est obligé d'arrêter de parler, on ne s'entend plus
@53	Françon Pierre	je suis particulièrement inquiet ...quant aux nuisances sonores, vibratoires En effet pas moins de 6 viaducs traversant la Vallée de l'Hérault compromettent la pose de murs anti-bruit esthétiques et efficaces. A minima des murs anti bruits DOIVENT être absolument envisagés et présentés à la population pour validation.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@54	Teutsch Christian	Je m'interroge sur la nuisance sonore lors du passage d'un TGV : y aura t'il une paroi anti bruit au niveau des habitations ? et sur quelle longueur en cas de réponse positive.
@55	Laporte Isabelle	... l'impact des nuisances sonores, nuisances sur l'environnement,
@58	LAPEYRE Eliane	...Et ne parlons pas des nuisances acoustiques pour les habitants.
@61	Odile	...Nuisances sonores, menaces sur un écosystème fragile, Il n'y a aucun intérêt réel en contre partie d'un tel désastre, juste une incompréhension et un mépris total de la réalité, au profit de...et au profit de quoi?
@63	SAUVAIRE Serge	là est ma question jours et nuits je subis déjà des nuisances insupportables de bruit et d'acouphènes à cause des camions (d'une part et des éoliennes de l'autre) ...
@74	Lieckens Véronique	... c'est un havre de paix qu'il faut protéger à tout prix.
@75	Elafi Badia	...Dénaturation des paysages: comment imaginer au bord de Thau un viaduc de béton monumental
E87	Courriel	Je suis contre cette ligne tgv tout du moins sur le tracé prévu car il va engendrer des nuisances sonores intolérables pour les riverains
@88	CHANTAL	les nuisances sont bien trop élevées pour continuer ce projet.
@91	Alonso fabienne	...puis dans un second temps, par les multiples nuisances dues à ce Traffic, sonore, pollution, visuel .....
@93	CAZELLES LAURENT	Je vais vivre un enfer avec cette ligne à quelques centaines de mètres de mon habitation !
@94	Klinkenbijn Jean	... La construction du TGV ne peut que provoquer des nuisances sonores
@95	Sandra	En tant qu'habitante de villages voisins, je viens régulièrement profiter de la tranquillité de l'étang, de ses paysages...
@97	Han le Noble	... la tranquillité ....
@100	Elsen Laurenc	... Le calme, ....
@103	Sylvie	....nuisance sonore et visuelle.
@104	NOURRIT Hélène	...des nuisances infernales pour les communes traversées (visuelles, sonores), pendant la construction et après.
@107		Un viaduc le long de l'étang de Thau, aux proportions gigantesques (1,4 km de long et 28 m de haut) qui dénaturerait le paysage, sans compter les nuisances sonores que ça implique
@116	Esther	...Un projet qui va générer beaucoup de nuisances (bruit)
@119	Bresson Remi	voilà la ligne lgv qui se profile avec son viaduc gigantesque traversant d'ouest en est la commune sur la partie sudA t'on considéré les nuisances que nous allons subir, tant pendant la période des travaux qui va durer des années avec un va et vient incessant d'engins
@122	Valette Françoise	Nuisible pour l'environnement (bruit).
@123	Brunel Elodie	... le viaduc de l'étang de Thau vas dénaturer notre territoire
@124	Fabre Jean-Marie	Pollution sonore, pollution visuelle et pollution tout court.
@129	Falcon Didier	bétonnage pour la création du viaduc
@132	Victoire	L'impact de la construction du Viaduc prévu à proximité immédiate de l'étang de Thau serait négatif à tous points de vue : visuel, sonore,
@133	Teiller Odile	...engendrant des nuisances sonore et visuelle,
@134	TOFFALETTI Robert	...Nuisances sonores, visuels,
@137	Rueda Christelle	Beaucoup trop bruyant pour les habitants j'habite sur issanka

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@138	Céline	...je n'ai pas envie de déménager, en plus ce seras trop bruyant laisser ma maison tranquille.
@139	Lopez André	il y aura plus de nuisances que d'avantages. Il y a aussi le bruit, la pollution visuelle, la dévaluation des biens de beaucoup de propriétaires. On pourrait écrire des pages entières concernant le négatif de cette ligne
@146	BOSC Fabienne	La construction de cette ligne à grande vitesse n'apporterait aucun avantage à notre territoire..., viaduc nuisances sonores et visuelles
@147	NAVARRO Didier	Peut-on imposer aux habitants du bassin de Thau une infrastructure aussi lourde que ce VIADUC de 32 pilonnes de 22 mètres de haut qui va défigurer le paysage sur la route de l'huitre de Bouzigues Modifier son tracé pour éviter de construire un VIADUC serait plus raisonnable
@148	Corbel Laurence	...Les nuisances sonores seront considérables et se repercuterons et se propagerons sur toute la trajectoire
@151	Franck	1) nuisance visuelle 2) nuisance sonore par rebond sur l'étang
@153	LAURENS Annie-France	Dénaturation des paysages: au bord de Thau un viaduc de béton monumental.
@156	Anais	...nuisances sonores....
@158	GESHORS Yann	: Favorable à la LGV avec les réserves suivantes : • Au maximum prévoir de l'intégration paysagère pour "limiter" les nuisances visuelle et auditives
@159	BORG Michel	... -Dénaturation des paysages : au bord de Thau un viaduc de béton monumental. Des pieds du viaduc seront dans la parcelle dite "crique de l' Angl
@161	Ghislaine	nuisances sonores à proximité de petites villes et villages.
@162	Marc	L'environnement avec le viaduc de Poussan sera saccagé ...
@164	Serge Phalippou	..., maintenant on veut nous mettre un viaduc qui va défigurer tout notre joli coin et impacter la lagune de thau visuellement
@166	Viel-Cazal Jacques	Le viaduc entre POUSSAN et BALARUC LE VIEUX va être particulièrement visible et va donc dénaturer cet environnement. Des nuisances sonores, visuelles
@167	Yoann	La proximité de la nouvelle ligne tgv à proximité des habitations sur la commune de Florensac va automatiquement créer une nuisance sonore importante Il est nécessaire de ce fait de mettre en place une solution pour pouvoir réduire son impacte pour évite cette nuisance Mur antibruit ,
@170	malbec aurélie	..., je pense que ce viaduc est un élément qui va défigurer le paysage et je lutte contre ces travaux titanesques
@171	Ortega Sébastien	...Ce projet est tout sauf d'utilité publique : Augmenter les nuisances de toute sortes.
@174	Vincent	... causerait des nuisances aux populations locales,
@175	Soumaya	...Sans parler des nuisances sonores, visuelles
@184	Brigitte	C'est une catastrophe ...des nuisances sonores et vibratoires, de la pollution sur l'Etang de Thau et le
@186	Elisabeth	C'est la tranquillité. ...Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit ...le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@187	Jorg	C'est la tranquillité, la beauté des lieux....et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande...violation ...pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@188	Thorel Annabell	. Nuisances pour tous les riverains
@189	MICHEL Fabienne	le coût de l'ouvrage d'art de plus de 1km de long doit être exorbitant, pour en plus obtenir une pollution visuelle.
@190	Benoit	Habitant de Gigean et à quelques centaines mètres de la future ligne LGV je suis contre ce projet qui va nous ramener nuisance sonore et visuel.
@192	Dauga Jean-marc	Contre le viaduc, car nuisance visuelle, sonore et
@193	Soulhol Emmanuelle	...avec un viaduc sur l'étang de Thau
@194	Régine	... les nuisances sonores etc...
@196	Christian	- La LGV va défigurer la belle région du Bassin de Thau avec 9 viaducs dont 1 à Poussan de 1,4 km de long et 28 mètres de haut.
@197	Cantin Georges	...ce viaduc va non seulement détruire ce merveilleux paysage, mais en plus générer beaucoup de bruit
@198	Chantalle	...Pollution sonore, pollution visuelle et pollution tout court. Des nuisances infernales pour nous (visuelles et sonores), pendant la construction et après.
@200	Coen	C'est la tranquillité, Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@201	LE NOBEL Willem	C'est la tranquillité...pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature ...pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même
@205	Westra Lub	....C'est la tranquillité, Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, ....silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@208	BOUSSIN Annie	Préserver notre tranquillité des campagnes.
@210	Comes Trudy Ijsselstein	.. C'est la tranquillité ....Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@211	TRICAUD DANIEL	Dégradations visuelles et sonores
R212	SERGIO Madeleine	pour clore un viaduc à 30 m enjambant le parc d'Issanka fiérs de ses platanes centenaires.
R213	RUGGIERO Jean-Luc et Odette	N'oublions pas que la construction du viaduc entraîne une pollution sonore et visuelle par la mise en chantier d'un viaduc établi par des travaux conséquents de la zone d'Issanka.
R214 R239	Torché André	....Qu'elles sont les aménagements (mur anti-bruit, ???,
@215	Sandra	Diffusion du bruit au passage des trains dans la vallée.
@217	Kruijs Marloes	....C'est la tranquillité,. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit,
@219	ivan	ce projet est une aberration ....de plus l'impact visuel sera catastrophique.
@222	CHOLLEY SANDRINE	Cette nouvelle ligne à grande vitesse, source de désagrément visuel et sonore
@223	Eric	J'observe que, lors de son passage sur la commune de Poussan point de vue, totalement inacceptable, du fait...des nuisances sonores, la Crique étant sous les vents dominants de nord-ouest et du nord.
@224	Lacanal Geraldine	Il serait bon de réfléchir à un autre tracé au vu de l'impact ....visuel (viaduc de 1.4km sur 28m de haut) pour la commune de POUSSAN et les communes avoisinantes.



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@225	Aurore	Une catastrophe pour notre région avec un viaduc gigantesque qui va défigurer notre beau village
@226	Guyon Jérémie	...La construction du viaduc va dénaturer l'étang, seul espace encore un peu préservé du béton
@230	NOURRIT-POIRETTE Françoise	...Le projet de LGV et de viaduc proche de l'étang de Thau est tout à fait archaïque et nuisible .
@231	Stéphanie	Je suis contre ce projet qui ne peut qu'apporter pollutions sonores et visuelles ...
@232	Amblard Marie-Claire	Le viaduc monumental qui verrait le jour au milieu de la garrigue et à proximité de l'étang sur la crique de l'Angle...Il détruira et enlaidira le paysage .... ..Enfin, les nuisances sonores vont définitivement détruire le calme et la sérénité dont bénéficiaient les villages
@240	BOURDELIN Joëlle	Les viaducs projetés sont des aberrations, monstres de béton, dénaturant le paysage jusqu'alors épargné et le tourisme va souffrir de cet enlaidissement de cette zone....
@241	HERVOIR Olivier Florensac	Le tracé prévoit de passer le long de l'autoroute à FLORENSAC et va générer encore plus de nuisances (bruits, pollutions en tous genres, Qu'est-il prévu sur la commune de FLORENSAC pour tous ces sujets, murs antibruit, ....
@242	BESSIERE Loui	Le bruit des TGV sera perçu des habitations de Gigean toutes proches à cet endroit-là.... Sans compter le viaduc prévu plus loin...
@243	Eva	est la tranquillité.... bien sûr, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit ....pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@253	Mercieux Alexandra	....Il n'y a aucun intérêt pour nous d'avoir un pont à 28 mètres de hauteur qui défigure notre paysage
@254	BREASSON CHRISTINE	cette ligne LGV qui va nous apporter que des nuisances sonores, visuelles .... sur le Bassin de Thau.
@255	GIMONNEAU Dominique	, la construction du viaduc de Poussan, n'a pas le droit à sa photo montage. D'ailleurs dans sa ????? le maire de Poussan relève se manque et fait connaître son regret de ne pouvoir visualiser, l'intégration de cet ouvrage dans le paysage actuel.
@260	Audrey	La LGV passera sur un viaduc de 1 400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambera la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle classée Natura 2000.
@261	Cacheux/Texier Séverine et Julien	nous ne voulons pas avoir les nuisances auditives et visuelles Nous ne voulons pas perdre notre tranquillité et notre vue pour un viaduc gigantesque!
@263	FRANCISCA	... Sans compter que pendant les travaux je vais devoir rester chez moi pour éviter toutes les nuisances (bruit, poussières...).
@268	Pages pierre	...avec des contraintes visuelle et sonore très forte! il sera tant de laisser ce lieu tranquille !
@274	michalon michel	Aberration Ecologique et de nuisances sonores
@278	Annie	Cette ligne sera néfaste pour les riverains avec de nombreuses nuisances sonores et visuelles
@279	Eric	Nous entendons tous les jours parler de pollution ...Les engins de ce chantier pharaonique , tout comme le passage des trains vont pourtant engendrer de la pollution et des dégâts sur les routes et chemins
@284	Michel	....Le viaduc au sera un écran qui obstruera la vue sur Sète, l'étang de Thau et la Méditerranée.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@288	Marie	La LGV passera sur un viaduc de 1400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambera la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle classée Natura 2000. (40%), Collectivités locales (40%).
@297	Morice Carole	...Non au saccage de nos paysages, aux nuisances sonores ...
@298	GERARD	...- La LGV passera sur un viaduc de 1400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambera la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle La LGV passera sur un viaduc de 1400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambera la zone des Clashes à Poussan et dominera la Crique de l'Angle...
@302	Merle-Blondeau Marie-Eve	Les riverains seront sévèrement impactés par les nuisances sonores comme en attestent de nombreux témoignages de personnes habitant près des lignes LGV déjà existantes.
@306	FORNAGUERA Michèle	projet...,bruyant,visuel.....
@317	Anne	Le passage des TGV va générer obligatoirement du bruit pour les habitants des communes limitrophes.
@318	thibaut	Le visuel / le bruit / les vibrations / Vont faire perdre de la valeur à tout l'immobilier,
@320	E	le pont à plus de vingt mètres de haut sera une nuisance tant durant sa construction que son utilisation ..
@325	Marie-Françoise	Le tracé de la ligne TGV va impacter négativement les communes du bassin de Thau, nuisances visuelles et sonores.
@327	Boivin Michel & Yolande	La ligne nouvelle LVG entre Montpellier-Perpignan, et son projet entre Montpellier- Béziers n'apportera rien au Habitants autour de l'étang de Thau, sinon des nuisances , sonores visuelles .
@328	Belhomme Tom	.... créer des nuisances dans nos campagne encore épargnée par tous cela..
@329	Lambert Lydie	...J'habite sur la commune où doit passer cette ligne LGV sur un viaduc le long de l'étang de Thau...
@333	Michel Sébastien	la lagune de Thau va être défigurée par cet aqueduc de 28 m de haut sur 1,4km.
@336	André	.... il apporte d'énormes nuisances sonores dans une région touristique.
@337	TUYA Bernard	Les nuisances sonores de l'autoroute, du TGV vont s'additionner. Déjà le bruit est permanent et vraiment dérangeant aux moments de forts trafics. Le reste du temps, c'est un bruit de fond auquel on s'habitue, on finit par ne plus l'entendre mais reste inconsciemment présent. La tranquillité de la commune sera impactée...Les nuisances sonores doivent être prises en compte dans sa globalité (autoroute, LGV) et donc une protection commune me semble indispensable.
@339	Sanchez Sylvain	le tracé actuel avec son viaduc géant va défigurer le paysage du bord de l'étang de Thau, pollution visuelle, pollution sonore...
@340	CECILLON PINTENO Béatrice	Je suis contre la création d'un aqueduc...Je ne souhaite pas que notre paysage soit défiguré par un aqueduc alors que nous avons une vue magnifique sur l'étang de Thau. Nous allons aussi devoir supporter des nuisances sonores et la pollution des travaux pour la réalisation de cette ligne
@346	CASTAN Jacques	La principale inquiétude concerne le bruit. Bien qu'habitant à 1,5 km de l'autoroute je suis souvent gêné par son bruit auquel s'ajouterait donc celui du chemin de fer. Il faudrait donc que celui-ci soit le plus loin possible du village. À minima il est indispensable de prévoir un mur anti-bruit.
@351 @352	BERTI Elise	- Poussan (par exemple) sera fortement impacté par les nuisances sonores avec une forte dévalorisation immobilière. - contre ce viaduc architecturalement inacceptable.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@353	Vie Jérôme	Le viaduc prévu a hauteur de Poussan est tout simplement catastrophique !!!! Sans parler de la pollution visuelle causé par cet ouvrage. Personnellement je me trouverai à 700 mètres de ce viaduc , donc nuisances sonores obligatoires , nuisances visuelles Pilonnes du viaduc enfoncés sur sol meuble donc sol qui tremblera aux alentours.
@354	Franck	Nuisances sonores et écologiques pour le bassin de thau.
@355	Beatrice	Pollution visuelle, pollution sonore, catastrophe écologique...,
@356	Pierre	Le tracé proposé avec un viaduc Des milliers de tonnes de béton pour un viaduc qui va défigurer le paysage,
@357	Pascal	Je ne suis pas d'accord pour défigurer l'Étang de Thau avec un viaduc.
@358	FANTON Ludivine	je suis opposée au projet de la nouvelle ligne à grande vitesse qui aura un impact, visuel, sonore désastreux
@360	CAUMONT Fabienne	Un viaduc qui traverse l'étang de Thau est tout simplement une hérésie
@364	MENIE Lorelei	Notre territoire va se voir défiguré par la construction du viaduc
@365	BERBERIAN Gilles	Notre territoire va se voir défiguré par la construction du viaduc et ce,
@366	Valérie	....Je pense que construire un viaduc est une catastrophe qui va défigurer notre bel environnement et engendrer des nuisances Je n'accepte pas que notre précieuse qualité de vie soit abîmée par cette horrible pollution visuelle.
@375	MARCHAL Florentin	....Le viaduc sera visible de la Gardiole, de la Moure, du Mont Saint Clair...
@376	Sébastien	Nous avons déjà les nuisances sonores de l'autoroute, nous ne souhaitons pas avoir celle du train.
@378	Hélène	...je redoute les nuisances sonores qui vont en découler.
@379	Lambert Lydie	Je suis élue municipale et je suis contre ce projet qui va dégrader aussi le visuel horrible avec un haut viaduc qui longera l'étang de Thau...
E384	Nagchic N	J'ai envie de continuer à me promener dans la "Garrigue" sans avoir un viaduc au-dessus de ma tête et un bourdonnement permanent en fond, l'autoroute est déjà bien suffisante en matière de pollution sonore, visuelle et atmosphérique.
@392	Philip	...les nuisances visuelles, sonores seront irrémédiables....
@393	BERNADETTE	... trop de nuisance sonore, visuel et pollueur sur le trajet ...
@395	Chantal	Cette infrastructure apporte déjà des nuisances sonores, visuelles et écologiques Nuisances pour nuisances Cela ne défigurera pas le paysage (viaduc )
@400	Richard Catherine	Cette ligne passant trop près de POUSSAN défigurerait davantage cette zone déjà impactée par l'autoroute qui apporte des nuisances sonores. CES nuisances seront encore amplifiées par cette ligne, perturbant la tranquillité
@402	Matéo Ludovic	une cicatrice irréversible sur le paysage
@404	PHILIPONA ERIC	....détruire un beau paysage avec un viaduc de 1.4 kms sur 28 mètres de haut, et en plus si les pilonnes sont rapprochés de 50 mètres chacun , l'ouvrage va être lourd et grossier.
@406	Philipona Sebastien	....nuisances sonores, visuelles et écologiques
@410	Jean-Marie	nuisances sonores...)
@412	Paganini Géraldine	.il va y avoir des nuisances sonores,
@413	Thierry et Catherine Braquet	De fortes nuisances pour notre qualité de vie avec un très fort impact visuel et sonore

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@418	Ollier Guillaume	...Une solution envisageable serait de placer un mur acoustique le long de la portion d'autoroute qui longe Gigean afin de minimiser la pollution sonore.
@419	HAES Eloïse Gigean	Nous sommes inquiets des éventuelles nuisances sonores que pourrait engendrer le passage d'une ligne à grande vitesse proche des quartiers sud de Gigean.
@420	Richard Jean Baptiste Mèze	le projet de construire un viaduc pour faire une ligne TGV. Beaucoup trop de nuisances C'e sont des nuisances pour les habitants des communes de Poussan, LOUPIAN et alentours, Ce sont des nuisances sonores et visuelles pour les promeneurs et les touristes, Non au Viaduc
@424	PIERRE Brigitte	SI LA VIA DOMITIA M'ETAIT CONTEE..... SUR LES PAS DES ROMAINS ....Quelle sera la longueur des 3 viaducs sur la commune de Mèze : le Pallas, l'Aygues Nay et le Nègre Vaques? Quel sera la largeur du chantier de la LGV sur la commune de Mèze (du viaduc du Pallas au Viaduc de Nègre Vaques?...
@425	Marie-luce	Étang de Thau, patrimoine défiguré. Les nuisances sonores de l'autoroute vont être amplifiées ( commune de Florensac) avec la LGV qui passera à la même hauteur en raison des zones inondables.
@426	Françoise	je suis contre ce Projet m'apporter des nuisances sonores et visuelles.
@427	Raigade Nadine	....nuisances sonore, nuisance visuelle, ....
@428	Bouchée Anne-Marie	...apporte des nuisances sonores et visuelles durant les travaux et l'exploitation.
@432	Karen	...C'est la tranquillité, la beauté des lieux qui nous attirent. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, , le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@433	MAURO FREDERIQUE	...procurer du bruit au passage du TGV à tous les habitants autour de LGV !
@434	PRAT GILLES	....Ce viaduc va nous gâcher le paysage ....
@437	BRUCE	...Je suis contre une nouvelle pollution sonore et visuelle....
@438	Anne	....Trop de nuisances visuelles , sonores , pour les habitants de ces territoires ...
@442	HAYART Arnaud	.... Il est fort peu probable que l'on entende pas le tvg. Ou est l'étude d'impact sonore pour bouzigues ? Il est maintenant clairement reconnu que la pollution sonore rend les gens malades à plus ou moins long terme. Doit on sacrifier le peu de tranquillité qui reste aux habitants du nord de l'étang de thau
@443	Sanchez Karine	nuisances sonores,
@444	ESCASSUT Martin	paysages défigurés (viaduc particulièrement), pollutions et nuisances,
@445	Valérie	Envisager la construction d'un viaduc sur l'étang de Thau, sans parler du paysage définitivement défiguré,
@447	Georges	Le dossier présente tres peu de détails au sujet des 3 viaducs sur Pousan/BalaruLV/Gigean y compris les ouvrages annexes comme les murs anti-bruit, La figure 10 présente un profil en long à une échelle à peine lisible Ce profil en des nuisances visuelles, acoustiques et hydrogéologique (vu le nombre de piliers de pont et des remblais). Si oui, peut il être abaissé comme dessiné sur le document joint

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>(Tracé jaune) ce qui permet de diminuer les hauteurs des remblais et des viaducs et donc avoir une meilleure insertion paysagère, un plus faible impact acoustique.</p> <p>Je n'ai pas réussi à voir le nombre de piliers qu'auront les viaducs (grave manque du dossier.... Il serait question de piliers écartés de 50m ( soit 400 piliers enfoncés de 30m dans le sol ?).</p> <p>Afin de réduire ce nombre, est il possible, comme pour le viaduc de Millau (écart de 500m), de réduire fortement le nombre de pilier à 40, grâce à des intervalles de 500 m? Cela améliorerait d'autant l'impact visuel ?</p> <p>- est il possible d'avoir un seul viaduc de 3 km au lieu de 3 viaducs ce qui améliorerait la transparence de la LGV (visuelle, hydraulique et biodiversité)</p> <p>Sur la liaison Montpellier/Béziers, c'est l'ouvrage le plus emblématique, visible et proche de l'étang de Thau: les murs et parois antibruit seraient limitées à 2m au dessus des rails et leur longueur et positionnement sont pas clairement : le dossier parle des bruits de moteur du TGV, de roulement des essieux et de frottement dans l'air.</p> <p>Mais il ne parle pas du frottement contre les câbles des caténares (ni des éclairs visibles et bruyant).</p>
@454	Mazé Laure	<p>...Le viaduc prévu de la sortie de Gigean au sud de Poussan avant de traverser une magnifique zone sauvage au nord de Bouzigues sera une verrue une nuisance pour les riverains.....</p> <p>Le bruit généré par le passage en remblais au-dessus de Loupian va aggraver la nuisance sonore de l'autoroute, bien que situé légèrement au-delà de l'autoroute, car le vent dominant venant du nord-ouest envoie le bruit sur le village</p>
@461	darnatigues Jean-Christophe	<p>-La construction d'un viaduc de 1.4 km sur 26 mètres de haut semble incongru tant par la destruction physique des espaces naturels, la proximité avec les zones humides limitrophes de la Crique de l'Angle de l'étang de Thau,</p> <p>-Ce viaduc va scarifier pour des décennies notre paysage déjà bien impacté par l'autoroute, générant par la même occasion, beaucoup de bruit (trains à grande vitesse) . √Nuisances auditives et visuelles.</p>
@464	Pigno Céline	... nuisance visuelle, phonique !
@467	TABARRACCI Thomas	...Il est incompréhensible que des élus locaux acceptent un viaduc de 640m de long sur 30m de haut
@468	TABARRACCI Luc	...Il est incompréhensible que des élus locaux acceptent un viaduc de 640m de long sur 30m de haut
@469	GERARD	... Quid du viaduc TGV dénaturant le paysage ,frôlant des zones protégées ..... Quid des nuisances sonores .?.
	Pic Stéphane	...est il prévu d'intégrer le cumul de bruit lié à la présence de l'A9 à proximité notamment au droit de Gigean ou les deux infrastructures se côtoient à quelques mètres. Afin d'isoler au mieux les habitations des quartiers sud de Gigean, il conviendrait de mutualiser les dispositifs anti-bruit en limite Nord de l'A9 par le biais d'une convention de délégation de MOA auprès de Vinci
@471	George	...à proximité immédiate du viaduc de Poussan et compte tenu des enjeux très sensibles
R474	Vacher Marie Caroline	...Le viaduc ne respecte aucune des mesures gouvernementales et européennes de protection de la biodiversité.
R475 R477	LOURIAC Sylvie	... Graves nuisances sonores Graves nuisances visuelles
R476	TEXIER CACHEUX Séverine	...on nous propose un viaduc de 11 étages pour la LGV face à l'étang.
R488	Gelly	Mairie de Florensac

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
C1187		Le projet LGV nous assure la pose d'un mur anti-bruit, à ce jour nous subissons les nuisances sonores liées à la présence de l'autoroute A9, la pose de ce dispositif ne devra nullement aggraver les nuisances existantes, ...
@492	ARNAUD	...je suis contre ce projet qui va créer des nuisances et détruire tout un territoire
@497	Frederique Nunspeet	...C'est la tranquillité, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@500 E 502	Neyses Ludwig	... les nuisances sonores impacteront tous les habitants dans un périmètre du moins 1km des deux côtés de la voie ferrée
@501	Koer	...C'est la tranquillité, la beauté des lieux qui nous attirent. ce secteur pour nous. Les et le train qui passera ici jour le silence caractéristique ne sera plus jamais le même
@522	JEANGUYOT Philippe	... La LGV passera sur un viaduc de 1400m et 28m de haut avec une trentaine de piliers en béton qui enjambera la zone des Clashes et dominera la Crique de l'Angle
@523	ARTIERES Jean	...Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en général,
@526	Jessica	...Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en général,
@531	Nathalie G	...Nuisances visuelles, nuisances sonores, : abandonnez cette idée de viaduc
@533	GIBERT CLAUDE	...Le projet prévoit que la ligne doit passer aux abords du Bassin de Thau. Avec quelles conséquences : Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en général,
@536	José	...Ce projet défigurerait complètement la lagune de thau et ses environs. A cela s'ajoutent les nuisances de tout ordre : visuel, sonore, Une verrue de 1,4 km de long et 28 mètres de haut juste à l'entrée de POUSSAN le tout surplombant notre bel étang de Thau..
@538	Pilar	... C'est une verrue environnementale qui défigurerait définitivement la lagune de thau.
@540	PICAMOLES Sophie	... sans parler de cet aqueduc honteux au-dessus de nos têtes.
@542	Sylvie	...Nuisances visuelles et sonores
@546	Tollemer Jean-Luc	...Un viaduc face à l'étang de Thau ? Quelles études sur l'impact visuel ? - L'impact sonore pour les riverains ?
@548	Pascal Stephanie	...Le viaduc près de l'étang de Thau sera une véritable POLLUTION visuelle et sonore.
@549	ANGUERA JENS	...l'ouvrage qui est prévu va défigurer notre entre de village, le bruit va être intolérable vu la hauteur ou il sera produit, il sera impossible de l'atténuer,
@550	Cécile	...Il faut absolument changer ce tracé qui impacte gravement la crique de l'Angle et ses environs. Ouvrage défigurant le site, nuisances sonores,
@556	Philippe	Non au viaduc de 28m de haut Il faut supprimer cette horreur
@558	Mathé Marie Laure	... Que de pollutions visuelles et sonores pour les populations.
@559	AZAIS Arthur	... Impact pollution visuelle
@560	Navarrete Pierre	...je suis de Poussan, le bruit je ne vous en parle même pas !

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@561	Elisabeth	Nuisance environnementale et sonore
@562	STEPHANE	...En effet la construction d'un viaduc sur l'étang de Thau est une erreur écologique, visuelles et peuvent amener des nuisances sonores.
@564	SIMON BERNADETTE	...des nuisances visuelles et sonores
@565	Rioust Valérie	...Cette ligne va dénaturer l'ensemble des communes traversées par ce viaduc colossale...
@566	mireille	...je dénonce le bruit insupportable que générera obligatoirement le passage des TGV pour les habitants des communes limitrophes.
@567	Claessens Pierre	...Nuisances sonores sur tout le site de Bouzigues, village typique (
@568	Bousquet Véronique	...Je suis de la ville de Poussan l'autoroute nous fait des nuisances alors le tgv ! Nuisance sonore est visuel
@569	Charles-Henri	...sans parler des nuisances sonores, visuelles et écologiques.
@573	SEUL-DUPOUIS Pascal	...Enfin, est-ce que les études ont pris en compte le fait que les vents, notamment tramontane et mistral, soufflent à peu près 145 jours par an sur le secteur. L'été, quand il fait chaud mais que le vent souffle, vous dormez fenêtres ouvertes et vous entendez l'Autoroute, même en étant à 1,5 Kms. A Loupian, nous aurons en plus le bruit des TGV que ce soit, dans le sens Montpellier-Perpignan, avant qu'ils ne passent sous l'A9, ou ensuite sur le tracé au nord de l'A9, pour tous les habitants en partie haute de Loupian
@578	RANCY Maud	... une catastrophe visuelle (viaduc de 640 m de long et de 30 m de haut), des nuisances exponentielles pour les habitants du territoire
@581	SORESINA Marie ange	...au viaduc qui passerait sur la Gardiole,
@584	azan olivier	... Toutes les nuisances bruit poussières vibrations accès modifiés pour rejoindre les parcelles etc. fini le calme fini les locations saisonnières fini les locations de salles pour des événements fini la tranquillité
@592	MARC	...On veut faire ce pont (ouvrage « d'art » très coûteux) pour que la LGV puisse atteindre une vitesse de 300/320 km/h donc une ligne droite pour palier aux courbes de niveau
@598	Cathy	...un viaduc aussi haut vient dénaturer un atout touristique majeur de notre région le bassin de thau, sa construction mettra à mal des écosystèmes fragiles
@607	Nicolas	...Pourquoi faire passer le TVG aussi prêt du bassin de Thau ? - du point de vue technique : ce tracé nécessite la création d'un viaduc pour compenser la topographie là où un tracé repositionné dans les terres (plus au Nord) ne nécessiterait pas un tel ouvrage. On dit souvent qu'il vaut construire des ponts que des murs : mais c'est peut-être encore mieux s'il n'y a pas de pont à construire...
@609	DI ROCCO DANIEL	...DES NUISANCES INACCEPTABLES TANT AU NIVEAU SONORE, VISUEL ET POLLUTION ATMOSPHERIQUE
@610	LESAGE ANNIE	...Des nuisance sonores et visuelles.
@623	quesada cedric	...Vue détériorée, nuisance sonore , ,
@629	Artieres Luc	...Ce projet est ancien, les besoins actuels sont différents. 3 viaducs successifs sur le Bassin de Thau. 1450 m pour le franchissement de la RD2, du ruisseau de la Lauze et de l'échangeur de Poussan 130 m à hauteur de la RD 119 400 m pour le franchissement de la Vène Nuisance visuelle et sonore
@644	Sanz Patrick	... Autre point : l'impact sur les habitants du bassin de Thau. Non seulement nous devons subir à vie le bruit des trains

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@658	Carole	...Le passage de trains de fret entraînerait des nuisances sonores actuellement absentes de ces environnements, perturbant toutes les formes de vie
@660	JESSON Corinne	... nuisance sonore -
@661	Jean-Jacques	...Le projet prévoit l'édification d'un viaduc de 1.4km de long sur 28mètres de haut à proximité de l'Etang de Thau, entraînant des nuisances écologiques, sonores, et visuelles éloquentes,
@662	DUHEM Gautier	...construction d'un viaduc qui va défigurer le paysage
@665	Annabelle	...Nuisances écologiques, sonores et visuelles causées par la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et 28 mètres de haut à moins d'1 km de l'étang de Thau.
@666	MARTIN Nathalie	...Nous sommes inquiets de la construction d'un viaduc au dessus de notre village de Poussan. Des nuisances sonores, et environnementales que cela va générer.
E668	Jeff Varoqui	...la construction d'un viaduc de 28 m de haut le long de l'étang de Thau constitue une nuisance visuelle et sonore majeure
@669 E670	MORGO Christophe	Délibération du conseil municipal de Villeveyrac ...Les nuisances écologiques et sonores et visuelles seront importantes.
@679	SEUL Gabrielle Loupian	Le projet de tracé tel qu'il est établi, avec ses ouvrages d'art, dont le viaduc de Poussan, ne semble pas prendre en compte le fait que nous sommes dans une région venteuse, avec en moyenne 145 jours de vent (tramontane, mistral, marin) par an. Les nuisances sonores dans certains passages, - Le viaduc prévu entre Issanka et Poussan, le long de la RD 613, est une véritable vérue dans le paysage, entre collines et Etang de Thau, perché à plus de 20 mètres de haut sur 1,4 Kms de long. En plus de défigurer complètement le paysage, il créera des nuisances sonores évidentes.
@680	JAMMA ALICIA	...Notre territoire aura-t-il la même attractivité quand un gigantesque viaduc viendra ternir la jolie carte postale ? Vont-ils vouloir séjourner à Bouzigues, petit village tranquille, quand le bruit d'un TGV lancé à grande vitesse viendra déranger leurs paisibles vacances Consciente que le réseau ferroviaire doit être amélioré, je propose que le tracé suive celui de l'autoroute déjà existante. Cette dernière, source de pollution et de nuisances sonores
@681	Eric	...Ma commune en l'occurrence Florensac est très impactée par le bruit du fait de la circulation autoroutières, notamment quand souffle le vent du nord. Cette gêne sera augmentée par le passage des trains à grande vitesse d'autant que les deux voies de circulation seront à proximité immédiate. soit des mesures appropriées doivent être mises en place notamment des murs anti-bruit efficaces.
@682	Marie	... Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en génér
@685	Loïc	...Le tracé va défigurer notre bassin de Thau je n'imagine pas les nuisances sonores pour les villages à proximités.
@689	Emeri Nicolas	...des nuisances sonores déjà très nettement apportées par l'autoroute.
@690	Frederic	...Comment rendre le bassin de thau horrible avec un viaduc dès la sortie d'autoroute.
@691	Boucon et barbé Emma Daniel-Ang	...Vous allez nous forcer à entendre le bruits de plusieurs TGV. La moindre des choses serait de prévoir des murs anti bruits Les nuisances sonores et la pollution sont un problème majeur sur ce magnifique site du bassin de thau qui est encore préservé .



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@693 @694	BOUVIER-BERTHET LAETITIA	...sa proximité avec le village va créer des nuisances sonores et écologiques évidentes.
@697	Marion	... les nuisances sonores,
@703	Pierre Violaine	...Nuisances sonores et visuelles Bonne réception
@707	Bertes Alain	... notamment par le bruit généré. Rajouté à celui de l'autoroute sur la portion Fabrègues, Gigean, Poussan, Loupian Méze , cela sera insupportable pour les riverains. Une pollution visuelle contribuera elle aussi à dénaturer le paysage avec le viaduc prévu sur Issanka qui surplombera des habitations et un parc exceptionnel..
@710	Luc	... nuisances sonores pour de nombreux nouveaux riverains, construction) du projet est majeur.
@727	Delphine	... la ligne LGV au dessus de la Crique de l'Angle de l'étang de Thau à Balaruc Le Vieux la pollution sonore
@746	ESPINASSE Henri	...PUIS par les nuisances sonores
@749	Lacour Laurence	... Cela va engendrer des nuisances visuelles et sonores à l'ensemble des villages du bassin de Thau, un viaduc de 1.4 kms de long par 28 m de haut une honte
E750	Leelo	... les nuisances sonores, les passages fréquents de train
@755	DOMENEGHETTY Patrick	...contre la construction du viaduc de la LVG. Il s'agit d'une aberration écologique. La construction de cet ouvrage d'art va polluer et dénaturer le bassin de Thau et la garrigue environnante.
@758	BENAU Sophie	... Nuisances sonores et visuelles imposées aux riverains (je doute que chaque aqueduc soit signé par Sir Norman Foster et que les essieux du transport fret soient montés sur amortisseurs),
@763	Viviane	L'impact des nuisances sonores, visuelles et écologiques va être plus conséquent et insupportable pour les riverains.
@773	RANCY Josiane	... Nuisances générées - Nuisances visuelles (viaduc de 30m de haut) et sonores -
@778	Anne	... les nuisances sonores et visuelles pour les riverains et touristes,
@785	monique	...Ce tracé défigure le paysage avec un viaduc,
@787	FRANCOIS JULIEN	...Un constat : défigure le paysage avec un viaduc,
@791	Genty Jean-Claude	...savoir si mon foyer va être impacté par les Bruit incessant, et donc mérité une indemnité par rapport au préjudice auditif
@792	THOMAS Chloé	... Quels sont les ouvrages prévus pour pallier la nuisance sonore ?
@800	Hans	... En effet, le nord du territoire verra des trains à 300km/h passer devant sur un viaduc en béton de plus d'un km de long et de 30m de haut.
@803	Alexandre	... Je pense que le peu de gain de temps engendré n'est pas valable au vu des dégâts sur l'environnement qu'aura ce projet. Autant une pollution environnementale, visuel et auditive... La
@804	Matthieu	... La mise en place du Viaduc va couper le territoire en 2 au nord du bassin de Thau, au milieu de zones d'activités cela risque créer 2 zones indépendantes, nuisance sonore, nuisance visuel ...) Impact sur décibels lors de passages, distance à laquelle on entendra le trafic, dessins clairs intégré dans le paysage du viaduc .....
@806	Laurence	... Je crains que la nouvelle ligne érigée en viaduc au niveau de Poussan défigure définitivement le paysage autour du bassin de Thau
@807	COUSTELLIE JOSIANE	... La nuisance sonore de cette ligne serait un désastre pour le bien vivre dans nos villages.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@808	ZAMPIELLO Manon	...Les personnes qui gagneront du temps sont-elles les mêmes qui vont subir les nuisances sonores ainsi que les nuisances esthétiques du projet ?
@809	COUSTELLIE GUY	... son impact sonore : la construction et la mise en service de cette ligne va créer des nuisances sonores inévitables, et une amplification des sons venus de l'A9. 2ème point : son impact visuel
@813	tafanel adrien	...Un viaduc en plein milieu de la garrigue avec le passage de train à grande vitesse au milieu de la nature est à l'antipode de ce que nous cherchons à protéger., nuisance sonore serait entendu par vent calme jusqu'à sete!
@814	Cooper Russell	... si ce n'est une nuisance bruit.
@815	J-F	... La création de la LGV entre Montpellier et Perpignan n'apportera rien si ce n'est des nuisances sonores et visuelles.
@821	ARIS JEAN	... Ce projet va nuire à notre environnement et causer des nuisances sonores, visuelles.
@824	Bouvier-Berthet Guilhem	... Pas assez de bénéfice par rapport aux pollutions visuelle, sonore résultant de ce type de projet.
@825	Claire	... Je tiens également à souligner la nuisance sonore que cette ligne va engendrer, celle-ci passant par des zones autrefois épargnées et sources de confort pour les habitants.
@826	BILLOTTET Dominique	... Seul un viaduc près de Gigean et Poussan posait problème. Et ces dizaines de pylônes en béton du viaduc (le bruit sera infernal à plusieurs centaines de mètres) qui défigureront les paysages.
@827	CARRIES EDMOND	...Par souci, sonore et visuel,
@831	MRS THIEULE et CAVALIER Laurent/ Jean-Benoît	Syndicats AOP PICPOUL DE PINET ET LANGUEDOC La phase des travaux qui va durer plusieurs années et va engendrer des nuisances considérables bruits ..
@836	Bretagnolle Marie- Claude	Défigurer la région par toutes les structures, béton, pylônes. ..et aussi par le chantier - Générer des nuisances sonores par le bruit du chantier et l'amplification du bruit de l'autoroute, tout bruit qui détruira la santé des nombreux riverains.
@837	Coudray Hélène	...Un viaduc de 28m de hauteur fera face à une zone classée Natura 2000 Peut-on sereinement envisager un tracé n'imposant pas de tels ouvrages, dans ou à proximité de zones protégées
@838	SORIANO Jean Luc	... Si l'on reste à une vitesse de plus ou moins 200 km/h vitesse mais va permettre d'énormes économies si on s'affranchit de la construction de viaducs, Je ne vais parler ici que du tronçon que je connais entre Saint Jean de Vedas et Mèze. Ensuite on arrive à Issanka où planter des piles de viaduc fait courir d'énormes risques Après ce sera le viaduc qui va passer au sud de Poussan, 1,4 km de long et 28 m de haut, ce viaduc en plus de défigurer le site, va passer au ras de la Crique de l'Angle et donc de l'étang de Thau,
@839	pla remi	...je m'oppose à la construction de la ligne ferroviaire pour des nuisances sonores
@841	Goudy Monique	...Impacter par une construction bétonnée, la nature et le paysage, va à l'encontre de leur protection et de la biodiversité
@842	MOUCHEL Jean-Yves	...Il défigure le paysage (viaduc de Poussan) etc.
@845	Vincent	... Ce tracé n'apporte que des nuisances, visuelles d'abord avec la construction d'un viaduc face à l'étang de Thau, sonores ensuite en passant près des habitations sur Méze et Poussan ,
@846	JEANNE	... Et cela sans oublier les nuisances sonores, visuelles et environnementales pour notre si belle région

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@847	RUAUD Francois	...Par ailleurs, d'une part la construction d'un viaduc de 28m de haut, face à la zone Natura compromet le site
@848	MARIE	...Je suis inquiète de la pollution sonore que vont subir les habitants de Gigean. L'impact sonore a-t-il été évalué, modélisé. Le son va rebondir sur la gardiole. Le son d'un TGV qui passe est soudain et intense. Un mur antibruit a-t-il été prévu ? Pourquoi ne pas créer un tunnel autour des rails ? Pour éviter la pollution sonore
@853	Claude Sète	... environnement : viaduc de 28m de haut dans une zone Natura 2000 ; tunnel dans la Gardiole classée "site pittoresque" ;
@855	DEVANTOY	... En massacrant la tranquillité.
@858	BAUDIN-ALBERT Claire	... Nous imposer des nuisances sonores invivables accompagnées d'un panorama immonde rendant notre qualité de vie infecte.
@862	VINCENT David	...J'habite a Gigean au pied de la Gardiole et je crains nuisance sonore, visuelle,
@863	Solène saelens	...les pollutions sonores
@867	Baume Benoît	Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...) Des nuisances sonores importantes ainsi qu'une forte pollution, cela ne suffit-il pas ? - Et pourquoi ne pas avoir prévu un tunnel qui. du coup. n'impacterait personne ???
@868	Arnaud Damien	...aux infrastructures déjà présentes, induit un impact visuel et sonore très important,
@869	GENEST Yaël	...une énorme pollution sonore, visuelle, chimique sera inévitable...
@870	Aurore Florensac	...Je m'oppose à la création de la ligne grande vitesse pour des raisons de nuisances sonores
@871	Cabrol Nathalie	... les nuisances visuelles et sonores pour les habitants de Poussan directement concernés par le Viaduc aux pieds de leur domicile. Quelle sera l'attractivité touristique et du coup économique du bassin de Thau et de son agglomération avec les nuisances sonores ?
@875	Emmanuelle	... impact environnemental important : nuisances écologiques dues au travaux - impact sonore avec des nuisances pour les riverains lors du passage des trains - impact visuel notamment avec la construction d'un viaduc sur un site splendide
@877	BERGE Jacques	... La construction d'un viaduc de 1,4 km de long et de 28m de haut est une atteinte visuelle et va gravement défigurer le paysage. Les nuisances sonores vont être importantes pour les riverains déjà impactés par la présence de l'autoroute A9.
@881	WATTEYNE Martine	...Cette solution : - Éviterait la construction de l'IMPENSABLE viaduc à Poussan, dans un tel environnement. Viaduc qui défigurerait le paysage, propagerait d'énormes nuisances sonores etc ... .
@885	Marina BENS	... Nuisances autour de Balaruc le Vieux le viaduc projeté sur Poussan d »une longueur de 2km à une hauteur de 25 m va défigurer à jamais l'environnement immédiat de notre bassin de vie...
@887	CARON Brigitte	... Avec la construction de trois viaducs, qu'en est -il du maintien de la biodiversité sur le massif de la Gardiole,
@889	Danielle	C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, dans cette région est très important pour tous les résidents, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@896	PARISOT-BERGE Martine	... Dès lors, que vient faire un viaduc de 28 mètres de haut et long de plus d'un kilomètre quatre , pour faire passer une ligne TGV nous allons avoir à faire face à de nombreuses nuisances :

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>- en premier lieu à une pollution phonique. Que peut-on faire de réellement efficace contre le bruit généré par un train en pleine vitesse ? A ce jour , rien ne fonctionne véritablement !</p> <p>- par ailleurs, à une gigantesque pollution visuelle.</p> <p>Qui viendra voir un viaduc, véritable cicatrice balafrant les vignobles et les garrigues ?</p>
@899	liberto jean luc	<p>...Beaucoup de remarques apparaissent devant ce projet .</p> <p>- je suis propriétaire depuis 30 ans de ma propriété qui surplombe la ZA des Clachs</p> <p>- Comment ne pas être ébranlé devant le projet d'un viaduc d'1km4 et d'une hauteur de 28 m porté par plusieurs dizaines de pilier en béton !</p> <p>Le préjudice qu'elles vont subir par les travaux de construction des piliers , par la durée des travaux ,</p>
@903	Benau Henri	<p>... Actuellement tout est à revoir sur l'étude de ce parcours et la situation économique de la France ne permet pas de cautionner de tels travaux pharaoniques (viaducs, remblais etc...)</p>
@908	Georges	<p>...DE SUBIR LES NUISANCES ACOUSTIQUES (santé) ET VISUELLES (cadre de vie). :</p> <p>- Nous allons subir les nuisances des travaux puis du trafic à grande vitesse (110 decibels) meme à moitié protégé par des murs "acoustics" à mi hauteur (cf documentaires sur les LGV existantes)</p>
@915	herpin Michele	<p>... Difficile d'endiguer et de contrôler le bruit au passage TGV au vu de la constatation sonore importante jusqu'aux plages de Frontignan</p> <p>Je doute fort qu'il n'y aura aucun impact sonore sur cet espace important au niveau de la biodiversité dont nous, humbles humains faisons encore partie.</p>
@918	Xavier	<p>... Les avantages semblent aujourd'hui très inférieurs aux inconvénients: nuisance de la construction du viaduc, coût considérable, équilibres</p>
@923	SEGUI Sébastien	<p>... Ensuite, cette structure monumentale de 1.4km sur 28m de haut va modifier et défigurer énormément la vision du littoral.</p>
@924	BELLOCHE CHRISTINE	<p>... Un viaduc de 1,5 km viendrait balafrer la magnifique crique de l'Angle.</p>
@926	Jackie	<p>... Améliorer les solutions pour que le viaduc au niveau de Poussan réduise son préjudice paysager et sonore en deçà de celui du passage actuel de l'A9 en rampe proche du village.</p>
@932	Rouger Marlène	<p>...Différentes pollutions : -sonores. -visuelles: dégradation ... du pays de Thau par la construction d'un énorme viaduc.</p>
E935	Andr Zech	<p>...On peut rajouter l'effet visuel désastreux de ce viaduc particulièrement choquant pour les gênes irrémédiables causées aux habitants et touristes : vue, bruit, faune ... —</p>
@939	Bernard	<p>...Notamment avec le projet de viaduc le long de l'étang de Thau. S</p> <p>ans répondre, apparemment, à de sains objectifs économiques et sociaux, ce viaduc risquerait de détruire à terme la biodiversité locale.</p> <p>En effet, le tracé envisagé pour ce viaduc n'est pas compatible avec les exigences de base inhérentes à la sauvegarde de la biodiversité dans l'étang de Thau. Il est indispensable d'éloigner le viaduc du bassin en envisageant un autre tracé, voire un viaduc beaucoup plus loin de l'étang de Thau.</p> <p>- ne pas construire de viaduc le long de l'étang de Thau</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@941	Menut Philippe	... Sur une pépite comme le bassin de thau, il est suissidaire de permettre le passage de la ligne sur un pont sur la commune de poussan et le long de l'étang de thau, La ligne ne doit pas être en hauteur, sur un pont de plusieurs centaines de mètres de long et à plusieurs dizaines de mètres de haut. C'est une verrue qui irait à l'encontre de cette zone protégée.
E942	Domaine La Grangette	...La ligne passera à côté du domaine imaginez vps la nuisance que cela va engendrer ? D'autant plus que nous avons des projets de développement économique avec des gîtes au domaine. Nous entendons déjà l'autoroute par temps marin ? Le TGV sera donc plus audible !
@945	SAGNIER Ludovic	...le bruit dans nos villages avec un train qui roule à 300 km / h,
@947	cathy	... je m'oppose à la défiguration du paysage avec la construction d'un viaduc,
@948	LAMOUREUX Florence	...Je ne conçois pas de vivre dans 10 ans avec un viaduc. Nous avons déjà l'autoroute qui entraîne des nuisances sonores et une pollution. la beauté des paysages qui en font des zones
@949	HAEUSLER CHANTAL	...Nous avons déjà des nuisances lorsque les fenêtres et volets sont ouverts,. Alors je n'ose même pas imaginée lorsque cette ligne grande vitesse va être mise en service le bruit occasionné. De plus on me signale qu'il va y avoir 3 viaducs, qui dit viaduc dit hauteur donc ce sera pire.
@950	Herman Bernard	... Poussan va être défiguré avec ce viaduc
@951	BLASQUEZ EVELYNE	...de la pollution (sonore et aérienne) le passage de la rd 613 et l'autoroute sont largement suffisant pour notre environnement. et beaucoup de personnes comme moi incommodées par le bruit supplémentaire que cela va générer.
@952	CHASTEL Françoise	... La Ligne prévue passera au niveau de POUSSAN sur un viaduc de 1400 m et 28 m de haut avec une trentaine de piliers en béton construit proches de la crique de l'ANGLE.. - elle va générer de nombreuses nuisances sonores et
@954	Cellard du Sordet Herve	...La construction d'un viaduc à 28 m va défigurer le paysage autour du bassin de Thau en sus des nuisances sonores
@967	Amouroux Hélène	... les nuisances sonores pour les hommes et la faune. -
@969	Herman Françoise	... Poussan va être défiguré avec ce viaduc,
@974	Clarisse	...Non aux nuisances sonores et visuelles. Non au viaduc.
@975	Albaret Martine	...Non à la construction d'un viaduc de 1,04 km et de 28 m de hauteur face à l'étang de Thau Tenant les nuisances sonores visuelles
@976	- BONIFACE Odile	...Traversée de la zone classée Natura 2000 de l'étang de Thau, crique de l'Angle, par un viaduc immense, - Sans compter les nuisances sonores, visuelles ..,
@978	PHILIPONA CORINNE	... la création de l'ouvrage que dis-je du viaduc de 1.4 kilomètres de long sur 28 mètres de haut, avec une trentaine de piliers en béton, qui enjambera la zone des clachs et dominera la clique de l'Angle cette verrue devant le bassin de THAU , créant une pollution visuelle, une pollution sonore car je sais que nous allons entendre les TGV et les trains de marchandises pendant la nuit.
@979	DUCLOS LUCIENNE	...Que dis - je du viaduc de 1.4 kilomètres de long sur 28 mètres de haut, avec une trentaine de piliers en béton, qui enjambera la zone des clachs et dominera la clique de l'Angle classé natura 2000. donc plutôt cette verrue devant le bassin de THAU , créant une pollution visuelle, une pollution sonore car je sais que nous allons entendre les TGV et les trains de marchandises pendant la nuit.
@980	FOULQUIER REGIS	...En opposition à notre travail, va s'élever un viaduc sur nos vignobles
@987	Salvan Laurent	...De la pollution visuelle

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@990	Pierre	... impact du Viaduc sur la bio-diversité : Perturbation du régime des vents, propre à augmenter l'humidité Impact du Viaduc sur l'esthétique et l'attrait touristique de la zone.
@994	ANNE Marie	...Une aberration ce Viaduc qui va défigurer le paysage sur l'étang de Thau. Les nuisances sonores produites par les passages des trains ainsi que les travaux durant la construction de la ligne
@995	Parti Communiste Français Section Sète	... Un Viaduc serait construit au Nord du Bassin de Thau au niveau de la commune de Poussan. De nombreux habitants du Bassin de Thau ont témoigné leurs inquiétudes
@997	BRISSON Robin	Le tracé de la ligne nouvelle est un non-sens. Ce viaduc de 1,4 km passant au travers de Poussan viendra gêner la crique de l'Angle. De plus le tracé coupera la garrigue, pourtant protégée et produira de nombreuses nuisances (sonores, impact sur la faune et les habitants)
@998	DECOUPIGNY Jérôme	contribution de la Commune de Montbazin dans le cadre de l'enquête publique relative au projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan - phase 1 Commune de Montbazin ; *...considérant les nuisances sonores induites pour les habitants et la faune
@999	Veronique Calueba Gabriel Blasco	... défiguration du paysage par l'implantation d'un viaduc de 1400m -pollution sonore et visuelle dans les villages à proximité -
@1000	GINDRE Dominique	...nuisances sonores visuelles viaduc défigurant le bassin de Thau
@1002	jean-francois	...Sans compter sur le viaduc qui défigurera l'étang de Thau.
@1006	Hervé	... Mais à certains endroits peu d'efforts sont fait pour que l'impact sonore et visuel soit atténué. Le tracé au nord du bassin de Thau va hériter de ses nuisances et pour toujours.
@1009	Bernard	...le projet de viaduc le long de l'étang de Thau. ce viaduc risquerait de détruire à terme la biodiversité locale. le tracé envisagé pour ce viaduc n'est pas compatible avec les exigences de base inhérentes à la sauvegarde de la biodiversité dans l'étang de Thau. Il est indispensable d'éloigner le viaduc du bassin voire un viaduc beaucoup plus loin de l'étang de Thau Il est donc indispensable de : - ne pas construire de viaduc ferroviaire le long de l'étang de Thau
@1012	gros jean	...Je suis contre ce projet, la ligne traversera des sites protégés qui seront complètement dénaturés , de plus l'impacte de ce projet sur la biodiversité est énorme, sans compter les nuisances sonores et la pollution.
@1014	Joel	...Non à la construction d'un viaduc de 1,4 km et 28m de haut face à l' étang de Thau. Des nuisances sonores, visuelles et écologiques.
@1015	Amouroux Paul	...Le viaduc va entraîner une détérioration importante du paysage.
@1017	ENSEMBLE VERS 2026	...La construction d'un viaduc de 1400m de long et 28m de haut incluant une trentaine de piliers en béton face à la crique de l'Angle classée Natura 200 est contraire à l'article L414-1 du Code de l'Environnement
@1023	LATTE-ROGEL Patricia	... l'Etang de Thau sera lui aussi défiguré par le viaduc prévu de 28 m de hauteur sur 1.4 km de long ... sans compter le cout pharaonique de cette construction ... - les nuisances sonores et visuelles et aussi écologiques de cette ligne avec CE tracé. -
@1025	GONI François	... Des ouvrages d'arts demandant d'importantes fondations vont être créés à proximité de l'étang notamment à Issanka d'où provient l'eau distribuée à Sète . Le viaduc de Poussan va défigurer et couper le paysage du bord de l' étang que l'on essaye de mettre en valeur

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1026	Amarger Josiane	<p>... la mise en place d'un viaduc imposant de 1,5 km de long sur 28 m de hauteur démontre à quel point la mise en place du concept d'une circulation à grande vitesse, qui impose de fortes contraintes géométriques, est inadaptée et incompatible sur notre territoire fragile de Thau.</p> <p>... le bruit sur l'ensemble du pays de Thau.</p> <p>Compte tenu du fait qu'il s'agit d'un viaduc, aucun recours lié à des protections acoustiques et à des traitements paysagers aux abords de la LGV ne pourront être mis en place. Les habitations déjà existantes ne disposent pas d'une isolation minimale acoustique.</p> <p>Des études sur l'augmentation des niveaux sonores que les habitations vont subir et déterminer ainsi les mesures à mettre en œuvre pour réduire le bruit ont-elles été menées?</p>
@1027	deborah	J'habite GIGEAN et cette nouvelle ligne va engendrer la détérioration de notre qualité de vie avec des nuisances sonores jour et nuit ,
@1028	Lopez Pierre	...Pourquoi faire passer le tgv au bord de l'étang de thau, sur un immonde viaduc,
@1033	GEORGES	...Demande d'une carte des nuisances acoustiques, tenant compte des vents dominants. Le dossier indique que la nuisance acoustique portera jusqu'à 1.5 km environ (>50Db) à l'aide d'un graphe.
@1034	GRAU Eric	... Un viaduc qui va impacter à jamais le visage de la commune de Poussan prévoir un autre tracé moins impactant pour le bassin de Thau
@1035	RAYNAUD Pascal	... Est ce bien raisonnable à l'égard des conséquences irréversibles sur le territoire de Thau ? Plusieurs Impacts vont être mis à jour par ce projet. Pollution visuelle, sonore pour le territoire et ses habitants
@1038	Sonia	... Ces travaux vont engendrer des nuisances sonores indéniables et permanentes pour les habitants de Poussan avec la création d'un viaduc une dévalorisation et dévaluation de nombreux logements et entreprises Des travaux qui vont avoir un impact désastreux sur le quotidien des Poussannais pendant des mois voire des années comme le bruit la pollution...
@1040	EL HERECH Sami	<p>...Mais les modalités de fonctionnement de cette base, les nuisances associées, le lien éventuel avec les réseaux ferré et routier existants ne sont pas connus alors qu'un certain nombre de communes limitrophes seront impactées par son activité. Le maître d'ouvrage doit donc donner des informations plus précises sur la relation entre la base et son environnement direct avant, pendant et après son exploitation.</p> <p>La prise en compte des nuisances sonores liées à la ligne LGV, une vigilance particulière est exigée lord de l'établissement du mur anti-bruit qui ne devra pas être amplificateur de de la nuisance sonore générée par l'autoroute A9</p> <p>L'impact visuel sur les garrigues, paysages patrimoine historique de la Via Domitia etc ) doit être minimisé</p>
@1041	Kirchner Odile	... Pourquoi le tracé initialement prévu il y a plusieurs années le long de l'utoroute, qui ne nécessitait pas la construction d'un tel viaduc, n'a t il pas été conservé ?
@1045	Baume Virginie	Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)
@1048	Christophe	... Le viaduc envisagé va porter atteinte à un environnement exceptionnel..
@1049	CAVERIVIERE Martine	<p>.... Le projet prévoit, sur le bassin versant de Thau, la construction d'un viaduc de 1,4km de long et de 28m de hau Le tracé est une cicatrice destructrice de notre paysage et de notre patrimoine culturel.</p> <p>Les travaux, les remblais et tous les trafics d'engins liés aux chantiers vont s'ajouter à la destruction de la nature et à sa pollution pendant de nombreuses années</p>
@1050	Jacquot Nathalie	...Sans parler des désagréments sonores et visuels que tout cela va engendrer.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1051	SARDA LIMOUSIS Pascale	.Cet ouvrage va vraiment nuire à notre environnement autant visuel que sonore. Aussi, as t'on prévu des murs antibruits pour les habitants qui vivent à proximité du tracé ?
@1052	Chichrie Anthony	...L'apparition d'un viaduc sera un réelle pollution visuelle pour notre paysage.. Elle est un trésor pour les locaux et les touristes. .
@1056	Mauné Stéphan	...Je ne parle même pas des nuisances sonores pour les riverains du secteur de Poussan.
@1059	nicole	...Des nuisances sonores, visuelles et écologiques; le bassin de Thau défiguré
@1064	Ramos Vincent	...des nuisances sonores visuelles et écologiques
E1065	Carole Ramadier	...Les nuisances seront écologiques, sonores et visuelles. Puisqu'il est projeté la construction d'un viaduc de 1,4 km de long et 28 m de haut à moins d'un km de l'étang de Thau ,
@1070	Jerome	. ..Non aux nuisances sonores et visuelles. Non au viaduc et au tracé au milieu d'un cadre naturel réputé
E1071	M M	... Un viaduc haut de 10 étages sur + d 1 km proche de notre magnifique crique de l'angle. Havre de paix, Et à côté il prévoit une barrière de béton de 26m visible de loin et qui nous accueillera dès la sortie d'autoroute. BRUIT : Qu'est-il prévu ? Nuisance sonore en perspective. Peu probable que nous n'entendrons pas un TGV !! ils ont dû adapter la trajectoire = viaduc.
E1072	Jrme Decoupigny -	« Considérant les nuisances sonores induites pour les habitants comme pour la faune la faune
@1075	LEROUGE Claude	...Le tracé de la future LGV doit être modifié. Le projet actuel sera une catastrophe écologique, visuelle et environnementale.
@1079	Michel Gerard	...Poussan va être défiguré avec ce viaduc, hors de prix. ...Quelle est l'utilité publique du un projet qui comporte plus de négatif que de positif : Viaducs avec celui de Poussan (le plus long) polluant visuellement et construction aura un impact néfaste sur la lagune.
@1082	Jean-Etienne	La nature va être défigurée par le béton et un immense viaduc.
@1085	Françoise Herman	...Poussan va être défiguré avec ce viaduc de 11 étages hors de prix. Les Viaducs avec celui de Poussan (le plus long) polluant visuellement et sa construction aura un impact néfaste sur la lagune.
@1097	Docteur Arnaud Alain	...Originaire de Villeveyrac et ayant des attaches à Pinet, je souhaite manifester mon opposition à la construction de la ligne LGV Montpellier-Béziers dans son trajet actuel pour des raisons médicales liées aux nuisances
@1102	Brice	..les nuisances environnementales , sonores et visuelles
@1103	Nadege	... Outre les nuisances sonores,
@1107	Carine et David	... révoquer des nuisances sonores, visuelles et environnementales sans précédent,
@1117	Alain Popy	FNE 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,



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		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 ... 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
E1121	KHALED Soraya	...Émanant de conseillers municipaux du groupe Ensemble pour Sète. Nuisances sonores et visuelles
@1127 @1128	AUGÉ Jean Sabatier Vincent	...majeure partie des contraintes environnementales (hauteur du viaduc de Poussan), Bien que les arguments du dossier soient pertinents en ce qui concerne le doublement de ligne littorale (en particulier la zone karstique entre Loupian et Gigean, directement impactée par les piles du viaduc).....
@1129	Anaïs	... En premier lieu, ce nouveau tracé aurait des conséquences néfastes pour l'environnement : viaduc de 28m de haut qui ferait face à une zone Natura 2000,
@1133	Magnan Nathalie	... Que dire du viaduc de Poussan (1,4km et 28m de haut!!!) aux abords de zones Natura 2000 qui va irrémédiablement défigurer ce si beau paysage et engendrer tant de nuisances sonores et visuelles? Sans parler des autres viaducs certes plus petits mais qui impacteront tout autant et de l'ensemble de ce gigantesque chantier qui durera des années et laissera des traces indélébiles...
@1135	SENDRA Léo	...Veuillez retrouver ci-joint la délibération 2022-01 relative à la motion contre la ligne LGV, de la commune de Gigean. ???????
@1136	SANCHEZ Florence Poussan	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Les nuisances sonores induites pour les habitants.</li> <li>• L'impact paysager et environnemental qui sera considérable pour notre territoire communal, situé en bordure de lagune et sujet à la réglementation de la Loi littoral qui s'avère très contraignante dans le développement de certains projets communaux.</li> </ul> En effet, l'absence de projection visuelle dans les documents fournis et présentés à la population ne permet pas de mesurer l'impact qu'un tel ouvrage, haut de 28 mètres et long de 1,4 kilomètres, aura sur la majeure partie du sud de notre territoire communal, et plus largement sur le territoire du Bassin du Thau. De même, les forts remblais de plus de 15 mètres vont apporter une modification notable de la perspective visuelle tout autour du Bassin.
@1139	Stoecklin marcel	le maire et le conseil municipal de la commune de Gigean ... Nous demandons que les nuisances sonores qui seront générées par les passages du TGV, soient réduites efficacement par des murs antibruit tout le long du parcours du TGV longeant la ville de Gigean.
@1143	SOLANS Fabrice	...La requête de la commune de VILLENEUVE-LES-BEZIERS. La construction d'un mur anti-bruits
@1156	Herlo Germaine	... je suis contre cette ligne LGV : Nuisances sonores et visuelles Destruction du patrimoine, et de l'environnement
@1167	Thérèse	.. nuisances sonores et visuelles
@1170	Gwen	...Et je ne parle pas des nuisances sonores et visuelles
@1171	Parent Pierrot	...Nuisances sonores et visuelles J'espère que cela ne se fera pas
@1179	Sol Johan	...Résident de la commune de Gigean, ce projet va générer de nouvelles nuisances sonores pour les habitants du Nord de la commune.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
C1217	Syndicat des conchyliculteurs	Ce tracé avec ce viaduc est un danger pour l'étang ainsi que pour les conchyliculteurs... Nous aurons aussi une pollution visuelle
C1218	Prudhomme de l'étang de Thau	... Un viaduc au-dessus de la crique de l'angle ....

De nombreux contributeurs se sont élevés contre la construction du viaduc de Poussan notamment à la fois pour des nuisances sonores et visuelles.

Afin d'atténuer l'impact visuel du viaduc de Poussan, le contributeur @207 propose qu'un concours d'architecte-paysagiste soit lancé.

**Réponse SNCF Réseau :**

*Il convient de se reporter au chapitre 2.4 du présent document.*

D'autres ont soulevé des nuisances liées aux travaux (poussières, vibrations, tirs de mines, ...)

**Réponse SNCF Réseau :**

*Comme déjà évoqué, un système de management environnemental de chantier sera mis en place durant toute la durée des travaux.*

*Ce sujet est plus particulièrement développé au chapitre 5 du présent document.*

Au niveau de Poussan et de Florensac il est craint que le bruit de la LNMP s'ajoute à celui de l'autoroute A9, à Florensac par réverbération du bruit de l'autoroute sur les dispositifs de la LNMP.

**Réponse SNCF Réseau :**

*Les contributions concernant le risque de réverbération du bruit de l'A9 sur les écrans de LNMP seront prises en compte dans les études ultérieures. Ce risque sera étudié et intégré aux futures études acoustiques et des mesures seront prévues le cas échéant. A titre d'exemple, il pourra être mise en place des écrans acoustiques absorbants sur les 2 faces, ce qui permettrait d'absorber le bruit de réverbération de l'A9.*

*En revanche, la mise en place des écrans acoustiques au nord de l'A9 n'est pas envisageable. En effet, une protection acoustique n'est efficace que si elle se trouve à proximité immédiate de la source de bruit. Aussi, une telle mesure permettrait d'atténuer le bruit de l'A9 mais pas celui de LNMP.*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*Par ailleurs, il est souligné, en réponse aux inquiétudes générales liées aux nuisances acoustiques que le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a fait l'objet de deux études acoustiques, l'une en 2015 l'autre en 2020.*

*Les mesures vis-à-vis des nuisances acoustiques sont détaillées dans la pièce F7A2, § 5.4.8. La méthodologie de réalisation des modélisations acoustiques et du dimensionnement des mesures est présentée dans la pièce F6.*

### **COMPLEMENTS**

*Certaines contributions font état :*

- D'un manque de détail relatif à la présentation des ouvrages et spécifiquement des viaducs,*
- De demande de précisions sur les études acoustiques, les impacts acoustiques du projet et les mesures de protections (murs et écrans), ainsi que la compatibilité avec le SRADDET Occitanie.*

#### *Concernant la présentation des ouvrages*

*La description détaillée des ouvrages est présentée en pièce F2 du dossier support à l'enquête publique.*

*L'écartement des piliers et donc leur nombre sont, à ce stade des études, difficilement déterminable de manière précise. Les spécifications techniques détaillées du projet seront en effet étudiées en phases d'études ultérieures d'avant-projet détaillé et projet comme c'est généralement le cas pour les gros projets. Toutefois, sur la base d'un pilier tous les 50 m comme évoqué dans la contribution, sur une longueur cumulée des 3 viaducs concernés de 2000 m, cela représente 40 piliers et non 400.*

#### *Concernant les études acoustiques*

*Les longueurs cumulées de protection acoustiques prévues par secteur d'étude sont présentées dans la pièce F7A2 chapitre 5.4.8 L'ambiance sonore, ainsi que les nombres de bâtis qui feront l'objet d'un isolement de façade.*

*Les cartes de synthèse des mesures proposées, présentées au chapitre 6 de cette même pièce, montrent la localisation des merlons et écrans anti-bruit prévus, ainsi que les bâtis qui feront l'objet de mise en place de protection acoustique de façades.*

*Le bruit généré par le frottement contre les câbles des caténaires et des éclairs ne sont pas spécifiquement mentionnés car ils sont négligeables en regard des autres bruits générés.*

*L'étude d'impact acoustique du projet a été réalisée conformément à la réglementation en matière de nuisance sonore des infrastructures de transports terrestres.*

*Les modélisations acoustiques de l'état initial et de l'impact de la phase 1 du projet sans et avec protections acoustiques, ont été faites à l'aide du logiciel CadnaA version 2021, conforme aux normes NF S 31-131 et NF S 31-133 relatives à la prévision du bruit des transports terrestres.*

*Le projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan a fait l'objet de deux études acoustiques, l'une en 2015 l'autre en 2020.*

*Lors de l'étude de 2020, la première phase du projet (Montpellier-Béziers) a ainsi fait l'objet de campagnes de mesures in situ et d'une modélisation acoustique de l'état initial et de la situation projet à l'horizon 2045.*

*Aucune nouvelle mesure de bruit n'a été réalisée pour la deuxième phase du projet (Béziers-Perpignan). Seul l'état initial a fait l'objet d'une modélisation acoustique. L'étude des impacts acoustiques après mise à jour des trafics ferroviaires est réalisée à dire d'expert.*

*La cartographie des niveaux sonores en milieu extérieur est basée sur l'utilisation du logiciel de simulation acoustique CadnaA version 2021. La modélisation du site d'étude est réalisée en 3D. Elle intègre la topographie, le bâti, les sources de bruits (routes, voies ferrées...) et les obstacles (murs, écrans, talus...). La validation du modèle numérique est effectuée par comparaison des niveaux LAeq mesurés et des niveaux LAeq simulés avec le logiciel CadnaA aux mêmes endroits, sur les périodes diurne (6 h – 22 h) et nocturne (22h – 6h).*

*Cette comparaison est effectuée en tenant compte des données de trafics routiers et ferroviaires simultanées aux mesures, de la vitesse de circulation sur les différentes infrastructures.*

*La modélisation de l'état initial a ainsi permis de définir que l'ambiance sonore préexistante pour l'ensemble du linéaire du projet est modérée, hypothèse favorable à la protection des riverains.*

*Ensuite, en se basant sur le modèle calé dans le cadre de l'état initial, les simulations de l'impact acoustique des circulations ferroviaires sont étendues à l'ensemble du secteur d'étude de la phase 1, en situation projet en y intégrant les voies nouvelles et les raccordements, tenant compte du trafic et des vitesses de circulation des trains. Les modélisations de l'état projet ont ainsi permis de mettre en évidence les bâtis pour lesquels le projet entraîne un dépassement réglementaire en façade et définir en conséquence les protections acoustiques à prévoir.*

*D'après les résultats des simulations acoustiques, des protections acoustiques à la source seraient nécessaires pour ramener le niveau de bruit en façade de tous les bâtiments sous les seuils réglementaires. Ce sont ainsi environ 49 km d'écrans acoustiques et 70 isollements de façades qui sont prévus pour la totalité du projet entre Montpellier et Perpignan.*

*Des écrans sont également préconisés, par principe de précaution, lorsque les niveaux de bruit en façade tendent par valeur inférieures à l'objectif réglementaire.*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*Enfin SNCF a fait le choix de maintenir les protections (écran ou merlon) préconisées dans la précédente étude acoustique de 2012, même si les seuils réglementaires sont respectés selon la nouvelle modélisation acoustique réalisée en 2021 avec les nouvelles données de trafic projeté.*

*Concernant le SRADDET, il convient dans un premier temps de rappeler qu'il n'est à ce jour pas encore approuvé. Par ailleurs, la règle 22 s'applique à l'implantation de bâtiments comme l'explique la ligne « SENS » de la règle :*

*« La planification joue un rôle important dans la réduction des inégalités en matière de santé. Chaque territoire doit ainsi identifier la localisation et l'importance des émetteurs de polluants ou de nuisances sur le territoire (axes routiers, industries...), afin d'y éviter l'implantation de bâtiments sensibles, les secteurs peu ou pas impactés devant eux être préservés.*

*Dans les grandes agglomérations, notamment les 3 zones d'Occitanie couvertes par un Plan de Protection de l'Atmosphère, il est parfois difficile d'éloigner les bâtiments sensibles qui nécessitent transports en commun et infrastructures et sont des compléments indispensables à une « bonne » densité. Le cas échéant, le territoire devra justifier l'absence de toute localisation alternative possible. »*

*Il s'agit donc de recenser les infrastructures émettrices de polluants et nuisances à proximité desquels les bâtiments sensibles ne seraient pas à implanter tout en évitant l'implantation desdits bâtiments dans des secteurs peu ou pas impactés.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

Nous constatons que le maître d'ouvrage :

- A prévu de prendre en compte, sur son emprise, les problèmes de réverbération sur les murs anti-bruit des nuisances sonores générées par l'autoroute.

- A réalisé et actualisé des études acoustiques dont le résultat préconiserait l'installation de systèmes de protection (70 isollements de façades et 49 km d'écrans pour le projet global dont 34.5 km pour la phase 1)

Nous demandons que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en place des mesures de suivi dès la mise en service de la ligne et à apporter les correctifs qui seraient nécessaires.

Nous notons l'engagement du maître d'ouvrage de lancer un concours d'architecture en y associant les acteurs du site. Nous demandons à ce que le public y participe jusqu'au choix du concepteur.

### 5.3 LE CHOIX DU TRACÉ

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@17	Quinonero Aurélien	Je suis totalement pour la LGV .... Cela dit la LHV <b>passer plutôt près des villages et du bassin de Thau il faudrait simplement les décaler un maximum. Pourquoi ceci n'est pas le cas ?</b>
@21	Elise Leblanc	<b>Le tracé ... traverse en effet plusieurs secteurs à haute valeur environnementale</b> , dont plusieurs étant d'ailleurs juridiquement protégés, ...
@22	Chauvit Catherine	... Toutes les habitations qui borderont ce trajet(et il y en a beaucoup) vont avoir la joie d'un paysage bétonné ou le silence n'existera plus. ... <b>Ce projet peut se faire beaucoup plus loin dans les terres</b> ou certains agriculteurs, à la vue de leurs difficultés financières, seraient sûrement contents de vendre leurs terrains et l'environnement de béton prévu à cette ligne, pourrait se noyer dans le paysage. ... <b>Un ligne vraiment éloignée du littoral serait plus judicieuse.</b>
@23	LUCAS DAVID	...ce viaduc démesuré en béton qui va polluer le paysage visuellement et phoniquement . La ligne doit passer a 100 OU 200 m de mon habitation ? <b>Pourquoi ne pas l'enterrer ? ou la faire longer a coté de l'autoroute A9 ?....</b> <b>La loi littoral doit être appliqué et en aucun cette ligne doit être faite a cet endroit ...</b>
@70 @72	ELAFI Badia	<b>... le tracé portera gravement atteinte à la biodiversité, à la population et aux paysages....</b> Il faut repenser totalement, avec réalisme, ce projet.
@76	Lucas Laurie	... ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).
@80	Maufroy Thierry	Revoyez votre copie car la zone est déjà bien urbanisée. <b>Le parcours initial proposé détruira le peu d'espace naturel restant</b> permettant aux villageois de s'oxygéner, et aux animaux sauvages de vivre.
E87	Sylvie	<b>Je suis contre cette ligne tgv tout du moins sur le tracé prévu</b> car il va engendrer des nuisances ... <b>Tracé donc à reculer plus au nord ou à abandonner</b> car pour 18 min de gain de temps et aucune gare nouvelle créée, le bénéfice n'est pas pour les riverains du tracé qui n'auront que les inconvénients de celui-ci.
@89	Sylvie	<b>... Faites passer la lgv dans les vignes, les terres là où l'impact est minime et non proche des villages, des étangs !</b> ... Projet a revoir de toute urgence
@92	Brossard Céline	Sur saisine du Préfet en date du 21 septembre, la Chambre d'agriculture vient d'émettre un avis sur le projet au titre de la réduction des espaces agricoles : ... ce projet de ligne nouvelle ne présente aucun bénéfice ni avantage pour l'agriculture. Ainsi, <b>j'émet un avis défavorable sur ce projet très consommateur de foncier, déstructurant pour les espaces et l'économie agricoles.</b>
@102	Chris	<b>Je trouve inadmissible de créer cette ligne entre autre pour 18mn gagné. Alors que tt est fait pour éviter une pollution sur l'Étang de Thau ...</b>
@107	NOURRIT Hélène	Je n'ai que des arguments contre cette LGV.... des nuisances infernales pour les communes traversées ...
@109	Carole	Je souhaite que mon opposition à ce projet soit prise en compte. Ce projet va porter atteinte à l'environnement, la nature et à la biodiversité des secteurs traversés classés en zone NATURA 2000. ... <b>La ligne devrait plutôt suivre le tracé actuel de l'autoroute A9</b> cela serait moins dommageable ...
@112	Gaël	<b>... La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan a pour objectif affiché de désengorger la ligne existante, or cette dernière est surtout chargée par suite de la mauvaise répartition des transports sur l'ensemble du territoire français :</b> autoroutes et grandes lignes de train sont concentrées sur le pourtour de l'hexagone (Paris, Vallée du Rhône, littoral méditerranéen puis atlantique...) ...

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Actuellement, pour se rendre de Bordeaux à Lyon rapidement, il faut nécessairement passer par Paris ou Montpellier. La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan conforte cette stratégie qui pousse les voyageurs à contourner le Massif Central ... Elle participe à la saturation des grands axes de la périphérie tout en supprimant les dessertes du Massif Central. Elle n'améliore en aucun cas la mobilité en France, elle se contente de renforcer les inégalités existantes,...
@113	SUREAU Marc	1. Le projet de gare nouvelle à l' Est de Béziers (A75) est excentré et non connectée au réseau existant donc ne permettant pas de correspondances. <b>Il faut relier directement la ligne nouvelle avec la ligne classique, sans correspondance par transport urbain</b> . Pas de gare dans les vignes ou dans une ZAC fantôme.... <b>A Béziers c'est un coup dur pour la correspondance vers Bédarieux et au delà</b> et c'est aussi le plus sûr moyen d'enterrer tout projet de ligne secondaire visant à désenclaver les hauts cantons.et les secteurs ruraux....
@114	DOMINIQUE	... <b>je me demande pourquoi à chaque projet prévu le tracé doit traverser des zones viticoles</b> .... la LGV Paris Strasbourg à fini par éviter le vignoble de Champagne...
@127	Gayraud Nicole	Ce projet est une aberration écologique et économique. <b>Il ne permet pas d'assurer les liaisons avec les trains du quotidien</b> . Le train doit être au service des habitants et de ce fait de l'économie locale.....
@129	Falcon Didier	<b>: je m oppose a ce projet ,a la création de la ligne nouvelle Montpellier Béziers bétonnage pour la création du viaduc et dénaturation</b> du paysage de la commune de Poussan et du bassin de Thau.
@130	Armand Marie Laure	Mon dieu mais quel désastre <b>quel panorama quel paysage ai-je avoir depuis ma maison</b> juste au-dessus de ce viaduc dans le chemin du Giradou ...
@135	Castanier Jean Marc	... <b>pourquoi ce tracé ignore des enjeux environnementaux sensibles en bordure de l'étang de Thau ?</b> ... Pour toutes ces raisons et d'autres je ne vois pas en quoi le projet SOUS SA FORME ACTUELLE serait une plus value pour le territoire du pays de Thau et ses habitants.il est donc impératif pour moi de le REVISER .
@139	Lopez André	je suis contre car rien ne prouve la rentabilité du projet, <b>il y aura plus de nuisances que d'avantages....</b>
@142	BORDENAVE François	Je suis pour la construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer entre Montpellier et Béziers. ... <b>Je suis contre la grande vitesse sur cette ligne car la grande vitesse impose un tracé et la construction d'ouvrages d'art très nuisibles pour notre environnement et notre économie....</b>
@147	NAVARRO Didier	Peut-on imposer aux habitants du bassin de Thau une infrastructure aussi lourde que ce VIADUC de 32 pilonnes de 22 mètres de haut qui va défigurer le paysage sur la route de l'huitre de Bouzigues ? <b>Est-il vraiment nécessaire de construire une ligne à grande vitesse</b> dans une portion où l'on sait très bien que ces trains ne pourront pas l'utiliser à pleine vitesse ? <b>Modifier son tracé pour éviter de construire un VIADUC serait plus raisonnable et moins couteux !</b> ... <b>Doubler la ligne Montpellier – Béziers sans grande vitesse devrait suffire à assurer le fret et le transport de voyageurs !</b> ...
@149	Jacques	<b>L'adoption du tracé sur l'étang de Thau et les vignobles de Pinet est un scandale. Il faut revenir à l'option du tracé NORD et même de manière générale adopter un tracé longeant systématiquement l'autoroute.</b> ...
@150	Sylviane	Le trajet sud adopté est soumis à enquête maintenant n'est pour moi pas recevable pour trois raisons : 1) il empiète sur la Gardiole 2) il défigure l'étang de Thau à Balaruc le vieux 3) il traverse le vignoble de Pinay. <b>Il faut réétudier le projet en partant de l'option de longer systématiquement l'autoroute...</b>
@153	LAURENS Annie- France	... <b>ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés</b> (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau).

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@164	Serge Phalippou	... . <b>Je pensais qu'il était prévu qu'il suive le trajet de l autoroute, cela n'aurai rien défiguré de plus</b> , mais hélas on a laissé construire et maintenant on veut nous mettre un viaduc qui va défigurer tout notre joli coin et impacter la lagune de thau visuellement et au niveau de l écosystème, la faune, etc ...
@166	Viel-Cazal Jacques	<b>Je suis absolument contre le tracé de cette LGV</b> entre MONTPELLIER et BEZIERS. Le viaduc entre POUSSAN et BALARUC LE VIEUX va être particulièrement visible et va donc dénaturer cet environnement. ... Le tracé dans le massif de la Gardiole va également être une cicatrice que l'on ne pourra pas éviter ... Une densité importante de population va être impactée par ce tracé au sud du département à proximité du bassin de THAU. <b>Un tracé plus au nord du département impactera forcément une autre population, mais de toute évidence beaucoup moins nombreuse et moins touristique.</b> Ce tracé au sud du département aura des conséquences désastreuses pour le bassin de THAU ; Désastres économiques et naturels....
@168	Denis	<b>Détruire la via Domitia authentique , seul patrimoine romain encore existant sur le tronçon Mèze Pinet, est un assassinat prémédité.</b> Qui imaginerait la destruction du pont du GARD ? Honte à tous ceux qui continueraient de garder ce projet indigne sans essayer d'envisager une modification du trajet pour empêcher une casse historique.
@172	Lombard Aurelie	<b>Non au tracé</b>
@176	Rueda Céline	Depuis que je suis né je suis dans cette maison et <b>je n'ai pas envie de déménager</b>
@182	Leduc Jacqueline	<b>Contre l'implantation de cette nouvelle ligne surtout à son tracement</b> alors que <b>celui ci pourrait être le long de l' autoroute sans endommager la nature de cette verte colline qui domine l'étang</b> agréable à voir quand nous promenons nos chiens sur la commune de Balaruc le vieux ...
@185	LOURIAC Sylvie	Ce projet va à l'encontre des intérêts du territoire de Thau et de ses habitants à tous les points de vue : ... <b>IL EST FONDAMENTAL DE REDESSINER UN TRACÉ PLUS RESPECTUEUX</b>
@189	MICHEL Fabienne	L écosystème de la lagune de Thau est menacé par ce tracé de la LGV. Le coût de l ouvrage d art de plus de 1km de long doit être exorbitant, pour en plus obtenir une pollution visuelle. <b>Il serait bon de réfléchir très vite à un autre tracé.</b>
@197	Cantin Georges	Impensable, ce viaduc va non seulement détruire ce merveilleux paysage, mais en plus générer beaucoup de bruit sans rien apporter de positif (gare) <b>il faut passer plus au nord de cette région...</b>
@215	Sandra	<b>Une aberration pour la préservation du littoral.</b> ... Un tel projet est incompréhensible
@218	GRANDJACQUES AGNES	<b>ce tracé a été imposé , défigure le paysage et engage de nombreux frais</b> , cette initiative manque de concertation avec les habitants ; De plus il détériore du patrimoine historique le tracé de la via domitia ;
@224	Lacanal Geraldine	... <b>Il serait bon de réfléchir à un autre tracé au vu de l impact écologique et visuel</b> (viaduc de 1.4km sur 28m de haut) pour la commune de POUSSAN et les communes avoisinantes. <b>Je suis contre ce tracé</b>
@263	FRANCISCA	... C'est fou de constater que dès que dans un projet, intervient beaucoup d'argent, l'écologie et toutes les valeurs de la France, passent sous le tapis. C'est une honte!!!! ... Personnellement ce tracé est une aberration et la rénovation des lignes existantes devrait rester la top priorité.
@266	Aguilar Guy-Charles	je voudrais dire ici toute l'inquiétude que génère ce projet à divers niveaux... <b>un tracé différent avait été envisagé qui désenclavait des territoires là où le résultat du présent est un grave enclavement et défiguration d'un autre...</b> à l'heure où les SCOT étudient la mobilité sur les zones rurales ce tracé est on ne peut plus anachronique <b>il défigure les zones magnifiques qu'il traverse met le joyau qui est le notre -l'étang de Thau- en danger, pénalise la ressource thermique et ampute un terroir viticole d'excellence cela suffirait le plus souvent à reconsidérer le tracé... pas là...pourquoi ? ...</b>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@267	MARIANNE	Le projet qui était présenté à l'origine il y a des années était cohérent avec les besoins de l'époque mais sans tenir compte des préoccupations majeures environnementales. Il serait préférable de se soucier du remplacement de la ligne SNCF actuelle longeant la côte du bassin de Thau qui est vouée à être submergée dans les 30 ans à venir. ... <b>Il est encore temps de repenser à un tracé plus adapté, respectueux de notre environnement</b> qui ne dénaturerait pas nos paysages tant prisés par les habitants du bassin de thau et les touristes.
@268	Pages pierre	Je m'oppose fermement , par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5 comme décrit par l'enquête publique . situer en zone périphérique de ce tracé sur un domaine , nous avons déjà eu le tracé de l'aquadomicia l'an dernier qui est passé en plein milieu de notre appellation picpoul de pinet ...
@283	Brotschi Xavier	Il est toujours intéressant de développer le fret ferroviaire, le transport ferroviaire mais cela ne doit pas se faire au détriment d'espaces naturels protégés, d'espaces agricoles de qualité et avec des non sens géographiques dans la répartition des gares!!! <b>Je suis donc contre le tracé actuel et serait plus favorable à un doublement des voies existantes sur certaines portion pour permettre un accroissement du trafic à impact minime.</b>
E291	Carole	Habitante de la commune de Gigean, j'aimerais connaître le tracé exact retenu pour le passage des rails du TGV sur ma commune afin de pouvoir estimer les dommages causés par son passage et prendre rendez-vous avec vous dans le cadre de l'enquête publique. Pourriez-vous me faire parvenir ce document ? Vous remerciant par avance de l'attention portée à ma demande.
@293	DALAMEL de BOURNET Cécile	... – <b>La nouvelle ligne est trop proche de l'étang de Thau</b> (moins de 2 km) qui est une lagune remarquable comme en atteste le suivi par l'IFREMER et la zone Natura 2000. ... Pour diminuer l'impact, <b>le passage à Poussan devrait se faire le plus près possible de l'A9, voire au nord, et sur du remblai à faible hauteur.</b>
@303	CHARRIÉ Alain	Le développement du feroutage est nécessaire pour des raisons environnementales évidentes. Je suis persuadé que ça pourrait se faire avec le tracé actuel, ... C'est pourquoi <b>je m'oppose à ce projet en l'état et réclame une nouvelle consultation.</b>
@320	E	Je tiens à exprimer mon désaccord quant à ce projet qui ne fera que nuire au Bassin de Thau et aux communes du Nord du BdT. Sète sera isolée, le pont à plus de vingt mètres de haut sera une nuisance tant durant sa construction que son utilisation. ... <b>Si le projet doit se faire il faut changer de tracé.</b>
@322	ROLLAND Franck	Le tracé concernant la commune de Villeneuve les Béziers, impacte énormément la commune et la destruction de nombreuses habitations. J'en suis un car je suis sur le tracé <b>L'ancien tracé, prévoyait des destructions beaucoup moins importantes, surtout au nord de la commune. Pourquoi ce choix et quelles en sont les motivations ?</b>
@323	ROLLAND Franck	Le tracé de la virgule au niveau de la commune de Villeneuve les BEZIERS est prévu avec une vitesse de 160km/h . D'après les infos, a terme, cette virgule fera sortir les fret, qui eux sont à 120 km/h (MA 120) . <b>Diminuer la vitesse dans ce raccordement permettrait de modifier le tracé et permettre une réduction des destructions néfastes sur la commune.</b> pourquoi une telle vitesse car la perte de temps ne doit pas se chiffrer en minutes mais en secondes SUR CE SECTEUR ?
@331	Marie-France	Inutile car ne desservira pas la gare de Sete, et <b>le tracé proposé est dévastateur pour l'environnement</b>
@337	TUYA Bernard	Dans la partie commune de Florensac, le tracé est collé à l'autoroute au Nord. ... Les nuisances sonores de l'autoroute, du TGV vont s'additionner. ... <b>Dans l'impossibilité de trouver une vraie solution commune aux nuisances, le projet de tracé doit être modifié et passé beaucoup plus loin de l'autoroute et donc des habitations.</b>
@346	CASTAN Jacques	Comme beaucoup de Florensacois je suis inquiet du passage sur notre commune de la ligne LGV. ... Bien qu'habitant à 1,5 km de l'autoroute je suis souvent gêné par son bruit auquel s'ajouterait donc celui du chemin de fer. <b>Il faudrait donc que celui-ci soit le plus loin possible du village. À minima il est indispensable de prévoir un mur anti-bruit.</b>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@353	Vie Jérôme	CONTRE le tracé de cette nouvelle ligne. Le viaduc prévu a hauteur de Poussan est tout simplement catastrophique !!!! La nature et l'étang de Thau subiront des conséquences néfastes.... Soit disant qu'il est nécessaire de créer une nouvelle ligne (ce que je peux entendre). <b>Je reste convaincu que ce tracé est une énorme erreur.</b> ...
@356	Pierre	Le tracé proposé avec un viaduc majeur est tout simplement contradictoire avec la situation actuelle de réchauffement climatique et de biodiversité Des milliers de tonnes de béton pour un viaduc qui va défigurer le paysage, impacter la biodiversité et apporter des risques majeurs de pollution à l'étang de Thau ...
@357	Pascal	Je ne suis pas d'accord pour défigurer l'Étang de Thau avec un viaduc. <b>Faites passer le TGV plus dans les terres.</b>
@362	GUSZEK Pierrette	<b>Je suis contre le tracé actuel tel qu'il a été défini car il va isoler le territoire de Thau et défigurer notre paysage.</b>
@364	MENIE Lorelei	Je m'oppose à la mise en place de la nouvelle ligne LGV Montpellier- Béziers, sur le Bassin de Thau. En effet, l'impact écologique des travaux sera trop important (soit 240 ans pour compenser)..... Le terroir se verra fortement impacté par l'installation de cette ligne, condamnant ainsi des centaines d'hectares de Picpoul de Pinet! ... Il est plus juste de renforcer le réseau ferroviaire existant
@366	Valérie	Je vis à Poussan depuis 20 ans et <b>je suis contre le tracé prévu sur la commune de Poussan</b> qui est déjà fort impactée par le bruit et la pollution visuelle de l'autoroute qui passe sur la commune. ...
@369	Françoise	Non à la ligne LGV
@370	Danielle	Non à la construction de la nouvelle ligne TGV qui va défigurer notre paysage et poser des problèmes sur notre écosystème.
@372	Bérangère	<b>Ce tracé ferait beaucoup de tort à notre paysage actuel.</b> ... Une ligne de train existe déjà, il vaut mieux désormais faire moins mais mieux et s'adapter avec cette ligne actuelle. ...
@373	Delhayé Eric	Pour quelques minutes de temps gagné, ce projet pénalise des milliers de voyageurs qui, particulièrement à Sète où j'habite, perdront un temps beaucoup plus important pour rejoindre la ligne TGV à laquelle ils peuvent aujourd'hui accéder à pied. ...
@374	Rémy Anne-Claire	Je refuse la création de cette ligne. Les conséquences sont désastreuses
@377	Bernard	Pour des raisons pratiques, économiques et écologiques, <b>je suis contre le tracé présenté</b> sur la ligne Montpellier /Perpignan.
@394	MASSELIN Joël	... que <b>ce chantier ne semble pas être en phase avec la topographie du terrain.</b> ... Je pense qu'une voie nouvelle peut être aménagée au long de l'actuelle ligne et certains trains pourraient s'arrêter à SETE. .... Et que dire du viaduc de POUSSAN, des vignes de PINET et de l'activité en générale. Une horreur architecturale, un désastre sur l'environnement, une catastrophe pour la viticulture.
@399	RICHARD Jacques	Opposition à la ligne LGV au niveau de Poussan. Ce projet fait que <b>la ligne passe beaucoup trop près de la ville de Poussan</b> et impacterait fortement sa qualité de vie. <b>Nous aimerions une proposition respectant mieux la vie des Poussanais.</b>
@400	Richard Catherine	Opposition à la ligne LGV niveau de POUSSAN <b>Cette ligne passant trop près de POUSSAN défigurerait davantage cette zone</b> déjà impactée par l'autoroute qui apporte des nuisances sonores. Ces nuisances seront encore amplifiées par cette ligne ,....
@402	Matéo Ludovic	Non à ce projet qui n'apporte aucun bénéfice aux résidents du bassin de Thau. ... ! D'autres solutions beaucoup plus raisonnables sont possibles !
@410	Jean-Marie	... Lors de la description générale de ce projet, il est fait mention de congestion/saturation de l'axe ferroviaire : où sont les données, les chiffres, les indicateurs qui valident cette appréciation ?...

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@413	Braquet Thierry et Catherine	... nous tenons à vous exprimer notre très fort mécontentement et notre très nette opposition à ce tracé autant irréaliste qu'ubuesque issu d'une étude et de critères d'un autre temps. .... <b>De grâce, prenons le temps de remettre l'étude de ce tracé sur la table et convenons ensemble que les critères de choix de 2009 ne sont plus en adéquation avec les changements de notre monde d'aujourd'hui.</b> Comment peut-on admettre de balafrer le massif de la Gardiole classée ZNIEFF type 1 et 2, de venir défigurer le paysage splendide de l'étang de Thau avec un viaduc de 28 mètres de haut équivalent à un immeuble de 11 étages qui dominera la crique de l'Angle classée Natura 2000, d'ensevelir en partie la Via Domitia classée monument historique et de massacrer plus de 10% du terroir viticole du Picpoul de Pinet, appellation internationalement appréciée et véritable patrimoine local faisant partie des 3 plus grandes AOC du Languedoc pour soi-disant gagner quelques poignées de minutes ?... Au nom de quoi peut on se permettre de lancer un tel tracé qui va couter rien que pour sa réalisation un bilan carbone qui demandera plus de 240 ans pour le compenser ? ... En réalité nous habitants du pays de Thau ne « récolterons » que des inconvénients : ... Ces inconvénients vont fortement impacter notre économie locale et le tourisme. L'abandon de desserte directe de TGV sur Sète va fortement désavantager le fonctionnement de la première Station Thermale de France qu'est Balaruc les Bains et toute son économie annexe et associée....
@414	Guiraud Elodie	<b>Au vu du tracé envisagé, de nombreux travaux impactant directement la nature (faune et flore) vont être réalisés pour des sommes colossales...</b>
@424	PIERRE Brigitte	NON au tracé de la LGV sur la VIA DOMITIA de Mèze à Pinet ... <b>POURQUOI NE PAS PREVOIR UN NOUVEAU TRACE DE LA LGV LE LONG DU CHANTIER AQUA DOMITIA QUI EST ENCORE PRESENT ET QUI N'A PAS GENE LES RIVERAINS ? ...</b>
@428	Bouchée Anne-Marie	<b>Opposition au passage de la LGV sur son tracé actuel proche du bassin de Thau ...</b>
@439	amiel Jeanne-Marie	Complètement oppose au trace qui impacte Zone protegee de la gardiole...
@440	Karine	<b>Ce tracé est un non-sens à tous les niveaux.</b> Il n'a aucun intérêt pour les habitants du secteur, pas d'impact économique et surtout un impact écologique catastrophique sur des sites naturels exceptionnels, le massif de la Gardiole et l'étang de Thau avec des espèces endémiques. ... Au lieu de faire des tracés sur une carte ou un ordinateur, il serait bon de se déplacer sur site pour estimer l'impact de ces tracés!!!
@441	Barral Sasha	... Ce tracé apportera pas grand chose aux habitants mais va certainement détruire un paysage magnifique et de plus en plus rare dans le département de l'Hérault. A noter qu'il sera mieux de rénover le tracé existantes, travailler là où la dommage environnementale est déjà faite. <b>Je vous en prie de revoir ce tracé, particulièrement ce viaduc absurde et disproportionnée.</b>
@449	vacher marie caroline	... Par ces MOTIFS, REJETTE le projet de LNMP phase 1 DANS SON ENTIERETE : <b>*incohérences de la nouvelle ligne phase 1 et de son tracé</b> sachant qu'il existe une ligne actuelle Mtp Perpignan qui peut être réhabilitée et transformée dans la mesure où l'Europe a déjà anticipée et réalisée depuis 2018 des travaux de renforcement du littoral MTP SETE AGDE pour lutter contre les risques de vagues de submersions et de ré ensablement des berges ... non-respect dans le tracé LNMP phase 1 de l'environnement protégé par l'Europe classé par l'Europe Zone Natura 2000 ...
E458	Jean-Christophe DARNATIGUES	... Les raisons pour lesquelles <b>je m'oppose à ce tracé</b> sont argumentées dans les paragraphes suivants: ... Mauvaise information ... Pourquoi doubler une infrastructure qui fonctionne bien ?... Massacre écologique et environnemental ... construction d'un viaduc de 1.4 km sur 26 mètres de haut semble incongru ... Impact physique de l'étang de Thau et au-delà (Gardiole...). ... Destruction du patrimoine culturel.... Nuisances auditives et visuelles.... Enclavement d'une population qui en saison estivale s'élève parfois à plus de 200000 personnes et 120000 hors saison!... Coût exorbitant ... Bilan carbone catastrophique.... Inadaptation de l'offre ... Pas de chiffres sur les études de marché réactualisées ! ...Perte de valeur immobilière et patrimoniale.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		En conséquence, je ne vois aucune raison pour forcer et accélérer ce projet dans la vision actuelle de son trajet et plus largement de sa vocation. Je ne serais sûrement pas du même avis pour une ligne permettant le fret (camions) sur l'intégralité de son parcours au détriment de la vitesse pour un gain si minime de temps !
@471	George	<p><b>Absence de réelle consultation publique préalable au choix du tracé de la LGV au droit de l'étang de THAU :</b></p> <p>Plusieurs tracés auraient été étudiés avant la décision de retenir ce tracé longeant l'étang de Thau avec semble-t-il une concertation, mais le dossier ne fait pas état de cette "concertation" préalable ni des divers tracés, argumentaires et point de comparaison de ces différents tracés. ... je vous sollicite pour qu'une consultation locale sur ces secteurs 4 et 5 longeant le bassin de Thau soit effectuée sur la base d'un dossier d'études avec plusieurs variantes de tracé en plan et profil en long avant toute décision relative à l'utilité publique.</p> <p><b>Je joints, à cette fin et comme le précédent contributeur, un tracé en plan d'une variante située plus au nord (tracé en pointillé sur la PJ) en demandant que le maître d'ouvrage apporte une étude détaillée de comparaison des 2 tracés selon les différents items de l'étude d'impact .</b> Il me semble en effet que ce tracé nord présente moins de nuisance à l'environnement de la faune, de la flore et humain. Son cout, vu le nombre plus faible de grands ouvrages d'art serait certainement plus faible, compensant ainsi la réduction du taux de financement européen ! ... A défaut de pouvoir m'exprimer de façon éclairée sur tel ou tel tracé préférentiel, je préfère m'exprimer contre le tracé actuel de la LGV mais pour le renforcement des caractéristiques de la ligne existante et des gares de Sete et Beziers pour son usage par les TGV.</p>
@494	TUYA Bernard	<p>... Il me semble que la Mairie de Florensac demande depuis quelques années une déviation pour les poids lourds trop nombreux a emprunté les rues du village. Ce contournement pourrait être réalisé en partie le long du tracé LGV</p> <p><b>Ne serait-il pas opportun d'envisager celle-ci en même temps que cette nouvelle construction?</b></p> <p>Etes-vous capable de prendre en compte cette perspective. Les délais devraient être compatibles (objectif 20 ans).</p> <p>Sinon je réitère la demande que la protection des nuisances sonores (autoroute, LGV) soit commune. <b>Le tracé de la ligne est trop près de la zone urbanisée.</b> Nous avons déjà suffisamment de bruit</p>
E502	ludwig neyses	<p>... Il y a des problèmes majeurs qui seront causés par cette ligne. ...</p> <p>L'alternative est clairement la rénovation de la voie ferrée existante. ...</p>
@503	Hélène	<p>... Ce tracé defigure des sites classés, ensevelit notre histoire gallo romaine en passant par la voie Domitia, détruit des terres agricoles</p> <p><b>! N'est il pas possible de trouver un tracé moins impactant, d'avoir une gare sur le bassin qui permettrait à tous d'en profiter?</b></p>
@504	Bernard	<p>... La mixité totale de la ligne, la non réalisation des gares excentrées, ajouter aux coûts de réduction des externalités, de la non création d'une 3<sup>e</sup> saignée et de simplification du raccordement de Rivesaltes devant permettre : ....</p> <p>... La modification du raccordement Montpellier/Lattes, permettant au train de fret où même voyageur, venant, ou allant à Sète, d'emprunter la ligne nouvelle en direction de Perpignan/Barcelone/Toulouse/Bordeaux sans avoir à emprunter la ligne classique soumise aux aléas climatiques. <b>OUI à une mixité fret/voyageur sur la totalité de la ligne. NON aux gares externes</b> ne répondant pas aux enjeux climatiques et sociétaux. <b>Les TaGV doivent desservir les gares centres, au contraire des trains de fret de transit qui doivent les éviter. OUI à la réalisation totale, en une seule fois et non pas en deux tronçons,</b> pour répondre rapidement aux souhaits européens et aux enjeux climatiques, permettant de ne pas attendre 2045, au moins, pour voir la totalité du projet réalisé.</p>
@505	Alain	<p>Pourquoi faire passer la ligne au niveau du bassin de Thau avec construction d'un viaduc de grande hauteur au sud de Poussan ? ...</p> <p><b>Pourquoi ne pas suivre le tracé de la ligne de l'autoroute A9</b> qui constitue déjà une zone de nuisance. <b>Ou suivre un tracé qui permettrait de desservir Sète par le TGV sans ouvrage d'art de grande hauteur. ...</b></p>
@506	MARIAUD-HOTTENTOT PHILIP	<p>Mais quelle honte de détruire la si belle Garrigue... tout ça pour gagner quelques minutes !!!</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<b>Il existe déjà une ligne SNCF du bord de mer</b> , pourquoi la doubler et annihiler l'Ecosystème dans une zone NON CONSTRUCTIBLE !!! ...
@521	MICHEL Pierre	... L' on est pas contre la NLGV surtout pour son ancien tracé de la mission Querrien de 1995. <b>Par contre on est "CONTRE" l'implantation de la gare dite A75</b> ... surbaissant le tracé initial sur Villeneuve les Béziers pour alimenter cette soit disant gare A75 .... Si la gare n' est pas retenue, <b>il y a une alternative ... Une gare au dessus du passage en devers entre l' ancien Montléone et Inter Sport réglant les expropriations punitives sur Villeneuve les Béziers. ..., nous demandons le recul de 800m sur Bourbaki et son raccordement sur la ligne historique en amont du pont sur la D-612 contrairement à ce qui était prévu avec un raccordement jusqu' au nouveau cimetière de Villeneuve les Béziers.</b>
@527	Cédric	Un projet d'un autre temps et périmé. Pourquoi remettre sur les rails celui ci ? Dans les années 60/70, l'autoroute A9 à déjà traumatisé et coupé en deux la région en laissant aujourd'hui une cicatrice omniprésente, ...
@529	Artieres Jacques	... Les <b>projets de gares TGV à Béziers Est A75 et à Narbonne Pont-des-Charrettes doivent impérativement être abandonnés, ... Par ailleurs, l'ajustement du tracé du raccordement LNMP Ligne Classique à Villeneuve-lès-Béziers semble être frappé du bon sens.</b> Le retour au couloir de passage du Projet d'intérêt Général (PIG) qui avait été défini en 2000 sur les communes de Cers et Villeneuve-les-Béziers en même temps qu'une petite réduction de vitesse en-dessous de 160 km/h pourrait éviter pas mal de destructions d'immeubles difficilement compensables sur la partie nord de Villeneuve-les-Béziers. <b>Mieux respecter la rive Nord du Bassin de Thau (Viaduc de Poussan et part du vignoble du Picpoul de Pinet)...</b> Pour que les habitants du pourtour du Bassin de Thau ne se sentent pas victimes du tracé de la LNMP, il faut en sus corriger l'insuffisante desserte TGV pour Sète et Agde, améliorer les solutions pour que le viaduc au niveau de Poussan réduise son préjudice paysager et sonore en deçà de celui du passage actuel de l'A9 en rampe proche du village. Le tracé proposé aurait également pour conséquence la neutralisation de 150 ha (10% de l'aire d'appellation) du célèbre Picpoul.
@531	Nathalie	... Lorsque j'ai appris ce projet de viaduc, je n'y est d'abord pas cru ... Nuisances visuelles, nuisances sonores, défigurant le paysage, déracinant un vignoble, dérangeant les animaux, ... <b>Il faut Écarter de quelques km un tracé qui défigure une telle beauté qui ne rapportera aucun bénéfice à ceux qui y vivent</b> puisqu'ils leur faudra aller à Montpellier ou Beziers pour prendre leur train ... Je me mobilise donc CONTRE le tracé actuel et en particulier ce viaduc ...
@533	GIBERT CLAUDE	... 1/ N'avons-nous pas plutôt un besoin urgent de TER ! ... 2/ Le tracé du projet de la LGV ne prévoit pas de passer ni par AGDE, ni par SETE, ce qui revient à dire que de nombreux citoyens sont exclus dudit projet ! ... 3/ Le projet prévoit que la ligne doit passer aux abords du Bassin de Thau. Avec quelles conséquences ? ...
@550	Cécile	<b>Il faut absolument changer ce tracé</b> qui impacte gravement la crique de l'Angle et ses environs. Ouvrage défigurant le site, nuisances sonores, les flamants roses et les autres animaux sauvages seront dérangés , sans parler des habitations qui perdront leur calme avec la LGV et seront de ce fait dévalorisées ..... le classement Natura 2000 ne protège de rien ?
@562	STEPHANE	je ne suis pas contre la construction de la LGV mais <b>contre ce tracé que je considère comme mauvais.</b> En effet la construction d'un viaduc sur l'étang de Thau est une erreur écologique, visuelles et peuvent amener des nuisances sonores. Connaissant parfaitement bien la via domitia qui de plus est inscrite aux monuments historique, cela va défigurer ce beau paysage ou nous aimons nous balader. ...
@564	SIMON BERNADETTE	<b>je m'oppose au tracé de la LGV Montpellier Beziers</b> compte tenu des impacts sur l'environnement tels que destruction d'une partie de la via domitia ( classée aux monuments historiques cela me semble une hérésie), des nuisances visuelles et sonores ainsi que l'impact sur le territoire viticole. NON au tracé actuel

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@566	mireille	<b>Le tracé actuel est une catastrophe écologique pour le massif de la Gardiole</b> et je suis fermement opposé à ce projet dévastateur et refuse ce tracé ...
@569	Charles-Henri	<b>Je suis absolument contre le tracé de la LGV qui passera non loin de Poussan et plus particulièrement d'un EHPAD " la Mésange "</b> . Ce tracé va détruire tout le massif de la Gardiole ou réside beaucoup de faune et flore, sans parler des nuisances sonores , visuelles et écologiques. Réhabilitons déjà les voies existantes sur Sète, Agde et Béziers, cela me semble une priorité.
@571	<u>Duhaitre</u> Stéphanie	<b>Cette ligne endommage la région sans rien nous apporter.</b> C'est une honte.
@573	SEUL-DUPOUIS Pascal	C'est en tant qu'habitant de la commune de Loupian que j'apporte les observations suivantes, après avoir suivi l'évolution du projet de ligne nouvelle depuis ses débuts (avec les 3 tracés proposés à l'origine) jusqu'à l'étude du projet soumis à enquête d'utilité publique. ... qu'est-ce qu'elle apportera aux habitants du Bassin de Thau notamment ? Rien. ... <b>La ligne nouvelle telle qu'elle est conçue va apporter nombre de nuisances ...</b> Et si le projet retenu allait à l'encontre de tout ce qui est prôné en matière d'écologie, de défense des paysages, de réduction des émissions de carbone, ce serait aussi un comble que d'arriver à des effets inverses à ceux recherchés par toutes les lois votées et les objectifs affichés depuis des années
@574	Loïc	OUI à cette nouvelle ligne TGV, le tracé me semble correct. Certes Sète n'aura pas de gare TGV, mais vu la configuration du bassin de Thau, je ne vois pas comment faire autrement. Un souci : <b>sur tout le tracé, il n'y a qu'une seul passage spécifique pour la grande faune. C'est insuffisant, vu les endroits traversés : la ligne risque de fragmenter encore plus les habitats naturels</b>
@581	SORESINA Marie ange	La ligne LGV prévue mettrait en grand danger le bassin de Thau , milieu très sensible et très fragile , donc NON au viaduc qui passerait sur la Gardiole , sur le captage d'eau d'Issanka ,au bout de l'étang de Thau tous ces travaux pharaoniques et très coûteux pour gagner 18mn sur le trajet . ... <b>Il faut reconsidérer le tracé de cette ligne et inclure le fret mais en ligne ferroviaire normale et non en LGV de façon à désenclaver les territoires plutôt que les exclure</b> . Nous ne pouvons pas non plus admettre qu'en tant qu'habitant des communes du territoire de Thau nous soyons obligés de rejoindre les gares TGV de Montpellier ou de Béziers (très difficilement accessible par les transports en commun : 50mn de Meze à la gare de Montpellier!!!)
@592	MARC	<b>Je suis contre la construction de cet immense pont pour le passage de la LGV sur la commune de POUSSAN et autres communes impactées</b> pour les raisons décrites ci-dessous Atteinte à la biodiversité ... On veut faire ce pont (ouvrage « d'art » très coûteux) pour que la LGV puisse atteindre une vitesse de 300/320 km/h donc une ligne droite pour palier aux courbes de niveau, mais cette vitesse ne sera jamais atteinte entre les gares de Béziers et Montpellier car pas assez de distance pour l'accélération et le freinage entre les 2. <b>D'autres tracés existent, pourquoi nous imposer celui-ci ? ...</b>
@607	Nicolas	<b>Pourquoi faire passer le TVG aussi prêt du bassin de Thau ? ...</b> la lagune et ses environs sont un écosystèmes fragiles ... ce tracé nécessite la création d'un viaduc pour compenser la topographie là où <b>un tracé repositionné dans les terres (plus au Nord) ne nécessiterait pas un tel ouvrage.</b> ... A l'heure où la prise en compte environnementale est devenue obligatoire chaque décision que prend l'Homme pour limiter les conséquences de ses propres actions sur la planète, <b>il n'est pas concevable que ce soit ce projet de tracé qui soit retenu ...</b> C'est pour cela que <b>je suis contre le contre le tracé de la ligne LGV.</b>
@614	CALAS DIDIER	Le projet d'ouvrir une deuxième ligne, est probablement nécessaire. En revanche <b>le tracé qui fait passer la ligne entre Poussan et Balaruc le Vieux , est totalement fou, absurde, et traumatisant pour toute la population du bassin de Thau.</b> Un viaduc ... L'activité thermique de Balaruc ...

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Je demande <b>que les phases de travaux soient inversées : phase 2, puis phase 1, afin de prendre le temps de la réflexion et de l'alternative d'un nouveau tracé.</b>
@641	cathy	apporte mon entier soutien aux agriculteurs concernés par l'expropriation sur la ligne TGV entre Meze et Florensac <b>et demande une revision du tracé pour impacter le moins possible l'appellation Picpoul de Pinet</b>
@644	Sanz Patrick	Je suis contre le passage du LGV aussi près de l'étang de Thau. ... <b>En espérant que ma contribution permettra de modifier le tracé plus au nord.</b>
@661	Jean-Jacques	... je m'étonne et suis particulièrement touché par le manque de concertation avec les élus locaux et la population, concernant le phasage et le détail du tracé. Je déplore également le fait qu'il n'y ait pas eu de permanences dans chacune des communes impactées. ... <b>Je suis contre le tracé actuel proposé pour la LNMP, et souhaiterais une vraie concertation sur le sujet avec les acteurs économiques et de l'environnement locaux et les élus.</b> ... Étendre le délai de concertation avant de décider définitivement d'un tracé me semblerait le plus juste et consensuel pour faire adopter le projet au sens large par la population. Je vous expose en suivant les principaux éléments qui justifient mon désaccord sur le tracé de la nouvelle ligne TGV : Une atteinte à l'environnement préservé du territoire de Thau... Une atteinte sur des monuments ou des sites classés ...Au regard de ces éléments, je soutiens fermement la réalisation de la ligne, mais il est évident que le tracé ne correspond pas du tout, ni de près ni de loin à la meilleure option. ... <b>Je pense qu'il serait juste de prendre davantage de temps pour de la concertation, afin d'arriver à un consensus avec les acteurs du territoire.</b> ...
@663	Merlin Françoise	le tracé actuel de la ligne LGV impactant terriblement la vie du territoire du bassin de Thau , d'un point de vue agricole, environnemental et touristique ; <b>je pense qu'il serait pertinent et démocratique de prendre le temps nécessaire et indispensable pour revoir ce tracé et trouver avec les personnes concernés un compromis acceptable pour tous.</b>
@669 E670	MORGO Christophe LE BOURRIS Laure	Délibération du conseil municipal de Villeveyrac : Le conseil municipal, l'exposé de Monsieur le Maire entendu, et après délibération à l'unanimité des membres présents ou représentés, SE PRONONCE favorablement sur le principe d'une ligne à grande vitesse, <b>S'OPPOSE au tracé actuel de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1, EMET un avis défavorable</b> à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan. <b>DEMANDE à SNCF Réseau de relancer les études visant à déterminer un nouveau tracé moins impactant, DEMANDE, au titre de l'article L123-14 du Code de l'environnement, que l'autorité compétente suspende l'enquête publique pendant une durée comprise entre trois et six mois.</b>
@676	Becker monique	1) <b>Repousser l'enquête publique</b> , pas assez longue et résultats études sur l'impact de l'eau à Issanka non finalisée 2) <b>Revoir le tracé, ligne mixte et non GV( vitesse prévue impossible à atteindre entre Montpellier et Béziers, s'aligner sur voies existantes</b> , préserver la mobilité des sétois et communes alentours ...
@680	JAMMA ALICIA	... En tant qu'habitante, je suis effrayée par cet immense projet qui va dénaturer nos beaux paysages et en finir avec la tranquillité de notre territoire. En tant qu'élue, je suis consciente que les commerces bénéficient d'une attractivité touristique liée à la beauté de nos paysages, à la tranquillité qui règne autour de l'étang de Thau. ... Consciente que le réseau ferroviaire doit être amélioré, <b>je propose que le tracé suive celui de l'autoroute déjà existante.</b> Cette dernière, source de pollution et de nuisances sonores impacte déjà une partie de notre territoire. Il me semble judicieux de placer les nuisances au même endroit afin de ne pas pénaliser plusieurs secteurs. <b>Le tracé LGV n'est pas très éloigné de l'autoroute, un déplacement de ce dernier serait raisonnable et acceptable.</b> ...
@681	Eric	Ma commune en l'occurrence Florensac est très impactée par le bruit du fait de la circulation autoroutières, notamment quand souffle le vent du nord. Cette gêne sera augmentée par le passage des trains à grande vitesse d'autant que les deux voies de circulation seront à proximité immédiate. Si je ne suis pas opposé à la ligne lgv, elle ne doit pas être une contrainte pour nous. En

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		conséquence <b>soit la ligne Igv est éloignée de la voie autoroutiere, soit des mesures appropriées doivent être mises en place notamment des murs anti-bruit efficaces.</b>
@683	Forli Anne Marie	... Le projet de deux gares (Béziers et Narbonne) n'est pas adapté <b>J'exige que le tunnel sous le Bois Royal dans la Gardiole soit plus long.</b> Pourquoi l'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'est pas été étudié? sinon merci de me le faire parvenir.... <b>J'exige que le dossier de la LNMP soit pris dans sa globalité (phase 1 et 2), avec également le devenir de la ligne dite « historique » fragile,</b> qui connaît de nombreux aléas actuels (embruns et submersion du côté des étangs (littoral audois)
@688	SALAGER Guilhem	Je pense qu'il est déraisonnable d'envisager cette ligne TGV entre Montpellier et Perpignan car : ... Le massif de la Gardiole est fragile. ...En d'autres termes, <b>il faut mettre en place les tunnels indispensables notamment pour la traversée de Corbières et la Gardiole.</b> ...
@696	BRAS Hélène	En ma qualité d'habitante de la commune de Bouzigues, de propriétaire et d'exploitante agricole sur les communes de Bouzigues et de Poussan, je vous fais part de mes observations, interrogations et propositions à propos du dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP). Je suis également membre du Conseil de Développement de l'agglomération Sète Agglopol Méditerranée. ... <b>UN PROJET OBSOLETE : ... DES ATTEINTES CONSIDERABLES A L'ENVIRONNEMENT : ... DES ATTEINTES MAJEURES AUX SITES ET AUX PAYSAGES : ... UN PROJET INSUFFISANT : ... UN BILAN COÛTS-AVANTAGES NEGATIF : ... OBSERVATIONS FINALES :</b> ... Pour l'ensemble de ces raisons, je propose : 1/ un moratoire de cette procédure, c'est-à-dire <b>que les autorités administratives compétentes suspendent la procédure en cours visant à déclarer d'utilité publique le projet actuel de Ligne Nouvelle LNMP,</b> 2/ <b>l'élaboration d'un nouveau tracé de la ligne Nouvelle Montpellier Béziers prenant en compte les besoins des habitants des communes situées à proximité de l'Etang de Thau et permettant la diminution des atteintes portées à l'environnement, aux paysages, aux sites et aux activités agricoles et conchylicoles,</b> 3/ que le très prochain gouvernement se prononce sur le projet revu et au regard des contraintes financières et budgétaires auxquels il aura à faire face dans moins de trois mois. Je demande donc à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.
@697	Marion	<b>Vraiment contre la ligne tgv</b> pour les nuisances sonores, nos jolies vignes a pinet pour son picpoul, pour nos viticulteurs, notre jolie via domitia ou nous prenons plaisir d'aller promener en famille
@708	Cuccurullo Pierre	Je suis contre le tracé de cette ligne qui présentes plus d'inquiétude qUe d'avantages: Zone sensible avec l'étang de Thau a proximité .... Je suis pas contre le déplacement de la ligne en bord de mer avec la problematique de la montée des eaux. C'est une nécessité qui se justifiera sur le long terme. Mais <b>je suis contre la proposition du tracé actuel . Une proposition avec moins d'impacts me semble correcte</b>
@724	Rémy	<b>Je demande la suspension du projet afin d'étudier un tracé alternatif moins impactant pour l'environnement</b> sur le trajet Montpellier Béziers, <b>tracé sur lequel la vitesse ne devra pas excéder 200 km/h pour favoriser le fret et le ferroutage.</b>
@726	CORMARY Albert	EELV Groupe Local du narbonnais ... Toutes les études montrent que les circulations fret et voyageurs sont compatibles à condition de porter la vitesse des trains de fret à 120 km/h et limiter celle des voyageurs à 250 km/h. ... Réduire la vitesse nominale revient donc à mieux adapter le tracé aux enjeux locaux : lieux de vie, protections environnementales, protection des terres agricoles. A ce sujet, nous remarquons que le tracé envisagé va provoquer la destruction de milliers d'ha de terres agricoles en particulier sur la zone du Picpoul de Pinet et impossibles à compenser dans le cadre de la réglementation AOC. ... nous nous opposons à tout projet de gare nouvelle n'ayant aucune connexion directe avec les lignes classiques et/ou les réseaux



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		de transport collectif existants. Nous privilégions les gares centrales facilement accessibles soit par TER soit par les transports collectifs. Nous privilégions les pôles d'échange modal (PEM) autour des gares centres. Les embranchements nécessaires doivent être prévus dès maintenant et faire l'objet de réserves foncières. ... Cette question prend un relief particulier pour le bassin de vie de Thau qui ne dispose pas d'accès direct vers la gare de la Mogère (Montpellier) ni vers celle de Béziers. <b>Le projet de ligne nouvelle dans ce secteur doit donc être pensé dans sa globalité avec si nécessaire la remise en service des voies abandonnées au moyen de trams trains par exemple.</b> Nous demandons :... L'abandon des projets de gares nouvelles excentrées, <b>Une révision du tracé entre Montpellier et Béziers pour une meilleure insertion paysagère, la protection des terres agricoles et des espaces naturels.</b>
@733	GASPARD Myriam	Dans ce secteur de Fabrègues, le trajet coupe la Gardiole espace protégé en s'éloignant de la balafre réalisée par l'autoroute alors que par la suite sur Gigean il s'en rapproche. <b>Il serait souhaitable que les deux soient accolés (comme sur Lattes secteur Saporta par exemple) afin de ne pas perturber plus l'écosystème actuel.</b> Une activité agricole a été mise en place sur la zone concernée et le projet mettrait en péril cette activité. En séparant les deux infrastructures (autoroute existante et LGV) cela met en péril la zone naturelle de la Gardiole et sa valeur environnementale et sociale. <b>Ce mitage d'infrastructure ne va favoriser que les friches et le risque incendies en ayant des zones naturelles qui ne pourront plus fonctionner car coupées en deux. ...</b>
@736	Eva	Non à un tracé qui sacrifie notre territoire et ses habitants
@737	Camillieri Renaud	... C'est un investissement financier considérable. Ses conséquences paysagères, son impact environnemental, sont très importants. ... L'élévation du niveau de la mer, la submersion marine vont imposer une modification de la géographie. Il s'agit d'anticiper le déplacement des populations et des équipements. <b>Nous devons, en conséquence, penser le futur des voies de communication. ....</b> C'est dans cette perspective que doit être entièrement repenser ce projet de « ligne à grande vitesse ». Développer le train du quotidien et le fret ferroviaire, repenser l'infrastructure ferroviaire tout le long du littoral, limiter l'artificialisation des sols et la disparition des terres agricoles deviennent autant de nécessités respectant un objectif de neutralité carbone, de sobriété énergétique, et anticipant les bouleversements à venir. ... <b>L'actuelle ligne devant être remplacée, il est néfaste de multiplier l'étalement des infrastructures de transport, au détriment des zones agricoles et naturelles. Elles doivent être beaucoup plus intégrées.</b> <b>Ainsi, envisager de créer de nouvelles gares, loin des centres villes, comme à Narbonne et à Béziers – distantes de quelques dizaines de kilomètres à peine – ne permet pas de se déplacer entièrement sans voiture.</b> Pour toutes ces raisons, cette ligne à grande vitesse apparaît inutile, coûteuse et anachronique.
@738	Vincent Arnaud	... A l'heure de l'écologie, de la loi littoral, des énergies vertes ! Ce projet va dénaturer un espace magnifique tel que la Gardiole et le bassin de Thau, avec des espèces animales menacées. ... <b>A la rigueur il y a peut être des terres plus propices au nord du département. Je suis contre ce projet</b> et j'espère qu'il ne verra jamais le jour. ...
@752	MERLIN Christian	<b>Le tracé passe beaucoup trop près de l'étang de Thau</b> , site devant faire l'objet d'une haute protection environnementale. Le peu de gain en matière de durée de déplacement ou même de réduction du trafic poids lourds sur la A9 rend ce projet très contestable, voire inutile, la balance avantages /inconvénients penchant très largement ces derniers. <b>Au pire, il faut étudier un trajet au plus près de la A9, là où les nuisances seront les moins augmentées.</b>
@754	francis	impact sur des exploitations viticole . et autre . <b>le tracé et équipé déjà d'une ligne à grande vitesse .contre ce projet</b>
@775	Valiente Séverine	<b>Je suis fermement opposée au tracé dans sa forme actuelle, au niveau de l'étang de Thau notamment</b> (zone entre Mèze et Gigean), car ce projet va venir dégrader considérablement des espaces préservés, des sites naturels soidisant protégés, ... Il est aberrant

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		d'afficher d'un côté une préoccupation pour l'environnement, et d'envisager un tel tracé, qui va à l'encontre des vives oppositions exprimées par les diverses institutions environnementales ...
@778	Anne	Vu le tracé proposé, ... Vu le morcellement ... ce raccord de LGV me paraît une catastrophe à tout point de vue, humain et écologique en tête. Aussi <b>je m'inscris en faux contre ce projet, et plus particulièrement contre ce tracé</b> qui va à l'encontre de tous les raisonnements -à moins que, financièrement, peut-être...?- et des intérêts de toute une région
@782	goby christine	<b>Je suis opposée a ce tracé qui condamne une biodiversité déjà mise à mal</b> . Ces grands travaux inutiles et destructeurs doivent cesser, ils concourent à l'écocide en marche. ...
@783	jeqn Jerome	<b>contre la ligne destruction du bassin de thau impact pour les ostreiculteur et vigneron qui vont tous perdre détruire des monuments classés ect.</b> non à cette ligne
@792	THOMAS Chloé	Tout d'abord les citoyens manquent énormément d'informations sur ce faux-projet : <b>quel est le tracé exact avec les ouvrages nécessaires?</b> Quel est le coût de chacun d'eux?
@796	Jouannet Charlène	<b>Je m'oppose au tracé proposé qui doit passer dans la Gardiole.</b> Ce site naturel doit être préservé par nos représentants territoriaux. Un tracé alternatif doit être étudié pour éviter ce site et le protéger.
@797	Gidoïn François	<b>Non au tracé qui détruira le patrimoine naturel unique de la Gardiole ...</b> Ne laissez pas 18 mns de temps de trajet gagnées dégrader irrémédiablement les conditions de vie des riverains ainsi que la faune et flore locales.
@802	Baraffe Vincent	<b>Ne serait-ce pas plus intelligent de construire cette ligne ,le long de l'autoroute existant ?</b> Plutôt que de " demolir" à coup de millions d'autres richesses de notre belle régions ! #domainedecreysse !
@807	COUSTELLIE JOSIANE	<b>Je m'oppose au projet de la ligne TGV Montpellier - Béziers et à son tracé.</b> A l'heure des grandes décisions en matière d'écologie et de notre impact sur la nature, ce projet est une aberration. <b>En effet, il existe déjà un réseau de voie ferrée entre Montpellier et Béziers, sur lequel circule déjà le TGV, alors pourquoi en construire une supplémentaire !</b>
@813	tafanel adrien	... contre ce projet de ligne a grande vitesse. <b>Le tracé traverse des zones naturelles et des écosystèmes encore naturel, cette ligne viendrai troubler le calme de la garrigue du nord du bassin de Thau... ce projet doit être rejeté et abandonné cette idée de ligne a grande vitesse dans notre région !</b>
@820	Dominique	<b>Le projet du tracé Montpellier-Béziers me semble incohérent à bien des égards :</b> re retraits d - impact négatif sur la biodiversité en quadrillant encore plus le territoire - impact négatif sur le vignoble de Picpoul qui sera amputé de 10% - impact négatif sur le paysage, la Gardiole, classée site pittoresque, et la Via Domitia, classée monument historique ; ... Pour toutes ces raisons, je désapprouve ce tracé de la LGV qui détériorerait les paysages et les ressources existants, avec un bilan carbone désastreux et des conséquences néfastes sur le tourisme, la biodiversité et les finances des contribuables. ...
@832	CAVALIER JEAN-BENOIT	Les Syndicats « Languedoc » et « Picpoul de Pinet » ont affirmé <b>leur opposition catégorique au tracé sur le secteur 5 et la partie est du secteur 4 impactant les communes de l'aire « Picpoul de Pinet » au sein de l'AOC Languedoc</b> » (courrier en annexe). Plus à l'ouest sur la commune de Montblanc, le tracé impacte également directement le terroir AOC « Languedoc » sur une surface de 8 ha. Les exploitations sont déstructurées, et la majeure partie d'une grande parcelle AOP se trouve isolée entre la LMNP et l' A9, avec les conséquences dramatiques pour les vignerons concernés.... le potentiel d'augmentation de production d'AOP « Picpoul de Pinet » est très faible. En effet la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP « Picpoul de Pinet », dès que l'âge des vignes le permet. ... Par ailleurs, <b>Le tracé s'éloigne de l'autoroute au niveau des communes du « Picpoul de Pinet » ce qui crée une zone enclavée entre les deux infrastructures de près de 300 ha classés en « Picpoul de Pinet ».</b> Qu'en sera-t-il du devenir de ces vignes « coincées » entre les deux infrastructures vu les difficultés d'exploitation et les incidences majeures provoquées par cet enclavement ?.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		A cela se rajouteront les incidences induites par le tracé et son « effet digue ». En effet, une telle hauteur peut avoir des préjudices importants sur la circulation de l'air, ainsi que sur la circulation de l'eau notamment en cas de fortes pluies.... <b>Le Syndicat demande la mise en œuvre de toutes les mesures d'évitement et de réduction possibles au niveau parcellaire pour amoindrir l'impact sur l'aire AOC et les exploitations.</b> ... nous déplorons sur la totalité du tracé (phase 1 et 2) , d'une part le <b>manque de prise en compte de la gravité des atteintes aux appellations d'origine protégées compte-tenu de leur spécificité (cf courrier joint) et d'autre part l'insuffisance des études d'impacts.</b> Aucune carte ne présente de façon claire et bien visible les délimitations parcellaires des appellations d'origine, alors que cela aurait contribué à mettre en évidence l'impact réel sur notre appellation « Languedoc » sur la totalité du tracé de Montpellier à Perpignan.
@845	Vincent	Contre le tracé actuel de la LGV. <b>Ce tracé n'apporte que des nuisances</b> , visuelles d'abord avec la construction d'un viaduc face à l'étang de Thau, sonores ensuite en passant près des habitations sur Méze et Poussan , <b>alors qu'un tracé plus au nord serait plus judicieux car plus éloigné de toutes constructions.</b> ...
@847	RUAUD Francois	... Par ailleurs, d'une part la construction d'un viaduc de 28m de haut, face à la zone Natura compromet le site et peut avoir des conséquences négatives pour le tourisme et <b>le tracé prévu actuellement à de graves répercussion sur le vignoble classé du Picpoul de Pinet</b> , ... Il me semble que <b>si la vitesse était réduite autour de 230 km/h</b> les contraintes techniques seraient beaucoup plus faibles, le ferroutage pourrait alors être réalisé et <b>le tracé pourrait suivre le tracé de l'autoroute A9 évitant de couper le vignoble de Picpoul de Pinet et éviter ainsi un maximum de nuisances obligatoirement induites par ce type de grands travaux nécessaire pour la collectivité.</b> Les gains réalisés sur le coût des travaux avec cette solution pourraient être utilisés pour une amélioration des dessertes locales des TER des villes concernées par ce nouveau tracé.
@865	Rihouet Mara	Plusieurs alertes permettent de questionner l'intérêt ou non du projet sous la forme proposée de manière objective. ... Doit-on rappeler le respect des lois zéro artificialisation nette, trame verte et bleue et Natura 2000, et Directive cadre sur l'eau (et celle sur les milieux marins) ? Est-on vraiment dans un projet d'utilité publique, sachant que la LGV n'est pas justifiée sur ce tronçon, et <b>qu'une ligne régionale serait plus adaptée et tout à fait suffisante.</b> ...
@866	Julier Michel	<b>Je suis fermement opposé au projet dans son état actuel</b> , car son coût très important et ses impacts écologiques considérables ne sont pas compensés par une utilité publique suffisante, principalement à cause de l'absence de continuité de la mixité fret-TGV et de la desserte de gares TGV excentrées. Je serais favorable au projet s'il bénéficiait des améliorations que je décris dans la pièce jointe. Le coût et les impacts ne seraient pas diminués, mais l'utilité publique serait considérablement améliorée, ... - à Montpellier, suite à l'échec de la gare de la Mogère, et au risque de dégradation des dessertes du secteur de Thau (Frontignan, Sète, Agde): - embranchement de Saint-Brès entre le CNM (Nîmes) et la gare Montpellier-centre - réserves pour une vraie gare, à long terme, à l'ouest de Montpellier ... <b>(pièce jointe)</b>
@871 et E872	Cabrol Nathalie	Habitante du Bassin de Thau, <b>je suis défavorable à ce tracé proposé</b> par les acteurs majeurs de ce projet. ... Tracé qui n'avait pas pris en compte les enjeux environnementaux et l'évolution sociétale au moment où il a été pensé; et dont nous devons nous préoccuper aujourd'hui, plus que jamais. ... <b>Il me semble aujourd'hui, opportun d'abandonner ce tracé et nécessaire de repenser un autre tracé, qui aurait moins d'incidences sur un bassin de vie et qui correspondrait d'avantage à l'évolution de notre société et des enjeux environnementaux auxquels nous devons faire face.</b>
@876	Isabelle	<b>Merci d'étudier à nouveau le tracé</b>
@881	WATTEYNE Martine	... Ce projet LGV est trop proche de l'étang de Thau ! Puisqu'il n'est pas possible de passer cette future LGV sur le lido à cause de « la montée des eaux », <b>il faut l'implanter le long de l'Autoroute A9 et ce afin de ne faire qu'un seul couloir des nuisances.</b> Cette

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		solution ... Éviterait la construction de l' IMPENSABLE viaduc à Poussan, Préservait la biodiversité de l'étang de Thau ...Pour toutes les raisons ci-dessus énumérées, <b>j'émet un avis DÉFAVORABLE au projet tel qu'il est présenté dans le dossier soumis à l'enquête publique ...</b>
E885	Marina BENS	Veuillez trouver ci-joint la contribution du Maire de Balaruc-le-Vieux à l'enquête publique sur la LNMP - phase 1. ... L'objectif d'intérêt général de la ligne ... est indéniable. Toutefois, une partie du tracé de cette ligne est contestable ; il s'agit de la traversée de notre secteur, notamment par le viaduc projeté sur la commune de Poussan. ... va défigurer à jamais l'environnement immédiat de notre bassin de vie, créer des nuisances sonores tout autour et en particulier sur Balaruc-Le-Vieux, situé en face du futur viaduc. Il va traverser le secteur d'Issanka, lieu de captage d'eau potable alimentant une partie de l'agglomération de Sète. Aujourd'hui, les ressources en eau ne sont pas extensibles à l'infini et la pollution de ces sources serait catastrophique pour l'avenir. <b>En conséquence, je demande une prolongation de l'enquête publique afin de trouver des solutions pour dévier le tracé de cette ligne et en trouver un moins pénalisant pour le paysage et l'environnement du bassin de Thau.</b>
@886	damien	<b>OUI au train NON au viaduc /tracé ...</b> je pense que ce projet de ligne ferroviaire en l'état actuel (tracé et viaduc) est une catastrophe pour Sète agglomération méditerranéenne et pour ma commune. ... En clair <b>ce tracé nécessitant un tel viaduc passant aussi proche de zones urbaines et défigurant l'étang de Thau est une hérésie en 2020. ...</b>
@887	CARON Brigitte	... Le projet en l'état actuel va raréfier les lignes TGV passant par Sète/Agde, la population du bassin de Thau devra emprunter la voiture pour rejoindre les gares nouvelles de Béziers ou La Mogère. Sans voiture, le temps de trajet est considérablement allongé. ... Avec la construction de trois viaducs, qu'en est-il du maintien de la biodiversité sur le massif de la Gardiole, des impacts sur l'écosystème si fragile de l'étang de Thau ? Le tracé actuel passe dans la zone de captage d'eau d'Issanka, captage pour la ville de Sète. Les impacts ont-ils été évalués? <b>Est-il vraiment nécessaire de construire une LGV entre Montpellier et Béziers? ...</b>
@892	carabasse philippe	... La création d'une nouvelle ligne est une nécessité mais <b>nous devons nous opposer à la logique de la grande vitesse en tant que priorité sur la totalité du parcours et de fait prohiber le tracé rectiligne très impactant pour l'environnement, la biodiversité et les populations riveraines.</b> ... Les désastres attendus par un tracé induit par la grande vitesse au nord du bassin de Thau imposent une révision du tracé notamment aux abords de l'étang. <b>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.</b> ... 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. ...La raison de prioriser la Grande Vitesse sur cette ligne se limite uniquement à rallier l'Europe du Nord à l'Europe du Sud en passant par-dessus nos territoires avec un profit proche de zéro pour ses habitants et un maximum de contraintes impactantes sur notre qualité de vie.
@911 @953	Artières Jacques	ASSECO CFDT -OC-PYREMED ... nous demandons une forte accélération de ce calendrier par suppression du phasage et de l'obstacle à l'optimisation du report du fret de la route au rail que constitue l'exclusion du fret quant à l'utilisation de la LNMP entre Villeneuve- lès-Béziers et Rivesaltes en le maintenant en totalité sur la ligne actuelle entre Béziers et Rivesaltes.... <b>Pour des raccordements ligne nouvelle / ligne classique plutôt que des gares nouvelles excentrées</b> ... le positionnement à la Mogère de Montpellier Sud de France combiné à l'abandon du raccordement de Saint-Brès empêche la desserte de Montpellier-Saint-Roch par les TGV utilisant la LNMP, autrement que par un allongement de trajet par rebroussement à Sète. ... le fonctionnement de la gare Montpellier Sud de France à la Mogère confirme le problème des gares TGV excentrées sans raccordement ferroviaire aux lignes normales en rallongeant pour la plupart des voyageurs

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>les temps réels de trajet d'au moins 3/4 d'heure avec utilisation d'un bus navette et d'un tram pour les liaisons avec le cœur d'agglomération et les correspondances TER et Intercités desservant St Roch.</p> <p><b>Pour un ajustement du tracé LNMP sur Villeneuve-lès-Béziers</b> : Même en supprimant la gare de Béziers-est-A75, il faut trouver un ajustement pour réduire le lourd impact sur Villeneuve-lès-Béziers du raccordement ligne nouvelle / ligne existante (destructions d'immeubles difficilement compensables sur la partie nord de la commune). <b>Des solutions plus « légères » ont été sollicitées auxquelles SNCF oppose des contraintes techniques mais sans présenter aux élus locaux les variantes possibles qui à ses yeux changeraient peu de chose et sans accepter une modulation concertée avec les élus locaux pour infléchir l'impératif édicté du 160 km/h sur toute la « virgule » qui n'affecterait pas les rayons de courbe qu'à proximité immédiate de la LNMP.</b> Nous sommes là dans des ajustements pour lesquels, comme pour les secteurs de Poussan et du vignoble de Picpoul, l'ASSECO-CFDT demande au maître d'ouvrage de mieux répondre aux demandes constructives des riverains.</p>
@916	Nathalie	<p>Une liaison rapide sud nord ... pourquoi pas mais : Pourquoi si peu d'information sur ce projet ? Pourquoi ces choix de tracé au dépend des riverains qui d'ailleurs n'aurons pas accès à cette ligne ?</p> <p>L'impact sur les populations, leur mode de vie, l'économie des territoire traversés, l'environnement écologique, historique, ... a t il était réellement étudié et à quelle date ? Récemment ? Quid des zones protégées des garrigues dans ce projet ? Pourquoi ne pas penser à un véritable développement économique et sociale pour l'ensemble des zones traversée, parce qu'elles vont réellement pâtir de ce bouleversement ? Quel sens donner à ces infrastructures dans 50 ou 70 ans ? ... <b>Des liaisons intelligentes vers les centres villes ne seraient elle pas plus d'actualité, plutôt que de construire des gares en pleine campagne à l'heure ou la protection des sols et de l'environnement vont être de plus en plus d'actualité ?</b></p>
@923	SEGUI Sébastien	<p>... D'une part l'emprise du tracé sur de la voie romaine (via domitia) qui ne me permettra plus de réaliser mon parcours le plus demandé par son coté historique et panoramique des lieux. ... Ensuite, cette structure monumentale de 1.4km sur 28m de haut va modifier et défigurer énormément la vision du littoral. Enfin la plus grosse crainte est sur le long terme avec la diminution des trains à la gare de Sète qui entrainera une diminution des touristes dans notre secteur... je pense que <b>le tracé et la zone des travaux doivent épargner cette voie romaine, donc se rapprocher de l'autoroute A9</b> ... Enfin sur l'économie, il faudrait que notre secteur puisse bénéficier d'une gare attractive pour compenser le coût des travaux. ...</p>
@924	BELLOCHE CHRISTINE	<p><b>Le tracé de la ligne nouvelle est un affront à l'environnement du bassin de Thau.</b> Un viaduc de 1,5 km viendrait balafrer la magnifique crique de l'Angle. ...Les motivations avancées pour ce projet montrent de très faibles bénéfices en regard des impacts désastreux qui ne semblent pas avoir été bien identifiés.</p> <p>L'enquête d'utilité publique semble menée de manière expéditive. Un tel projet doit être examiné avec les parties concernées, et faire l'objet d'un véritable consensus. <b>Je m'oppose à ce projet tel qu'il est mené.</b></p>
@946	Monique	<p><b>Pour le projet mais contre le tracé</b></p>
@950	Herman Bernard	<p><b>Je suis contre ce tracé.</b> Poussan va être défiguré avec ce viaduc, hors de prix. La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés. La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km. Pinet perd 10% de son Picpoul. L'eau d'Issanka est menacée. Tout cela pourquoi ? car nous devons aller à Sud de France prendre le TGV, 1h30 de perdue sans parler des frais et de l'empreinte carbone. Alors je dis Non au 18mn que devrait gagner un voyageur de cette ligne.</p>
@957	Rebouillat Jean Paul	<p>La vitesse prévue à 350 km/h conduit à un tracé très destructeur de la nature, <b>je demande un nouveau tracé pour une vitesse ramenée à 220 km/h.</b> Le fret doit trouver une part maximale pour éviter l'encombrement des autoroutes et l'utilisation d'énergie fossile qui va avec. La déserte de la ville de Sète ne doit pas faire les frais de ce projet.</p>
@967	Amouroux Hélène	<p>... tout d'abord la période de consultation choisie pour lancer l'enquête publique pendant les fêtes de fin d'année avec un niveau de concertation des citoyens très faible. - les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits ... le tracé traverse le captage</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		d'eau d'Issanka ... Cette nouvelle ligne me semble aberrante au regard du changement climatique et de destruction de cette partie de territoire. A mon avis, <b>il serait moins impactant, plus opportun et nécessaire pour le territoire et les générations futures qu'une ligne Train, Fret et TER soit étudiée en profitant du tracé de l'autoroute actuelle et de ce fait limiter les impacts sur les habitants et ces paysages essentiels avec une partie classée Natura 2000.</b>
@969	Herman Françoise	<b>Je suis contre ce tracé.</b> Poussan va être défigurée avec ce viaduc, hors de prix. La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites natura 2000 sont impactés. La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km. Pinet perd 10% de son Picpoul. L'eau d'Issanka est menacée. Tout cela pourquoi ? car nous devons aller à Sud de France prendre le TGV, 1h30 de perdue sans parler des frais et de l'empreinte carbone. Alors je dis Non au 18mn que devrait gagner un voyageur de cette ligne.
@977	Dorques Christian	<p>... <b>Le projet en cours porte de profondes atteintes aux milieux de vie. ...Des atteintes à l'environnement naturel... A l'économie locale... l'enclavement du territoire de Thau ... Des atteintes aux sites et aux paysages ...</b> La LGV dans la configuration projetée, prévoit une vitesse commerciale de 330 km/h, par ailleurs absurde car impossible à réaliser entre Montpellier sud de France et Béziers dont la distance ne permet pas l'accélération et la décélération nécessaires. La grande vitesse nécessite une rectitude de la ligne et les lourds convois de fret, eux, nécessitent une réduction des déclivités. Cette combinaison imposant dans le cas rectitude et horizontalité de la ligne, elle rend nécessaire la création et la multiplication de remblais déblais et ouvrages d'art divers sur le tracé. Une réduction de 320 à 220 km/h pour la circulation voyageurs, conciliable avec la vitesse des convois de fret ne ferait perdre qu'une dizaine de minutes entre Perpignan et Montpellier et diviserait par 3 les rayons de courbure. La nouvelle ligne bénéficierait alors d'une bien meilleure capacité d'insertion territoriale (y compris pour les possibilités de desserte) et permettrait un tracé proche du tracé existant de l'autoroute, permettant un regroupement des emprises au sol comme l'accroissement des nuisances pour l'environnement</p> <p><b>Dans l'état et par conséquent, il me semblerait pertinent et responsable, dans un premier temps, que les autorités administratives compétentes suspendent la procédure en cours, visant à déclarer d'utilité publique le projet actuel de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan. Que soit, ensuite, envisagé l'élaboration d'un nouveau tracé de la ligne Nouvelle Montpellier Béziers prenant en compte les évolutions techniques, les prospectives liées au climat et les besoins des habitants, en particulier ceux du territoire de l'Étang de Thau, prenant en compte les atteintes portées à leur environnement, paysages, sites et à leurs activités économiques agricoles et conchylicoles,....</b></p>
@997	BRISSON Robin	<b>Le tracé de la ligne nouvelle est un non sens.</b> Ce viaduc de 1,4 km passant au travers de Poussan viendra gêner la crique de l'Angle. De plus le tracé coupera la garrigue, pourtant protégée et produira de nombreuses nuisances (sonores, impact sur la faune et les habitants) Il apparaît peu de bénéfices à cette ligne au vu des arguments avancés et au regard des impacts engendrés. Dommage pour cette enquête trop rapidement faite. <b>Je m'oppose de ce fait à ce projet.</b>
@999	Veronique Calueba Gabriel Blasco	Plus de trains c'est moins de voitures et de camions OUI! MAIS... au delà de l'interrogation éthique du besoin d'une ligne à grande vitesse (on va gagner 15 minutes entre Nîmes et Perpignan !) <b>nous sommes opposés au tracé de cette ligne sur notre territoire.</b> ... - perte de la proximité du TGV Pour la ville de Sète, la perte à court terme de l'arrivée des TGV en gare de Sète sera non compensée par la proximité d'une nouvelle gare. ...
@1026	Davidsson-Cabasset Eva	Ce qui est définitivement choquant, c'est qu'une grande partie des énormes souffrances créées par le tracé de ce LGV pourraient être largement diminués si on appliquait une vitesse commerciale plus raisonnable ; 220 km/h au lieu des 320 km/h énoncée. <p>La ligne entre Barcelone et la frontière française est conçue pour une vitesse de 220 km/h. Donc 320 km/h n'est pas une obligation comme on veut nous faire croire. ...</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Pourquoi donc s'obstiner à s'engouffrer dans une option à 320 km/h commercial pour NOTRE tracé ? Surtout qu'il devrait y avoir une réduction de coût d'à peu près 30% en adoptant la solution la plus respectueuse. ... Pourquoi cette motivation de s'obstiner à semer tant de souffrance de tout genre pour un projet inutilement cher, toute en étant massivement et irrémédiablement destructeur de milieux naturels et socio-économiques fragiles et précieux? ... Un moratoire est nécessaire pour reprendre dans le bon sens ce projet actuellement chaotique.
@1051	SARDA LIMOUSIS Pascale	... le tracé va nuire à notre bel environnement malgré de son utilité publique. Nous sommes une association sportive de la commune de Gigean qui va voir son terrain de jeu modifié. Nous courrons, organisons des sorties vtt avec les enfants dans ce secteur. Avez vous prévu de conserver les accès piétons existants permettant d'aller au massif de la Gardiole du sud de la commune de Gigean ? C'est un véritable terrain de promenade, de loisirs pour la population à préserver. C'est pourquoi, notre requête concerne l'esthétique et le bruit. Peut t on construire svp un projet avec un habillage esthétique et sonore au delà du projet présenté ? <b>Le tracé initial ne prévoyait pas cette ligne en hauteur et cela change la donne.</b> Cet ouvrage va vraiment nuire à notre environnement autant visuel que sonore. Aussi, as tu on prévu des murs antibruits pour les habitants qui vivent à proximité du tracé ? Je vous demande de bien vouloir prendre en compte notre requête. Ce projet est ambitieux en terme d'intégration dans le paysage.
@1057	Reynard Patrice	<b>Je propose de ne pas construire une autre ligne ferroviaire Montpellier - Perpignan. C'est un non sens écologique</b> : la pollution et les nuisances permanentes et momentanées qu'elle va générer lors de son éventuelle réalisation contrebalancent largement les quelques minutes de trajet gagnées par la grande vitesse. Il vaut mieux continuer à mettre un peu plus de temps en train et rajouter des rames de train sur une ligne existante que d'en faire une autre qui passe par l'étang de Thau et le massif de la gardiole.
@1062	Iziquel Yvon	De façon globale Sète agglomération exprime les positions suivantes : - <b>Si le tracé de la LNMP peut encore être modifié à la marge, il gagnerait à tangenter au plus près l'autoroute quitte à baisser la vitesse commerciale dans le secteur Montpellier-Béziers.</b> Cela permettrait de limiter au maximum les impacts sur les espaces les plus sensibles : vignoble en AOC et secteurs de grande vulnérabilité dont notamment captage d'Issanka. - Sète agglomération méditerranéenne incite SNCF Réseau à certifier le projet HQE Infrastructures. - Dans le cadre de l'instauration d'une éventuelle taxe ou imposition spécifique pour le financement de cette infrastructure et au regard de l'absence d'apports directs pour les habitants et entreprises de son territoire, que ceux-ci en soient totalement exonérés. En conclusion, au vu des arguments développés dans la synthèse qui précède, <b>Sète agglomération méditerranéenne souhaite que des réponses soient apportées à ses demandes notamment par un ajustement de tracé permettant un moindre impact sur le territoire.</b>
@1067	Fonquerne Xavier	Je suis propriétaire de 2 parcelles, Fon de Janes, à Issanka. En 2014, j'avais déposé une demande de permis de construire afin de rendre habitable la maison qui se situe sur l'une des parcelles, l'agrandir. ... C'est invendable avec votre projet en suspens et pourtant je rêve toujours de ma petite maison dans la nature. Dans l'absolu, je ne m'oppose pas à votre projet et suis favorable au développement du train, écologiste dans l'âme. Cependant <b>je m'étonne du choix du tracé qui passe sur un territoire préservé comme Issanka alors qu'une autoroute dégrade déjà le paysage quelques centaines de mètre plus au nord. C'est grotesque mais j'imagine que vous avez vos raisons.</b> Au vu des tracés, une grosse partie de mon terrain est sur votre zone de sécurité. Si ça se confirme, je souhaite une grande promptitude dans vos propositions de rachat, ...
E1072	Jrme Decoupigny	Mairie de montbazin Considérant que l'actuel tracé envisagé créera une nouvelle grande infrastructure de transport linéaire fragmentante pour notre territoire, et que la préservation et la <b>remise en bon état des continuités écologiques</b> ...ne pourront être assurées. Considérant le peu de considération faite sur les volets « éviter » et « réduire » de la <b>séquence éviter-réduire-compenser</b> , ... Considérant que le tracé traverse le périmètre et le <b>captage d'eau</b> d'Issanka, pour lequel des études sont encore en cours pour s'assurer de la compatibilité du projet, qui alimente en eau potable des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. Considérant ... le <b>bilan</b>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p><b>carbone ... les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits... l'artificialisation exponentielle</b> de notre région ... la perte de temps et la perte économique induite pour le bassin de population de la lagune de Thau ... la diminution, voire à terme la disparition, des <b>TGV en gare de Sète</b>, ...des <b>projections de rentabilité anciennes</b>, qui ne font pas état de nouvelles études prospectives ... la <b>crise d'érosion de la biodiversité</b> et la <b>crise climatique</b>... les <b>nuisances sonores</b> induites ... le <b>très faible niveau de concertation</b> des élus et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année.</p> <p>Le conseil municipal de Montbazin ... souhaite interroger le modèle économique et écologique d'une ligne à grande vitesse, dont le gain en temps pour certains voyageurs ne doit pas remettre en cause l'opportunité pour les générations futures de jouir des paysages, milieux naturels et espaces agricoles riches de notre territoire du bassin de Thau. Ainsi, <b>une réelle ligne mixte Train, Fret et TER, avec un abaissement de la vitesse maximale et ce sur l'ensemble du tracé entre Perpignan et Montpellier, permettrait d'épouser le linéaire de l'autoroute actuelle et ainsi de limiter les impacts sur la biodiversité, les paysages et les habitants.</b></p> <p><b>Au regard de ces éléments, le conseil municipal de Montbazin considère que le projet présenté n'est pas d'utilité publique et qu'un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu.</b></p>
@1073	Philippe	<p>je souhaite réagir à ce dossier d'enquête visant la ligne LGV et de son tracé de Montpellier à Beziers. <b>Je trouve ce tracé inadmissible autant pour le respect de l'environnement que celui des habitants</b>, et le tout pour un gain de temps minimal à l'arrivée. La guardiole est un paysage unique, le voir ainsi défiguré n'est pas supportable. Le tracé prévu ne respecte pas non plus les habitants placés sur son trajet. <b>Alors que de multiples options plus respectueuses existent, pourquoi choisir la pire? Je suis totalement contre le tracé en l'état.</b></p>
@1075	LEROUGE Claude	<p><b>Le tracé de la future LGV doit être modifié.</b> Le projet actuel sera une catastrophe écologique, visuelle et environnementale.</p>
@1085	Françoise Herman	<p><b>Je suis contre ce tracé.</b> Poussan va être défiguré avec ce viaduc de 11 étages hors de prix. Quelle est l'utilité publique d'un projet qui comporte plus de négatifs que de positifs. Gagner 18mn et sacrifier la biodiversité de nos 12 sites natura 2000 traversés. La via Domitia que l'on détruit sur plusieurs km, le picpoul de Pinet qui perd 10% de ses terres. L'eau d'Issanka qui dessert Sète est menacée. Les Viaducs ... Alors je dis Non.</p>
@1098	DALOZ Aurélien	<p><b>... la question d'une ligne à grande vitesse, qui nécessite des lignes droites, un aqueduc au-dessus du bassin de Thau, etc. doit être redébatte au regard des impacts irréversibles pour les générations actuelles et futures, qui remettent actuellement en cause l'utilité publique de ce projet ...</b></p> <p>... Un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu.</p> <p>Ainsi, une réelle ligne mixte Train, Fret et TER, <b>avec un abaissement de la vitesse maximale et ce sur l'ensemble du tracé entre Perpignan et Montpellier, permettrait d'épouser au maximum le linéaire de l'autoroute actuelle et ainsi de limiter les impacts sur la biodiversité, les paysages et les habitants.</b></p> <p>En conclusion, le projet tel que présenté souffre d'un manque criant de prise en compte des enjeux économiques nouveaux et des enjeux relatifs à la biodiversité et au climat, et revêt donc en l'état un caractère d'inutilité publique.</p>
@1106	Pascale	<p>... -Ce projet date de 1988; y-a-t'il eu depuis de nouvelles études pour le mettre en adéquation avec les nouvelles perspectives (et futures de 2030) économiques, sociales et environnementales? et lesquelles?</p> <p>-L'Europe devait participer à hauteur de 40% pourquoi cette participation est maintenant de 20%?</p> <p><b>Je demande l'étude d'un autre tracé en accord avec les communes imputées et les associations du terrain. Est ce possible?</b></p>
@1111	Maffre Baugé Marguerite	<p>... Outre les conséquences désastreuses sur le bâti, propriété de ma fille Sophie Maffre Baugé, <b>le tracé actuel du projet de raccordement va avoir de graves conséquences sur la rentabilité mais aussi sur la valeur des terres</b>, ... Diminution importante des surfaces, Partage de l'exploitation en deux parties rendant ainsi la gestion et le travail de ses terres beaucoup plus compliqués, Baisse</p>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>de la rentabilité des parties restantes. ... Conséquences au niveau patrimonial car zone de présomption de prescriptions archéologiques "sites archéologiques avérés ", en particulier sur une de nos parcelles, zone 3. (voir en fichier joint l'arrêté préfectoral n°2014-324-0027 Direction Régionale des Affaires Culturelles : "Zone 3 Les Chazottes Ouest, exploitation agricole occupée durant toute la période Romaine" .</p> <p>En résumé, <b>ce tracé de raccordement sur cette zone déjà très impactée par une hyper urbanisation va avoir des conséquences néfastes et irrémédiables sur l'agriculture en général .... Il y a certainement d'autres solutions</b></p>
@1112	APPRIOU Jean Philippe	<p>Je suis contre cette ligne LGV; tout au moins de ce tracé qui ne paraît pas forcément le meilleur. ... 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. <b>Peut-être serait-il bon de calculer un nouveau tracé pour cette ligne.</b></p>
@1120	BAILLY Caroline	<p>... Le territoire de Thau est un kaléidoscope de milieux naturels au sein desquels vit une faune et une flore tant variées que fragiles. ... 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. <b>Ce tracé nous isole et nous contraint à voir notre territoire s'éteindre.</b> .... Vous connaissez par cœur la liste des incohérences de ce tracé, vous avez près de 1000 raisons de le déclarer de NON-utilité publique voire de danger public. <b>Vous avez près de 1000 raisons de demander la reconsidération d'un tracé adapté suivant une ligne de mobilité déjà existante : l'autoroute.</b> ...</p>
E1121	KHALED Soraya	<p>... La création d'une nouvelle ligne est une nécessité mais <b>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</b> 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.</p> <p>Les désastres attendus par un tracé, induit par la grande vitesse, au nord du bassin de Thau <b>imposent impérativement une révision du tracé notamment aux abords de l'étang....</b> 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 !</p>
@1128	Sabatier Vincent	<p>Une majeure partie des contraintes environnementales (hauteur du viaduc de Poussan, traversée de la Gardiole, champ captant d'Issanka, ...) <b>pourraient être évitées par une modification du tracé de cette ligne.</b> En effet, la création d'une ligne permettant une vitesse d'exploitation de 300km/h et à la fois très contraignante en termes de tracé (courbure réduite), et peu pertinente puisque cette vitesse ne peut pas être atteinte sur le tronçon Montpellier-Nîmes. Elle ne pourra pas, non plus, être atteinte sur le tronçon Narbonne-Béziers.</p> <p>Bien que les arguments du dossier soient pertinents en ce qui concerne le doublement de ligne littorale historique, les arguments justifiant la vitesse d'exploitation sont très faibles, et pourront même s'avérer néfastes au projet lors de l'enquête « environnementale ». ... Dans l'intérêt du projet, et dans l'intérêt de l'environnement, <b>il est nécessaire de revenir sur la pertinence de la vitesse d'exploitation (réduction à 220km/h) et donc sur le tracé.</b> ...</p>
@1134	BOUVARD Philippe	<p>Parmi tous les projets sur le tracé de la ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan et plus particulièrement entre Montpellier et Béziers, <b>ce dernier est complètement irrationnel</b>; tant au point de vue stratégie de déplacement, financier, écologique, occupation des sols et harmonie dans l'environnement de l'habitat au alentours. Le gain de 18mn ne justifie pas un projet aussi colossal avec un viaduc de 600m au bord de l'étang de Thau et des villes tels que Poussan Balaruc le Vieux Balaruc les bains..</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Conscient qu'il faille faire quelque chose pour le transport ferroviaire des marchandises exclusivement pour désengorger et surtout sécuriser l'autoroute et les nuisances associées, <b>il y a matière à repousser dans des zones plus éloignées du littoral à forte densité. Je suis par conséquent contre le tracé de Montpellier à Béziers</b></p>
@1136	SANCHEZ Florence	<p>... Même si nous avons tous conscience qu'au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle, la création d'une nouvelle Ligne à Grande Vitesse s'avèrera nécessaire dans les années futures, je tiens, en tant que Maire de la Commune de Poussan, à attirer votre attention sur différents points concernant : Les conséquences de ces travaux sur le système hydraulique ... sans oublier la mise en danger de l'équilibre de la lagune, de nos nappes phréatiques et de la source du site d'Issanka. ... La préservation de la faune et de la flore ... Le bilan carbone de l'opération est particulièrement alarmant, ... Les nuisances sonores induites pour les habitants. ...</p> <p>Le faible niveau de concertation des élus locaux et des citoyens du territoire, avec une enquête publique programmée pendant les fêtes de fin d'année et qui, sans les réunions publiques organisées par l'Observatoire de Thau sur les Communes de Poussan, Sète, Loupian, Gigean, serait passée inaperçue aux yeux des citoyens. ...</p> <p>Au-delà de ces enjeux essentiels, je souhaite par ailleurs attirer votre attention sur un point sensible au vu de l'absence d'intégration paysagère de l'ouvrage envisagé, sur la partie traversant notre territoire communal.</p> <p>En effet, l'absence de projection visuelle dans les documents fournis et présentés à la population ne permet pas de mesurer l'impact qu'un tel ouvrage, haut de 28 mètres et long de 1,4 kilomètres, aura sur la majeure partie du sud de notre territoire communal, et plus largement sur le territoire du Bassin du Thau. De même, les forts remblais de plus de 15 mètres vont apporter une modification notable de la perspective visuelle tout autour du Bassin.</p> <p>Pour toutes ces raisons, en tant que Maire de Poussan, je vous informe que je donne un avis défavorable à l'enquête publique, <b>que je maintiens ma prise de position contre le tracé actuel, que je demande à ce qu'une nouvelle étude soit réalisée afin qu'un nouveau tracé moins impactant soit déterminé, dans l'intérêt de concilier à la fois la nécessité de développer une nouvelle Ligne à Grande Vitesse et de sauvegarder notre territoire communal et intercommunal.</b></p>
@1145	GRANDJACQUET Louis	<p>Le projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan nous semble essentiel pour un avenir du transport régional, national et international compatible avec les contraintes et les défis actuels et à venir, en particulier ceux liés au changement climatique. Il doit donc répondre à des exigences multiples, dans un environnement sensible aux enjeux très divers. Il doit permettre de disposer sur la Région d'un ensemble ferroviaire capacitaire, robuste et fiable pour rendre possible un report modal important de la route et de l'aérien vers le rail, pour minimiser les impacts environnementaux et justifier ceux qui seront induits par sa réalisation. ... <b>devenir de la desserte des gares de Sète et Agde</b> et des gares-centre de Béziers et Narbonne ; il est incompréhensible de réduire les possibilités de leur accès par des trains « grandes lignes » et inacceptable de reporter les parcours terminaux des grands trajets sur les TER : ce n'est pas la mission de la Région et les TER ne sont pas équipés pour recevoir de grandes quantités de bagages.</p> <p>Concernant le projet lui-même phase1 (choix du tracé, caractéristiques etc.), <b>nous faisons seulement une observation concernant le raccordement ligne nouvelle / ligne existante sur Villeneuve-les- Béziers.</b> Cet ouvrage a un lourd impact sur cette localité. Des solutions plus « légères » ont été sollicitées. SNCF Réseau a répondu en s'appuyant sur des contraintes techniques (vitesse 160 km/h, rayons de courbes et dévers...) et expliqué que les variantes possibles changeaient peu de chose. <b>Mais le Maître d'Ouvrage n'a jamais remis en question le 160 km/h et n'a pas communiqué les documents graphiques correspondants aux variantes</b> qui auraient permis aux élus d'examiner précisément ces « peu de chose » et d'en comparer les impacts, alors que ce sont eux qui sont responsables de l'aménagement du territoire.</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1149	VANDERMEERSCH Bruno	<p>... <b>Je suis contre ce projet de tracé pour le tronçon LGV Montpellier Béziers, tel que présenté</b>, pour un certain nombre de motifs : Motifs de consultation / concertation citoyenne / juste et complète information : ... Il n'est pas normal, selon moi, que nous n'ayons eu aucune information préalable, aucune réunion publique exposant le projet.</p> <p>... Il est pratiquement impossible de s'exprimer sur un sujet si complexe, si volumineux sans concertation de "sachant" dans les différents domaines. Certains avis de spécialistes ne sont pas encore transmis à ce stade de l'avancement du projet (préservation Eau d'Issanka,...) ou pas transmis dans le dossier. Le temps imparti est trop court pour une réflexion éclairée sur un tel sujet. ...</p> <p>... Est-il toujours aussi si nécessaire de gagner 18 minutes de Perpignan pour rejoindre Paris ? - Les études de trafic voyageurs et transports sont-elles fiables ? Il est temps de prendre le temps, à minima :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- d'une réelle concertation,</li> <li>- de réétudier les vrais besoins, les besoins raisonnables,</li> <li>- <b>de réétudier les alternatives possibles,</b></li> <li>- <b>de réétudier les tracés instruits hier mais écartés par le passé qui pourraient reprendre sens aujourd'hui.</b></li> </ul>
@1151	Boisseau Eric	<p><b>Avis négatif sur le tracé et ses caractéristiques fonctionnelles basées sur la priorité à la très grande vitesse</b> (320 km/h et ses courbes de 7000 mètres de rayon très agressives pour les territoires ainsi percutés) voyageurs au détriment de la priorité au débit, à la fluidité, à la régularité, à la fiabilité, à la ponctualité du trafic ferroviaire, fret et voyageurs sur l'axe traversant le Languedoc-Roussillon ainsi qu'à son insertion dans un territoire déjà trop fortement percuté par de précédentes infrastructures (A9) et autres formes d'urbanisation, d'imperméabilisation (plateformes logistiques, centres commerciaux, extensions pavillonnaires, étalement urbain ...)</p> <p>Il convient, par la mise à l'étude d'un tracé basé sur du 220 km/h (et ses courbes de seulement 2000 mètres de rayons), d'inverser et d'obtenir la priorité pour le fret avec des lignes « THNS » (très haut niveau de service) à 220 km/h ; d'ailleurs, en mai 2008 au Centre Rabelais à Montpellier Esplanade, RFF avait présenté le meilleur projet, le meilleur scénario, celui consistant en une ligne mixte conçu pour du V220, celui qui optimisait la dépense publique et le report modal pour le fret, ...</p> <p>Il convient donc de donner <b>un avis défavorable</b>, non pas au principe d'une seconde ligne destinée à rendre disponible, fiable 24/24 h l'axe ferroviaire nord-sud dans sa traversée languedocienne, mais à <b>un tracé couteux, destructeur du massif de la Gardiole, du vignoble « Picpoul de Pinet », du bassin de Thau, du massif des Corbières, ne prenant pas en compte le recul du trait de cote en différents secteurs de LNMP....</b></p>
@1154	Hercé Laurent	<p>EELV groupe de Sète</p> <p>... Le bassin de Thau, ... ne serait plus correctement desservi par cette nouvelle ligne LGV, ni par l'ancienne, et les habitants de ce territoire devraient accepter de nombreuses nuisances, sans contreparties positives. ...</p> <p>. ... 6 - ... Il reste important de se battre sur une logique de fond, en demandant :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- la mixité intégrale de la ligne, pour garantir le passage d'un maximum de fret. - <b>s'opposer à la logique de la grande vitesse en temps que priorité partout (la priorité doit revenir aux trains du quotidien, aux trains de nuit, au fret...)</b></li> <li>- <b>s'opposer aux nuisances générées par la grande vitesse (et pas par le fret) : tracé rectiligne très impactant</b> pour la biodiversité et la population riveraine</li> <li>- <b>s'opposer aux gares excentrées de Béziers et Narbonne</b>, car toutes les gares TGV excentrées ont montré leur inutilité jusqu'à présent (malgré un coût d'investissement élevé) ...</li> <li>- un maintien le plus longtemps possible de la ligne actuelle, avec maintien du nombre de TGV directs vers Sète et Agde, dont l'usage est essentiel pour Thau ...</li> <li>- et/ou une desserte à haute fréquence par train vers Montpellier (Saint Roch ou Sud de France). On ne pourra pas ici se contenter de bus et de cars sur 30 km. ...</li> </ul>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		- <b>une révision du tracé aux abords de l'étang, quitte à abaisser la vitesse maximale potentielle (350 km/h) si elle est la cause du manque de souplesse de ce tracé.</b>
@1155 E1164	BRAS Pierre	... Il est acquis que tout équipement ferroviaire a par nature un impact sur les lieux où on l'implante. Or, ce constat d'ordre général ne signifie pas que toutes les atteintes causées à l'environnement et au patrimoine naturel ou historique par l'installation d'une voie ferrée soient acceptables et justifiées par la seule nécessité de créer une voie de chemin de fer. ... <b>En l'espèce, au nord de l'étang de Thau, le tracé envisagé de la LNMP-1 traverserait trois points qui ont pour caractéristiques d'être uniques, c'est-à-dire irremplaçables et insusceptibles de compensation</b> ... la source d'Issanka, l'aire de la Crique de l'Angle et la voie romaine, dite Via Domitia. Ces trois lieux présentent chacun un intérêt public propre : ressource en eau potable à Issanka, espace majeur pour la faune, la flore et l'activité économique de l'étang de Thau (crique de l'Angle) et vestige marquant de l'histoire de la Gaule et donc de la France (Via Domitia). ... C'est pourquoi, <b>il faut contourner ces trois lieux en changeant de tracé.</b> En conséquence, je demande à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.
@1166 @1173 @1175	Maffre-Baugé Sophie	Je suis propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers. ... Le tracé actuel aura des conséquences désastreuses à plusieurs niveaux : Impact architectural et patrimonial .... Impact archéologique ... Impact paysager ... Impact économique ... ... Enclavée entre l'A9 (à 1 kilomètre), la ligne ferroviaire déjà existante (à 295 mètres), la LNMP (à moins d'un kilomètre) et le raccordement (qui pourrait frôler le mur de clôture), notre propriété sera définitivement dénaturée et défigurée. « La campagne de Chazottes », comme se plaisent à dire les Cersois et les Cersoises, perdra son charme, son intérêt et sa valeur. Conclusion : Pour toutes ces raisons, <b>nous demandons une révision du tracé actuel.</b>
@1172	Michele	Sur le fond, je ne peux qu'être pour TOUS les modes alternatifs de transport "fossile" mais pas sur du toujours plus rapide ou alors avec des trains en ligne directe sans s'arrêter en permanence, de nuit aussi.... <b>Je suis sur le FOND opposée à cette nouvelle ligne TGV.</b> Sur la forme, et donc la concertation, là je suis tout à fait outrée sur cette gouvernance de si grands projets !!!! <b>Sur l'adaptation aux nouvelles exigences, je ne peux être que contre ce tracé qui n'y est pas adapté</b>
@1176	Bertrand Damien	... <b>Je pousse pour que le tracé reprenne un maximum les implantations des anciennes lignes de Montpellier à Béziers, via Montbazin, Mèze... Là où c'est possible qu'il suive un maximum de près l'A9 qui a déjà réalisé son impact sur l'environnement. Enfin qu'il emprunte au maximum les zones industrielles, de carrière... en activité ou en friche.</b> ... au vu du changement climatique connu, le projet ne semble pas prendre en compte la disparition à court et moyen terme de la ligne actuelle par la montée des eaux?
R1245	FERAUD Karine	<b>Le tracé pour ce projet est incompréhensible et scandaleux.</b> Comment peut-on envisager de traverser des zones protégées avec les impacts sur la faune, la flore, l'habitat, et de défigurer une si belle zone en bétonnant et construisant des viaducs. Ce projet est en total décalage avec les priorités et préoccupations écologiques. <b>Remettons sur la table le tracé, discutons !!!</b> J'espère que cette ligne, dans son tracé actuel, ne verra jamais le jour également.
O1270	Anonyme	...Le massif de la Gardiole site protégé ; le Viaduc de Poussan véritable Verrue. Nous sommes pris en otage, manipulés. <b>Le tracé pourrait passer au nord de Montpellier ;...</b>

Dans les observations enregistrées, la majeure partie des refus et des demandes de modifications formulées sur la thématique « choix du tracé » mettent en avant les impacts qu'aurait le tracé proposé dans le présent projet, et plus particulièrement sur les nuisances sonores, les paysages

(viaduc de Poussan, remblais ...), le patrimoine foncier, la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Zone protégée du massif de la Gardiole, sites Natura 2000, aire de la Crique de l'Angle, rives de l'étang de Thau ...), la source d'eau potable d'Issanka, le patrimoine historique (voie romaine dite Via Domitia, domaine de Chazottes ...), la préservation du littoral, le territoire viticole et l'appellation Picpoul de Pinet, le tourisme et l'économie de la région, ...

### Réponse SNCF Réseau

*Comme déjà évoqué au § e) du chapitre 2.2.1 du présent document, la détermination du tracé a fait l'objet d'une démarche itérative (études, concertations avec le territoire, décisions) dont l'objectif a été de proposer un projet privilégiant le meilleur choix environnemental, tout en garantissant la faisabilité technique et économique du projet (analyse multicritères).*

*Pour mémoire, ce processus qui a permis de mener en parallèle les études techniques et environnementales nécessaires à la définition du projet s'est déroulé en trois étapes dont les objectifs sont sommairement rappelés ci-après :*

*La première étape a permis :*

*D'identifier les grands principes du futur programme fonctionnel : desserte des agglomérations, niveaux de services et de performances attendus, raccordements ;*

*De définir, sur la base des études de caractérisation de l'état initial et d'une première identification des grands enjeux, une zone de passage préférentielle (ZPP), d'une largeur comprise entre 500 et 1 500 m, issue de la comparaison de plusieurs fuseaux potentiels ;*

*Dans le cadre de la deuxième étape, les études ont été approfondies au sein de la ZPP pour :*

*Affiner et hiérarchiser les enjeux environnementaux, à travers la réalisation d'études spécifiques environnementales ;*

*Définir et comparer plusieurs variantes de tracé au sein de la ZPP, avec la définition de mesures d'insertion environnementales selon la démarche ERC, puis la proposition d'une variante ;*

*Préciser le futur programme fonctionnel de la Ligne nouvelle, de la mixité, des gares nouvelles ainsi que de l'exploitation de la ligne ;*

*C'est notamment dans le cadre de cette 2ème étape qu'a été élaboré le Schéma Directeur Architectural et Paysager du projet LNMP, qui définit les principes d'insertions architecturales et paysagères de la ligne au sein du territoire et de 18 sites identifiés comme sensibles.*

*Enfin la troisième étape a consisté à élaborer les dossiers réglementaires (dont fait partie la présente étude d'impact), en vue de l'enquête publique.*

***Tout au long de ce processus l'évaluation environnementale réalisée avec une exhaustivité et une précision croissante, a permis de :***

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*Caractériser, de plus en plus finement, l'état initial de l'environnement, afin d'affiner la connaissance et la compréhension des enjeux en présence ;*

*Évaluer, pour chaque parti d'aménagement ou variante envisagée , leurs effets potentiels sur l'environnement (milieu naturel et humain), afin de pouvoir les comparer;*

*Finaliser l'analyse des effets du projet retenu et proposer les mesures d'évitement (E), de réduction (R) ou de compensation (C) des incidences négatives du projet sur l'environnement.*

*Ainsi les données issues de l'évaluation environnementale, soumises aux services instructeurs de l'Etat, sont venues alimenter les phases de concertation avec le grand public et les acteurs et gestionnaires du territoire qui ont accompagné chaque grande étape de conception du projet (cf. chapitre 2.1. du présent document). Ces évaluations ont également permis d'éclairer les validations prises en comité de pilotage par tous les partenaires du projet (Collectivités territoriales, Etat, Région Occitanie) et les décisions ministérielles dont celle du 29 janvier 2016 (DM n°3) actant du tracé retenu et des gares nouvelles.*

*L'ensemble de la démarche est présenté dans la pièce F4 du dossier support à l'enquête d'utilité publique, qui développe pour chaque secteur du projet :*

- La présentation des variantes étudiées : cartographie des tracés, description de l'insertion possible de ces tracés dans le territoire ;*
- La présentation des enjeux environnementaux (toutes thématiques : ressources en eau, ressources du sol, patrimoine naturel, patrimoine paysager et historique, cadre de vie, économie...) et leur hiérarchisation en niveau d'enjeu (faible, modéré, fort),*
- La présentation des impacts potentiels de chaque variante sur ces enjeux environnementaux et la comparaison des impacts de chaque variante,*
- Le résultat de l'analyse multicritère : enjeux évités, enjeux impactés, cout de chaque variante, fonctionnalité technique,*
- La justification du choix de la variante retenue, d'une part par le résultat de l'analyse multicritère et d'autre part via les apports de concertation.*

*Les méthodologies d'analyses sont détaillées en pièce F6 du dossier.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous constatons que le choix du tracé a fait l'objet de nombreuses études et de concertations destinées à limiter les impacts de la ligne nouvelle tout en tenant compte des contraintes imposées par les spécificités du trafic ferroviaire envisagé.

Les observations relatives aux impacts qui pourraient résulter du tracé proposé, trouvent une réponse du maître d'ouvrage dans l'ensemble des autres chapitres du présent Mémoire en réponse.

On enregistre aussi plusieurs remarques considérant que le niveau de concertation avec les élus, les acteurs économiques et les associations environnementales a été insuffisant, que l'enquête a été trop précipitée pour que le public puisse réellement prendre conscience de la situation et que, par conséquent, le projet devrait être repoussé pour permettre au maître d'ouvrage d'étudier une proposition ayant moins d'impacts négatifs.

**Réponse SNCF Réseau :**

*Il convient de se reporter au chapitre 1 du présent document qui rappelle : les grandes étapes de la concertation, les modalités de consultation du grand public mais également des élus,. L'annexe 1 du présent document fait également la liste des rencontres entre SNCF Réseau et les élus et acteurs concernés par le projet depuis 2020.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Comme cela a été mentionné après la réponse du maître d'ouvrage au chapitre 1 du présent document, la Commission d'enquête observe que le dossier de réalisation de la ligne nouvelle LNMP a fait l'objet d'une large concertation et d'une importante information des élus, des acteurs économiques, des associations environnementales et du grand public préalablement à l'enquête publique.

Les propositions enregistrées se répartissent en cinq catégories principales :

- Maintenir la ligne actuelle (solution analysée dans le présent PV de synthèse au chapitre Intermodalité : §1 – Solutions alternatives) ;
- Repousser le tracé vers le nord comme le prévoyait un ancien projet, ce qui permettrait d'éviter les zones les plus sensibles ;
- Créer trois réseaux bien distincts : TGV voyageurs longues distances, trains omnibus, trains fret ;
- Organiser le réseau pour que les TGV voyageurs desservent les gares centres et qu'au contraire des trains de fret de transit les évitent ;
- Abandonner le principe de la vitesse maximale potentielle sur ce secteur, ce qui devrait permettre beaucoup plus de souplesse pour éviter au maximum les zones sensibles et la construction d'ouvrages d'art nuisibles et onéreux.

Plusieurs suggestions accompagnent les demandes d'abandon de la vitesse maximale actuellement prévue :

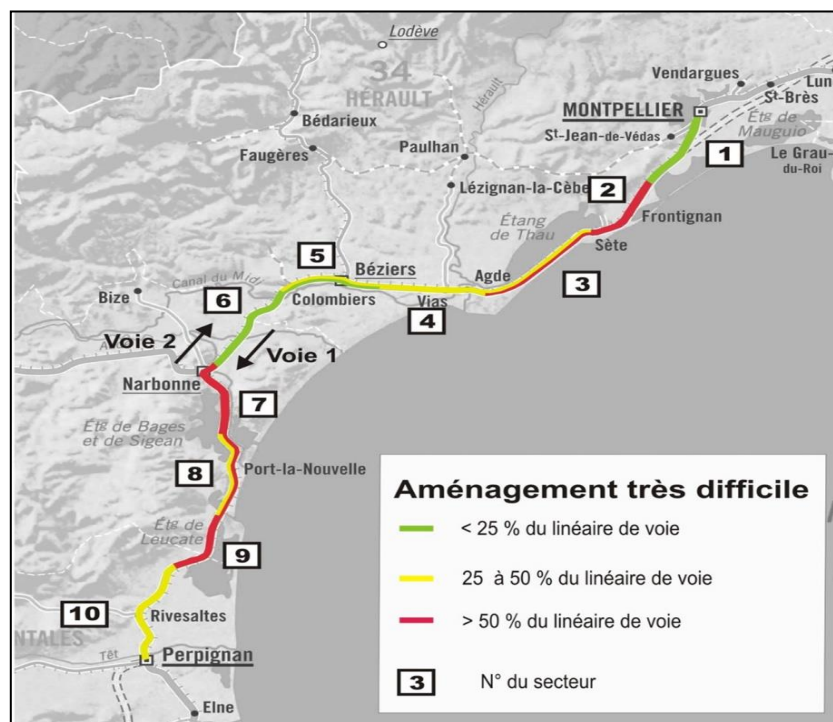
- Suivre au plus près le tracé de l'autoroute A9 ;
- Éviter Gigean et Poussan par un tracé passant au nord de ces deux villes (voir plan annexé à la contribution @471) ;
- Éviter de couper le vignoble de Picpoul de Pinet. Par ailleurs, à ce niveau le tracé s'éloigne de l'autoroute ce qui crée une zone enclavée entre les deux infrastructures de près de 300 ha classés ;
- Éviter de construire un énorme viaduc à Poussan ;
- Allonger le tunnel prévu sous le Bois Royal de la Gardiole ;

- Enterrer une partie plus importante de la ligne ;
- Reculer la ligne de 800 mètres sur Bourbaki et la raccorder sur la ligne historique en amont du pont sur la D-612.

L'option « suivre au plus près le tracé de l'autoroute A9 » est toutefois rejetée par une partie des habitants de Florensac qui subissent déjà les bruits de l'A9 et craignent une résonance de ces bruits sur les murs et le remblai de la ligne nouvelle. Leur souhait serait que la ligne nouvelle se situe le plus loin possible du village, à moins que le maître d'ouvrage ne soit en mesure de prouver l'efficacité des murs anti-bruit.

### Réponse SNCF Réseau

*Concernant le maintien de la ligne actuelle : Le scénario « Doublement partiel de la ligne existante » a été proposé dans le cadre du débat public. Celui-ci consiste, sans construire de ligne nouvelle, à créer des sections de 3ème et 4ème voies supplémentaires entre Montpellier et Narbonne pour écouler le trafic voyageur et marchandise.*



*Carte des difficultés d'aménagement de la ligne existante*



*Une analyse environnementale a été appliquée à ce scénario qui a permis d'évaluer des niveaux de difficultés d'aménagement de l'infrastructure au regard des contraintes présentes à proximité de celle-ci :*

- De 0 à 50 m : effets directs (emprises) d'un aménagement lourd ;*
- De 50 et 150 m : effets indirects (notamment nuisances).*

*Il ressort de cette analyse que ce scénario :*

- A une empreinte environnementale est très forte dans un milieu sensible ;*
- Ne permet pas le développement du fret et du TER en Languedoc-Roussillon ;*
- Ne répond que partiellement aux problèmes de saturation de la ligne existante ;*
- Est vulnérable au changement climatique ;*
- À un coût estimé à 2,1 milliards de d'euros dont 0,3 milliard d'euros pour les gares (valeur mai 2006),*
- Présente de grandes difficultés techniques et impose une complexité significative en termes d'exploitation ferroviaire,*
- Enfin, il n'a été que rarement évoqué au cours du débat public, les scénarios « ligne nouvelle » remportant la quasi-unanimité des intervenants (selon la Commission Particulière du Débat Public).*

*Ce scénario d'aménagement de la ligne existante n'a donc pas été retenu suite au débat public.*

*Enfin, il convient de rappeler que **la ligne existante entre Montpellier et Perpignan sera bien maintenue, quel que soit le projet LNMP réalisé**, et de façon indépendante. Cette ligne historique est en effet indispensable aux déplacements du quotidien entre les communes desservies du littoral, mais également au fret de proximité. Ainsi, en parallèle du projet LNMP et sans lien avec ce dernier, des financements sont alloués dans le cadre de l'entretien annuel du réseau ferré pour le maintien de la qualité d'exploitation. La ligne classique fait également l'objet d'un programme de modernisation ambitieux débuté en 2015 (qualifié à l'époque de plus gros chantier ferroviaire de France) : à ce jour les voies entre Nîmes et Narbonne ont été renouvelées pour un montant proche de 400M€. La section Narbonne Perpignan sera réalisée d'ici 2025. La ligne actuelle fait ainsi l'objet d'opérations de maintenance et de modernisation appropriées, définies et financées dans le cadre du contrat de performance signé entre SNCF Réseau et l'Etat. Elles permettent de maintenir un haut niveau de qualité des infrastructures et de l'exploitation en intégrant, selon le niveau de connaissance, les spécificités du territoire, notamment sa vulnérabilité aux aléas climatiques.*

#### *Concernant le couloir nord « Collines de Biterrois »*

*Une des premières étapes dans la définition du tracé d'une ligne nouvelle est l'identification de « couloirs de passage ». Largés de cinq kilomètres, ces couloirs sont la traduction de plusieurs exigences et leur nombre doit permettre d'étudier toutes les possibilités de passage d'une nouvelle infrastructure ferroviaire en couvrant suffisamment le territoire.*

*Aussi, en préparation du débat public, tenant compte des sensibilités environnementales, du choix ou non de la mixité, des dessertes (gares) et d'une analyse des coûts, SNCF Réseau a identifié 7 couloirs de passages à privilégier pour le projet (5 entre Montpellier et Narbonne, 2 entre Narbonne et Perpignan).*

*Un travail de sélection a ensuite été mené conjointement par SNCF Réseau et les représentants des collectivités partenaires, basé sur trois critères jugés essentiels :*

- La desserte des territoires et la proximité des bassins de vie ;*
- L'évitement des sensibilités environnementales majeures ;*
- Le coût du projet.*

*Ainsi, sur les 7 étudiés, 3 couloirs ont été retenus et proposés au débat public : un couloir entre Narbonne et Perpignan et deux couloirs de passage entre Montpellier et Narbonne.*

*Les couloirs retenus entre Montpellier et Narbonne étaient :*

- Un couloir nord « collines du Biterrois », qui s'écarte franchement du littoral pour traverser le piémont des garrigues d'Aumelas et de la Moure. Il traverse un paysage de petites plaines et s'appuie sur les contreforts des garrigues et domine la plaine viticole de l'Hérault. L'habitat y est représenté par quelques villages et mas installés au cœur de leur domaine viticole. Il franchit ensuite la plaine de l'Hérault de Canet à Pézenas, couloir étroit orienté Nord-Sud qui détermine la limite entre garrigues à l'est et collines viticoles à l'ouest. Puis, il oblique vers le sud-ouest dans les collines viticoles du Biterrois et du Piscénois, vaste étendue au relief animé, largement occupée par la vigne. Les villages, influencés par l'agglomération de Béziers toute proche, dominent leurs terroirs ; un habitat viticole isolé y est disséminé. Ces paysages ouverts présentent des caractéristiques rurales affirmées. Ici, les collines viticoles encadrent l'unité paysagère de Béziers et la vallée de l'Orb, franchie au nord-ouest de la ville. La dynamique résidentielle génère dans le paysage des espaces pluriels souvent dégradés ;*
- Un couloir « plaine littorale », qui englobe le projet « TAGV Languedoc-Roussillon » de 1995. Axé sur l'autoroute A9, il se répartit entre la montagne de la Gardiole et la plaine de Fabrègues. La montagne de la Gardiole se singularise par son caractère naturel alors que la plaine de Fabrègues accueille depuis longtemps tous les axes de communication. Il aborde ensuite l'unité du littoral de Sète et du bassin de Thau. L'horizon de cette petite mer intérieure est bordé par deux reliefs remarquables, le mont Saint-Clair et le mont Saint-Loup. Entre le bassin de Thau et Béziers, le couloir traverse l'unité paysagère de la plaine de l'Orb, du Libron et de l'Hérault, caractérisée par un habitat regroupé en gros bourgs. Cette unité est parcourue par l'A9 qui passe en bordure Sud de l'unité Béziers et de la vallée de l'Orb.*

*Le débat public a fait ressortir une large adhésion au couloir de passage dit « plaine littorale », notamment pour sa proximité avec l'A9 et sa compatibilité avec le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2000 connu et inscrit dans les PLU, tandis que le couloir « collines du Biterrois » a été très peu plébiscité.*

*C'est donc le couloir « plaine littorale » qui a été retenu suite au débat public de 2009.*

*Aujourd'hui, considérant le point de raccordement du projet LNMP au Contournement de Nîmes et Montpellier mis en service en 2018 et l'urbanisation du nord-ouest de Montpellier, la réalisation du projet LNMP au sein de ce couloir nord paraît très difficilement réalisable.*

*L'ensemble de la démarche de choix du tracé est présenté dans la pièce F4.*

#### *Concernant la création de 3 réseaux distincts*

*Cette solution (créer trois réseaux, donc trois lignes distinctes de voies ferrées) impliquerait une augmentation significative des impacts toutes thématiques confondues.*

#### *Concernant la desserte fret et la desserte voyageur*

*La phase 1 permet de proposer un itinéraire fret alternatif pour éviter le centre de Nîmes, Montpellier Frontignan Sète Agde.*

*Une desserte grande ligne des gares centres est maintenue.*

#### *Concernant les demandes de jumelage plus étroit avec l'autoroute A9*

*La majeure partie des zones réglementaires sensibles est évitée par le projet retenu, qui suit au plus près l'A9 dans la mesure de ce qui était techniquement possible. Une optimisation du tracé pour se rapprocher encore de l'A9 ne permettrait pas de réduire les impacts ni au niveau de Poussan et de la Gardiole, ou sur le vignoble AOP par exemple.*

*Les gains apportés se localiseraient principalement sur les secteurs de Montblanc et de Loupian.*

#### *Concernant l'évitement de Gigean et Poussan par un tracé au nord*

*L'évitement de Gigean et Poussan en passant par le nord, comme suggéré sur la proposition de tracé annexée à la contribution n°471, outre le fait que cette proposition de tracé implique des rayons de courbures incompatibles même avec une vitesse réduite à 220 km/h, elle aurait également les impacts suivants :*

- Un passage au-dessus de l'A9 par un ouvrage d'art de grande hauteur, avec des remblais d'approche de part et d'autre,*
- Un passage en remblai dans la plaine entre Gigean et Fabrègues très impactant en termes de nuisances sur le cadre de vie et le paysage,*
- La traversée du site Natura 2000 FR9112020 Plaine de Fabrègues-Poussan ;*
- La traversée des ZNIEFF « Causse d'Aumelas et Montagne de La Moure » et « Plaine de Fabrègues à Poussan »*
- 2 interceptions supplémentaire de la Via Domitia ;*
- Une emprise complémentaire sur l'AOP Coteaux du Languedoc et une emprise considérable sur l'AOP Languedoc Grès de Montpellier*
- Une forte emprise sur la zone de sauvegarde d'une ressource non exploitées actuellement (Villeveyrac zone 2) et sur la zone de sauvegarde d'une ressource actuellement exploitée (Boulidoiu/Issanka/Olivet),*

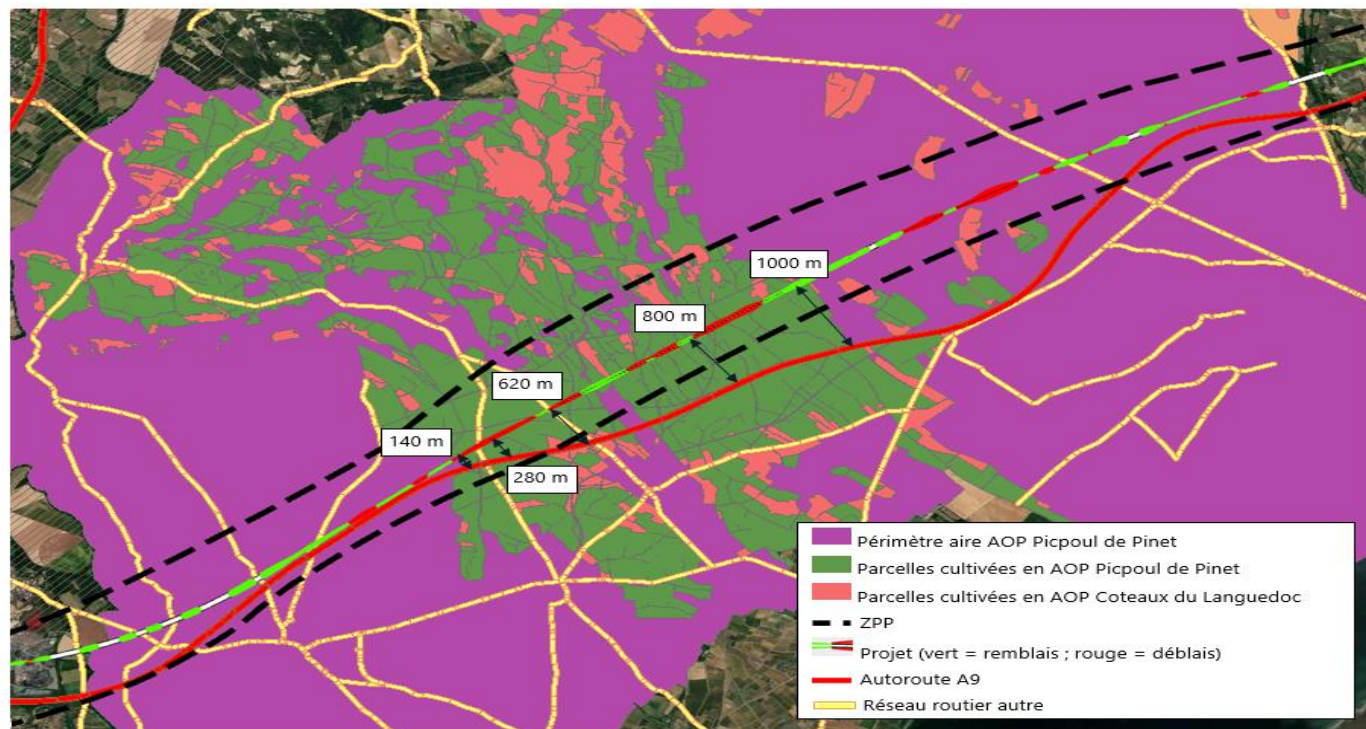
- La destruction du monument historique inscrit « le Domaine du vieux Mujolan » ;
- La ZNIEFF « Montagne de la Gardiole » ne serait pas évitée,
- Plusieurs interceptions du réseau principal Aqua Domitia.

Ainsi, globalement le tracé proposé est plus impactant que le projet retenu.

#### Concernant la demande d'éviter le vignoble de Picpoul de Pinet

Toutes les zones de passage et tous les tracés étudiés traversent l'aire AOP du Picpoul de Pinet. Aucune enclave n'est créée par le projet, les parcelles resteront accessibles par la création d'ouvrage de rétablissement ou chemin de rabattement vers l'ouvrage de franchissement le plus proche. Ces équipements seront bien entendu compatibles avec le gabarit agricole.

D'autre part, dans la traversée de l'aire AOP du Picpoul de Pinet (en dehors de la zone de jumelage entre l'A9 et la LNMP de Florensac), la distance entre ces 2 infrastructures est suffisamment importante pour ne pas créer de délaissés, la distance la plus faible étant de l'ordre de 140m comme l'illustre la figure suivante.



*Distance entre le projet LNMP et l'autoroute A9 au sein de l'aire AOP Picpoul de Pinet*

Concernant la demande de ne pas faire de viaduc à Poussan

*Il convient de se reporter chapitre 2.4 du présent document.*

Concernant l'allongement du tunnel prévu sous le Bois Royal de La Gardiole

*Un tunnel sous la Gardiole est bien prévu par le projet (Tunnel du Mont Royal).*

*La question du prolongement de ce tunnel a été posée par les missions d'inspection des Sites du CGEDD (en 2015 et en 2020). L'allongement de ce tunnel a ainsi été étudié : il nécessite un abaissement du profil en long du projet sur toute la traversée du massif de la Gardiole, ce entraîne des impossibilités de rétablissement de cours d'eau (grandes problématiques hydrauliques avec risques pour les zones bâties), un déséquilibre du mouvement des terres, l'implantation de bassins hydrauliques (confinement et tamponnage) surdimensionnés...*

*Ainsi, s'il permet de rendre moins visibles les entrées en terre du tunnel, l'abaissement du profil en long proposé a des conséquences négatives directes sur l'équilibre « désavantages / bénéfiques » du projet qui, pour SNCF Réseau, dans cet environnement très rocailleux où tout terrassement restera visible des décennies, pénalisent l'insertion paysagère du projet :*

- *Il accroît la construction d'ouvrages lourds et les concentre dans un relief chahuté, dans un site naturel,*
- *Il augmente la quantité de matériaux à mettre en dépôts,*
- *Il complexifie le rétablissement des écoulements naturels, à l'encontre de la topographie locale et des directives des autres services instructeurs, et accroît potentiellement les risques sur les zones bâties en aval,*
- *Il augmente le nombre et / ou les emprises des dispositifs hydrauliques (bassins de compensation à l'imperméabilisation) et donc leur visibilité,*
- *Il complexifie les végétalisations post chantier sur les tranchées couvertes qui resteront visibles sur un temps long.*

*La note de réponse de SNCF Réseau à l'inspection des sites jointe en pièce I chapitre 6.3 du dossier d'enquête présente l'analyse complète de cette solution et les raisons pour lesquelles elle n'a pas été retenue.*

Concernant la demande de recul de la ligne vers le bois de Bourbaki et le raccordement à la ligne existante en amont du projet sur la RD 612

*Cette proposition de tracé, qui a été étudiée lors de la concertation de 2015, si elle réduit l'impact sur la commune de Villeneuve les Béziers, augmente considérablement celui sur la commune de Cers dont l'urbanisation s'est depuis développée sans contrainte au PLU. Une partie importante des nouveaux lotissements serait touchée.*

Concernant le risque de réverbération des nuisances acoustiques de l'A9 sur les écrans anti bruit de la LNMP

*Comme évoqué au chapitre 2.4 du présent document, le risque de résonance du bruit de l'A9 sur les écrans acoustiques de la LNMP va faire l'objet d'une étude en phase ultérieure enfin de prendre en considération le risque de réverbération.*

### **COMPLEMENTS**

*Certaines contributions interrogent le Maitre d'ouvrage, s'opposant à la construction des gares nouvelles, à la non-mixité de la section Béziers - Perpignan et demandant l'étude d'un tunnel sous les Corbières, mixte, et susceptible de limiter les impacts environnementaux.*

*Toutes ces composantes de la Ligne Nouvelle Montpellier - Perpignan concernent la phase 2 du projet qui ne fait pas l'objet de l'enquête publique.*

*Pour autant le maitre d'Ouvrage précise que :*

- La phase 1 du projet LNMP est créatrice de valeur pour la collectivité (Valeur Ajoutée Nette positive), indépendamment de la réalisation de la phase 2 ;*
- La mise à jour des études préalables à la déclaration publique de la phase 2 a été autorisée par Décision Ministérielle n°6 du 18 novembre 2022. Dans ce cadre, les éléments ayant permis d'éclairer les choix faits entre 2011 et 2015 seront réévalués (enjeux environnementaux, données socio-économiques, etc.) et de nouvelles études pourront être initiées (tunnel sous les Corbières). Le périmètre en sera déterminé par les partenaires du projet.*
- Enfin, SNCF Réseau saisira la Commission Nationale du Débat Public qui fera part de ses recommandations quant au dispositif de concertation à mettre en place pour garantir la participation de tous les acteurs du territoire.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

1. La Commission d'enquête constate que :

- Le développement du fret et du trafic des TER est difficilement envisageable sur la ligne actuelle en raison d'un risque de saturation et d'une forte vulnérabilité aux intempéries et au changement climatique ;
- Cette ligne, indispensable aux déplacements quotidiens entre les communes desservies du littoral et au fret de proximité, fait l'objet d'un programme de modernisation débuté en 2015 et qu'elle devrait être maintenue de façon indépendante, quel que soit le projet LNMP réalisé ;
- Son doublement partiel (scénario proposé dans le cadre du débat public) n'a pas été retenu en raison de la vulnérabilité aux intempéries, d'une empreinte environnementale très forte dans un milieu déjà sensible et de difficultés techniques. Par ailleurs, malgré un coût important cette solution, complexe en termes d'exploitation ferroviaire, ne répondrait que partiellement aux problèmes de saturation du trafic.

2. Nous constatons que le choix du tracé et le dossier de réalisation de la ligne nouvelle LNMP ont fait l'objet de nombreuses études, d'une large concertation et d'une importante information des élus, des acteurs économiques, des associations environnementales et du grand public préalablement à l'enquête publique.

Le débat public mené en 2009 a fait ressortir une large adhésion pour le couloir de passage dit « plaine littorale », notamment pour sa proximité avec l'A9 et sa compatibilité avec le Projet d'Intérêt Général (PIG) de 2000, connu et inscrit dans les PLU.

Après l'urbanisation du nord-ouest de Montpellier et la mise en service, en 2018, du Contournement de Nîmes et Montpellier, nous considérons qu'un déplacement vers le nord du projet LNMP (couloir nord « collines du Biterrois », traversant le piémont des garrigues d'Aumelas et de la Moure) serait très difficilement réalisable.

3. Nous partageons le point de vue du maître d'ouvrage qui considère que la création de trois lignes distinctes de voies ferrées impliquerait une augmentation significative des impacts toutes thématiques confondues en raison notamment d'une emprise plus grande.

4. Nous constatons qu'il est prévu de maintenir une desserte grande ligne des gares centres pour les TGV voyageurs et qu'il existera, dans la phase 1, un itinéraire fret alternatif pour éviter de passer par les centres de Nîmes, Montpellier, Frontignan, Sète et Agde.

5. Nous considérons que l'évitement des villes de Gigan et de Poussan, ou une optimisation du tracé pour se rapprocher encore de l'autoroute A9, ne feraient que déplacer les zones de nuisances, sans diminuer pour autant l'importance des impacts de la ligne au niveau de Poussan, de la Gardiole ou du vignoble AOP.

De la même façon, nous considérons que si la proposition de recul de la ligne vers le bois de Bourbaki et de raccordement à la ligne existante en amont du projet sur la RD 612 pouvait permettre de réduire l'impact sur la commune de Villeneuve-lès-Béziers, elle pourrait considérablement augmenter les nuisances sur la commune de Cers dont l'urbanisation s'est développée et sur laquelle une partie importante des nouveaux lotissements serait touchée.

## 5.4. TECHNIQUE ET CONCEPTION

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@38	Hernandez Bruno	Il faut que cette escroquerie cesse dans la mesure où cette ligne ferroviaire n'a de grande vitesse que le nom. En effet, compte tenu des contraintes du TGV en d'accélération et de décélération d'une part et des distances Nîmes -Montpellier, Montpellier – Beziers et Beziers – Narbonne, la grande vitesse ne pourra jamais être utilisée.
@72	ELAFIA Badia –	C'est également une fraude à l'appellation : la grande vitesse est techniquement impossible car les gares sont trop proches : Narbonne, Beziers, Montpellier et Nimes.
@90	Rodon Marc	... Il serait plus judicieux de refaire les lignes actuelles peut être en faire une nouvelle à l'intérieur des terres pour palier à la montée des eaux, mais une ligne grande vitesse est parfaitement inutile.
@207	Lescuyer Georges	<p>Entre Montpellier et le bassin de Thau l'impact environnemental des infrastructures de la ligne est important, notamment le tracé au sud de l'A9 dans le massif de la Gardiole qui semble avoir reçu l'aval de l'association des Gardiens de la Gardiole, ainsi que les viaducs de la Vène et de Poussan.</p> <p>Mais il convient de rappeler que d'importants ouvrages anciens (Pont du Gard) comme actuels (Viaduc de Millau) peuvent devenir emblématiques d'un territoire en étant correctement conçus et insérés dans leur environnement.</p> <p>Je demande à la commission d'enquête de bien vouloir obtenir l'engagement de SNCF Réseau :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• de faire appel, sur la base d'un -ou plusieurs- concours, à une -ou plusieurs- équipe d'architectes-paysagistes-écologues pour concevoir l'ensemble de l'infrastructure et de son insertion (ouvrages, équipements, etc ...) ;</li> <li>• d'intégrer dans le jury de concours avec voix délibérative les collectivités locales concernées, ou leur groupement, le département de l'Hérault et la région Occitanie ;</li> <li>• de laisser toute latitude aux concepteurs retenus pour faire évoluer le projet (tracé en plan, profils en travers et en long, etc ...), en diminuant ses impacts environnementaux, dans l'emprise de la déclaration d'utilité publique et sans mise en cause de son économie générale.</li> </ul>
@323	ROLLAND Franck	Le tracé de la virgule au niveau de la commune de Villeneuve les BEZIERS est prévu avec une vitesse de 160km/h . D'après les infos, a terme, cette virgule fera sortir les fret, qui eux sont à 120 km/h (MA 120) . Diminuer la vitesse dans ce raccordement permettrait de modifier le tracé et permettre une réduction des destructions néfastes sur la commune.
@447	Georges	Le dossier présente très peu de détails au sujet des 3 viaducs sur Pousan/BalarucLV/Gigean mais aussi des énormes remblais de terres situés entre eux (et au-dessus du péage ASF) ! et encore moins concernant leur insertion paysagère et leur caractéristique y compris les ouvrages annexes comme les murs anti-bruit, transfo ou raccordement des liaisons interceptées?



		<p>La figure 10 présente un profil en long à une échelle à peine lisible (voir pièce jointe): Ce profil en long va créer vu les hauteurs au-dessus du terrain naturel et des voies, des nuisances visuelles, acoustiques et hydrogéologique (vu le nombre de piliers de pont et des remblais).</p> <p>Q3 : Si oui, peut-il être abaissé comme dessiné sur le document joint (Tracé jaune) ce qui permet de diminuer les hauteurs des remblais et des viaducs et donc avoir une meilleure insertion paysagère, un plus faible impact acoustique et des remblais de terre moins lourds, baissant ainsi la pression exercée sur le sol et les écoulements de la nappe phréatique (issanka, vene et autres cours d'eau).</p> <p>Merci pour une réponse richement argumentée et justifiée.</p> <p>- Q 3 : Je n'ai pas réussi à voir le nombre de piliers qu'auront les viaducs (grave manque du dossier vu l'espace sensible impacté / zone humide protégée) . Il serait question de piliers écartés de 50m ( soit 400 piliers enfoncés de 30m dans le sol ?). Afin de réduire ce nombre, est-il possible, comme pour le viaduc de Millau (écart de 500m), de réduire fortement le nombre de piliers à 40, grâce à des intervalles de 500 m? Cela améliorerait d'autant l'impact visuel ?</p> <p>- Q4: sinon quel est l'écart maximal que le maître d'ouvrage pourrait réaliser, argument d'un maître d'œuvre à l'appui ?</p> <p>- Q5 : Le remblai à proximité du Péage ASF va coûter cher (Maison/gendarmerie/bâtiments Vinci etc ...) et alourdir l'impact visuel: est-il possible d'avoir un seul viaduc de 3 km au lieu de 3 viaducs ce qui améliorerait la transparence de la LGV (visuelle, hydraulique et biodiversité)</p> <p>- Q7 : les murs et parois antibruit seraient limités à 2m au-dessus des rails et leur longueur et positionnement sont pas clairement et précisément définis. (manquement du dossier déposés): Leur hauteur peut-elle être augmentée ?</p> <p>- Q8 : et si oui, peut-elle être portée à 3.50m ?</p>
R488 C1187	Gelly	<p>Mairie de Florensac</p> <p>Le projet LGV nous assure la pose d'un mur anti-bruit, à ce jour nous subissons les nuisances sonores liées à la présence de l'autoroute A9, la pose de ce dispositif ne devra nullement aggraver les nuisances existantes, ....</p>
@525	ASTIE Michel	<p>Il est vital de penser que notre région peut être aride pendant les mois d'été, mais qu'à n'importe quelle période de l'année des torrents d'eau de pluies d'orages font que toutes les voies routières et ferrées peuvent être rendues inutilisables voire emportées (déjà arrivé). Une nécessité s'impose donc une surélévation des voies et bien sûr des ouvrages d'art comme des ponts ou viaducs, prenant et tenant compte des écoulements et évacuations des eaux, vers la mer puisque c'est le cas.!</p>
@555	WEGSCHEIDER Thierry	<p>Habitants de Florensac, nous observons que le tracé retenu, longeant l'autoroute A9 et en remblais pouvant atteindre 16 mètres au franchissement de l'Hérault, sera très proche de l'agglomération nord de Florensac.</p> <p>Le mur anti-bruit qui serait apposé selon le dossier entre la LGV et l'autoroute doit garantir l'absence d'accroissement du bruit, déjà trop sensible avec l'axe routier, les vents dominants étant de nord-ouest sur cette zone.</p> <p>Il est malheureusement possible voire probable que l'emplacement prévu pour l'élévation de ce mur amplifie le niveau sonore vers les habitations de la commune.</p> <p>Nous demandons donc la pose de ce mur au sud de l'autoroute, soit entre celle-ci et les premiers lotissements de Florensac, seul endroit à même de résoudre ce grave problème sonore.</p>
@732	Deleu Jean Francois	<p>La ligne LGV qui servira aussi de ligne de transport de marchandise n'a pas besoin d'être calibrée pour des vitesses de 320KM/H. Une ligne ~200Km/h max suffirait, cette vitesse réduite ne rallonge que de qlqs minutes le trajet Béziers / Montpellier et la centaine de trains de marchandises qui passeront chaque jour ne requièrent pas ce type de ligne LGV coûteuse et inutile.</p> <p>En échange de quoi des protections antibruit devront être installées sur le trajet lorsque la voie ne peut être semi enterrée;</p>
@867	Baume Benoît	<p>Et pourquoi ne pas avoir prévu un tunnel qui, du coup, n'impacterait personne ???</p>

@901	Serge	-Il faut que le tunnel sous le Bois Royal dans la Gardiole soit plus long - il est dommage que l'étude d'un tunnel sur toute la traversée de la Gardiole n'est pas été étudié. Il faut le demander.
@903	Benau Henri	. Actuellement tout est à revoir sur l'étude de ce parcours...) La ligne actuelle renforcée et rénovée permettrait de satisfaire à la ligne "voyageurs",
@906	Ricard Jean – François	Les communications voie 1 - voie 2 des lignes à grande vitesse sont équipés de dispositifs anti raté de shunt. Ces dispositifs assurent la sécurité des circulations sur une partie de voie (la voie déviée) insuffisamment parcourue par les trains contrairement aux voies directes dont le nombre de passages assure le bon fonctionnement de la détection de l'absence de trains (circuits de voie). L'action du dispositif anti raté de shunt est supprimé après franchissement de la communication par action du premier essieu. L'inconvénient de ce système est qu'il n'assure pas la détection du train complet, élément indispensable à la sécurité des circulations. Cet inconvénient est-il acceptable pour un train composé d'une locomotive et de wagons tels qu'ils figurent sur les photos de la pièce D "Notice" ? Cette remarque figure au paragraphe sur les communications voie 1 - voie 2 du document "Signalisation" de l'étude réalisée par Ingérop pour le compte de RFF en 2013 - 2014.
@911	Artières Jacques	L'association œuvre depuis à la préservation de bâti en pierre sèche. Le lgp va emprunter un itinéraire riche en pierres sèches.. Nous souhaitons que des mesures compensatoires soient prises.
@999	Veronique Calueb Gabriel Blasco	.... Le gain de temps que cette nouvelle ligne promet sera largement perdu par la perte de temps qui sera nécessaire pour accéder au train. La notion de très grande vitesse ( 320 km/h) implique un tracé linéaire qui va abimer notre territoire et mettre à mal les dispositifs qui encadrent sa fragilité reconnue. Nous devons et pouvons encore redéfinir la proposition pour passer à une ligne à grande vitesse( 220km/h),
@1026	Amarger Josiane	La LGV peut aggraver ces risques d'incendie, en favorisant la vitesse de propagation des feux. Elle peut elle-même être à l'origine d'un départ de feu par les étincelles produites en cas d'un freinage d'urgence et mettre ainsi en danger tout le territoire dont le massif de la Gardiole.
@1033	Georges	LA VERITE SUR L'IMPACT DU PROJET SUR LA SANTE HUMAINE AUX ABORDS DE LA VOIE et demande d'une carte des nuisances acoustiques, tenant compte des vents dominants. Le dossier indique que la nuisance acoustique portera jusqu'à 1.5 km environ (>50Db) à l'aide d'un graphe. Mais les abords de l'étang de Thau sont bien plus souvent balayés par les vents et régulièrement par la Tramontane notamment, comme l'indique la rose des vents jointes, que vous voudrez bien lire dans le bon sens. Ces vents vont doubler la distance de portée des sons qu'ils soient dans les aigus ( frottements aérodynamiques des TGV) que dans les plus graves (FRET). Si un ou plusieurs des commissaires enquêteur.es ont eu la chance de pouvoir vivre plusieurs jours ici (je suis résident permanent de Balaruc), ils.elle ont pu se rendre compte de l'importance du facteur vent (très variable dans la journée d'ailleurs) qu'on ne retrouve pas un peu plus loin dans les terres.  Or, le dossier remis apporte peu d'éléments d'information cartographique sur le périmètre impacté par les nuisances acoustiques, alors que c'est un point essentiel du dossier, plus encore que l'impact visuel, qui n'est pas des moindre pourtant !  Pour la bonne et réelle information du Public, il aurait fallu avoir: - une carte du périmètre impacté acoustiquement par le passage d'un TGV à 300km/H et d'un Fret lourd (qui semble etre limité à 120 km/H !) sans vent, - une carte du périmètre impacté par le passage d'un TGV à 300km/H et d'un Fret lourd (qui semble etre limité à 120 km/H !) avec le vent dominant,

		<p>- ET les 2 mêmes cartes du périmètre impacté par le passage d'un TGV à 300km/H et d'un Fret lourd (qui semble être limité à 120 km/H !) avec les murs antibruits (dont on a pas de carte précise d'implantation, 13 ou 18km de linéaire selon les documents ), avec ou sans vents dominants.</p> <p>La modélisation 2D ou le mode de calcul tenant compte des hauteurs de la voie/TN (cas des viaducs par exemple) doivent bien sûr y être fournis normalement. ...</p> <p>C'est un manquement grave du dossier qui frise l'incomplétude, voir l'irrecevabilité.</p> <p>Je sollicite la bienveillance des commissaires enquêteurs. trice pour obtenir cette carte à la bonne échelle, lisible par tout un chacun et la rendre publique à minima dans leur rapport, à défaut de demander une nouvelle enquête publique, pour vice ou faiblesse d'information du Public consulté.</p>
@1143	SOLANS Fabrice	<p>Analyse et requêtes de la commune de VILLENEUVE-LES-BEZIERS.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- L'élargissement du pont SNCF de la rue des Gloriettes ;</li> <li>- L'élargissement du pont SNCF au niveau du ruisseau de la Reynarde en vue de la création d'une voie d'intérêt communautaire dont la réalisation est déjà actée et programmée</li> <li>- Une liaison de désenclavement entre la zone de la Montagnette et de La Claudery par le biais d'un pont de franchissement de la RD612 ;</li> <li>- Une passerelle piétonne de franchissement de la voie ferrée pour relier le chemin de Parazols et l'avenue des Colombes</li> <li>- La construction de murs anti-bruits non prévus sur 500 mètres de la rue des Gloriettes au chemin Saint-Michel</li> <li>- La création d'un bassin de rétention au franchissement du ruisseau du Malrec au titre de la transparence hydraulique</li> </ul>
@1151	Boisseau Eric	<p>... Le projet LNMP actuellement présenté est basé sur une conception désuète, archaïque du système ferroviaire, une LGV conçue en opposition aux « Pendolino » promus il y a trois décennies par les opposants à la LGV Méditerranée : <a href="https://fr.wikipedia.org/wiki/Avelia_Liberty">https://fr.wikipedia.org/wiki/Avelia_Liberty</a>)</p> <p>... Les nouvelles rames, ainsi que les améliorations apportées à la voie et à la signalisation, permettront d'améliorer initialement la vitesse maximale de service régulier à 257 km/h sur certaines parties du parcours, avec une vitesse maximale de 299 km/h - 350 km/h si des investissements futurs dans des améliorations de la voie et de la signalisation sont effectués ... Les rames seront équipées d'un système d'inclinaison actif, baptisé Tiltronix par Alstom, qui permettra des vitesses plus élevées sur les parties courbes du corridor. Dans le dossier actuellement présenté à l'EP DUP LNMP, « SNCF Réseau » évalue le surcoût de l'introduction de circulations fret en prenant pour invariant la vitesse de 320 km/h autorisée aux trains de voyageurs ; rendre invariant cette vitesse de 320 km/h est un très mauvais calcul et justifie à lui seul d'émettre un avis défavorable à l'EP DUP LNMP ; cette invariance basée sur du V320 aboutit à une explosion des coûts alors même que le gain de temps voyageurs représente epsilon (10 mn) !</p>

Pour le viaduc de Poussan, il nous est demandé de vous engager à organiser un concours d'architecte-paysagistes de manière à concevoir un ouvrage de qualité minimisant les impacts visuels et phoniques.

Des contributeurs proposent la réduction des vitesses de référence donc de nouvelles options de tracé en plan pour limiter les impacts jugés néfastes avec des rayons trop grands liés à la grande vitesse.

D'autres, l'installation de suffisamment de murs anti-bruit. Il a même été demandé un tunnel sous la Gardiole plus long.

La commune de Villeneuve -les-Béziers demande de nombreux ouvrages : l'élargissement de ponts, la création d'une passerelle, une liaison de désenclavement, ....

### **Réponse SNCF Réseau**

#### Concernant le viaduc de Poussan

*SNCF Réseau s'est engagé, lors de la concertation de 2020, à réaliser un concours d'architecture pour la réalisation du viaduc de Poussan. Il convient de se reporter au chapitre 2.4 du présent document.*

#### Concernant la réduction des vitesses de référence

*Pour rappel, lors du débat public, outre les couloirs de passage, trois scénarios de Ligne Nouvelle ont été proposés :*

*Le scénario « LGV voyageurs à 320 km/h ;*

*Le scénario « Ligne Nouvelle voyageurs à 220 km/h et fret à 120 km/h ;*

*Le scénario « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h ».*

*S'en est suivi une longue démarche itérative de définition du projet en 3 étapes menées en concertation avec les acteurs du territoire concerné et le grand public, assorties d'analyses multicritères comme explicité au chapitre précédent et qui ont conduit au choix du projet proposé à l'enquête publique « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h ». Cette démarche est présentée au chapitre précédent du présent document et dans la pièce F4 du dossier support à l'enquête publique.*

*Par ailleurs, un abaissement de la vitesse ne permettrait pas d'éviter les impacts du projet sur l'aire d'AOP de Picpoul de Pinet (l'aire de l'AOP est en effet transversale à l'ensemble de la ZPP et donc traversée par l'ensemble des variantes de tracé), ni sur la Gardiole ou Poussan, pour lesquels le tracé est dicté par plusieurs points durs d'insertion (franchissement de l'A9, éloignement des zones bâties de Gigean et Fabrègues, jumelage recherché avec l'A9).*

#### Concernant l'installation de murs anti bruit et l'allongement du tunnel de la Gardiole

*Ces deux sujets sont traités aux chapitres ... et 2.7 du présent document.*

Concernant les ouvrages demandés par la commune de Villeneuve-les-Béziers

Concernant les rétablissements routiers et autres ouvrages de franchissement de la ligne actuelle demandés par la commune : les passages actuels sont conservés mais il n'est pas envisagé d'en créer de nouveaux au droit des lieux-dits Pech Auriol et Le Cros (à noter néanmoins la proximité immédiate du franchissement de la RD612 et du franchissement prévu au droit du domaine de Chazottes). Ce type de travaux, sous une infrastructure en exploitation (ligne classique), ne rentrent pas dans le cadre du projet LNMP. Ils sont par ailleurs très, complexes, coûteux, avec des conséquences importantes sur les circulations.

Ainsi, la largeur des passages existants (rue des Gloriettes, avenue de la Gare / avenue du Romarin) ne sera pas modifiée par les travaux.

Concernant le franchissement de la RD612 (proposition de la commune figurée sur le plan annexé à l'avis), celui-ci est hors périmètre de la LNMP : les modalités d'accès à la gare nouvelle via la RD612 seront étudiées et concertées par les gestionnaires d'infrastructures. A noter enfin que la construction de la ligne nouvelle ne viendra pas modifier le franchissement existant de la RD612.

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

Nous constatons que le maître d'ouvrage a répondu aux remarques concernant « Technique et conception » dans les autres chapitres de son mémoire en réponse.

## 5.5 LES TRAVAUX

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@119	Bresson Remi	A t'on considéré les nuisances que nous allons subir, tant pendant la période des travaux qui va durer des années avec un va et vient incessant d'engins et de modifications du profil de notre paysage sur la partie bordant l'étang de Thau.
@242	BESSIERE Louis	Tous ces travaux envisagés ... Alors que de simples travaux de confortement de l'actuelle voie auraient permis, de l'avis de certains experts, d'en gagner au moins la moitié !
@298	GERARD	Le chantier de la LGV modifiera considérablement le microclimat et mettra de fait en danger la biodiversité : "En défrichant, déboisant et débroussaillant, les travaux perturberont la faune et flore locales. {...}. -

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@317	Anne	Ce projet amène les remarques suivantes de ma part : - - enfin, les travaux d'implantation ( excavation, terrassement, transport de matériaux...) vont générer des dommages inévitables.
@375	MARCHAL Florentin	Comment va se passer les phases de travaux pendant des années ? Les administrés vont se retrouver agacés par des déviations, des alternats, des routes inaccessibles, des pollutions sonores et visuelles !!!
@398	Breard Lucille	Ces travaux vont être la source de nombreuses perturbations environnementales, et la mise en circulation de cette ligne va causer des troubles graves et irrémédiables pour les personnes résidant à proximité,
@534	Didier	Que se passera-t-il pendant les travaux et après les travaux pour les chemins communaux donnant sur la D32 ?
@592	MARC	L'environnement sera irrémédiablement endommagé pendant les travaux de la LGV et après lors de sa mise en service.
@613	Stephanie	Les poussières créées par les travaux sur le littoral sont de véritables dangers pour la faune aquifère
@795	CLASTRE	Des travaux de confortement de la ligne existante y seront nécessaires ? Quels travaux sont programmés ? Quels délais ? 1,6 millions de m <sup>3</sup> de déblais non réutilisés du fait du découpage en 2 phases. Quel traitement est prévu pour ces déblais ? Quel impact sur les zones de stockage ? Où seront-ils stockés ? Elles sont évaluées à 6,3 % par an, soit une période de 240 ans nécessaire pour compenser la phase travaux.
@800	Hans	Sans évoquer les nuisances que les travaux et la LGV feront aux riverains,
@836	Bretagnolle Marie-Claude	- Défigurer la région par toutes les structures, béton, pylônes. ..et aussi par le chantier - Générer des nuisances sonores par le bruit du chantier et l'amplification du bruit de l'autoroute, tout bruit qui détruira la santé des nombreux riverains.
@867	Baume Benoît	- Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)
@886	damien P	catastrophe de nuisances lors des travaux titanesques durant plusieurs années : battage de palplanche jour et nuit, rotation de camions, centrale à béton...
@912	CLE du SAGE Thau-Ingri	... Nous espérons que les édifices en pierres sèches.seront protégés lors des travaux de terrassements.
@943	LAUZE Jean-Bernard	UNICEM Occitanie Montpellier Cette information permettra également de vérifier le respect de la réglementation ICPE concernant le traitement des déblais du chantier pour leur réutilisation in-situ et d'autres activités ou installations liées aux travaux (sites de dépôts de matériaux provisoires et définitifs, bases travaux...).
@970	LE MOUËL frederic	Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme. Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges.
@994	ANNE Marie	sans compter les coups excessifs des travaux. Les nuisances sonores produites par les passages des trains ainsi que les travaux durant la construction de la ligne vont entraîner la dévaluation de nombreuses propriétés et logements.
@1003	DUMOULIN Huguette	Alors, comment peut-on envisager de tels travaux qui auront un impact environnemental indéniable sur un milieu déjà fortement dégradé par la proximité de l'autoroute et la pression démographique?
@1011	caillot matthieu	Comment imaginer qu'une noria de camions et de convois exceptionnels ne soit pas une calamité pour les déplacements locaux, quotidiens et vitaux ? Comment imaginer que les tirs de mines et les nivellements de montagnes, ne viennent pas à bout de la faune et de la flore sur leur passage ?
@1038	Sonia	Ces travaux vont engendrer des nuisances sonores indéniables et permanentes pour les habitants de Poussan

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Des travaux qui vont avoir un impact désastreux sur le quotidien des Poussannais pendant des mois voire des années comme le bruit la pollution...
@1040	EL HERECH Sami	La base travaux, qui doit être créée à Bessan, est un élément crucial pour la construction de la ligne nouvelle. Mais les modalités de fonctionnement de cette base, les nuisances associées, le lien éventuel avec les réseaux ferré et routier existants ne sont pas connus alors qu'un certain nombre de communes limitrophes seront impactées par son activité. Le maître d'ouvrage doit donc donner des informations plus précises sur la relation entre la base et son environnement direct avant, pendant et après son exploitation.
@1124	MOREL Anaëlle	Les mesures d'exploitations en phase de travaux pour garantir la sécurité des usagers. Le rétablissement de toutes les voies départementales franchies par le projet.

Les contributeurs déplorent que les travaux vont provoquer des nuisances et des dégâts à la nature, flore, faune, au vignoble, au patrimoine historique et archéologique, et à la santé des humains lors des excavations, remblais, déblais, circulation des engins, approvisionnement des matériaux,

### Réponse SNCF Réseau

*Le maître d'ouvrage élaborera un cahier des charges renfermant les prescriptions relatives à l'environnement que devront respecter les entreprises pendant le chantier. Ce cahier des charges fera l'objet d'une NRE (Notice de Respect de l'Environnement) ou document équivalent, et sera intégrée au DCE (Dossier de Consultation des Entreprises).*

*Les prescriptions environnementales fixées dans le cadre du DCE seront traduites au sein d'un système de management de l'environnement (SME) par l'entreprise adjudicataire des travaux (ou son groupement). Ce système sera décrit dans un PRE (Plan de Respect de l'Environnement) ou document équivalent, et devra être appliqué à toutes les phases du projet et par tous les intervenants. Les sous-traitants de l'entreprise titulaire devront établir leur propre PRE, sur la base du PRE général et adapté à leurs activités spécifiques.*

*Le PRE constituera un document contractuel, mis en œuvre et suivi par le responsable environnement de l'entreprise titulaire.*

*Le PRE devra décrire les responsabilités en matière d'environnement à tous les niveaux hiérarchiques du chantier (directeur de projet, conducteurs de travaux, chefs de chantier, ouvriers...). Il explicitera également toutes les dispositions mises en place en matière de protection de l'environnement pour répondre aux mesures définies dans la présente étude d'impact et dans le futur dossier de demande d'autorisation environnementale, au travers de procédures, consignes ou mode opératoires.*

*Le chantier sera jalonné par différentes étapes de contrôle environnemental :*

*Mise en place d'un contrôle extérieur chargé de veiller au respect du cahier des charges, des normes environnementales et des engagements de l'entreprise au travers de son PRE. Le cas échéant des pénalités pourront être appliquées. Pour cela, le maître d'ouvrage missionnera un spécialiste environnement (ou AMO environnemental) qui effectuera des visites périodiques de contrôle durant toute la durée du chantier. Durant ces visites, le responsable environnement et/ou les assistants environnement des entreprises seront présents. Ces visites feront l'objet de comptes rendus et en cas de non-conformité, l'entreprise devra proposer et soumettre pour validation à SNCF Réseau les mesures correctives envisagées. L'objectif de la mission de l'AMO environnemental sera donc de conseiller le maître d'ouvrage, notamment en cas d'imprévus sur le chantier.*

*Contrôle par la Maitrise d'Œuvre : il consiste en la désignation au sein de la maîtrise d'œuvre de responsables « environnement » chargés du contrôle de l'exécution des travaux dans le respect des prescriptions environnementales prévues par les différentes autorisations réglementaires ou rendues contractuelles avec les entreprises de travaux. Ces contrôles ont pour vocation à alerter le Maître d'Ouvrage en cas de difficultés sur le chantier ou d'écart constaté par rapport au PRE.*

*Contrôle interne à chaque entreprise : au sein de chaque entreprise ou groupement d'entreprises, il sera désigné un responsable environnement chargé de l'élaboration du plan de respect de l'environnement (PRE) et de la mise en œuvre des prescriptions environnementales sur le chantier.*

*En plus des visites de contrôle, un accompagnement des entreprises par des spécialistes sera nécessaire (experts spécialisés ou écologues) pour certaines interventions comme pour la réalisation de pêches de sauvetage avant les travaux de rescindement ou déviation de cours d'eau, ou le suivi en phase chantier des mesures en faveur de la faune.*

*À la fin des travaux, les entreprises devront organiser le repli de leur matériel, le démontage des baraquements provisoires ainsi que le nettoyage de l'ensemble des zones impactées par le chantier.*

*Les impacts liés aux travaux et les mesures prévues sont développés dans les pièces F5, F7A2 et F7B2 de l'étude d'impact. Tous les thèmes sont étudiés (flore, faune, vignoble, patrimoine historique et archéologique, la santé des humains lors des excavations, remblais, déblais, circulation des engins, approvisionnement des matériaux, ...).*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

Nous constatons que le dispositif prévu par le maître d'ouvrage répond aux réglementations. Il devrait permettre de limiter les impacts des travaux sur l'environnement s'il est correctement mis en œuvre par toute la chaîne d'intervenants.



## 5.6 L'INTERMODALITÉ

Ce chapitre résume les principaux motifs d'intervention ayant trait à l'intermodalité et répertoriés dans le tableau ci-dessus.

Parmi les contributions qui font référence à la durée des parcours et à l'intermodalité, une vingtaine sont plutôt favorables au projet, avec parfois certaines réserves, et plus de 400 indiquent une opposition, le plus souvent très marquée. Pour la majorité des opposants au projet il serait absurde de dépenser autant d'argent et/ou de perturber à ce point la nature .... pour gagner quelques minutes sur un trajet Paris - Barcelone qui, le plus souvent, ne les concerne pas.

### Réponse SNCF Réseau

*Si le gain de temps constitue un des objectifs du projet, il est important de souligner qu'il ne s'agit ni du seul objectif ni du premier recherché.*

*Ainsi les grands objectifs du projet s'expriment au travers des trois axes prioritaires, qui guident la conception du projet, tels qu'illustrés par les axes prioritaires du projet : haute qualité, haute capacité et haute vitesse, comme l'illustre la figure suivante.*

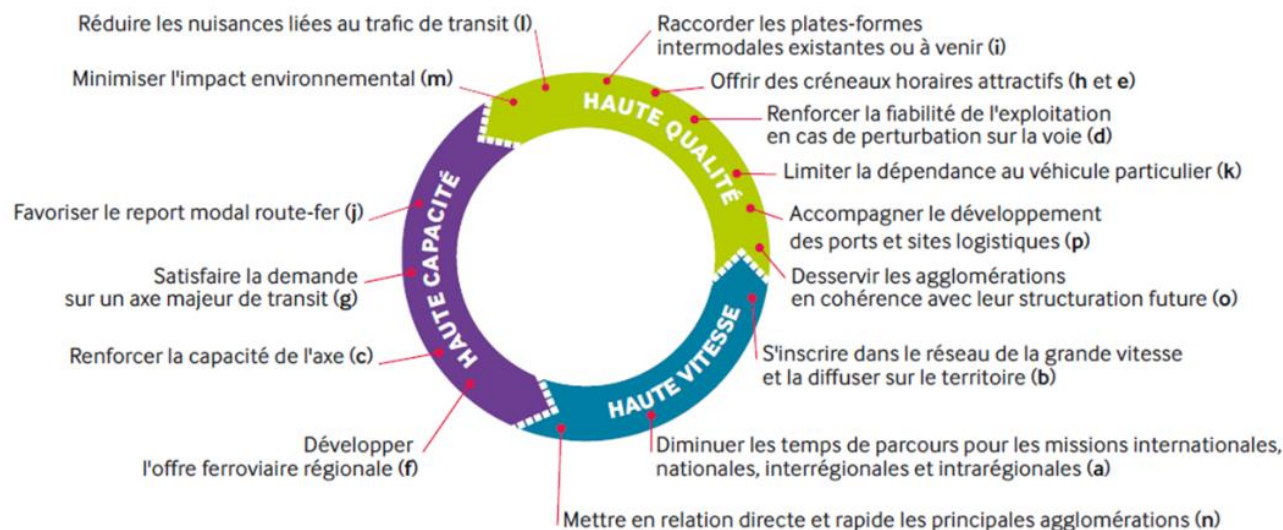


Figure 3 : Les axes prioritaires du projet

*Le projet ferroviaire de Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan revêt donc un caractère stratégique pour la région Occitanie et le territoire du Languedoc-Roussillon, mais aussi pour la France et l'Europe. En permettant de nouvelles possibilités de mobilité, la ligne nouvelle,*

*complémentaire de la ligne existante, permettrait d'améliorer de manière significative la qualité, la performance et la fiabilité du réseau ferré en Occitanie et prioritairement sur sa façade méditerranéenne.*

*Ce projet constitue le trait d'union entre les lignes nouvelles du sud de l'Europe : la LGV Méditerranée mise en service en 2001, la ligne Perpignan-Figueras mise en service en 2009, le contournement Nîmes-Montpellier (CNM) mis en service en 2017, ainsi que les lignes Provence-Côte d'Azur (LNPCA) et Bordeaux-Toulouse du Grand Projet ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), aujourd'hui à l'étude.*

*À travers ce schéma cohérent de lignes nouvelles ferroviaires, une nouvelle offre de mobilité attractive, compétitive et à plus faible empreinte écologique que les modes routiers et aériens, est proposée sur le pourtour méditerranéen et à l'échelle européenne. L'offre de sillons se verra ainsi améliorée et diversifiée pour répondre de manière adaptée et progressive aux différents usages et demandes de mobilités.*

*Le projet ferroviaire entre Montpellier et Perpignan, accompagné d'une législation et d'un cadre social harmonisés au niveau européen, pourra tout particulièrement favoriser le report modal, notamment pour le transport de marchandises : moins de marchandises transportées par les camions, plus par les trains.*

*L'objectif du projet est également d'assurer une desserte équilibrée des territoires, renforçant leur cohésion régionale, et de proposer une gamme complète de services de haute qualité adaptée à l'évolution des mobilités : grande vitesse et harmonisation européenne sur longue distance, cadencement et fréquence pour le transport de proximité, accessibilité et intermodalité pour tous.*

*Pour renforcer la légitimité territoriale et la pertinence fonctionnelle de ce projet, SNCF Réseau a fondé son élaboration sur la participation continue de l'ensemble des partenaires, acteurs institutionnels et populations concernées, afin de susciter une réflexion collective, et de favoriser la construction d'un projet partagé et accepté.*

## **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous reconnaissons qu'il serait réducteur de limiter à un simple gain de temps les objectifs d'un projet destiné à :

- assurer le lien entre les nouvelles lignes ferroviaires du sud de l'Europe ;
- améliorer la qualité, la performance et la fiabilité du réseau ferré en Occitanie ;
- offrir un mode de transport attractif, compétitif et à plus faible empreinte écologique que les modes routiers et aériens.

Plusieurs observations questionnent l'intérêt de construire une ligne à grande vitesse sur une portion où les trains ne pourront pas rouler à pleine vitesse car les gares (Narbonne, Béziers, Montpellier et Nîmes) sont trop proches les unes des autres et ne permettront ainsi qu'un gain de temps très limité.

### Réponse SNCF Réseau

*Si la LNMP permettra de gagner 18 minutes entre les gares centres de Montpellier et de Béziers, le gain de temps sera plus important pour les voyageurs en provenance de Paris, Lyon ou Marseille empruntant le contournement de Nîmes-Montpellier.*

*Par ailleurs, une partie des TGV seront sans arrêt à Béziers et à Narbonne (conformément à la desserte actuelle) afin d'améliorer les temps de parcours entre les principales métropoles d'Occitanie Nîmes, Montpellier, Toulouse et Perpignan. Ces TGV profitent au maximum des effets de la grande vitesse.*

*Le scénario de Ligne Nouvelle à V220 avait été étudié et écarté suite au débat public en raison de la très forte adhésion à un scénario de Ligne à Grande Vitesse sur l'ensemble du linéaire*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

L'organisation du trafic ferroviaire n'étant pas contraint par un arrêt systématique des TGV à l'ensemble des gares situées sur leur parcours, nous considérons que la distance qui sépare les gares de Narbonne, Béziers, Montpellier et Nîmes n'est pas incompatible avec un scénario de ligne à grande vitesse.

Les observations et demandes de modifications formulées sur la thématique intermodalité se répartissent en deux catégories principales : d'une part, les solutions alternatives au projet LNMP et, d'autre part, la mise en place d'aménagements associés au mode d'exploitation de la ligne nouvelle.

#### 1 - Solutions alternatives

Plusieurs commentaires contestent les arguments du projet relatifs à l'incapacité de la ligne actuelle à assurer les besoins futurs du trafic ferroviaire entre Montpellier et Béziers.

Ainsi, à titre d'exemples :

@449 ... l'Europe a déjà anticipée et réalisée depuis 2018 des travaux de renforcement du littoral MTP SETE AGDE pour lutter contre les risques de vagues de submersions et de ré-ensablement des berges. Donc la ligne actuelle de par les travaux fait par l'Europe sur l'environnement proche des voies actuelles permet d'accueillir parfaitement la LNMP TGV Montpellier Perpignan avec le tracé existant, à moindre cout et moindre impact écologique....

@112 - La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan a pour objectif affiché de désengorger la ligne existante, or cette dernière est surtout chargée par suite de la mauvaise répartition des transports sur l'ensemble du territoire français : autoroutes et grandes lignes de train sont concentrées sur le pourtour de l'hexagone (Paris, Vallée du Rhône, littoral méditerranéen puis atlantique...) ... Actuellement, pour se rendre de Bordeaux à Lyon rapidement, il faut nécessairement passer par Paris ou Montpellier. La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan conforte cette stratégie qui pousse les voyageurs à contourner le Massif Central ... Elle participe à la saturation des grands axes de la périphérie tout en supprimant les dessertes du Massif Central. Elle n'améliore en aucun cas la mobilité en France, elle se contente de renforcer les inégalités existantes,

@410 ... Lors de la description générale de ce projet, il est fait mention de congestion/saturation de l'axe ferroviaire : où sont les données, les chiffres, les indicateurs qui valident cette appréciation ?...

### Réponse SNCF Réseau

*Extraits « Observatoire de la saturation ferroviaire entre Nîmes et Perpignan » - Rapport n° 009771-01 établi par Eric REBEYROTTE – Mai 2016*

*« Afin d'éclairer les conclusions du rapport Mobilité 21 relatives à la saturation de certaines lignes ferroviaires, le ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche a demandé le 29 novembre 2013 au Conseil général de l'environnement et du développement durable de mettre en place, avec l'appui technique de SNCF Réseau :*

*un conseil scientifique pour élaborer une méthodologie d'observation de la saturation ferroviaire et encadrer le travail des observatoires locaux, deux observatoires, pour les lignes Paris – Lyon et Nîmes – Perpignan.*

*L'observatoire de la saturation de la ligne ferroviaire Nîmes – Perpignan, s'est réuni à quatre reprises, de 2014 à 2016.*

*Les travaux ont porté sur la connaissance de la ligne et de son exploitation, sur les attentes non satisfaites, sur la recherche des indicateurs les plus pertinents pour cette infrastructure très linéaire et au trafic mixte voyageurs et fret, et sur l'interprétation des résultats.*

*Il en ressort une utilisation très importante de la ligne entre Nîmes et Montpellier et entre Montpellier et Béziers, que l'on ne pourrait actuellement guère augmenter aux heures de pointe que par des ralentissements ou des suppressions d'arrêts de trains de voyageurs.*

*La situation actuelle freine ainsi le développement des trafics ferroviaires sur cet axe, notamment concernant le fret dont le potentiel est important et le trafic orienté à la hausse.*

*Compte tenu de l'échéance relativement proche de la mise en service du contournement Nîmes – Montpellier, un dire d'expert à l'horizon 2020 a également été effectué : ce contournement permettrait d'instaurer un quatrième aller-retour TER par heure entre Lunel et Sète, demandé par le Conseil régional, au prix d'une simplification de certaines dessertes. La ligne restant très chargée aux heures de pointe, il faudra attendre la*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

*réalisation de la ligne nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP), au minimum entre Montpellier et Béziers, pour permettre une augmentation du trafic dans ces plages horaires. »*

*Les conclusions de ce rapport, corroborées par les résultats des études de trafic menées dans le cadre de ce dossier, montrent que la ligne classique ne pourra à elle seule assurer les besoins futurs du trafic entre Montpellier et Béziers, justifiant la réalisation au minimum de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan.*

*Pour autant des programmes d'investissements, relatifs à l'entretien de la ligne classique et au maintien de son exploitation, sont bien prévus par SNCF Réseau dans le cadre de l'entretien annuel du réseau ferré*

*La ligne classique fait également l'objet d'un programme de modernisation ambitieux débuté en 2015 (qualifié à l'époque de plus gros chantier ferroviaire de France) : à ce jour les voies entre Nîmes et Narbonne ont été renouvelées pour un montant proche de 400M€. La section Narbonne Perpignan sera réalisée d'ici 2025.*

*La ligne actuelle fait ainsi l'objet d'opérations de maintenance et de modernisation appropriées qui ne sont pas liées à la création de la ligne nouvelle. Elles permettent de maintenir un haut niveau de qualité des infrastructures et de l'exploitation en intégrant, selon le niveau de connaissance, les spécificités du territoire.*

## **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Après analyse du rapport de l'« Observatoire de la saturation de la ligne ferroviaire Nîmes – Perpignan », mettant en évidence une forte utilisation de la ligne actuelle, proche de la saturation aux heures de pointe, et une forte vulnérabilité aux éléments climatiques, nous considérons que cette ligne ne serait pas en mesure d'assurer une augmentation importante du trafic entre Montpellier et Béziers.

### **2 - Financement et exploitation du réseau actuel**

De nombreuses contributions considèrent que les budgets prévus dans le projet LNMP seraient mieux utilisés s'ils servaient à améliorer, voire doubler, la ligne actuelle et développer et/ou réhabiliter les lignes secondaires afin d'augmenter le trafic, d'améliorer le réseau régional et de désenclaver certaines zones reculées.

Ainsi, à titre d'exemples :

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

@304 - ... L'avenir du ferroviaire n'est pas d'aller toujours plus vite mais d'avoir un réseau toujours plus étendu afin de faciliter le voyage des usagers. ...

@523 - ... un besoin urgent de TER (ces trains sont perpétuellement bondés !), plutôt que de rajouter des TGV aux TGV déjà existants (trains généralement peu remplis ...

@15 - ...Priorité à l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire existant et au développement du fret et des trains du quotidien....

@332 - ... L'argent dépensé pour ce projet serait plus utile dans la rénovation des voies existantes qui entraînent régulièrement de gros retards sur le trafic ferroviaire....

@26 - ... Utilisons cet argent pour améliorer le réseau existant et désenclaver l'arrière pays plutôt que de gagner 1h entre Paris et Barcelone ...

@1181 - Coopérative intégrale du Bassin de Thau : « ... Il pourrait s'agir également de remettre en service les lignes délaissées et re-densifier le réseau... Nous n'avons pas besoin de grande vitesse : nous manquons cruellement de trains du quotidien qui désenclaveraient les territoires et permettraient à la population de se défaire de la voiture... »

@822 – Dominique : « ..... Ne serait-il pas préférable de financer la rénovation des lignes SNCF existantes, notamment le remplacement du pont Maréchal-Foch à Sète, très vétuste et fermé une fois de plus jusqu'au 25 février pour entretien... »

@318 - ...Gagner 18min permet de dire que la continuité est assurée ? Il suffirait d'enlever 2 ou 3 arrêts sur la ligne actuelle (pour un train sur 3) pour les gagner....

@56 - ... si la Sncf a un budget, qu'elle installe des toilettes dans la gare de Sete et qu'elle améliore les liaisons qui y sont déjà desservies ...

### Réponse SNCF Réseau

*La réalisation de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne s'oppose ni à la maintenance et la régénération de la ligne classique (réseau structurant), ni au développement des lignes de desserte fines du territoire (LDFT) : ces trois infrastructures/réseaux sont complémentaires et financés par des budgets différents dont les protocoles et/ou conventions sont d'ores et déjà signés avec les différents partenaires. Ainsi :*

- *La maintenance et les travaux de régénération de la ligne classique sont financés par le contrat de performance renouvelé récemment pour la période 2022-2030 ;*
- *La maintenance et le développement (réouverture de petites lignes) des LDFT sont financées par le « protocole LDFT » conclu en décembre 2021 pour un montant de 1,6Md€*
- *La réalisation de la phase 1 de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan fait l'objet d'un protocole de financement signé par tous les partenaires cofinanceurs fin 2021*

*Ces trois grands programmes d'investissements sont complémentaires et contribuent conjointement à l'amélioration de la qualité d'exploitation du réseau (fiabilité, régularité) et au développement de l'offre ferroviaire.*

*A ce titre, la contribution de la LNMP à l'atteinte de ces objectifs est essentielle : le basculement des TAGV et de nombreux trains de Fret sur cette nouvelle infrastructure libérera de la capacité sur la ligne classique permettant ainsi d'améliorer les dessertes Fret de proximité (port de Sète), mais également à la Région, autorité organisatrice des mobilités, d'augmenter l'offre TER.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous considérons que la réalisation de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan ne s'oppose ni à la maintenance et à la réhabilitation de la ligne classique, ni au développement des lignes de desserte du territoire dont le financement fait l'objet de budgets différents. Par ailleurs, en libérant de la capacité sur la ligne classique, cette nouvelle infrastructure devrait participer à l'amélioration des dessertes fret de proximité (port de Sète) et de l'offre TER.

#### 3.1 - Réalisation de nouvelles infrastructures

Plusieurs contributions sont accompagnées de propositions de nouvelles infrastructures destinées à valoriser et renforcer le réseau actuel.

Ainsi, à titre d'exemples :

@283 - ... Je ... serait plus favorable à un doublement des voies existantes sur certaines portion pour permettre un accroissement du trafic à impact minime....

@684 – SCHMITT Jean-Claude : « ... pourquoi ne pas établir une troisième voie sur le tronçon classique ... »

@1183 – PEREA : « ... Pourquoi ne pas faire trois réseaux bien distincts : TGV voyageurs longues distances, trains omnibus, trains fret ? Notamment pour éviter que les trains de matières dangereuses traversent les gares voyageurs. Pourquoi ne pas libérer du rail fret et TER en mettant des spacetrain, maglev pour des distances de 200km ? Qui ont une emprise au sol bien inférieure à celle des TGV qui sont bien lourds... »

@ 1098 – DALOZ Aurélien : « ... envisager dès aujourd'hui une réelle ligne mixte Train, Fret, TER avec raccordement aux gares existantes afin d'éviter la création de gares nouvelles ... »

@1025 - ... l'accès perturbé aux TGV pour les habitants du territoire de Thau ne devrait il pas impliquer une réflexion sur l'implantation des gares ?

E1157 – Isabelle : « .. Il ne me paraît pas non plus d'utilité publique qu'une nouvelle gare soit construite à Béziers. C'est plutôt à Sète, ville plus dynamique, où elle devrait être implantée au regard de plusieurs faits : Balaruc est la première station thermale de France, Sète est une

ville touristique, d'une grande vitalité culturelle et où se déroulent de nombreux tournages. Autant de voyageurs potentiels qui peuvent prendre le train. Une gare digne de ce nom avec des liaisons TGV serait plus utile qu'à Béziers. ...

@732 - Deleu Jean François : « une nouvelle gare doit être prévue à mi chemin des deux villes près du site de Oïkos centre de tri d'Agglopoie entre Mèze et Villeveyrac qui doit déménager prochainement pour être transformé en zone industrielle et tertiaire. Avec cette gare qui desservirait les 150000 d'habitants de L'Agglo Sète/ Pézenas seront plus forcés de faire 30 à 40Km pour prendre le train dans l'hypothèse actuelle. ...»

### 3.2 - Propositions de modifications et/ou d'adaptation du projet LNMP

Cela concerne les contributions qui proposent des alternatives au projet.

À titre d'exemples :

@1183 – ... L'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète est un mauvais signal pour les habitants du bassin de Thau.

Cette absence doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV directes pour Sète et Agde, ce qui après l'achèvement de la LNMP Montpellier Béziers peut nécessiter de faire d'Agde (comme Hyères) une gare point de départ terminus TGV.

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

@1068 – GRANGEON Paul Marie : ... LE PROJET EN L'ETAT EST DONC INACCEPTABLE SEULES DEUX POSSIBILITES POUR LE RENDRE ACCEPTABLE :

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

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

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

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

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



### Réponse SNCF Réseau

*Pour rappel et comme déjà explicité aux chapitres 1 et 3 le choix du tracé a fait l'objet d'un long processus de concertation assorti d'analyses multicritères sur le choix des variantes de tracé.*

*De même, toutes les options de haltes (gare bassin de Thau) et phasage (phasage à Nissan) ont fait l'objet d'études, de concertations, qui ont menées aux décisions ministérielles n°2 du 15/12/2012, n°3 du 29/01/2016 et n°4 du 01/02/2017.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Les observations relatives au choix du tracé ont été traitées dans le chapitre 3 du présent document. Comme cela ressort de la lecture du dossier soumis à la présente enquête publique, le choix du tracé, les options de gares et le phasage ont fait l'objet d'études, d'analyses multicritères, et d'un long processus de concertations, qui ont mené aux décisions ministérielles n°2 du 15/12/2012, n°3 du 29/01/2016 et n°4 du 01/02/2017.

Les nouvelles infrastructures et modifications et/ou adaptations, proposées ici, aussi ingénieuses soient-elles, ne nous paraissent pas de nature à améliorer de façon significative la qualité du projet, les inconvénients résultant de telles options pouvant parfois se montrer nettement supérieurs aux avantages envisageables.

#### 4.1 - Aménagements à mettre en place en phase d'exploitation de la ligne nouvelle

Dans la perspective de réalisation de la ligne nouvelle, on enregistre de nombreuses observations concernant la perte de temps qui résultera des difficultés de connexions avec les gares nouvelles et de la réduction du nombre de TGV prévus en gares de Sète et d'Agde, ainsi qu'en gares de Montpellier Saint-Roch et de Béziers, situées en centres-villes. Les voyageurs se trouvant alors obligés d'emprunter plusieurs moyens de transport pour se rendre aux gares nouvelles excentrées. Certaines observations regrettent la non-prise en compte dans le projet du temps perdu pour se rendre dans les gares excentrées au regard des quelques minutes gagnées sur le trajet entre deux gares (réf. @907).

### Réponse SNCF Réseau

*Les temps de rabattement / diffusion entre les gares et les différentes zones du territoire ont été pris en compte et modélisés dans l'étude de trafics voyageurs. Le raisonnement s'effectue bien, pour une relation donnée, sur des flux de bout en bout avec une description des déplacements*

*entre une commune d'origine et une commune de destination tenant compte des différents modes du parcours d'approche (rabattement) et de ceux utilisés pour le dernier kilomètre (diffusion).*

*Par ailleurs, les principaux échanges correspondent à des flux entre les principales agglomérations de la côté languedocienne et d'autres régions françaises ou étrangères (Ile de France, notamment). Aussi, en cas de doublet de gare (gare centre et gare nouvelle excentrée), comme Montpellier St-Roch et Montpellier Sud de France, les missions « terminus » sont associés à la gare du centre-ville tandis que les missions en transit desservent la gare excentrée. Cette configuration permet ainsi de maintenir une offre de centre-ville adaptée aux relations centre à centre (Paris – Montpellier St-Roch), mais également de permettre des gains de temps importants pour les usagers situés plus loin sur la ligne en privilégiant la desserte de Montpellier Sud de France qui optimise l'utilisation de la ligne nouvelle. La desserte est ainsi plus attractive pour Béziers, Narbonne ou encore Perpignan, avec des temps de parcours à bord diminués (de 22 à 34 minutes en moyenne et en fonction des relations avec la phase 1), ce qui favorise le report modal.*

*En l'absence de gares nouvelles, et compte tenu d'une desserte encore modeste des gares centre de Béziers et Narbonne par les TGV (variable en fonction des destinations), les usagers utilisent de manière importante les gares de Montpellier St-Roch ou Montpellier Sud de France, plus densément desservies, comme gare TGV de rabattement. La mise en service des gares nouvelles de Béziers Est et Narbonne Ouest génère certes des rabattements d'usagers (y compris en mode routier), mais dont certains sont raccourcis par rapport à ceux effectués sans le projet pour « aller chercher le TGV à Montpellier ».*

*Enfin, desservir les gares centre de Béziers et Narbonne oblige à utiliser la ligne existante et limite ainsi fortement l'intérêt de la ligne nouvelle. Un compromis dans la construction de l'offre ferroviaire doit donc être trouvé.*

*En définitive, le projet LNMP, outre ces questions de rabattement sur les gares qui peuvent effectivement générer des flux routiers de courte distance et parfois allonger le temps de trajet total, contribue globalement à améliorer l'attractivité du mode ferroviaire et donc à augmenter sa part de marché. Le projet LNMP permet ainsi à horizon 2035 de réduire d'un peu plus de 0,4 million de voyageurs le trafic routier grâce à la phase 1. Le projet complet permet de réduire de plus de 1,6 million le nombre de voyageurs routiers en 2045.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que les temps, indiqués dans le dossier d'enquête pour les déplacements des voyageurs, prennent en compte l'ensemble des modes de transport utilisés.

Bien que soit prévu le maintien d'une desserte importante des gares situées en centres-villes, si des mesures d'ajustement ne sont pas mises en place, nous considérons qu'il existe un risque important de voir les futurs exploitants du réseau ignorer ces gares au profit des gares excentrées.

#### 4.2 - Dessertes TGV en gares de Sète, Agde, Montpellier Saint-Roch et Béziers-centre-ville

On enregistre de nombreuses demandes pour le maintien d'un minimum de TGV (au moins huit par jour) sur la ligne actuelle. À ce sujet, on trouve aussi plusieurs demandes de garanties, car un des soucis plusieurs fois exprimés concerne l'absence d'assurance que les promesses faites par le maître d'ouvrage seront ensuite tenues par les futurs opérateurs de la ligne.

Ainsi, à titre d'exemples :

@1174 - ASSECO-CFDT DES PAYS DU GRAND BITERROIS : « ... Il inacceptable de reporter vers des TER les parcours terminaux de grands trajets vers des bassins de vie importants : ce n'est pas la mission de la Région et les TER ne sont pas équipés pour recevoir de grandes quantités de bagages. ... »

@1062 – « ... Sète agglomération méditerranée demande le maintien d'une offre TGV de qualité en gare de Sète avec une offre égale à celle d'aujourd'hui. La LNMP doit être considérée comme porteuse de fréquences supplémentaires, sans incidence sur l'offre locale.... »

@819 - Enclavement du territoire : L'absence de gare TGV entre Montpellier et Béziers avec dans un premier temps diminution drastique des dessertes en gare de Sète (2 sur 10) sera suivie vraisemblablement de leur disparition complète à moyen terme (retour d'expérience d'autres territoires). Actuellement il est très commode pour un habitant du bassin de Thau d'effectuer dans la journée un aller-retour à Paris à partir de la Gare de Sète. Dans la configuration de la LNMP, le citoyen non motorisé devra compter 1h30 pour rejoindre en transport en commun la Gare Montpellier-Sud de France...pour un gain de 18 mn .

@242 : « ... c'est l'absence de TGV s'arrêtant en gare de Sète (desservant les 140 00 habitants du territoire de Thau) qui va mettre les habitants à environ 1 h 50 de plus de Paris, ceci suite aux divers transferts et correspondances de toutes natures, à partir de l'actuelle nouvelle gare TGV de Montpellier (La Mogère), pour atteindre la gare de Sète ! Il ne s'agit pas d'un progrès mais d'une régression !... »

@318 : « ... Sète et Agde sont des villes touristiques très fréquentées grâce à leurs gares facilement accessibles depuis Paris, Lyon ou même Bruxelles.... »

@696 - ...les habitants des communes situées autour de l'Etang de Thau vont subir une diminution considérable du nombre et de la fréquence de dessertes de la gare de Sète par les TGV. Ils seront dans l'obligation de perdre du temps et de l'argent pour se rendre à la gare TGV de Montpellier, alors même qu'aucun transport en commun n'est prévu pour ce faire. La gestion du flux très important de curistes (souvent non motorisés) se rendant à Balaruc-les-Bains va être extrêmement problématique....

@113 « ... Les prévisions de dessertes établissent qu'à la mise en service de la Ligne Nouvelle, une part importante des TGV passeront par les gares nouvelles (Nîmes Pont du Gard, Montpellier Sud de France, Béziers A75, Narbonne Pont des Charrettes), ce qui implique que les gares centre seront moins desservies et verront leur nombre de voyageurs chuter, avec des conséquences négatives pour l'activité dans les villes centre déjà frappées par la réduction des services publics.... À Béziers c'est un coup dur pour la correspondance vers Bédarieux et au delà et c'est aussi le plus sûr moyen d'enterrer tout projet de ligne secondaire visant à désenclaver les hauts cantons.et les secteurs ruraux.... »

@363 Il est indiqué que le bassin de Thau conservera une desserte Grandes Lignes avec le prolongement des trains vers Sète et Agde (dont la fréquence pourra être renforcée). Quid ? Combien de dessertes grandes lignes sur la gare de Sète dans 5 ans? Dans 10 ans? Dans 30 ans?

@361 Y aura-t-il systématiquement un départ de Montpellier Sud de France vers la ligne actuelle pour desservir les gares (Frontignan, Sète, etc....) par un TER (ou autre) à chaque arrivée d'un TGV quelle que soit son origine ? Et la même chose dans le sens inverse à partir de Perpignan ?

@573 Est-ce que l'exploitant de la ligne est en mesure de garantir dès maintenant, avant que ce projet ne soit complètement entériné, que les dessertes de la ligne actuelle en trains à grande vitesse, notamment en gare de Sète, continueront d'être assurées ?

@1068 – GRANGEON Paul Marie : « ... la SNCF S'ETAIT ENGAGEE LORS DU DEBAT PUBLIC SUR LA NOUVELLE LIGNE EN 2009 A CONSERVER LE NOMBRE DE DESSERTES TGV des gares du littoral (Sète, Agde...) ... LE PROJET EN L'ETAT EST DONC INACCEPTABLE SEULES DEUX POSSIBILITES POUR LE RENDRE ACCEPTABLE :

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

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

@940 EELV Languedoc-Roussillon & Midi-Pyrénées « ... L'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète ... doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV pour Sète et Agde ... »

@1182 - EELV Groupe local du Biterrois : « ... l'absence d'aménagements entre Montpellier et Sète est un mauvais signal pour les habitants du bassin de Thau. Cette absence doit être compensée par des garanties de maintien de dessertes TGV directes pour Sète et Agde, ce qui après l'achèvement de la LNMP Montpellier Béziers peut nécessiter de faire d'Agde (comme Hyères) une gare point de départ terminus TGV D'autre part, le projet devrait être respectueux de l'environnement et des paysages, et favoriser l'intermodalité entre TGV et trains du quotidien, dans les gares existantes, pour un développement équilibré des territoires...

@1040 – « ... La Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée (CAHM) souhaite obtenir des assurances que la desserte directe d'Agde depuis et vers Paris en TGV soit, a minima, du même niveau que la desserte actuelle. La mise en concurrence des lignes TGV fait planer une grande incertitude sur ces dessertes puisqu'un opérateur privé pourrait être tenté de privilégier, à horizon de la création de LNMP, des dessertes directes Paris – Montpellier ou Paris-Béziers et de laisser les voyageurs se rendre à Agde via une correspondance en TER.... »

@1001 – LE DU Bertrand : « ... le projet indique qu'en 2035 cette desserte ne sera plus que de 3 A/R et tombera à 2 A/R en 2045 ... Je rappelle que lors du débat public de 2009 la SNCF avait annoncé son intention de maintenir sur la ligne actuelle un service en nombre de TGV au moins équivalent au nombre actuel (6 à 8 allers retours quotidiens). Il est indispensable qu'à l'issue de l'enquête actuelle cette déclaration de la SNCF soit contractualisée clairement via un cahier des charges impliquant tous les opérateurs qui seront amenés à exploiter la ligne nouvelle. Ce cahier des charges pourrait inclure par exemple une clause de type "les exploitants s'engagent à maintenir un minimum de 5 allers retours quotidiens sur la ligne TGV ancienne desservant les gares de Paris Gare de Lyon, Nîmes Centre, Montpellier Saint Roch, Sète, Agde, Béziers Centre, Narbonne, Perpignan" »

### Réponse SNCF Réseau

*En 2019, en gare de Sète, on dénombrait 11 allers-retours journaliers de trains Grandes Lignes (Trains aptes à la Grande Vitesse (TaGV) et Trains d'Équilibre du Territoire (TET)), dont 6 en lien avec Paris. En gare d'Agde, on dénombrait uniquement 6 allers-retours en lien avec Paris.*

*En Phase 1 du projet LNMP (horizon 2035), les études de trafic réalisées par le Maître d'Ouvrage montrent que le potentiel commercial (attractivité du bassin de vie sétois) est suffisant pour que les entreprises ferroviaires soient intéressées par le maintien de liaisons TaGV directes en lien avec Paris (3 allers-retours quotidiens en phase 1 du projet en lieu et place de 6 actuellement). Les dessertes sur la ligne classique ne seraient donc pas abandonnées en présence du projet. Mais comme évoqué ci-avant, la desserte des trains Grandes Lignes obéit à un arbitrage délicat entre desserte fine des territoires et temps de parcours optimisé pour les trajets les plus longs.*

*Enfin, les propositions du Maître d'Ouvrage en termes de dessertes ferroviaires **conventionnées** ont été concertées avec les Autorités Organisatrices des Mobilités (AOM : la région Occitanie pour les TER et l'Etat pour les TET). En ce qui concerne les dessertes **non conventionnées** (type « TGV »), elles ont été jugées suffisamment crédibles par les experts mandatés par le Secrétariat Général pour l'Investissement (SGPI). Néanmoins, **le Maître d'Ouvrage ne saurait s'engager fermement sur le niveau de desserte à l'horizon 2035, dans la mesure où la formulation de l'offre ferroviaire n'est pas de son ressort**. Les services conventionnés sont organisés par les AOM, tandis que les services non conventionnés (ou « librement organisés ») sont construits par les opérateurs ferroviaires, qui sont susceptibles d'être plus nombreux demain compte-tenu de l'ouverture à la concurrence progressive du transport ferroviaire de voyageurs.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que le niveau de desserte de la ligne classique ne s'inscrit pas dans le cadre de la présente enquête publique, et que le Maître d'Ouvrage ne saurait s'engager sur ce niveau à l'horizon 2035, dans la mesure où la formulation de l'offre ferroviaire n'est pas de son ressort.

Nous observons toutefois qu'une analyse de l'usage de cette ligne, avec et sans LNMP, a été menée par le maître d'ouvrage (voir §3.1.4 de la pièce G du dossier d'enquête), montrant qu'il sera nécessaire de préserver un haut niveau de service (qualité d'exploitation, sécurité) et une circulation fret et voyageurs longues distances suffisante pour maintenir un lien entre le bassin de vie économique de l'étang de Thau et le reste du territoire.

## 5 - Accessibilité aux personnes à mobilité réduite

Quelles sont les actions prévues par le maître d'ouvrage pour faciliter l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite ?

@301 - « ... il n'y a rien dans le dossier d'enquête publique qui apporte l'assurance sur l'engagement du maître d'ouvrage à rendre cette desserte accessible aux personnes à mobilité réduite de façon provisoire ou définitive, alors que cette gare ne comporte aucun ascenseur, aucune facilité pour l'usage de fauteuil roulant, poussette d'enfant, valise à roulettes ou vélo ... Aucune référence à une concertation avec l'APF faite à ce titre : - c'est de l'indigence caractérisée pour un dossier de cette ampleur et de niveau national voire international. En outre, compte tenu de la perte en desserte TGV de la gare de SÈTE, la SNCF devrait s'engager et intégrer à son projet, à minima, une mesure compensatoire vis à vis de Sète qui viserait à rendre accessible aux PMR la gare de Sète par l'installation d'ascenseurs d'accès aux quais ; Pour mémoire, cette gare permet à nombre de curistes d'aller à Balaruc les Bains, thermes de rang (inter)national. Pour ces 2 gares à vocation de pôle multimodale, les installations pour l'usage du vélo et 2 roues ( casiers antivols / rampe d'accès etc) afin d'éviter d'importuner les autres usagers....

E1141 - « ... Quelles alternatives simples et pratiques seront proposées aux usagers non véhiculés, aux personnes âgées ou handicapées, aux personnes « empêchées » ? L'utilisation de la voiture pour compenser la disparition de cette desserte Sète-Montpellier Sud de France entraînerait une augmentation - du trafic routier et donc une nuisance écologique, - un surcoût important pour les utilisateurs contraints (carburants, péage, usure du véhicule, etc...). Quels intérêts à imposer de fait une utilisation des véhicules particuliers alors que, de toute part, la population est incitée à raison à diminuer l'utilisation de la voiture dans ses déplacements ?

@547 – « ... A quoi va servir tout ce temps gagné dans le train mais perdu par la nécessité des transports gares/villes ? ... Merci de rouvrir plutôt de petites lignes, d'équiper la gare de Narbonne en escalators et ascenseurs pour personnes à mobilité réduite.... »

@826 - A l'heure actuelle si je prends un TGV à Sète pour Paris je mets 3 heures 20 environ. Il me faut 20 minutes pour aller de Poussan à la gare de Sète. En gros, pour arrondir, de chez moi à Paris il faut moins de 4 heures. Avec le TGV nouvelle ligne il me faut en bus, plusieurs changements, plus d'une heure trente pour être en gare de Montpellier TGV. Donc fatigue supplémentaire, prix des bus, prix du TGV sans doute plus cher, et ainsi plus d'une heure de perdue de Poussan à Paris. Etant GIG, ayant physiquement de gros problèmes de mobilité, je vous fais grâce de ce que j'endurerai.

### Réponse SNCF Réseau

*Les gares nouvelles de LNMP (phase 2) seront accessibles aux PMR.*

*La mise en accessibilité des gares de la ligne classique est hors périmètre LNMP. Elle fait l'objet de travaux et financements autres (loi ADAP, en cours, financement pas l'État pour les gares nationales, par la Région pour les gares régionales*

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous notons que la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite des gares de la ligne nouvelle (phase 2) sera réalisée dans le cadre du projet.

La mise en accessibilité des gares de la ligne classique qui se trouve hors périmètre LNMP, fait par ailleurs l'objet de travaux et de financements spécifiques (loi ADAP, financement pas l'État pour les gares nationales, par la Région pour les gares régionales).

### 6 - Connexion avec les gares nouvelles

On enregistre de nombreuses demandes regrettant les difficultés d'accès aux gares nouvelles et souhaitant le développement des interconnexions :

- moyens de transport rapides et fréquents permettant de relier les gares situées en centres-villes de Montpellier Saint-Roch et de Béziers, aux nouvelles gares TGV ;
- TER fréquents permettant de relier Sète à Montpellier Sud de France, et Agde à la gare TGV prévue à Villeneuve-lès-Béziers.

Ainsi, à titre d'exemples :

@206 - La gare TGV de Montpellier Sud de France n'est toujours pas raccordé au réseau de Tramway, les nouvelles gares sont éloignées des centres ville et non raccordées au réseau de transport public...

@953 - ... Même en supprimant la gare de Béziers-est-A75, il faut trouver un ajustement pour réduire le lourd impact sur Villeneuve-lès-Béziers du raccordement ligne nouvelle / ligne existante (destructions d'immeubles difficilement compensables sur la partie nord de la commune).

@1110 - ... Quel est l'intérêt de construire cette ligne avec des gares excentrée des villes ? ...

@1105 – Initiatives citoyennes : « ... Les nouvelles gares de Béziers et Narbonne, situées en dehors des centres- villes, nécessiteraient, elles aussi, la voiture, l'étude ayant fait l'impasse sur l'articulation entre les différents modes de transport : TGV, TER, parkings, cars. ... »

@1138 - ... Le manque de connexions entre le réseau ferré actuel et la ligne nouvelle augmentera le temps de transport des usagers ...

@1117 - France Nature Environnement Languedoc-Roussillon : « ...La perte de temps pour les Montpelliérains 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 ... 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... »

@298 : « ...La LGV écartera une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc, une grande partie d'entre eux arrivant par la gare de Sète, qui n'accueillera plus de TGV. .... Il est également inadmissible que la gare de la Mogère soit inaccessible depuis la plupart des communes du canton.... »

@218 - je crains que cette initiative détériore le maillage ferroviaire de la région, ...

@166 - D'autre part, il faut absolument réfléchir à réaliser des liaisons directes en train ou tram entre Sète et la nouvelle gare LGV Montpellier sud

@84 Cependant, je ne comprend toujours pas pourquoi il n'y a pas de pôle multimodale à Sud de France alors qu'il existe à Nîmes (multimodale au sens où l'on peut passer du ter au tgv sans changer de gare). Ceci est une aberration auquel il faudra tôt ou tard remédier

@113 « 1. Le projet de gare nouvelle à l' Est de Béziers (A75) est excentré et non connectée au réseau existant donc ne permettant pas de correspondances. Il faut relier directement la ligne nouvelle avec la ligne classique, sans correspondance par transport urbain. Pas de gare dans les vignes ou dans une ZAC fantôme.... c'est un coup dur pour la correspondance vers Bédarieux et au delà et c'est aussi le plus sûr moyen d'enterrer tout projet de ligne secondaire visant à désenclaver les hauts cantons.et les secteurs ruraux. En Agde, il n' y aura pas de correspondances possible avec les TER à Montpellier Sud de France et aucun train Grand Sud ne s'y arrêtera. Comment accepter que ces deux villes, qui desservent des stations balnéaires d'importance majeure soient moins bien desservies, alors que les collectivités concernées auront contribué au financement de la Ligne Nouvelle ?

@1026 – AMARGER Josiane : « ... Il était prévu que la gare de Sète occuperait une place stratégique en tant que future gare pôle d'échanges multimodal contribuant ainsi à l'émergence d'une vision intégrale du système ferroviaire à l'échelle communautaire, favorisant les interconnexions stratégiques et performantes. ... Or, comment pourrait-elle y prétendre avec la suppression à terme du TGV sans raccordement direct avec la gare de Montpellier Sud de France ?... »

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

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

@1049 - CAVERIVIERE Martine – « ... l'offre va encore plus enclaver le territoire puisque nous n'aurons, à terme, plus de gare sur le bassin (la gare de Sète sera peu desservie avec ses 2 TGV sur 10 aujourd'hui). Les gares d'accès au service tgv sont excentrées et imposent, de fait, aux habitants de prendre leurs véhicules majorant ainsi le temps d'accès de 1h30 avec un impact carbone significatif. Votre projet ne répond pas non plus aux besoins des transports de proximité ou du quotidien. Le réseau TER ne relie pas les gares TGV, le trafic du quotidien restera concentré sur le réseau existant qui est, à terme, compromis car la ligne du littoral est submersible. Votre étude ne tient pas compte de l'avis de l'Autorité environnementale sur le sujet... »



@1161 Bernard ; « ... les embranchements ligne nouvelle - ligne classique doivent être performant, comme la liaison ligne classique de Toulouse en direction de Montpellier sur deux voies distinctes (comme vers Perpignan) ou bien l'embranchement de la ligne nouvelle en provenance de Béziers vers la ligne classique allant à Montpellier centre.

Cet embranchement de Montpellier Lattes permettra les dessertes, IC & TER, entre Béziers et Montpellier, via la ligne nouvelle, lors d'épisodes maritimes importants sur la voie classique entre Sète et Béziers. ... »

@781 – Nicolas : « ... créez des lignes de bus électriques plus attractifs et en lien avec les gares et gares routières. (1 bus pour les passagers, 1 bus transportant des vélos / fret) ... »

@1041 KIRCHNER Odile : « ... la ligne LGV ... sera t-elle compensée par la desserte d'un TER faisant la jonction avec Sète à chaque passage de TGV à Montpellier ? Cette correspondance TER sera t-elle assurée dans la même gare (Saint Roch ou Sud de France) et à une dizaine de minutes d'écart pour limiter les ruptures de charge et les délais ?... »

@819 - ... Moins d'1 TER supplémentaire par heure ! L'objectif annoncé n'est pas atteint par cette ligne nouvelle. Nous sommes très loin d'un RER....

@1062 – « ... Si à l'horizon 2045, l'offre TGV était réduite comme décrit dans le dossier d'enquête, Sète agglomération méditerranéenne souhaite avoir la garantie d'un renforcement très significatif de l'offre TER qui pourrait, par un renforcement des services locaux, constituer un « palliatif » à la perte de services grande vitesse.... »

### Réponse SNCF Réseau

*Les accès aux gares et le développement des interconnexions ne relèvent pas de la compétence de SNCF Réseau mais de celle des collectivités.*

*Pour autant, il est à noter que le positionnement des gares nouvelles de LNMP a été fait en concertation avec les territoires et notamment la Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée et la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne, ces positionnements étant par ailleurs pris en compte dans les Schémas de Cohérence Territoriales et dans les Schémas de développement des mobilités (PDU) des collectivités concernées.*

*Enfin si l'offre de transport est du ressort de l'AOM Régionale, un des objectifs du projet est bien de permettre l'amélioration de la desserte TER (en fréquence et en qualité/ponctualité) par la libération de capacité sur la ligne classique.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que si l'offre de transport pour accéder aux gares et le développement des interconnexions ne relève pas de SNCF Réseau mais de l'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM) régionale, le positionnement des gares nouvelles de la LNMP a été pris en compte dans les Schémas de Cohérence Territoriales et dans les Schémas de développement des mobilités (PDU) des collectivités concernées.

En prenant en charge une partie du trafic, la ligne nouvelle devrait être accompagnée d'une nette amélioration de la desserte TER (en fréquence et en qualité/ponctualité) sur la ligne classique.

## 7 - Entretien de la ligne actuelle et risques climatiques

Plusieurs intervenants expriment leurs inquiétudes sur les capacités futures de la ligne actuelle et sur leurs prises en compte dans le projet LNMP.

Ainsi, à titre d'exemples :

@795 - ... Des travaux de confortement de la ligne existante y seront nécessaires ? Quels travaux sont programmés ? Quels délais ?...

@907 – DROULOUT Jack : « - la ligne actuelle, fragilisée par le manque d'investissements et par les risques dus aux dérèglements climatiques, n'y est pas intégrée non plus » (dans le projet).

@1128 – SABATIER Vincent : « ... le dossier précise (sans garanties) une augmentation du nombre de TER sur la ligne littorale historique en direction des gares TGV. Cette argument (peu détaillé) semble oublier la principale contrainte de la ligne littorale à savoir : l'ouverture du pont Maréchal Foch sur le canal de Sète Pour mémoire, les quatre autres ponts mobiles de la ville ont des horaires d'ouvertures rythmées et calées par l'ouverture du pont SNCF. Dans le but d'améliorer le trafic TER, une modification du "rythme des ponts" non concertée avec la ville de Sète, pourrait avoir une conséquence néfaste supplémentaire sur le quotidien des Sétois. ...»

@1037- BRISSAUD Aymeric : « ... Bien que la ligne existante soit suffisamment dimensionnée pour acheminer le fret sur le tronçon Montpellier-Béziers, il est nécessaire d'anticiper son abandon progressif (contexte de montée des eaux) et donc de créer une ligne nouvelle répondant aux besoins futurs.... »

@819 - Observatoire du Pays de Thau : « ... Du fait de la submersibilité de la ligne actuelle, l'Autorité environnementale précise bien dans son avis « la ligne nouvelle doit s'inscrire en complémentarité de la ligne classique : le confortement de la ligne actuelle est indissociable...décrire précisément la vulnérabilité de la ligne aux perturbations climatiques et inclure son devenir au projet » alors que Sncf-réseau engage seulement cette étude (Pièce i-11 Annexe 1 4.2.1).... »

@1021 - LPO Occitanie - Délégation Territoriale Hérault : « ... le transport à moyenne vitesse étant maintenu sur la ligne actuelle, ligne pourtant condamnée à disparaître à court ou moyen terme par la montée du niveau de la mer, le devenir de la ligne ferroviaire actuelle, ne fait l'objet d'aucune analyse des besoins alors que l'atteinte des objectifs assignés au projet (et évoqués en concertation) nécessite son bon fonctionnement et le développement de dessertes infrarégionales cadencées... - le dossier ne fait pas état de l'évolution à moyen et long termes des besoins de mobilité, en particulier suite à la crise sanitaire, et en prenant en compte la stratégie nationale bas carbone,...»

@1062 – « ... Sète agglomération méditerranéenne demande à SNCF Réseau de prendre dès aujourd'hui les mesures nécessaires à l'horizon 2050/2100, pour maintenir en fonctionnement la ligne historique longeant le littoral Héraultais.... »

### Réponse SNCF Réseau

*Il s'agit de 2 projets bien distincts. Il convient de se reporter au chapitre 3.*

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Comme cela a été mentionné dans le chapitre 3 du présent document, la ligne existante entre Montpellier et Perpignan n'est pas prise en compte dans le projet LNMP, il s'agit de deux projets distincts. Le maître d'ouvrage rappelle cependant que sa maintenance est prévue dans le cadre du programme d'entretien annuel du réseau ferré et que cette ligne fait aussi l'objet d'un programme de modernisation ambitieux qui a débuté en 2015.

### 8 - Réouverture de la ligne de chemin de fer entre Vias et Bessan

@982 – « ... La Commune de Bessan doit obtenir la garantie que la réouverture de la ligne de chemin de fer entre Vias et Bessan se fera en conservant et en améliorant tous les passages à niveau existants. La ligne est inutilisée depuis de nombreuses années maintenant. Les passages à niveau sont vétustes. Les écoles (maternelle et élémentaire) et le collège sont situés de part et d'autre de la ligne. ... Il est impératif de mettre en place toutes les garanties techniques visant à mieux sécuriser ces passages, ... ».

- A l'occasion d'un entretien des membres de la Commission d'enquête avec les représentants de la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée (CAHM), à Saint-Thibéry, le 26 janvier 2022, M. El Herech (direction services transports/CAHM) émet des réserves sur le choix de l'emplacement prévu pour la base de travaux et d'exploitation à Bessan– Saint-Thibéry, ainsi que sur son futur fonctionnement et sur le choix qui sera fait pour l'approvisionnement en ballast. Il indique que la SNCF prévoyant de lancer un appel d'offre particulier, il n'existe aucune certitude sur le mode de transport qui sera choisi : voie ferrée ou transport routier.

Si la voie ferrée Vias – Lodève ne peut être réhabilitée et utilisée pour les transports et/ou si le marché est attribué au moins disant (transport routier), on assistera alors à un va-et-vient de camions traversant cette zone pendant la période de travaux. CAHM considère que la question de la réhabilitation de la voie aurait dû être traitée dans l'enquête en cours et que l'accord d'implantation de la base de travaux et d'exploitation à Bessan– Saint-Thibéry devra être associé à la possibilité d'utiliser cette voie. »

@1222 – « Veiller à réaliser un vrai RVB pour la réouverture de la section Vias - St-Thibéry de la ligne de Clermont-l'Hérault afin de profiter de la construction de la LGV pour que la région puisse rouvrir une ligne TER Béziers - Pézenas - Clermont-l'Hérault. »

### Réponse SNCF Réseau

*La remise en service de la section de ligne ferroviaire entre Vias et Saint-Thibéry pour l'alimentation de la base travaux fera l'objet d'une étude approfondie lors des phases ultérieures du projet. La sécurité, premier des fondamentaux de l'entreprise, en constituera un élément essentiel. A ce titre une attention particulière sera portée à la remise en service des passages à niveau, en collaboration avec l'ensemble des acteurs territoriaux concernés et sous le contrôle de l'Établissement Public de Sécurité Ferroviaire (EPSF), organisme indépendant.*

*Outre la phase travaux, l'exploitation de cette ligne sera assortie de toutes les dispositions nécessaires en vue de limiter les nuisances et particulièrement pendant les périodes estivales.*

*Enfin, si SNCF Réseau souhaite privilégier d'alimentation de la base travaux par le ferroviaire pour minimiser les nuisances (bruits, émission GES, dégradation des voiries) induites par une desserte routière, le choix entre les deux modes d'approvisionnement est à la main du futur attributaire du marché de construction.*

*Enfin, les études spécifiques détermineront la nature des travaux nécessaires pour la remise en service de cette section de ligne*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

La ligne ferroviaire entre Vias et Saint-Thibéry se trouve en dehors du cadre de la présente enquête publique. Nous notons que sa remise en service, pour alimenter la base travaux prévue, fera l'objet d'une étude approfondie lors des phases ultérieures du projet.

Bien que cet élément se trouve en dehors du cadre de la présente enquête, nous souhaitons recommander qu'une attention particulière soit portée à la remise en service et à la sécurisation des passages à niveau, ainsi qu'au mode d'alimentation de la base travaux ferroviaire pour minimiser les nuisances (bruits, émission GES, dégradation des voiries...)

### **COMPLEMENTS**

*Certaines contributions interrogent le Maitre d'ouvrage sur la prise en compte de l'évolution à moyen et long terme des besoins de mobilité, en particulier suite à la crise sanitaire, et la stratégie nationale bas carbone*

*D'autres regrettent l'absence de retour d'expérience sur les effets et le bilan de la mise en services des gares nouvelles de Nîmes et Montpellier*

*Les études de trafic réalisées par le Maitre d'ouvrage dans le cadre de ce dossier s'appuient sur des outils mis à disposition par l'Etat et réactualisés régulièrement. Ainsi la stratégie nationale bas carbone est intégrée avec des objectifs ambitieux d'atteinte d'une neutralité carbone en 2050 (scénario Avec Mesures Supplémentaires) ou 2070 (scénario Avec Mesures Existantes). Par ailleurs les modèles rendant compte de l'évolution des besoins de mobilité ont également été réactualisés, prenant en compte l'impact de la crise COVID.*

*Concernant l'absence de retour d'expérience sur les gares nouvelles de Nîmes et de Montpellier, leur mise en service est trop récente (fin 2019 pour Nîmes pont du Gard), mais elles pourront être prises en compte dans la mise à jour des études de la phase 2.*

*Enquête n° E21000095/34 – LNMP Phase 1 entre Montpellier et Béziers Est – DUP et mise en compatibilité des documents d'urbanisme-Rapport.*

Concernant le doublet de ligne « ligne classique / ligne nouvelle » et la vulnérabilité de la ligne classique

*De sorte à prévoir au mieux l'évolution de la demande de déplacement induite par LNMP et ses conséquences en termes d'utilisation des réseaux de transport, les études de trafics menées par le Maître d'Ouvrage ont retenu un périmètre large, qui inclut la ligne ferroviaire actuelle (ou « ligne classique »). Une analyse de l'usage de cette ligne classique avec et sans LNMP a donc été menée, comme en témoigne le §3.1.4 de la pièce G du dossier d'enquête d'utilité publique. En présence de LNMP, le Maître d'Ouvrage anticipe un basculement (depuis la ligne classique vers la ligne nouvelle) d'une forte proportion de trains effectuant des relations longues distances. Il s'agit de certaines circulations voyageurs TaGV (ex : Paris-Barcelone), mais aussi de nombre de circulations frets, comme celles transitant entre l'Espagne et le nord de l'ex-région Languedoc-Roussillon. On estime que plus de 70 sillons fret journaliers seraient basculés entre Montpellier et Béziers avec l'arrivée de la phase 1 du projet LNMP. A l'inverse, si les circulations régionales de fret et de voyageurs bénéficieraient effectivement de la libération de capacité sur la ligne classique, certaines circulations fret et voyageurs longues distances continueraient à circuler sur cette dernière, notamment afin de préserver un lien direct entre le bassin de vie / économique de l'étang de Thau et le nord (notamment Paris).*

*Maintenir un haut niveau de service (qualité d'exploitation, sécurité) sur la ligne classique est donc indispensable et ne peut s'entendre sans prise en compte de sa vulnérabilité au changement climatique.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que la mise en service des gares nouvelles de Nîmes et Montpellier est trop récente pour faire bénéficier la phase 1 du présent projet d'un retour d'expérience, et que le maître d'ouvrage s'engage à en tenir compte dans la mise à jour des études de la phase 2.

L'analyse d'usage de la ligne classique, avec ou sans LNMP, et ses conclusions répondent en partie aux observations relatives à la desserte des gares de Sète, Agde, Montpellier Saint-Roch et Béziers-centre-ville. Elles confirment que le maintien d'un haut niveau de service (qualité d'exploitation, sécurité) sur la ligne classique reste indispensable et rendent nécessaires la prise en compte de sa vulnérabilité au changement climatique.

## 5.7 LE FRET ET LE FERROUTAGE

De nombreuses contributions reconnaissent l'intérêt de développer le fret et le ferroutage. Une accélération des délais de réalisation du projet est parfois souhaitée pour limiter le trafic sans cesse croissant de camions sur l'autoroute, mais la plupart d'entre-elles émettent de fortes réserves, en particulier sur la non prise en compte de la phase 2, sur le passage des convois de fret en centres villes et sur la non prise en compte du port de Sète.

### Réponse SNCF Réseau

*Les réserves associées aux risques d'accident et de fausses manœuvres sont traitées dans le chapitre 8 « Risques technologiques ».*

On rencontre aussi des oppositions très nette en raison du coût du projet (R1235 – « ... Vous venez de financer à coups de milliards la dette de la SNCF. Mettez plutôt des camions qui transitent par la France sur les trains, ce serait plus rentable. Ça protégerait la production régionale, faciliterait le trafic, éviterait la pollution... »). Il est aussi indiqué qu'un projet structurant, aussi coûteux pour le contribuable, ne pourrait s'expliquer que dans le cadre d'un vaste programme de ferroutage, qu'il n'aurait pas de sens si une politique, visant à réduire considérablement la circulation des PL sur l'autoroute A9, n'était pas mise en place, et que le projet devrait être doté d'un volet législatif imposant aux transporteurs européens l'utilisation de cet axe de communication international.

### Réponse SNCF Réseau

*Ces remarques ne s'adressent pas à SNCF Réseau qui ne dispose pas des leviers nécessaires à la mise en place de ces propositions*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous reconnaissons que le maître d'ouvrage ne dispose pas des leviers nécessaires à la mise en place de ces propositions qui s'adressent à l'État.

La pertinence de faire circuler fret et TGV sur les mêmes lignes est parfois discutée (@904 - « ... La circulation de train de fret et des trains à grande vitesse sur une même voie a posé un problème sur la première ligne mixte, ... les trains de Fret détérioraient rapidement la géométrie de la voie. ... »).

**Réponse SNCF Réseau**

*La réponse apportée à cette remarque est exposée dans le chapitre 8*

On enregistre aussi une demande d'analyse de retour d'expérience et d'évolution de la demande en fret, par exemple : @696 – « ... Par ailleurs, le dossier est incomplet car il ne comprend aucune analyse de la ligne ferroviaire actuelle, il fait l'impasse sur les retours d'expérience de la réalisation de ce type de lignes et des créations de gares excentrées, et n'examine pas l'évolution de la demande de fret.... »

**Réponse SNCF Réseau**

*L'évaluation économique et sociale (pièce G du dossier d'enquête d'utilité publique) fournit une étude complète du transport de marchandise. Elle s'attache à analyser l'offre et la demande de transport de marchandise interne à la zone d'étude, d'échange avec la zone d'étude et qui transite par la zone d'étude ; et ce à différents horizons de temps :*

*Le §2.2.3 détaille les caractéristiques du transport de marchandise en situation « actuelle ». Elle apporte également des éclairages sur l'évolution passée de la demande de transport de marchandise dans la zone d'étude. Le cas particulier du transport transpyrénéen via la Ligne Figueras Perpignan (LFP), qui est une ligne ferroviaire mixte à grande vitesse, nous enseigne quelques conditions nécessaires à l'attractivité du fret ferroviaire (qualité de l'interopérabilité en l'occurrence, Cf. §2.2.3.1.1) et constitue en cela un retour d'expérience dont les études de trafics ont su tirer parti.*

*Le §2.3.6 détaille les besoins de transport de marchandise aux horizon futurs (2035, 2045) en absence de réalisation du projet LNMP ;*

*Le §3.1.3 aborde les besoins de transports de marchandise aux horizons futurs (2035, 2045) avec la réalisation du projet LNMP. Le §3.2.2 décrit quant à lui les avantages apportés par le projet LNMP au transport de marchandise.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous considérons que la réponse du maître d'ouvrage est adaptée à la demande. En effet, l'évaluation économique et sociale, présentée dans la pièce G du dossier d'enquête publique, fournit une étude détaillée du transport de marchandise, mettant en évidence les caractéristiques actuelles au regard des besoins futurs (horizons 2035 et 2045) avec ou sans la réalisation du projet LNMP.

Mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle : Prise compte de la phase 2.

De nombreuses contributions considèrent que l'absence de mixité sur l'ensemble de la ligne nouvelle nuira à l'intérêt de cette dernière et pourrait remettre en cause l'intérêt même de la phase 1. Des inquiétudes sont souvent exprimées sur l'état de la ligne classique dont le tronçon, la "Ligne des Etangs", ne pourrait pas résister longtemps aux passages des trains de fret en raison de leur poids. Pour avoir une vision globale du projet et qu'il existe une réelle évaluation des impacts cumulés, certaines contributions demandent que les deux phases soient abordées en même temps. Elles considèrent que l'étude de mixité de la phase 2 devrait être incluse dans la présente enquête publique.

Ainsi, à titre d'exemples :

@926 - « ... Assurer la mixité Fret /Voyageurs de bout en bout de la ligne ... Si la présentation du projet peut laisser croire que la mixité du trafic existe bien, elle s'interrompt pourtant entre Béziers et Rivesaltes ! Tout le trafic fret serait condamné à la ligne classique, sur ce tronçon qui inclut la ligne des étangs, déjà submersible particulièrement entre Port-la-Nouvelle et Leucate. Le dérèglement climatique aggrave le recul du trait de côte, alors que les chargeurs de trains de marchandises ont besoin d'itinéraires garantissant qu'ils arrivent à l'heure dans d'aussi bonnes proportions qu'un poids lourd. Il faut la continuité de la mixité fret / Voyageurs sur l'intégralité du tracé LNMP, ... »

@934 – « ... la phase 1 qui sera mixte ne se justifie que si la mixité est poursuivie jusqu'à Perpignan. Et cette question est capitale ! Il aurait été absolument nécessaire que le fret soit poursuivi jusqu'à Perpignan permettant ainsi le raccord entre l'Espagne et le Nord de l'Europe afin de réduire l'impact routier par un vrai report modal et donc augmentation du fret. Ceci libèrerait aussi des sillons sur la ligne actuelle pour augmenter le trafic voyageur régional et sortirait le fret de la traversée des villes. ... A ce sujet, lors des précédents débats, études, présentations et concertations, les associations environnementales qui ont consenti à accepter le principe de cette ligne grande vitesse ... ne l'ont fait qu'à la condition que celle-ci développerait le concept du fret réduisant ainsi les nuisances avérées du transport routier des marchandises.... Abandonner l'idée du développement du fret sur une partie du projet, c'est annihiler l'efficacité du système de la mixité qu'on attendrait du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan et c'est donc remettre en cause l'existence même de l'intérêt de créer un premier tronçon qui serait donc l'élément d'une œuvre, par avance, inachevée. ... »

@1020 – « ... La FNAUT Occitanie réitère sa demande d'une mixité de la ligne totale et non jusqu'à Béziers. Mixité permettant le report partiel du trafic routier international transitant par le Languedoc Roussillon optimisant l'utilisation de la ligne nouvelle, améliorant la qualité de vie des habitants des territoires et la sécurité des usagers de la route.... Cette mixité permettrait également de renforcer la fiabilité de la ligne dont l'avenir s'avère très incertain le long du littoral compte tenu des évolutions climatiques.... »

@454 – « ... Le fait de ne prévoir le fret que sur le tronçon Montpellier Narbonne ne va pas permettre de désengorger l'autoroute A9 qui connaît une fréquentation par les camions, non seulement dangereuse (accidents, incendies) mais très polluante. Le fret devrait être prévu sur l'ensemble du projet et associé à une politique réellement incitative vers le ferroutage. ... à moins de prévoir le fret sur l'ensemble du projet, je ne souhaite pas que ce projet soit mis en œuvre mais préférerais un projet d'amélioration et de rénovation de la ligne actuelle... »



@629 – « ... Une nouvelle ligne devrait donc être destinée en priorité au fret, au ferroutage ou au combiné non accompagné (transport de conteneurs) mais sur la totalité du trajet sinon ce trafic continue d'utiliser et de saturer les lignes existantes... ».

@737 - « ... La création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire est donc nécessaire. Sur cette voie, pourraient passer des Trains Express Régionaux, des wagons de fret et des trains à grande vitesse. Il faudrait donc concevoir un tout autre projet, actualisant les données du problème. ... »

@1105 – « ... L'objectif initial de fret ferroviaire à grande capacité ne paraît plus central. La mixité de la ligne n'est prévue que sur la partie Montpellier- Béziers et Soler- Rivesaltes : cette discontinuité n'incitera pas les routiers à prendre le rail. ... »

@1117 – « ...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.... »

### Réponse SNCF Réseau

*Compte-tenu des méthodes en vigueur, les études socio-économiques ont démontré l'intérêt collectif de la phase 1 mixte seule. Dans le scénario de référence central (« AMS » : Avec Mesure Supplémentaire), les avantages concernent essentiellement les voyageurs, dans la mesure où la saturation théorique de la ligne classique n'est pas atteinte (autrement dit, la demande de transport de marchandise par le train est globalement satisfaite sans le projet ; on constate alors peu de report modal de fret vers le train en phase 1 avec ce scénario, donc peu d'avantages hormis des gains de temps ferroviaires peu valorisables).*

*Néanmoins, le second scénario de référence (« AME » : Avec Mesures Existantes) fournit des hypothèses avec lesquelles le mode ferroviaire est plus attractif, ce qui génère une demande de déplacements ferroviaires frets et voyageurs supérieure à celle obtenue avec le scénario AMS, et par conséquent des circulations ferroviaires plus nombreuses.*

*Ce besoin de densification de l'offre ferroviaire pose inévitablement la question de la capacité de la ligne classique à absorber cette évolution. Les études d'exploitation ferroviaire conduisent à la conclusion d'une saturation limitée en option de référence en 2035 : seul le tronçon entre Narbonne et Montpellier ne pourrait pas accueillir toutes les circulations ferroviaires nécessaires (dans le sens Montpellier vers Narbonne uniquement). En revanche, à l'année 2045, l'augmentation prononcée de la demande ferroviaire et l'évolution de l'offre associée générerait une propagation de la saturation dans les deux sens de circulation entre Narbonne et Montpellier et entre Narbonne et Carcassonne.*

*D'après les études d'exploitation ferroviaire, cette saturation disparaîtrait à l'horizon 2035 en phase 1 grâce à l'augmentation de capacité permise par la ligne nouvelle. En revanche, la première phase du projet LNMP ne serait pas en mesure de palier la saturation ferroviaire en 2045 au Sud de Béziers. Il faudrait attendre l'arrivée de la seconde phase (non mixte) du projet LNMP entre Béziers et Perpignan pour lever totalement cette contrainte capacitaire. Ce faisant, en considérant le scénario AME, et contrairement à ce que l'on constate avec le scénario AMS, le projet LNMP ne se contente pas d'améliorer la capacité du réseau ferroviaire, il apporte une solution pour désaturer la ligne classique et génère ainsi un report*

*modal de marchandises de la route vers le fer plus conséquent. Ce serait l'équivalent de 20 trains de fret journaliers supplémentaires qui pourraient circuler en 2045 en projet global.*

*Les études réalisées précédemment, visant à comparer des scénarios avec ou sans mixité de la ligne nouvelle entre Béziers et Perpignan, mettaient en évidence le faible gain capacitaire au regard des surcoûts d'une ligne nouvelle mixte par rapport à une ligne nouvelle dédiée aux voyageurs (cf. dossier ministériel « mixité de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan », Octobre 2012). En effet, le différentiel de vitesse entre les TGV et les trains de fret vient péjorer la capacité de la ligne nouvelle, sauf à réaliser des linéaires importants de 3e ou 4e voie permettant les dépassements dynamiques. De ce fait, le surcoût de réalisation de la ligne nouvelle est important, sans pour autant être justifié au regard la capacité offerte via la création d'un doublet de ligne (Ligne à grande vitesse + ligne existante) entre Béziers et Perpignan. L'optimum économique avait été recherché et confirmé par la décision ministérielle n°2 du 15 décembre 2013 « les études montrent que le niveau des trafics ne justifie pas, par ailleurs, la réalisation d'une ligne mixte entre Béziers la plaine du Roussillon alors que le surcoût d'une infrastructure mixte serait particulièrement important ».*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Même s'il nous paraît important d'analyser le projet dans son ensemble, au regard des études socio-économiques, présentées dans la pièce G du dossier d'enquête publique, nous considérons que l'intérêt de la phase 1 du projet peut être évalué indépendamment de l'étude de mixité de la phase 2.

#### Port de Sète

Concernant le raccordement de la ligne au port de Sète, on peut noter un espoir dans le développement du fret en continuité avec le transport maritime et inquiétudes sur la qualité et l'efficacité de ce raccordement.

À titre d'exemples :

@1026 – « ... Alors, quel est l'intérêt d'une ligne mixte uniquement sur le tronçon Montpellier -Béziers sans raccordement avec le port de commerce de Sète afin de limiter le fret routier sur la région et l'A9 ? ... »

@695 – « ... En découplant les trafics sur ce tronçon particulièrement fréquenté, cette nouvelle section à grande vitesse permettra ainsi d'améliorer automatiquement l'offre de service ferroviaire voyageurs en région (TGV, TER et Intercités) et de renforcer d'une autre côté le potentiel de circulation des trains de marchandises grâce à sa mixité. Une opportunité pour le report modal de la route vers le rail et le développement du fret en Occitanie, en particulier pour le Port de commerce du bassin Sétois dont les trafics pourront ainsi bénéficier d'un

service de desserte ferroviaire amélioré plus attractif, fluide, compétitif et fiable sur l'Arc Méditerranéen. ... Ce projet répond aux enjeux environnementaux et à l'amélioration des mobilités du quotidien, en permettant le report modal voyageurs et fret, le développement du ferroutage et l'amélioration de la desserte des territoires par ses impacts positifs attendus ... »

@1183 – « ... Pourquoi ne pas faire trois réseaux bien distincts : TGV voyageurs longues distances, trains omnibus, trains fret ?... La modernisation du port de Sète, la continuité du fret ferroviaire jusqu'à l'Espagne moyennant un pont ou un tunnel passant par Gibraltar, et leur connexion via les voies fluviales par le Rhône jusqu'au Nord de l'Europe et aux ports français de la Manche, sont des projets qu'il faut voir comme un tout et non comme des projets isolés les uns des autres.... »

@995 – « ... Et d'autre part, accélérer encore et toujours plus le développement du fret ferroviaire. Avec pour effet positif immédiat sur notre territoire : la baisse du trafic routier et le développement du fret en lien avec le port de Sète. En effet, le transport de marchandise par les trains est une option qui commence à se concrétiser sur le port. C'est un objectif qu'il faut continuer à renforcer aujourd'hui. De nouveaux investissements ont permis au port de Sète de s'engager dans le report modale mer/rail, notamment avec la création de la nouvelle plateforme multimodale mer, rail et route. ... »

### Réponse SNCF Réseau

*Le port de Sète a traité 4 millions de tonnes en 2017 avec un fort déséquilibre entre les importations (3,1 millions de tonnes) et les exportations (0,8 million de tonnes). Les importations relativement stables sont dominées par le vrac liquide (hydrocarbure) et le vrac solide (oléagineux, aliments du bétail, charbon). A l'inverse, les exportations sont plus variables dans le temps et en termes de produits, on y retrouve une base de vrac liquide et solide, ainsi que du transport roulier maritime (RoRo).*

*L'Hinterland du port de Sète est essentiellement situé au Nord, ainsi que dans les régions Rhône-Alpes et Nouvelle Aquitaine (Bordeaux).*

*Le port de Sète fait l'objet de projets de développement avec la mise en place prévisionnelle de deux services d'autoroute ferroviaire, une relation Sète - Calais (4 allers-retours par semaine) et une relation Sète - Bettembourg (2 allers-retours par semaine). Les trafics seraient composés de flux rouliers maritimes (Maghreb, Turquie), consolidés à partir de flux locaux et régionaux. De plus, le développement du transport de clinker en lien avec Portes-lès-Valence et Chalon-sur-Saône est prévu pour un volume de 90 milliers de tonnes.*

*Les études d'exploitation du Maître d'Ouvrage indiquent que même dans le scénario le plus contraint en termes de saturation ferroviaire (« AME » : Avec Mesures Existantes), la phase 1 du projet LNMP permet de désaturer la ligne classique au nord de Béziers. Or, comme évoqué ci-avant, les flux de marchandises en lien avec le port de Sète sont surtout en provenance/ à destination du nord de Sète. Ainsi, avec la seule phase 1 mixte la ligne classique suffirait à transporter le volume de marchandise prévu.*

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous reconnaissons que la réalisation de la ligne nouvelle devrait permettre de libérer des créneaux sur la ligne classique et faciliter de ce fait la circulation des marchandises entrant ou sortant du port de Sète.

### 5.8 LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

Plusieurs types de risques associés à la ligne nouvelle ont été mentionnés : impacts associés aux travaux et à la présence des structures mises en place, effets consécutifs à l'exploitation de la ligne, conséquences possibles de déraillements et/ou de fausses manœuvres. Par ailleurs plusieurs commentaires font état d'usures ou de dysfonctionnements qui pourraient être associés à l'utilisation de TGV et de trains de fret sur les mêmes voies ferrées. On enregistre aussi quelques remarques sur le fait que la ligne actuelle est soumise aux risques de submersions marines et que les travaux de renforcement du littoral, nécessaires pour protéger cette ligne, devraient être pris en compte dans le cadre du présent projet.

#### 1. Risques associés aux travaux, à la présence des structures mises en place, à l'exploitation de la ligne.

Parmi les impacts possibles du fait des travaux, de la présence des structures mises en place ou de l'exploitation de la ligne, on rencontre plus particulièrement des risques d'incendies, d'inondations consécutives à l'instabilité des sols, à une perturbation de l'écoulement des eaux, mais aussi des risques d'accidents associés aux perturbations générées dans la circulation des engins agricoles.

Ainsi, à titre d'exemples :

@1105 : « ... Les enjeux environnementaux sont fondamentaux : Instabilité des sols et risque d'affaissement dans des zones où alternent plaines littorales et massifs montagneux ; Risque de pollution des eaux, ... ; Risque d'inondation accrue par l'artificialisation des sols dans un secteur déjà exposés à des épisodes méditerranéens catastrophiques.... »

@1118a : « ... 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.... ».

@522 : « ... Sans compter les inondations des vignobles dues à l'imperméabilisation des sols et aux dévers du tracé... »

@912 : « ... prendre des mesures pour limiter les phénomènes d'inversac liés au Pli Ouest de Montpellier (disposition 24) ... »

@363 : « ... Le risque d'incendie est évoqué sur le massif de la gardiole. Quelles mesures sont prévues contre ce risque ? ... »

@1026 : « ... Plusieus centaines d'hectares de garrigue ont récemment brûlé. La LGV peut aggraver ces risques d'incendie, en favorisant la vitesse de propagation des feux. Elle peut elle-même être à l'origine d'un départ de feu par les étincelles produites en cas d'un freinage d'urgence et mettre ainsi en danger tout le territoire dont le massif de la Gardiole.... »

@1118b : « ... 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.... ».

### Réponse SNCF Réseau

Concernant le risque d'incendie, il convient de se reporter au chapitre **?????** du présent document.

Les risques d'inondation sont également pris en compte dans la conception du projet, tant pour la phase des travaux que pour la phase d'exploitation.

Des fossés provisoires de collectes des eaux issues des bassins versants naturels seront réalisés, de façon concomitante avec l'avancement du chantier de terrassement.

Les ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements seront installés dès le début des opérations de terrassements, ce qui permettra d'assurer un bon écoulement des crues en cas de précipitations importantes durant les travaux.

Un suivi météorologique sera assuré pendant toute la phase de travaux, afin de pouvoir évacuer le chantier en cours en zone inondable, et de mettre en face les mesures nécessaires pour réduire les impacts d'une éventuelle inondation.

Les remblais de pré-chargement en zone inondable pourront être réalisés avec un phasage approprié, pour ne pas aggraver les effets d'une éventuelle crue durant les phases travaux.

L'ensemble des prescriptions réglementaires énoncées dans les Plans de Prévention des Risques sera respecté dans le cadre du projet.

Les études hydrauliques menées ont démontré les points suivants :

Les ouvrages hydrauliques permettront d'assurer la transparence hydraulique de la Ligne Nouvelle et de ne pas modifier les périmètres exposés au risque inondation, conformément aux plans de prévention des inondations,

Le projet n'aura pas d'effet significatif sur les écoulements des crues (remous inférieurs aux remous objectifs) grâce au dimensionnement adapté des ouvertures hydrauliques de chaque ouvrage du projet.

Concernant les risques liés à l'instabilité des sols, une étude géotechnique, démontrant la stabilité des talus au regard de la construction projetée sera réalisée dans le cadre des études détaillées du projet dans son ensemble.

Concernant les voies interceptées par le projet, il est rappelé qu'elles seront toutes rétablies : soit par un ouvrage spécifique (routier, agricole, mixte...) soit par un rabattement vers une voie elle-même rétablie à proximité. Les ouvrages de franchissements de la Ligne Nouvelle et les chemins de rétablissement seront dimensionnés au gabarit adéquat (<4 m 50) pour le rétablissement des voies circulées par des engins agricoles.

Les mesures relatives aux risques naturels sont présentées dans les pièces F5 § 3.6, et F7A2 et F7B2 § 5.1.6.

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Une partie des mesures prévues pendant la phase travaux est rappelée au chapitre 5 du présent document.

Par ailleurs, nous notons que le maître d'ouvrage envisage de prendre un certain nombre de mesures relatives à la prévention :

- des risques naturels (cf. pièces F5 § 3.6, et F7A2 et F7B2 § 5.1.6 du dossier d'enquête) ;
- des risques d'incendie (cf. chapitre 2.3 du présent document et pièce F7A2 du dossier d'enquête) ;
- des risques d'inondation (fossés de collectes des eaux, ouvrages hydrauliques de rétablissement des écoulements, suivi météorologique, remblais de pré-chargement) ;
- du risque d'instabilité des sols (étude géotechnique).

De plus, il s'engage à rétablir toutes les voies interceptées par le projet, en adoptant un gabarit adéquat pour les voies circulées par des engins agricoles.

### 2. Risques de déraillement ou de fausses manœuvres

Plusieurs observations reviennent sur les risques de déraillement ou de fausses manœuvres et posent de nombreuses questions. Dans ce domaine, on enregistre une demande de garantie sur la sécurisation des milieux naturels en cas d'accident, notamment accident de fret. Pour résumer : Les accidents ferroviaires sont annoncés comme extrêmement rares mais le risque zéro n'existe pas. Même si l'infrastructure peut apporter beaucoup de garanties, des événements extérieurs peuvent survenir : collision avec un élément extérieur, sabotage, attentat, feu dans un container ... Les conséquences économiques et écologiques pourraient être particulièrement graves en cas d'accident de fret transportant des matières dangereuses (chimiques, nucléaires . . . etc.) entraînant une pollution des sols, du bassin versant de l'étang de Thau ou du bassin d'alimentation de la source d'Issanka, l'embrasement du massif de la Gardiole, ...

Quels éléments de sécurité sont prévus en cas de déraillement d'un convoi de fret par rapport aux différents types de pollutions possibles ? Si un accident de fret ou une mauvaise manœuvre survient, que se passera-t-il ? Comment sera géré ce paramètre ? Quelles mesures sont prévues contre le risque d'incendie sur le massif de la Gardiole ?

En cas de pollution du bassin versant de l'Étang de Thau, il n'existe aucune garantie de la construction d'une véritable barrière étanche entre la ligne nouvelle et les abords de l'étang qui pourrait limiter les risques de pollution de l'étang et des cours d'eau qui l'alimentent. A noter aussi l'impact du ruissellement sur toutes les surfaces qui vont être bétonnées, ce qui risque de provoquer des inondations en aval. Dans ce domaine, la solution présentée par le maître d'ouvrage est parfois contestée (@977 : « ... un hypothétique déraillement d'un convoi de fret chimique sur le viaduc de Poussan – qui sonnerait la ruine écologique de l'étang qui servirait alors de bassin de rétention ... la solution d'un « troisième rail » salvateur présentée par SNCF réseau s'est révélée autant étonnante qu'inquiétante par sa légèreté désinvolte... »).

Le tracé de la ligne nouvelle passe sur le bassin d'alimentation de la source d'Issanka, au niveau d'un accident géologique drainant vers la source et qui longe le massif de la Gardiole. A cet endroit, les écoulements s'enfouissent sous terre et rejoignent la source qui alimente en eau des dizaines de milliers d'habitants du Bassin de Thau. On note aussi des risques de pollution de la source associée au désherbage des voies à l'aide de pesticides. Par ailleurs, l'étude d'impact du projet sur cette nappe est en cours, il n'y a donc à ce jour aucune garantie d'une absence de conséquences associées à la réalisation de la ligne nouvelle.

### Réponse SNCF Réseau

Les incidences de la vulnérabilité du projet aux risques d'accident ou de catastrophe majeurs ont été étudiées et sont prises en compte. Cette analyse fait l'objet du chapitre 17 de la pièce F5 de l'étude d'impact. Elle prend en compte les risques naturels, les risques technologiques et les risques de transport.

Ainsi, le dossier présente :

Les types d'évènements pouvant occasionner un accident : inondation, mouvement de terrain, tempête, feu de forêt, installations industrielles et au transport de matières dangereuses, dysfonctionnements de l'infrastructure ou erreurs humaines

Les conséquences de ces évènements sur l'exploitation ferroviaire, les usagers, l'infrastructure en elle-même.

Les mesures prévues sont notamment (liste non exhaustive) :

La vigilance météorologique ;

Le système de gestion de la sécurité interne à SNCF ;

Les plans saisonniers (fortes chaleurs, grand froid) ;

Le rail de sécurité ;

La gestion intégrée des circulations ;

Les ouvrages anti-pénétration ;

Le système d'assainissement (imperméabilisation de la plateforme, collecte des eaux dans un réseau étanche, bassins de confinement....) ;

La mise en œuvre de Plans d'Intervention et de Secours avec les SDIS et les services de la préfecture,

Concernant la gestion des pollutions accidentelles, il convient de se reporter au chapitre 2.2 du présent document.

Sur le sujet de la source d'Issanka, il convient de se reporter au chapitre 2.6 du présent document.

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

À la lecture des documents relatifs aux incidences de la vulnérabilité du projet aux risques d'accident ou de catastrophe majeurs (chapitre 17 de la pièce F5 du dossier soumis à la présente enquête publique) et des engagements pris par le maître d'ouvrage dans les différents chapitres du présent document, nous considérons que le projet comporte une analyse sérieuse des risques naturels et technologiques, associée à une série de mesures préventives adaptées.

#### Solutions alternatives

On enregistre plusieurs propositions de réalisation de trois réseaux bien distincts : TGV voyageurs longues distances, trains omnibus, trains fret ?

Ainsi, à titre d'exemple :

@1183 – « ... si le danger de déraillement d'un train de marchandises dangereuses du futur viaduc, passant sur la commune de Poussan, représente un danger pour la lagune de Thau, le risque que cela arrive est très faible au vu de l'histoire ferroviaire. Le principe de précaution sous-jacent devient un alibi pour ne rien faire, pour ne pas prendre de responsabilité, pour ne pas prendre des risques dans un projet dont la perspective peut dépasser nos frontières. Le danger étant de se replier sur soi. Car où que le tracé passe, il aura un impact. ...Pourquoi ne pas faire trois réseaux bien distincts : TGV voyageurs longues distances, trains omnibus, trains fret ? Notamment pour éviter que les trains



de matières dangereuses traversent les gares de voyageurs. Pourquoi ne pas libérer du rail fret et TER en mettant des spacetrain, maglev pour des distances de 200km ? Qui ont une emprise au sol bien inférieure à celle des TGV qui sont bien lourds. ... »

### Réponse SNCF Réseau

Cette solution doublerait les impacts de réalisation du projet puisqu'il faudrait créer non pas un doublet mais un triplet de lignes. Les modalités d'organisation et d'exploitation du trafic ne sont pas du ressort de SNCF Réseau.

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Les modalités d'organisation et d'exploitation du trafic ne sont pas du ressort de SNCF Réseau et ne concernent pas la présente enquête publique.

Nous reconnaissons par ailleurs que la solution proposée doublerait les impacts de réalisation du projet puisqu'il faudrait créer non pas un doublet mais un triplet de lignes ferroviaires.

### Dégradation et dysfonctionnement du réseau

Deux observations font part d'usures ou de dysfonctionnements pouvant résulter de l'utilisation des TGV et des trains de fret sur les mêmes voies ferrées :

@904 : « ...La circulation de train de fret et des trains à grande vitesse sur une même voie a posé un problème sur la première ligne mixte, le contournement de Tours. ... Quelques années après la mise en service, en 1990, les services de la maintenance de la voie ont constaté que les trains de Fret détérioraient rapidement la géométrie de la voie. ... En conséquence, la circulation des trains de fret a été supprimée sur ce tronçon de ligne et lors de la mise en service de la ligne à grande vitesse Sud Europe Aquitaine (SEA), le raccordement du contournement sur la ligne Tours - Bordeaux a été supprimé. La technologie de la voie et sa maintenance ont-elles suffisamment évolué depuis les années 1990 pour que le passage de trains de fret ne détériore plus la géométrie de la voie et pour que cette géométrie reste compatible avec le passage des trains à grande vitesse ?... »

@906 : « ... Les communications voie 1 - voie 2 des lignes à grande vitesse sont équipés de dispositifs anti raté de shunt. Ces dispositifs assurent la sécurité des circulations sur une partie de voie (la voie déviée) insuffisamment parcourue par les trains contrairement aux voies directes dont le nombre de passages assure le bon fonctionnement de la détection de l'absence de trains (circuits de voie). L'action du dispositif anti raté de shunt est supprimé après franchissement de la communication par action du premier essieu. L'inconvénient de ce système est qu'il n'assure pas la détection du train complet, élément indispensable à la sécurité des circulations. Cet inconvénient a été

accepté pour les rames indéformables que sont les TGV. Cet inconvénient est-il acceptable pour un train composé d'une locomotive et de wagons tels qu'ils figurent sur les photos de la pièce D "Notice" ? Cette remarque figure au paragraphe sur les communications voie 1 - voie 2 du document "Signalisation" de l'étude réalisée par Ingérop pour le compte de RFF en 2013 - 2014.... »

### **Réponse SNCF Réseau**

Les circulations sur une même ligne ferroviaire des TGV et des trains de fret s'effectuent déjà sur le réseau structurant. La LGV mixte du Contournement de Nîmes et de Montpellier est également en exploitation sans que des dysfonctionnements ne soient constatés.

Dans le cas le LNMP, les circulations à vitesse supérieure (300km/h pour les trains voyageurs et 100-120 km/h pour les trains de fret) impliqueront une usure plus marquée des composants ferroviaires sans pour autant engendrer de dysfonctionnement. La ligne nouvelle a ainsi été techniquement conçue afin d'optimiser les performances des circulations simultanées fret et voyageur tout en minimisant la maintenance nécessaire. Un processus de maintenance spécifique et adapté à cette mixité sera mis en œuvre sur LNMP afin de garantir une exploitation optimale de la ligne.

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que le maître d'ouvrage s'engage à mettre en œuvre un processus de maintenance spécifique et adapté à la mixité (TGV – fret) afin de garantir une exploitation optimale de la ligne nouvelle.

## **5.9. L'AGRICULTURE ET LA VITICULTURE**

<b>Réf</b>	<b>Contributeur</b>	<b>Extrait de la contribution</b>
@51	RUIZ BERNARD	... Le tracé actuel passe sur 10ha de ma propriété sur les 16ha que j'exploite. Ces 10ha constituent un seul bloc qui facilite l'exploitation de mes terres (gain de Temp, économie de carburant, etc.....). Après le passage de la LGV et de fait la suppression de mes revenus agricoles, je ne me vois pas continuer à exercer... Autre choses la ligne passe à 10 mètres de mon habitation principale, je vais donc devoir me reloger avec une contrainte, faire accepter à mes voisins que je suis agriculteur et que mes engins font beaucoup de bruit.
@72 @75	ELAFIA Badia –	... disparition d'une grande part de l'appellation Picpoul de Pinet.

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@83	Kleinmann Michèle	... 150 hectares de terres agricoles perdues pour 18 minutes gagnées ! Est-ce vraiment indispensable ? NON !!!
E.87	GREFF, Sylvie	... et à préserver ainsi que traverser donc abîmer de nombreuses parcelles de vignobles qui font partie de notre patrimoine culturel.
@89	Sylvie	Le bassin de Thau n'en a pas besoin ! Faites passer la LGV dans les vignes, les terres là où l'impact est minime et non proche des villages, des étangs !
@91	Alonso fabienne	... De nombreuses entreprises vont être menacées, les exploitations viticoles, maraichères, l'élevage, équestre, ...
@92	Brossard Céline	Pièce jointe : avis de la chambre d'agriculture du 16/12/2021 ...- Rétablissement des circulations au gabarit agricole .....- La compensation agricole collective ...- Sur les mesures à mettre en faveur de l'agriculture ...- Une anticipation foncière
@99	Ad Ad	La suppression des hectares de Picpoul de Pinet est ridicule, que ne gagnons-nous pas avec ce produit local ? Contrecarrer le domaine viticole de Creysseles, contrecarrer le Domaine St. Paul le Marseillais : autant d'entreprises qui, par des années de travail acharné, attirent les touristes qui font le bonheur de la région de Mèze (restaurants, plages, supermarchés, stations-service, etc.).
@100	Elsen Laurence	Ayant grandi et vécu à Mèze, il est incroyable de voir que le projet de construction du TGV va finalement se réaliser....., les vignobles, les produits du terroir : tout est ignoré.
@104	NOURRIT Hélène	le bouleversement d'un écosystème fragile, impacté directement ( picpoul de Pinet...).
R.213	RUGGIERO, Jean-Luc et Odette	Pour la défense de notre territoire ... qui fourmille d'activité ostréiculture, pêche, horticulture, qui font vivre de nombreux métiers annexes et qui ont donné lieu à de nouvelles entreprises dérivées. Contradiction ce tracé, supprimant au passage par un seul coup de crayon 10 Hect de vin Picpoul de Pinet, ...
@114	DOMINIUQUE	.... je me demande pourquoi à chaque projet prévu le tracé doit traverser des zones viticoles . J'ai l'impression que c'est exprès : la LGV Paris Strasbourg à fini par éviter le vignoble de Champagne donc pourquoi proposer de passer sur le vignoble pour la LGV Montpellier Perpignan ?
@116	Esther	Un projet .... qui va générer beaucoup de nuisances (...., destruction de vignobles... ) au détriment de notre environnement si cher à notre gouvernement (cher dans les discours mais pas dans les actes apparemment
@117	JEANTON Thierry	je suis contre ce projet ..... celui va détruire des espaces viticoles, ....
@120	Fabre Renaud	- La destruction dans le bassin de Thau de nombreuses zones agricoles et naturelles.
@126	Cazottes Françoise	Contre le projet qui traverse des propriétés agricoles, ..... On a besoin de préserver la nature pas de la détruire.
@149	Jacques	L'adoption du tracé sur l'étang de Thau et les vignobles de Pinet est un scandale.
@150	Sylviane	Le trajet sud adopté est soumis à enquête maintenant n'est pour moi pas recevable .... : .... 3) il traverse le vignoble de Pinay.
@153	LAURENS Annie-France	... disparition d'une grande part de l'appellation Picpoul de Pinet.
@157	BERTRAND Charles Régine	Sur le schéma examiné ensemble les 3ha 50 seraient en totalité pris dans la zone ferroviaire cadastré ... « Les Peyrols »:

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		A la mairie de Florensac , M PEYO élu à l'urbanisme s'étonne que nous ne soyons pas encore avisés. Notre fermier a besoin de connaître le laps de temps dont il dispose afin d'envisager l'entretien de ces parcelles.
@159	- BORG Michel	... Disparition d'une grande part de l'appellation Picpoul de Pinet.
@161	Ghislaine	Au niveau du bassin Poussan Mèze Thau ce projet est une réelle catastrophe écologique. ...., danger pour la conchyliculture, zone viticole reconnu et protégé, .....
@221	Jarret Véronique	Je suis contre le nouveau tracé et contre ce projet qui ....va exproprier des viticulteur de Pinet en réduisant les parcelles de cet AOC, .....
@196	Christian	La LGV va couper en 2 le domaine de Creyssels à Mèze, fleuron du vin Picpoul. La LGV va réduire de moitié le terroir du Picpoul. Il n'en restera que 75 ha. La LGV va anéantir le domaine de St Paul le Marseillais pour ses gîtes. Un havre de paix pour l'instant.
@206	Fabien	Le dossier affiche un grand nombre d'objectifs, parmi lesquels les suivants qui ne sont pas remplis : Minimiser l'impact environnemental : Des paysages défigurés, 1,6 million de m3 de déblais non réutilisés, aucun aménagement foncier, agricole et forestier ou environnemental prévu, destruction de zone Natura 2000 et d'habitat d'espèces protégées, bilan carbone du projet négatif, risque de pollution des nappes phréatiques lié au fret et au risque d'accident chimique ainsi qu'au désherbage des voies à l'aide de pesticides, artificialisation des sols, nouvelle coupure dans le territoire, nuisance sonore, etc. Diminuer les temps de parcours : Tout ça pourquoi
R.213	RUGGIERO Jean-Luc et Odette	Pour la défense de notre territoire merveilleusement placé au bord de l'étang de Thau, face à Ste Claire, qui fourmille d'activité ostréiculture, pêche, horticulture, qui font vivre de nombreux métiers annexes et qui ont donné lieu à de nouvelles entreprises dérivées. Contradiction ce tracé, supprimant au passage par un seul coup de crayon 10 Hct de vin Picpoul de Pinet, ...
@254	BREASSON CHRISTINE	Non à cette ligne LGV qui va nous apporter que des nuisances sonores, visuelles et écologiques sur le Bassin de Thau et Détruire la Via Domitia (inscrite aux monuments historiques) .....ainsi que la moitié du terroir Picpoul de Pinet
@259	DUMORTIER Jean-Paul	Je m'inquiète de la défiguration programmée de la lagune, de sa garrigue, et des conséquences sur les activités majeures de conchyliculture et de vignes.
@260	Audrey	Je ne crois pas qu'un gain de 18 minutes entre Montpellier et Perpignan justifie de sacrifier notre territoire de Thau. ... 3/ La LGV arrachera et excavera la garrigue et son éco-système sur des kilomètres. ... 5/ La LGV coupera le terroir du Picpoul de Pinet en 2 : 10% des vignobles vont alors disparaître. (Le Picpoul de Pinet fait partie des 3 grandes AOC du Languedoc avec Les Terrasses du Larzac et le Pic Saint Loup) ... 13/ Il est probable que "cela bloquera la circulation du vent et augmentera l'humidité, entraînant avec elle l'arrivée du mildiou et de l'oïdium" estime Laurent Thieule. Sans compter les inondations des vignobles dues à l'imperméabilisation des sols et aux dévers du tracé ... 17/La LGV mettra en difficulté agriculteurs, viticulteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs, apiculteurs, ... car les terres annexées subiront les ravages et les dégâts de la LGV.
@264	Baudry benjamin	... Je suis contre le projet LGV car le tracé final qui est proposé accentue les impacts négatifs sur notre AOP Puisque la surface d'emprise du tracé a augmenté de 55% par rapport à celle de 2015 et que les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 75 hectares.
@267	MARIANNE	Que dire des risques de pollution dans un secteur protégé par la loi littorale qui entrave l'installation de producteurs agricoles et des petites entreprises sur le bassin de Thau alors que notre nappe phréatique sera impactée par les travaux et cela même des années après.

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@268	Pages pierre	... Je m'oppose fermement , par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5 comme décrit par l'enquête publique . situer en zone périphérique de ce tracé sur un domaine , nous avons déjà eu le tracé de l'aquadomia l'an dernier qui est passé en plein milieu de notre appellation picpoul de pinet il s'agit d'une ligne souterraine dont il y a peu d'impact une fois enfoui , mais le chantier a laisser des traces visuelle sur la nature ! en 1971 le chantier de l'autoroute A9 traverse encore la totalité de l'aire picpoul avec des contraintes visuelle et sonore très forte! il serai tant de laisser ce lieu tranquille
@270	Christian	La LGV coupera le terroir du Picpoul de Pinet en 2 : 10% des vignobles vont alors disparaître. (Le Picpoul de Pinet fait partie des 3 grandes AOC du Languedoc avec Les Terrasses du Larzac et le Pic Saint Loup) - La LGV mettra en difficulté économique agriculteurs, viticulteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs, apiculteurs
@271	Gaujal Laurent	... étant viticulteur à Pinet, je m'oppose à la ligne LGV qui passera par Pinet.
@272	Félix	La LGV saborde le terroir du Picpoul de Pinet, alors que l'appellation fait partie des trois grandes AOC du languedoc et est exemplaire sur les plans environnementaux et économiques.
@279	Eric	... En effet, l'Appellation de l'A O P Picpoul de Pinet, fleuron du Bassin de Thau, va prendre de plein fouet ce TGV lancé à toute vitesse. 75 hectares vont complètement disparaître et autant seront démembrés d'où incultivables du fait de leur morcellement . Les viticulteurs allons devoir parfois parcourir des kilomètres supplémentaires afin d'accéder à notre parcelle car les ponts ne seront pas légions, nous mettront beaucoup plus de temps sur la route d'où une sur-pollution et une vinification plus complexe et onéreuse.
@280	Bailly Jocelyne	Je suis contre le tracé de la LGV telle qu'actuellement définie : ....., coupure du terroir du Picpoul de Pinet, ....
@283	Brotschi Xavier	Il est toujours intéressant de développer le fret ferroviaire, le transport ferroviaire mais cela ne doit pas se faire au détriment d'espaces naturels protégés, d'espaces agricoles de qualité .....
@288	Marie	.... - La LGV coupera le terroir du Picpoul de Pinet en 2 : 10% des vignobles vont alors disparaître. (Le Picpoul de Pinet fait partie des 3 grandes AOC du Languedoc avec Les Terrasses du Larzac et le Pic Saint Loup) - Il est probable que "cela bloquera la circulation du vent et augmentera l'humidité, entraînant avec elle l'arrivée du mildiou et de l'oïdium" estime Laurent Thieule. Sans compter les inondations des vignobles dues à l'imperméabilisation des sols et aux dévers du tracé - Non- sens économique: La LGV saborde le terroir du Picpoul de Pinet, alors que l'appellation fait partie des trois grandes AOC du languedoc et est exemplaire sur les plans environnementaux et économiques.
@298	GERARD	- La LGV coupera le terroir du Picpoul de Pinet en 2 : 10% des vignobles vont alors disparaître. (Le Picpoul de Pinet fait partie des 3 grandes AOC du Languedoc avec Les Terrasses du Larzac et le Pic Saint Loup) sur Sète pour les habitants du Bassin de Thau. La LGV mettra en difficulté agriculteurs, viticulteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs, apiculteurs, ... car les terres annexées subiront les ravages et les dégâts de la LGV - Non- sens économique: La LGV saborde le terroir du Picpoul de Pinet, alors que l'appellation fait partie des trois grandes AOC du languedoc et est exemplaire sur les plans environnementaux et économiques.
@302	Merle-Blondeau Marie-Eve	- L' environnement: Si la qualité de vie autour de l'Étang est exceptionnelle, elle repose avant tout sur le respect séculaire d'un équilibre fragile entre l'occupation humaine et la préservation d'écosystèmes uniques : l'Étang et ses lagunes pour la conchyliculture et le terroir agricole pour la production viticole .

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		Les travaux de Montpellier à Béziers vont provoquer la destruction pure et simple d'espaces naturels et d'une biodiversité déjà en danger (autour de l'Étang et sur le terroir du PicPoul de Pinet) ..... Sans parler de l'atteinte aux paysages... - Le terroir de l'AOC Picpoul sera sévèrement impacté et cela aura des conséquences graves sur l'économie et l'écologie.
@303	CHARRIÉ Alain	Le projet présenté ressemble aux aménagements des années 60 et n'est absolument pas adapté aux exigences du XXIème siècle: il met en danger certain des espaces naturels remarquables et des productions agricoles de qualité, ....
@328	Belhomme Tom	Je trouve que pour gagner 18 minutes c'est inutile sachant que cette ligne va détruire des hectare de vigne AOP picpoul rare et bon, .....
@336	André	... Par contre, ses inconvénients sont innombrables. En voici quelques exemples : - il défigure complètement le paysage. - il met à mal une AOP, véritable patrimoine local. ....
@345	GALETTI Bernadette	La destruction de vignoble de Picpoul de Pinet (AOC-AOP depuis 2013) aura un impact économique auprès des producteurs locaux et sur l'emploi dans la région. Vous aurez compris que je suis contre ce projet.
@353	Vie Jérôme	CONTRE le tracé de cette nouvelle ligne. En aval des hectares de vignes de picpoul de pinet arrachés.
@364	MENIE Lorelei	Le terroir se verra fortement impacté par l'installation de cette ligne, condamnant ainsi des centaines d'hectares de Picpoul de Pinet!
@365	BERBERIAN Gilles	Le terroir se verra fortement impacté par l'installation de cette ligne, condamnant ainsi des centaines d'hectares de Picpoul de Pinet!
@375	MARCHAL Florentin	La LGV doit passer dans le vignoble du Picpoul de Pinet, cette appellation doit être protégée et défendue, non au passage de cette ligne !!!
@394	MASSELIN Joël	Et que dire ....., des vignes de PINET et de l'activité en générale, ..., une catastrophe pour la viticulture.
@410	Jean-Marie	Il est mis en avant le gain de temps "théorique" sur ce trajet : à peine quelques minutes ! Ne s'agit il pas maintenant d'une notion un peu "dépassée" et là aussi sans commune mesure avec l'impact environnemental majeur (vignes, .....) et budgétaire d'un tel projet.
@412	Paganini Géraldine	Je suis contre la ligne lgv qui va nous prendre la maison et nos vignes. il va y avoir des nuisances sonores, notre patrimoine local va être impacté les vignes de picpoul de Pinet,...
@424	PIERRE Brigitte	Le long de la VIA DOMITIA, des domaines sont impactés : 2 domaines viticoles producteurs de Picpoul : - le Domaine de Creyssels sera coupé en 2. - le domaine de St Paul le Marseillais avec ses gîtes.
@425	Marie-luce	exploitations viticoles en danger
@433	MAURO FREDERIQUE	Pour gagner 10 minutes vous allez : ... mettre en péril des centaines d'exploitations viticoles ! EST CE QUE CELA EN VAUT LA CHANDELLE ??? JE NE LE PENSE VRAIMENT PAS !!
@443	Sanchez Karine	Dégradation de l'environnement, ainsi que du patrimoine viticole et agricole, nuisances sonores, coût exorbitant au regard des bénéfices que cette ligne apporterait. Cela pour gagner quelques minutes ?
@448	DAVID VALERIE	A la lecture du projet de cette phase, je ne vois aucun intérêt de saccager le paysage et les vignes AOP PICPOUL,
C.483	ROGI, Mathieu	... La réalisation d'une telle structure au cœur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc et des plus emblématiques, ni substituable, ni transposable. Chaque parcelle qui disparaît est

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>irremplaçable et affecte notre potentiel de production. La délimitation parcellaire restrictive au sein des communes ne retient dans l'aire délimitée que les parcelles dont les critères sont conformes à la spécificité AOP Picpoul de Pinet;</p> <p>La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne, risques plus importants d'inondations et de grêle, etc.).</p> <p>Ces effets seraient accentués par l'effet« digue» du TGV, qui pourrait même avoir des conséquences sur l'effet« brise marine» caractéristique de notre AOP dans la mesure où l'infrastructure bloquerai les courants d'air typiques.</p> <p>Or, si la nature du sous-sol ne correspond plus aux spécificités de l'AOP Picpoul de Pinet, les parcelles concernées risqueraient d'être déclassées. Il en va de même pour les caractéristiques organoleptiques des vins.</p>
C.485	CLOCK, Jean-Bastiste	... j' exploite des parcelles en nature de terre , vigne, et bois qui sont soit traversées, soit survolées par le tracé, je m'oppose par la présente au passage de la LNMP aux alentours du PK 120.
C.486	Domaine FONT-MARS	... De même, les remblais seraient de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes ainsi que les caractéristiques organoleptiques des vins en bloquant la circulation d ' ai r, en bloquant la brise marine caractéristique à notre terroir: sensibilité au gel, prolifération de maladies cryptogamiques et de ravageurs, risques plus importants d'inondations et de grêles...
C.487	ARNAU, Gautier	... Viticulteur sur PINET - POMEROLS - CASTELNAU DE GUERS, producteur AOP PICPOUL, l'amputation foncière que va générer le passage de la LGV met en péril mon exploitation ...
C.489	LAUER, Sophie	... Le tracé impacte en partie mon exploitation. Le problème étant que la production de notre appellation est que la culture ne peut se faire que sur un certain terroir. Ceci engendre des pertes de production et par conséquent une augmentation des frais de cave. .....
@500	Neyses Ludwig	Il y a des problèmes majeurs qui seront causés par cette ligne. ... 2. l'AOP Picpoul court des risques majeurs, .....
@503	Hélène	Ce tracé défigure des sites classés, ensevelit notre histoire gallo-romaine en passant par la voie Domitia, détruit des terres agricoles !
@523	ARTIERES Jean	.... B/ La voie traverserait la zone "PICPOUL", entraînant l'arrachage et la dé-classification de plus de 150 hectares de ce cépage qui fait partie de notre patrimoine agricole régional,
@526	Jessica	... B/ La voie traverserait la zone "PICPOUL", entraînant l'arrachage et la déclassification de plus de 150 hectares de ce cépage qui fait partie de notre patrimoine agricole régional,
@527	Cédric	Sans parler, bien évidemment, des expropriations inévitables. Les villes et villages ne cessent de croître. L'urbanisation irréfléchi est une catastrophe. Les terres agricoles sont en voie de disparition. Je recherche des terres pour la vigne sur Florensac depuis plus de 10 ans, sans succès tellement que la pression foncière est forte et les terres rares. Le tgv va faire qu'empirer le problème.
@529	Artieres Jacques	... Le tracé proposé aurait également pour conséquence la neutralisation de 150 ha (10% de l'aire d'appellation) du célèbre Picpoul.
@530	Maeva	... Passage par la Gardiole et par l'appellation AOP Picpoul de Pinet intolérable pour la vie économique locale.
@533	GIBERT CLAUDE	La voie traverserait la zone "PICPOUL", entraînant l'arrachage et la déclassification de plus de 150 hectares de ce cépage qui fait partie de notre patrimoine agricole régional, ...
@535	caron antoine	De plus le projet proposé un fois de plus va consommer des terres agricoles ou "naturelles" ...ce qui est contraire à la politique de 0 artificialisation.
@546	Tollemer Jean-Luc	L'impact sur l'économie locale tel que le terroir du Picpoul ou des huîtres de Bouzigues

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@551	Bernard Ami de Mèze	Pourquoi faut-il détruire .... des vignobles de Picpoul pour établir une ligne de chemin de fer? La voie romaine est un élément important de notre histoire et est une attraction pour la région. La destruction d'une grande partie des vignobles de Picpoul a aussi une importance historique. Ces raisins sont très anciens et ont presque complètement disparu. Ils produisent un vin blanc très sec bien apprécié par les connaisseurs. Il ne faut pas éliminer ces vignes.
@564	SIMON BERNADETTE	je m'oppose au tracé de la LGV Montpellier Beziers compte tenu de .... ainsi que l'impact sur le territoire viticole. NON au tracé actuel
@567	Claessens Pierre	La destruction des plus beaux coteaux de Picpoul de Pinet/ Domaine de Creyssels, etc...est une nouvelle catastrophe pour tout un secteur déjà plus qu'éprouvé par les aléas climatiques (gels tardifs/ canicule...).
@570	Mélanie	La ligne ferroviaire réduit les terres plantées en cépages de Picpoul -- qui produit un vin blanc sec très demandé –
@578	RANCY Maud	... encore mieux on détruirait une partie de la Zone de production du Picpoul, et une perte économique à prévoir en matière de tourisme (perte d'attrait, ...).
@579	Anaïs Ricome	Je souhaite manifester mon plus grand désaccord envers ce projet en tant qu'exploitante mais aussi en tant que citoyenne de ce territoire. En tant qu'exploitante en cave particulière: Le Tracé proposé passe sur 4 de mes parcelles sur la commune de Mèze: 5ha 80 ... planté en AOP Picpoul de Pinet, le tracé me prend une partie de ma parcelle, comment sera la tracé en cet endroit? décaissé? surélevé? cela va forcément impacter l'agroécologie de ma parcelle, de plus ou vont se faire les accès. En effet toute mes parcelles et la cave sont de l'autre côté du TVG, comment vais-je accéder à ma parcelle?
@581	SORESINA Marie ange	Les usagers ont besoin de mobilité de proximité , pas de ligne TGV qui les isolera encore plus et leur rendra les déplacements plus longs et plus coûteux , tout en défigurant leur territoire , mettant en danger leur milieu naturel ainsi que leur outil de travail ( ostréiculteurs ,viticulteurs de Picpoul ).
@584	azan olivier	je suis complètement opposé au passage de cette ligne LGV. mon domaine viticole en agriculture biologique est coupé en 2 toutes les nuisances bruit poussières vibrations accès modifiés pour rejoindre les parcelles etc.etc.
@587	FARRAS Grégory	Mon exploitation va se voir amputée de 1,2ha, soit 10% de ma production d AOP Picpoul de Pinet. De plus BRL m a refusé l'irrigation sur cette parcelle qui était prévue, a cause de la LGV. Ensuite, pendant la durée des travaux, nous allons subir de graves nuisances. Bruit, poussière, modification des chemins d'accès aux vignes, modification d'écoulement des eaux de pluie. Il faut savoir que dans le cahier des charges de notre AOP le temps d'apport d'une benne de raisin est limité à 30 minutes. En plus d'être habitant et viticulteur impacté, je suis président de la cave de l'Ormarine à Pinet, principale cave productrice d'AOP Picpoul de Pinet. 32000 hl en moyenne. Le passage de la LGV va nous priver de 10% de notre production. L'emprise d'une AOP est délimité par l'INAO. Elle n'est ni échangeable ni déplaçable. La perte irrémédiable de ces surfaces impliquera une baisse significative des volumes d'AOP Picpoul de Pinet et par conséquent une baisse de revenus de nos adhérents. Dans un contexte actuel ou un équilibre offre - demande est très tendu, cette perte de volume va déséquilibrer toute la zone d'AOP. Notre cave investit régulièrement et jouit d'une dynamique notamment grâce a sa production d'AOP Picpoul de Pinet, et en comptant sur la totalité de sa production. Le manque généré par la perte de ces volumes pourrait mettre en péril notre économie et plusieurs emplois pourraient être mis en cause.
@591	Corinne	Aucun intérêt à cette ligne haute vitesse! A part détruire un écosystème déjà fragilisé, que ce soit ... et les vignes de Pinet!! C'est scandaleux d'imposer de telles nuisances aux habitants



Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@606	Lugand marie	Je conteste la création de la LGV Thau qui va par son tracé nuire au site de la Gardiole, de la Crique de l'Angle et au terroir du Picpoul.
C.612	MSD SARL SCEA MANIER DULAC	... Il est souhaitable que la plus grande parciponie soit respectée lors des aménagements qui réduisent les terres agricoles et les boisements. .....
@618	Sers Sers	En tant que producteur d'AOP Picpoul de Pinet et soucieux du futur de cette appellation aux multiples retombées économiques dépassant largement le bassin de Thau, la perte d'hectares de production donc de volumes pour nos marchés est un réel problème.. Par solidarité envers l'AOP Picpoul de Pinet, je souhaiterais qu'un débat s'ouvre sur le déplacement de ces 150 hectares de façon cohérente territorialement, c'est à dire, chaque commune a un pourcentage de surface de l'appellation il faut donc reporter ces 150 hectares environ suivant ce pourcentage sur chaque commune, par exemple il y a plein de parcelles le long de la route de Pomerols/Castelnaud de Guers qui ne sont pas dans l'aire pourtant le cahier des charges est, au niveau du terroir largement bien respecté et cohérent qualitativement.
@621	Gener Cedric	Je suis agriculteur sur Mèze. La LGV doit m'exproprier de 3Ha de terre agricole. Sur mon exploitation cohabitent plusieurs espèces d'animaux protégées : Grand Duc Petit Duc Chauve souris Canard Tadorne Genette, Rollier d'Europe Guêpier Grenouille protégé Faucon Crecerellette Toutes ces espèces sont répertoriées et mon activité agricole est adaptée par rapport à l'environnement.
@628	Hélène	Comme je possède un terrain sur la commune de Mèze proche du tracé et compris dans la bande hachurée indiquée sur les plans, j'ai cherché à savoir quelle incidence ce projet aurait sur l'occupation de ce terrain à vocation agricole. Il est bien évident de toutes façons que même si je devais conserver ce terrain sans être expropriée, le simple passage de cette ligne lui fait perdre une grande partie de sa valeur foncière et son intérêt, qui était justement le fait d'être situé au calme et en pleine campagne, ce qui me porte préjudice. De manière plus large, constater que des sites qui font la réputation de la région comme les vins d'appellation locale, l'étang de Thau et la via Domitia risquaient d'être fortement impactés par ce projet m'étonne.
@629	Artieres Luc	La NLMP devrait traverser la zone viticole de production du Picpoul de Pinet entraînant la perte de 150 Ha de ce vignoble. ... Coup dur pour l'économie locale...
@630	Claude	Combien d'hectares de cultures détruits ?
@632	Jean-Luc	... Il en va de même pour de nombreuses exploitations agricoles déjà fragilisées par des événements météorologiques extraordinaires.
@641	cathy	apporte mon entier soutien aux agriculteurs concernés par l'expropriation sur la ligne TGV entre Meze et Florensac et demande une revision du tracé pour impacter le moins possible l'appellation Picpoul de Pinet
@656	Marielle	Je suis totalement contre ce projet est traîne depuis plus de 20 ans. Les risques biologiques engendrés par des accidents ferroviaires sur le bassin versant du bassin de thau ne sont pas pris en compte. Ils peuvent détruire une économie entière basée sur la conchyliculture et la pêche ainsi que tous les métiers induits. Non à cet tracés qui détruit des hectares de vignobles comme le picpoul.
@659	Villac Thierry	.... - Et bien sûr, l'impact écologique est très négatif (atteinte à la biodiversité, perte de terres agricoles, notamment en cépage de Picpoul...).
@661	Jean-Jacques	Je m'émeus particulièrement de savoir que le tracé actuel ... raboutera une partie des vignes disposant de l'appellation AOC Pinet, ....,
@662	DUHEM Gautier	La population locale dont je fais partie va subir les pires dommages à savoir: - expulsion de certains habitants et destructions de vignes

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@663	Merlin Françoise	le tracé actuel de la ligne LGV impactant terriblement la vie du territoire du bassin de Thau , d'un point de vue agricole, ...
@665	Annabelle	... 1) C'est une atteinte à l'environnement du territoire de Thau : - Ce projet va mettre en péril l'équilibre déjà fragile entre l'occupation humaine et l'écosystème : étang et lagunes, terroir agricole et viticole, espaces naturels (massif de la Gardiole : site classé au titre du code de l'environnement)
E668	Jeff Varoqui	... - importants dommages causés à la nature : la ligne va traverser des sites protégés causant du tort aux animaux, aux plantes mais aussi aux viticulteurs.
@672	PUGIBET Vincent	... -Impact foncier : une partie de notre vignoble est impacté au Nord. Les plans ne sont pas assez précis pour affiner la surface concernée. Nous souhaiterions une compensation de foncier par l'acquisition de terrains limitrophes à notre propriété (voir plan joint). - Impact accessibilité : le tracé détruit notre principal accès aux parcelles. Le chemin à prévoir devra être accessible pour les véhicules agricoles, de type tracteurs et machines à vendanger. (voir plan joint). -Impact climatique : la coupure du territoire va engendrer de nouveaux impacts climatiques. En effet, l'autoroute A9 fait « barrage » à la circulation d'eau et empêche l'air de circuler. Une accumulation d'air froid se fait ; ce qui amplifie le phénomène de gel des cultures. Une compensation est à prévoir car ce double barrage autoroute – TGV va accroître encore ce phénomène.
@677	JOURDAN CLAUDE	... Notre exploitation est directement et fortement impactée par la ligne LGV sur la commune de Pomerols. Nous perdons 7ha35 dont 6ha19a40 de vignes en production AOP PICPOUL DE PINET et 1ha15a60 de champs ; durement impacté parla ligne et deux bassins hydrauliques. Nous demandons le déplacement de ces bassins l'impact sera direct sur la surface exploitée par le domaine. impact économique sur les investissements réalisés pour l'exploitation de ces surfaces et la vinification de leurs raisins
@678		... Accès : nous connaissons des difficultés pour nous rendre à nos parcelles : voir le plan n°2 ci- Joint Impact sur le terroir et le climat -
@679	SEUL Gabrielle	-La ligne traverser des domaines viticoles qui vont être coupés en deux, et traverse le vignoble de Pinet. D'après les plans, c'est entre 10 et 20% de ce vignoble qui risquent d'être sacrifiés.
@680	JAMMA ALICIA	... Ce qui, par voie de conséquence aurait un effet dévastateur sur la production conchylicole représentant la 2ème économie agricole du département (après la viticulture) avec pas moins de 450 établissements ostréicoles.
@682	Marie	La voie traverserait la zone "PICPOUL", entraînant l'arrachage et la dé-classification de plus de 150 hectares de ce cépage qui fait partie de notre patrimoine agricole régional
@696	BRAS Hélène	.... DES ATTEINTES CONSIDERABLES A L'ENVIRONNEMENT - Il en est de même de l'impact sur l'étang de Thau qui n'est ni étudié, ni même mentionné alors qu'il s'agit d'un écosystème majeur et qu'il est le lieu d'activités de pêche et de production de coquillages primordiales pour les communes situées le long du tracé et pour l'économie locale. - Il en est ainsi ... des vignobles de qualité dont certains produisent des AOP (Picpoul de Pinet notamment) et des IGP.
@697	Marion	Vraiment contre la ligne tgv pour les nuisances sonores, nos jolies vignes a pinet pour son picpoul, pour nos viticulteurs,
@703	Pierre Violaine	Destruction du patrimoine (via domitia), de l'environnement, de la vie courante (domaine de vins), de l'histoire
@708	Cuccurullo Pierre	Détérioration du patrimoine culturel, environnemental et agricole (picpoul, via domicia, garrigue, massif de la Gardiole) Augmentation des impôts locaux pour financer une partie du projet. Je suis pas contre le déplacement de la ligne en bord de mer avec la problématique de la montée des eaux

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@717	Solans Michèle	... sincèrement pour gagner quelques dizaines de minutes, il me semble aberrant de dépenser des milliards, de massacrer des hectares de terres agricoles au moment où l'État, la Région et toutes les autres collectivités devraient œuvrer à la non artificialisation des sols et la sauvegarde de la biodiversité, sans parler de la protection de nos terroirs (Picpoul de Pinet en particulier).
@720	Legrand Bernard	... Cette ligne va détruire les restes classés de la voie Domitienne et aussi une grande partie du vignoble de picpoul. Ce serait dommage car la voie Domitienne a une grande signification historique. par ailleurs les vins de picpoul, un raisin ancien du midi, est très apprécié.
@754	francis	... impact sur des exploitations viticole . et autre .
@757	BARRANS Andre	Nous sommes confrontés a une double préoccupation faciliter les déplacements économes de CO <sup>2</sup> au sein de la région occitanie, et y limiter les pertes de terre agricole .
@758	BENAU Sophie	- Par la perte de terres agricoles et morcellement des unités foncières, ainsi que des paysages défigurés
@762	Jonathan	L'écologie n'est elle pas au centre des préoccupations politiques ? Je ne pense pas que des tonnes de béton, d'acier, les mouvements de terres, les matériaux utilisés, les domaines viticoles picpoul du pinet coupées en deux, l'espace naturel du bassin de thau impacté soit une réponse au défi réel du changement climatique d'aujourd'hui.
@766	Termolle Marcelle	Un désastre environnemental qui sabre dans le massif de la Gardiole, détruit largement des terres agricoles et viticoles en AOP, ....
@774	Benau Julie	... Quel impact sur les terrains agricoles ? Pertes pour l'appellation picpoul de Pinet , une réserve foncière avait été évoquée , où en sommes nous ?
@783	jeqn Jerome	... contre la ligne destruction du bassin de thau impact pour les ostréiculteur et vigneron qui vont tous perdre
@809	COUSTELLIE GUY	- son impact sur l'écologie, en mutilant nos garrigues et espaces natures, viticoles et agricoles
@814	Cooper Russell	. Projet Inutile, préserver plus tôt le milieu et les emplois agricoles, ne pas artificialiser encore 1500ha de terres Un habitant en colère
C852	THIEULES, Marie-Anne et Olivier	... Compte tenu du tracé consulté ce matin, nous vous informons que si ces 2 parcelles doivent réellement être impactées par le tracé de la ligne, nous souhaitons que les 2 parcelles soient acquises dans leur totalité soit au total 1ha 58a 65ca avec un prix : d'achat des 2 parcelles intéressant et en tenant compte également de la perte de nombreuses années de récolte pour une appellation de qualité à savoir l' AOP Picpoul de Pinet (Chiffre d'affaires environ 10 000 € /ha/an). En effet, il serait alors inintéressant de poursuivre l'exploitation des 2 parcelles au regard de la faiblesse des superficies restantes avec de surcroît une absence d'accès à ces dites parcelles.
C854 @831 @832 C.1203 C1219	M.CAVALLIER, Jean-Benoît -	... Un terroir d'appellation d'origine protégée est strictement délimité, ni substituable ni transposable « Picpoul de Pinet » une appellation emblématique et fortement valorisée Une emprise et des préjudices dramatiques pour l'AOP « Picpoul de Pinet » Une zone enclavée de près de 300 ha entre l'autoroute A9 et la ligne LGV Préjudices économiques désastreux Impact sur les conditions naturelles , modification substantielle du terroir Des atteintes qui mettent en péril les exploitations et caves
@820	Dominique	... impact négatif sur le vignoble de Picpoul qui sera amputé de 10% -
@836	Bretagnolle Marie-Claude	... Il va : - Couper des terres agricoles ....., mutilant ceux-ci et ses espaces naturels ; adieu les agriculteurs, ...
@838	SORIANO Jean Luc	... Ensuite le tracé va amputer le territoire de l'AOC du Picpoul de Pinet de 150 hectares cultivables ...
@843	LAURENCE	..., l'enjeu est d'être au contraire plus lent, et de moins se déplacer et surtout préserver les zones agraires, naturelles....

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@845	Vincent	... Si l'on prend le temps de réfléchir, on parle d'un projet de 2,2 milliards d'euros, qui va détruire ....., des vignes de Picpoul et le domaine de Creyssels .... Cela en vaut-il la peine???
@847	RUAUD Francois	... le tracé prévu actuellement à de graves répercussion sur le vignoble classé du Picpoul de Pinet, Il me semble que si la vitesse était réduite autour de 230 km/h les contraintes techniques seraient beaucoup plus faibles, le ferroutage pourrait alors être réalisé et le tracé pourrait suivre le tracé de l'autoroute A9 évitant de couper le vignoble de Picpoul de Pinet ...
@853	claude	... perte de 10% du vignoble de Picpoul de Pinet ;
@855	DEVANTOY Isabelle	... Une partie des vignobles, de la garrigue, des sites archéologiques seront également largement impactés.
@857	DERDAELE, Dominique	... Par principe, je suis contre destruction de terrain agricole, destruction de la nature
@858	BAUDIN-ALBERT Claire	... Ce projet destructeur d'espaces naturels (...., des vignes de Picpoul, domaine de Creyssels coupé en deux, le massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés, etc...
@861	COLIN PIERRE	... Je reprends pour mon compte les avis de la chambre d'agriculture adressé au préfet , et celui de l'ODG Picpoul de Pinet ,c'est à dire un avis pas favorable au passage de cette ligne sur l'aire d'appellation Picpoul de Pinet . Les préjudices économiques , patrimoniaux , paysagers portés sur cette singulière AOP et sans solutions de contournement , font que je compte sur l'attention du commissaire enquêteur pour mesurer la gravité de l'impact portée sur cet AOP pleine d'unicités en tenant compte de cette proposition. Si ce grand ouvrage se faisait ,et devait apporter des débouchés économique ,ailleurs alors il faudra envisager une contre partie durable pour reverser "ici" sur l'économie des structures de l'appellation caves coopérative et caves particulière (perte de clientèle) en plus des protocoles d'indemnisation liés au hectares perdus par les producteurs .
@863	Solène saelens	C est incompréhensible et au détriment de la faune et de la flore locale, du bassin de thau et de ses cultures, du vin bref de toute l'économie locale.
@867	Baume Benoît	Nous habitons et exploitons nos vignes sur la commune de Pinet qui sera lourdement impactée par le tracé de la LGV. Voici pourquoi nous sommes contre le tracé de la LGV : - Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles. Nous avons mis 20 ans à créer cette exploitation avec un projet viable sur 20 hectares. Si l'on nous prend ces 2,5 hectares, cela mettra l'exploitation en difficulté. - Le tracé actuel impactera très fortement l'appellation Picpoul de Pinet. - Cela va poser des problèmes d'accès à nos parcelles (dans le projet actuel, où se trouve les tunnels ou passages pour passer d'un côté à l'autre?) - Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)
@868	Arnaud Damien	... Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne. - Une AOP se définit par son milieu naturel, l'action de l'homme, mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe.
@871	Cabrol Nathalie	... - la perte des terres agricoles (10 % du vignoble AOP Picpoul de Pinet) et le morcellement des terres et propriétés foncières

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@873	Florence	Même au niveau économique les répercussions coûts environnementaux et pertes touristiques (endroit protégé du littoral) sont importantes. En dehors de dégrader un lieux encore un peu protégé, vous allez détruire un territoire, une appellation et de nombreux agents économiques agricoles et touristiques sur place
875	Emmanuelle	Habitante de Mèze, je m'oppose au tracé de la ligne LGV montpellier Beziers, car j'estime qu'il viendra gravement impacter mon cadre de de vie : - perte de 10 % du vignoble de Pinet , donc impact économique local
@879	Pierre	... une partie d'un vignoble classé du Picpoul de Pinet et surtout bouleverser et perturber une biodiversité encore heureusement présente sur ces zones .
@881	WATTEYNE Martine	.... Cette solution : - Éviterait le destructuration de plusieurs domaines viticoles
@894	Roch Christian	Je suis contre le passage de la LGV, car cette ligne impacte mon travail de viticulteur et mon environnement. Depuis 30ans, ayant participé à l'évolution de l'AOP picpoul de Pinet, ce passage de train va détériorer l'imaginaire de marque de mon appellation d'origine protégé. De plus, à cause de cette ligne, le déplacement d'une parcelle à une autre va entraîner un plus grand détour, donc perte de temps.
@895	BELLE ALBARET	... En effet cette nouvelle ligne va venir couper en deux l'appellation viticole du PICPOUL DE PINET, appellation de vin très valorisé en France et à l'export et rare appellation qui est en en seul tenant. ..
@899	liberto jean luc	- Au plan économique , c'est plus de 10 % du Vignoble du Picpoul de Pinet qui va être sacrifié , décision terrible pour nos vigneronns ...Certains domaines vont être séparés en deux ou rayés de la carte .
@892	carabasse philippe	... 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.
@921	Bacon Clare et John	... Elle protège le paysage, l'agriculture très important et traditionnel (les vignes, les olives, les fruits), ....
@922	Martinez christian	J'exploite 20ha de vignes parcelles No : AL 8;9;26;et 27 sur cers et AV124 sur villeneuve les bzs . Je suis fortement impacté par le tracé de la ligne nouvelle qui dans sa nouvelle version fait disparaître aussi mon bâtiment d'exploitation ainsi que ma maison d'habitation alors que ce n'étais pas le cas auparavant. Dois-je me préoccuper dès a présent, de prospecter pour me relocaliser ailleurs. Avez-vous prévu de réactualiser le protocole d'indemnisation des exploitant agricoles qui date déjà de 1995.
@933	mouysset benjamin	... 3- Un projet au final appauvrissant : A contrario, ce projet de LGV s'apparente d'avantage à un "déménagement" du territoire qui appauvrirait encore davantage les populations riveraines (déjà parmi les plus pauvre de France) en dégradant ses ressources (le syndicat des producteurs de Picpoul de Pinet par exemple, parle à ce sujet de "vinocide"
@934	MASSERINI Philippe	Pièce jointe ... Au niveau économique : - Qu'en est-il de l'évaluation des pertes financières portées aux producteurs de « picpoul de Pinet » qui vont perdre 10% du territoire de l'AOP ce qui risque de remettre en cause l'existence même de cette appellation ?
E935	Andr Zech	... - traversée des vignobles du Picpoul: remise en cause économique ( même si c'est partiel) d'un produit apprécié, local et exportateur apportant de la richesse à la région: -

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@940	DUPONT Laurent	Avis défavorable sur l'ensemble de la justification socioéconomique et écologique du projet dans sa version actuelle inadéquate. Les réponses de SNCF Réseau à l'Autorité environnementale sont insuffisantes, notamment sur le respect de la biodiversité, des paysages, des vignobles, .....
@944	Elodie	... Je suis contre la ligne tgv je suis viticultrice est malheureusement je vais perdre des parcelles AOP picpoul ,
@945	SAGNIER Ludovic	.... un impact énorme sur le vignoble, une aire du Picpoul de Pinet impacté des caves et des viticulteurs en péril tout cela pour 15 minutes.
@947	cathy	... je m'oppose .....à la destruction de vignobles qui font parti de notre culture et de notre économie.
@948	LAMOUREUX Florence	Détruire des zones viticoles, .....
@955	LE MOUËL f=guillaume	<p>..... En effet, ce passage porte atteinte à l'appellation d'origine protégée Picpoul de Pinet, dans son collectif sans oublier les atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification qu'il va entraîner. Ces atteintes seront d'autant plus préjudiciables aux jeunes viticulteurs, ce qui est mon cas, dans la mesure où les investissements engagés ont été réalisés en considération des surfaces possédées. Ainsi, une diminution de surface rendrait l'installation à terme non viable.</p> <p>Des atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ;</li> <li>- Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ;</li> <li>- Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ;</li> <li>- Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations;</li> <li>- Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme.</li> </ul> <p>Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges. Risque important d'oxydation, intolérable au sein de l'AOP Picpoul de Pinet.</p>
@959	martinez gerald	je suis contre le projet car il me fait perdre toutes les parcelles que j'exploite et qui peuvent être classées dans l'appellation coteaux de Béziers. ce qui m'est en péril mon exploitation viticole.
@960	SGARD Laurent	La réalisation d'une telle structure au cœur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc et des plus emblématique, ni substituable, ni transposable. Chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production. La délimitation parcellaire restrictive au sein des communes ne retient dans l'aire délimitée que les parcelles dont les critères sont conformes à la spécificité AOP Picpoul de Pinet Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne. Le milieu naturel subit également la consommation de terres, la coupure que nécessite la construction d'une LGV.
@961	DELRAN Josette	<p>.... - Il s'agit d'un préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité Or, la réalisation d'une LGV qui traverse de part en part le vignoble et qui se cumule aux infrastructures déjà présentes, induit un impact visuel et sonore très important, portant gravement atteinte à l'image de l'AOP Picpoul de Pinet.</p> <p>Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ;</li> </ul>

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		- Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations ; - Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme. Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges. Risque important d'oxydation, intolérable au sein de l'AOP Picpoul de Pinet.
@962	MARTINEZ CHRISTIAN	... je ne suis pas d'accord avec le tracé de la ligne à grande vitesse, propriétaire vous me prenez plus de 4 hectares de vigne en production sur un terrain coteaux de Béziers
@966	Bort Francis	... Pour vouloir réaliser une telle catastrophe économique [>destruction de l'aire AOP Picpoul de Pinet] et écologique pour les commune traversée par ce projet
@969	Herman Françoise	Pinet perd 10% de son Picpoul.. Tout cela pourquoi ?
@970	LE MOUËL frederic	Viticulteur, m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5. L'impact négatif du passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5 est considérable et double. En effet, ce passage porte atteinte à l'appellation d'origine protégée Picpoul de Pinet, dans son collectif sans oublier les atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification qu'il va entraîner. Des atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification : - Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ; - Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ; - Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ; - Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations; - Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme. Ces rallongements pourraient avoir un effet sur la qualité des raisins transportés lors des périodes de vendanges. Risque important d'oxydation, intolérable au sein de l'AOP Picpoul de Pinet. Le passage de la LGV sur les tronçons n°4 et n°5 représente ainsi une absurdité économique et écologique au regard de son intérêt et en totale contradiction avec les efforts et investissements imposés aux viticulteurs depuis plusieurs années.
@971	delphine	... Je suis contre ce projet qui va coûter cher non seulement sur le plan économique (construction mais aussi perte de nombreuses exploitations agricoles), mais aussi environnemental
@973	Amiel Didier	... Je suis contre la LGV car cela va détruire notre paysage et une grande partie de notre vignoble tout sa pour gagner 18mn
@978	PHILIPONA CORINNE	... La LGV coupera le territoire du PICPOUL DE PINET, une partie des vignobles vont disparaître.
@974	Clarisse	... Non à ce projet à la fois pharaonique et mortifère, pour l'agriculture et pour la biodiversité.
@976	BONIFACE Odile	... Économique: - Enclavement et isolement de la région "pays de Thau" dont la ville de Sète, puisqu'il n'y aura quasiment plus de TGV. - 53000 curiste à Balaruc qui ne pourront plus rejoindre Balaruc aisément en train. - viticulteurs et conchyliculteurs touchés, soit par la disparition des exploitations soit par la pollution de la zone. -
@979	DUCLOS LUCIENNE	La LGV coupera le territoire du PICPOUL DE PINET, une partie des vignobles vont disparaître.
@980	FOULQUIER REGIS	Viticulteur sur Poussan, nous sommes confrontés à une législation de plus en plus contraignante pour respecter la biodiversité et l'environnement. Nous acceptons de faire cet effort pour valoriser nos produits et notre territoire. En opposition à notre travail, va s'élever un viaduc sur nos vignobles qui va avoir un impact tout à fait défavorable et qui va à l'encontre de la valorisation de notre territoire et du développement agrotouristique.
@981	audrey	Non à notre terroir défiguré, la biodiversité, les coûts, notre appellation picpoul de Pinet

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@987	Salvan Laurent	Je suis contre la construction de cette nouvelle ligne de train à grande vitesse car en plus de la pollution visuelle cette ligne va détruire un très grand nombre d'hectares de vignoble dans de nombreux villages
@990	Pierre	... Impact sur les activités agricoles, ostréicoles, oléicoles à cause de l'annexion de terres pour cette ligne. Impact du Viaduc sur l'esthétique et l'attrait touristique de la zone. Pour tous : dévalorisation de l'immobilier. Sacrifice d'une partie du vignoble de Picpoul de Pinet (AOC)
@996	izard-gaudy pascale	... En effet, ce projet occasionnera les problèmes suivants : - Destruction de nombreuses terres agricoles, et dévalorisation de l'aire AOP Picpoul de Pinet. - Nouvelle exploitante depuis 2021, je devrais me séparer de 2ha2385 d'AOP Picpoul de Pinet, (la construction de la ligne rendant la partie restante de ma parcelle inaccessible), et ainsi me priver d'une partie de mon outil de travail. Consciente toutefois que l'enquête publique, même avec des résultats négatifs, n'entraînera pas la suspension du projet, je vous propose deux alternatives : - Un dédommagement financier tenant compte de la valeur foncière et affective de la terre, - A défaut, une parcelle plus grande, en zone AOP Picpoul de Pinet à une distance au maximum équivalente du siège de mon exploitation.
@999	Veronique Calueba Gabriel Blasco	... - perte de plus de 150 hectares de vignobles de Picpoul -
@1013	BOCQUET Géraldine	Ce tracé aura plusieurs conséquences qui nuiront à nos territoires: ... 3/Le terroir de l'AOC Picpoul de Pinet, cultivé depuis le 2ème siècle au NO de l'étang de Thau va être morcelé par ce tracé qui impacte plusieurs domaines et diminuera la production de ce vin de 10%.
@1014	Joel	... 10% du terroir de Picpoul sacrifié. Le Domaine de Creyssels à Mèze coupé en 2.
@1015	Amouroux Paul	- Est-il indispensable d'impacter 150 ha du vignoble de Picpoul ?
@1017	ENSEMBLE VERS 2026	... La LGV amputera les vignobles du terroir Picpoul de Pinet de 10% de leur surface.Appellation d'Origine Contrôlée, le Picpoul de Pinet fait partie des 3 grandes AOC du Languedoc et repose sur un terroir fragile et délicat.
@1019	Julbe Romain	Ayant pris connaissance du dossier sur la ligne LGV ,je m'oppose a cette construction pour plusieurs raison , étant viticulteur la ligne LGV impacte mon entreprise ,elle impacte aussi l'environnement dans lequel je me trouve ,
@1023	LATTE-ROGEL Patricia	... - Une grande partie du terroir du Picpoul de Pinet va disparaître alors même qu'il est mondialement connu et exporté.
@1026	Amarger Josiane	En plus du prélèvement des terres, une LGV affectera donc l'activité agricole principalement viticole ( 75 hectares du domaine AOC Picpoul de Pinet) en modifiant la structure et le fonctionnement des exploitations par son effet de coupure du territoire.
@1028	Lopez Pierre	... Pourquoi faire passer le tgv au bord de l'étang de thau, sur un immonde viaduc, qui plus est onéreux, et à travers des hectares de picpoul de pinet ? Pourquoi nuire à nos pêcheurs, nos ostréiculteurs, nos viticulteurs alors qu'ils sont sur notre secteur, créateurs d'emplois, et d'activités touristiques.
@1034	GRAU Eric	... Un fleuron de notre viticulture sacrifié (AOP Picpoul)
@1035	RAYNAUD Pascal	... ⇒ Impact foncier Destruction du vignoble des appellations AOP Picpoul de Pinet, IGP Côtes de Thau & IGP OC.



Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		Perte considérable pour un segment économique moteur du territoire. Quid concernant le foncier Indemnités des viticulteurs sur le foncier mais aussi sur les pertes de récoltes Accès aux parcelles pour les véhicules agricoles (Tracteurs, Machines à Vendanger) Destruction du foncier durant les travaux
@1039	Roger	... Je suis contre le tracé de la LGV parce qu'il va ... décimer l'AOP Picpoul de Pinet qui est en pleine expansion.
@1045	Baume Virginie	Nous habitons et exploitons nos vignes sur la commune de Pinet qui sera lourdement impactée par le tracé de la LGV. Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles. Nous avons mis 20 ans à créer cette exploitation avec un projet viable sur 20 hectares. Si l'on nous prend ces 2,5 hectares, cela mettra l'exploitation en difficulté. Le tracé actuel impactera très fortement l'appellation Picpoul de Pinet. Cela va poser des problèmes d'accès à nos parcelles ( dans le projet actuel, où se trouve les tunnels ou passages pour passer d'un côté à l'autre?) Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)
@1049	CAVERIVIERE Martine	Je suis une habitante du bassin de Thau préoccupée, vigilante et investie sur le respect de mon territoire et de ses habitants. Le tracé choisi traverse et bouleverse l'organisation du territoire. L'attractivité de notre territoire va décroître et ce projet qui aurait dû booster notre territoire sera un vecteur de décroissance pour tous les domaines d'activités : Les Termes de Balaruc les Bains, la conchyliculture, la pêche et les connections avec le port de Sète, la viticulture, le tourisme. La Via Domitia sera en partie détruite et 10% du terroir de Picpoul sacrifié, le Domaine de Creyssels coupé en deux.
@1052	Chichrie Anthony	... - La destruction d'une partie du terroir de l'appellation Picpoul de Pinet. De nombreux viticulteurs vont se retrouver en grande difficulté en voyant leur terre désapproprié.
@1056	Maune Stéphane CNRS	.... le projet de LGV va détruire une grande surface d'espaces agricoles, principalement vinicole (appellation Picpoul de Pinet), de façon irréversible et zébrer le paysage qui n'a absolument pas besoin de cela.
@1060	Maurille Cécile	Comment en 2022, peut on encore impacter un environnement naturel où des vigneron, viticulteurs, centre équestre , primeurs et autres habitants ont leurs terres et demeures ?
E1071	Bouzigues	PATRIMOINE : 10% des vignes de Picpoul détruite.
@1076	Lelievre Marc	Avis défavorable pour plusieurs raisons : ... 1) à l'heure du réchauffement climatique et de la perte massive de biodiversité et perte de terres agricole sous le béton, il faut stopper tous les projets entraînant de nouvelles dégradations. Or une ligne "grande vitesse " a une emprise énorme au sol (et sous-sol), et détruit les circulations naturelles transversales, ainsi que des terres agricoles et des espaces naturels.
@1079	Michel Gerard	Je suis contre ce tracé. Pinet perd 10% de son Picpoul.
@1100	Moynier Arnaud	L'appellation Picpoul de Pinet ne doit pas être la variable d'ajustement du projet de LGV. Cette appellation historique a su, au cours du siècle dernier et encore plus aujourd'hui prouver sa capacité à réaliser des vins de grandes qualités. Elle contribue très largement à accentuer la création de valeur autour de ce territoire et plus largement au sein de notre région. Enfin, ce sont des emplois, des entreprises, des familles qui seront directement impactées. Dans une région où la viticulture tire TOUT ! Bref.
@1103	Nadege	... une partie du terroir de Picpoul sera sacrifié
@1107	Carine et David	... détruira une grande partie du domaine de Picpoul de Pinet
@1108	emmanuelle	... 3/ économiques - L'agriculture, avec la perte de plus de 10% du vignoble de Picpoul est mise à mal.

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
@1112	APPRIOU Jean Philippe	... Couper une partie du domaine de Picpoul semble aussi anormal.
@1113	Jacqueline	Ce projet va enclaver notre territoire. Sans oublier l'impact économique sur un domaine viticole Picpoul de Pinet
@1114	CHRISTINE	Ces structures vont détruire une bonne partie de notre patrimoine, vignobles, ....
@1115	DEHILLOTTE- LEBLOND Martine	Quelles compensations l'Etat offre-t-il aux agriculteurs expropriés sur des hectares de terres agricoles ? Et pour les vignobles de Pinet ? les parcelles sont localisées sur la commune de Florensac. Pour y accéder, nous utilisons des chemins de service. trajet ? Comment accéder à ces parcelles
@1117	Simon Popy	France Nature Environnement LR ...Concernant les terres agricoles, 1905 ha de Surface Agricole Utile vont être consommés, soit 564 exploitations.
@1118	Arnaud-Gaujal A- Virginie	... 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 ? Quelles seront les modifications de
@1119	Chez S. Arnaud- Gaujal	trajet ? Comment accéder à ces parcelles ?
@1124	Département de l'Hérault	<p>... 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.</p> <p>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.</p> <p>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 cout estimé à 1ME), à constituer sur 10ans (durée procédure AFAF</p>
@1126	MINAZZOLI Vincent	... - sacrifice de 10% du vignoble de Picpoul-Pinet
@1130	Baëza Thierry	... - Un impact sur l'agriculture locale qui touchera en particulier des vignobles de l'AOC Picpoul de Pinet.....sacrifice de 10% du vignoble de Picpoul de Pinet,
E1141	genevive berger- grosperon	<p>... - elle coupera le territoire du Picpoul en 2 faisant disparaître 10% des vignobles existants...</p> <p>Questions : comment ces dégâts environnementaux pourraient-ils être évités ? Un autre tracé plus éloigné de ces points particuliers peut-il être privilégié ?</p> <p>3 – Sur le plan économique cette LGV est une catastrophe pour le Bassin de Thau :</p>

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		- perte d'une partie des revenus des producteurs de Picpoul dont le terroir serait amputé de 10%, des agriculteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs et apiculteurs car les terres annexées subiront les ravages de la LGV Question : comment ces pertes de revenus directs ou indirects seront-elles compensées ?
@1144	Fisher Marie-Antoinette	... Des vignobles classés détruits..., la vie d'agriculteurs détruite... Mais tout cela n'a pas d'importance !!! Quel gâchis !
@1166 @1173	Maffre-Baugé Sophie	... Est propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers. Notre propriété, comprenant un corps de ferme sur 2 hectares de terrain, est doublement impactée par le projet actuel : • d'une part par la ligne nouvelle qui longera l'A9 (à 1,2 kilomètres) • d'autre part, et surtout, par le raccordement (déviation du fret) dont le tracé passe sur notre propriété ou à quelques mètres. Le tracé actuel aura des conséquences désastreuses à plusieurs niveaux :
R.285	Arnaud de Bertier	... 2)Impacts sur les cultures : a)Vignes : en plus des superficies à arracher à cause de l'emprise de la ligne il faut considérer que des parcelles coupées en deux n'ont plus d'avenir « économiques car trop petites ou en pointe et devront être arrachées (cf plan); b)Champs: Il en est de même (cf plan). Impact sur une partie de la forêt dite du grand bois Impact sur la valeur du Domaine de Coussergues
C.612	MSD SARL SCEA MANIER DULAC	... - La protection des terres agricoles : ..... - il est souhaitable que la plus grande parcimonie soit respectée lors des aménagements qui réduisent les terres agricoles et les boisements.
C.1187 R.488	GELLY, François	... ► Le projet LGV va impacter nos chemins et voiries communales, nous demandons un constat d'huissier global du secteur impacté avant et après travaux pour récupérer nos ouvrages à leur état initial. ► Nous demandons qu'une compensation qualitative soit trouvée avec nos viticulteurs ainsi qu'avec les caves, qu'elles soient coopératives ou indépendantes, sur la perte induite.
C.1188	Sophie, LAUER -	... le tracé impacte en partie mon exploitation, comme beaucoup d'autres viticulteurs de la commune, le problème étant que la particularité de notre appellation est que la culture ne peut se faire que sur un certain terroir, terroir qui ne peut être remplacé. Ce qui engendre des pertes de production donc de marché et par conséquent une augmentation des frais de cave. Sans compter tous les désagréments que cela va produire lors de la construction tels que poussière (engendre de la maladie) routes abîmées et autres nuisances.
C.1189	ARNAU, Gautier	... - Étant viticulteur sur la commune de Pinet, Pomerols et Castelnau de Guers, producteur AOP Picpoul de Pinet, l'amputation foncière que va générer le passage de la LGV met en péril mon exploitation. Les pertes financières ne sont même pas chiffrables. J'avais plutôt prévu de transmettre ces terres à mes enfants comme l'on fait mes aïeux depuis des générations.
C.1190	ISERN, Nicolas	... - Impact conséquent sur la production AOP Picpoul de Pinet. Nous demandons qu'une compensation proportionnelle à la perte occasionnée pour les viticulteurs soit mise en place. - Impact des travaux sur la voirie et les chemins ruraux
C.1193	BARRAU, Gérard	... Préjudice économique :

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		De plus, ce tracé présente l'unique particularité de traverser le vignoble d'appellation d'origine protégée du « Picpoul de PINET ». Les conséquences économiques dramatiques d'un tel projet sont énormes car plus de 150 hectares seront retirés de la surface de la zone Picpoul de PINET soit 10% de cette zone. C'est absolument désastreux!
C.1194 C.1202	PAGES, Christian et Elodie	... - La réalisation d'une telle structurê au cœur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc et des plus emblématique, ni substituable, ni transposable.
C.1196  C.1197	Les vignerons	... En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d' environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production. La réalisation d'une telle infrastructure au coeur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce ter roir, l1 un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l1 aire délimitée est déjà plantée en cépage piquepoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet .....
C.1195 C.1198 C.1199 C.1200	Les Vignerons Montagnac Domitienne	... - Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, - La construction de remblais, due au passage du TGV, serait de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes en bloquant la circulation d'air (sensibilité au gel, prolifération de maladies de la vigne,
C.1201	MICHEL, Nicolas	... - la construction d'un tel ouvrage aura des répercutions très néfaste temps sur le plan économique dû à la perte de potentiel de production sur un marché actuellement demandeur et qui pourrait se traduire par des pertes de parts de marché.
C.1217	Syndicat des conchyliculteurs	... - Nous nous opposons à ce tracé concernant la ligne LGV car c'est celui qui impacte le plus l'environnement, la population , le territoire et les gens qui y travaillent. - Nous aurons aussi une pollution visuelle qui impactera la nature
C ;1218	PRUDHOMIE DE L'ETANG DE THAU	... Dans le cadre du tracé LGV que vous proposez, nous souhaitons vous faire part de notre total désaccord et vous exposer les raisons de ce refus. En effet, un viaduc au bord de la crique de l'angle serait un réel danger pour l'étang de Thau or il s'agit de notre lieu de travail et il ne sera jamais à l'abris de recevoir des produits nocifs transportés sur cette ligne. Les 100 pêcheurs de l'étang de Thau s'opposent à ce projet insensé
C.1219  C.1203	THIEULE, Laurent	... Nous déplorons que le tracé proposé , comme nous l'avons déjà signalé lors de toutes les concertations, impacte de façon majeure les aires délimitées et vignobles d'appellation d'origine protégée régionale « Languedoc » et en particulier ceux de l'appellation d'origine protégée << Picpoul de Pinet », appellation hiérarchisée au sein de l'AOP « Languedoc » et qui se voit traversée de part en part, en plein coeur. ..... Sur cette phase 1, c'est à-dire le tronçon Montpellier-Béziers qui fait l'objet de l'enquête publique, la réalisation d'une telle infrastructure au cœur du vignoble « Picpoul de Pinet » constitue une atteinte catastrophique et irréversible à ce terroir AOP, l'un des plus emblématiques et des mieux valorisés dans la famille AOP « Languedoc ». C'est ce que nous allons exposer ci-après. A. - Un terroir d'appellation d'origine protégée est strictement délimité, ni substituable ni transposable... B. - « Picpoul de Pinet » une appellation emblématique et fortement valorisée...

Réf	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>C. Une emprise et des préjudices dramatiques pour l' AOP « Picpoul de Pinet»...</p> <p>D. Près de 10% de la surface en production empiétés par ce tracé...</p> <p>E. Préjudices économiques désastreux...</p>
R.1232	MICHEL, Didier	...- Pour l'image de l'AOP PICPOUL de PINET, la LGV sera catastrophique. La perte de 150 ha va impacter économiquement le revenu et le chiffre d'affaire alors que les marchés sont déjà déficitaires.
R.1233	THIMONIER, Danièle	... Pour la satisfaction et le portefeuille de quelques-uns, pour un gain de 18 mn sur un trajet, c'est tout un village et un domaine viticole qui va être amputé et massacré. Notre écosystème sera mis en péril. Pour certains c'est un enjeu financier. Pour nous habitants de Pinet c'est vital. Ce massacre écologique et économique mettra en danger la survie de notre village par l'amputation d'une grande partie de ses ressources qui proviennent de notre vignoble en « AOP PICPOUL DE PINET » et la mutilation de nos belles garrigues. Aucune indemnisation ne sera à la hauteur du préjudice subi.
R.1234	MAZOYER, Colette	... d'abord détruire des parcelles de cépages PICPOUL de PINET ensuite nuisances sonores .....
R.1236	SOUPAYEN,H	A Pinet, l'A9 passe avec des nuisances sonores et polluantes. Avec la construction prévue de la LGV augmentera les nuisances et détruira le patrimoine de Picpoul et amputera nos belles garrigues.

### L'agriculture :

Pour ce qui concerne l'agriculture en général, les contributeurs s'inquiètent des éventuelles pollutions de leurs terres et les conditions d'accès futur à leurs parcelles (rétablissement des voies, allongements de parcours), ainsi que des pertes financières.

### **Réponse SNCF Réseau :**

*Les impacts liés à la réalisation des travaux seront temporaires. Un système de management environnemental de chantier sera mis en œuvre durant toute la durée des travaux comme évoqué au chapitre 5. Des protocoles indemnitaires seront actualisés et adaptés pour garantir une compensation financière concertée avec la profession agricole de tous les préjudices matériels avérés.*

*Plus largement, les Chambres d'Agriculture de l'Hérault, de l'Aude et des Pyrénées-Orientales sont des partenaires privilégiés de SNCF Réseau avec qui une convention de partenariat a été signée. Elles ont réalisé, pour le compte de SNCF Réseau, un diagnostic des enjeux agricoles permettant de définir, dans le cadre d'une analyse multicritères, les variantes présentant le moins d'impact sur l'activité agricole. SNCF Réseau mène, avec les Chambres d'Agriculture, la SAFER (Société d'aménagement foncier et d'établissement rural) et les cofinanceurs du projet, des ateliers de travail et d'études autour des enjeux agricoles et des mesures de réduction et de compensation des impacts du projet. Ces organismes apportent également à SNCF Réseau une expertise sur les acquisitions foncières particulières et sont les garants d'une bonne information sur le terrain des actualités du projet ferroviaire.*

*Enfin, concernant la consommation de Surface Agricole Utile, il est précisé que 1905 ha de SAU vont en effet être consommées pour l'ensemble du projet (c'est à dire phases 1 et 2) concernant 564 exploitations. Les surfaces consommées et l'impact induit sur les exploitations seront compensés par le biais de plusieurs types de mesures dont notamment :*

- *Réserves foncières permettant de faire des échanges fonciers avec les exploitants concernés par le prélèvement et d'optimiser les aménagements fonciers. Elles permettent par ailleurs de réduire les perturbations du marché foncier ;*
- *Opérations d'aménagement foncier*
- *Indemnisation selon un protocole d'accord défini en collaboration avec les organisations professionnelles agricoles et s'appuyant sur les accords au niveau national.*

### La viticulture :

La majorité des contributions concernent la viticulture, particulièrement le vignoble classé « AOP Picpoul de Pinet » et « AOP Languedoc ». Ils considèrent que le passage au cœur du vignoble « constitue une atteinte catastrophique et irréversible à cette appellation emblématique fortement valorisée ».

C'est un terroir strictement délimité, ni substituable, ni transposable. C'est un terroir en équilibre fragile.

L'emprise de la LNMP, évaluée à près de 10% de la surface en production va générer des préjudices dramatiques. (Économiques notamment), et porter une atteinte à l'image du terroir et au paysage qui mettent en péril les exploitations et les caves.

Les impacts seront amplifiés pendant la période des travaux.

### ***Réponse SNCF Réseau :***

Selon le site officiel de l'AOP Picpoul de Pinet, l'aire en production est de 1550 hectares sur les 2400 ha comptabilisés au total.

Concernant les emprises de la LNMP : l'aire AOP est traversée par la zone d'étude rapprochée de la LNMP (soit les emprises estimées) sur 72 ha représentant ainsi 3% de l'aire AOP totale.

Sur ces 72 ha, 56 ha sont effectivement plantés en vignes AOP Picpoul de Pinet (soit 3.6% de l'aire en production) et 6 ha supplémentaires sont plantés en vignes non déclarées AOP Picpoul.

Les 150 ha évoqués englobent les délaissés pressentis par les agriculteurs. Cette estimation est faite sans la prise en compte de la mise en œuvre d'outil d'aménagement foncier (Aménagement Foncier Agricole et Forestier) prévu par le code rural et de la pêche maritime et sous la maîtrise d'ouvrage du Conseil départemental, dont l'objectif est précisément la restructuration foncière parallèlement à la réalisation d'un grand ouvrage. SNCF Réseau a d'ailleurs participé à la première Commission Départementale d'Aménagement Foncier du 25 novembre 2021, qui a listé les communes susceptibles de faire partie de cette procédure. La démarche est donc déjà initiée.

D'autre part, SNCF Réseau a déjà engagé des démarches d'anticipation en constituant des serves foncières (procédure en cours avec la SAFER) au sein du territoire AOP pour compensation directe. D'autres démarches sont à venir notamment ;

- *L'étude de faisabilité de l'optimisation de l'aire AOP sur les communes déjà dans le périmètre AOP – en lien avec l'INAO : objectif étendre le périmètre de l'aire AOP sur de nouvelles parcelles mais sur les communes déjà dans l'AOP ;*
- *L'étude parcellaire à venir par SNCF Réseau, en collaboration avec l'Organisme de Défense et de Gestion: diagnostic exhaustif de l'agriculture et des exploitations présentes sur le secteur (optimisation des friches, des structures d'exploitation...);*
- *La poursuite et actualisation à venir de l'Etude Préalable Agricole qui doit fixer une enveloppe financière dédiée à des projets locaux visant à soutenir l'économie agricole locale ;*
- *L'engagement de SNCF à réaliser ces mesures de compensation collectives sur l'économie agricole dont les projets seront initiés par les acteurs locaux (irrigation, technicité, communication et marketing...);*
- *Une étude paysagère spécifique visant à préciser les mesures d'insertion de la LNMP notamment sur les zones stratégiques du territoire telles que celle de l'AOP Picpoul.*

Ces mesures sont détaillées dans les pièces F5 § 5.1, et F7A2 et F7B2, § 5.3.1

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE :**

##### **L'agriculture :**

Nous notons que :

- La mise en place d'un système de management environnemental de chantier durant toute la durée des travaux,
- La prise en compte des impacts induits par des mesures de compensation telles que :
  - Réserves foncières permettant de faire des échanges fonciers avec les exploitants concernés
  - Opérations d'aménagement foncier

Indemnisation selon un protocole d'accord défini en collaboration avec les organisations professionnelles agricoles et s'appuyant sur les accords au niveau national.

##### **La viticulture**

Nous prenons acte des démarches d'anticipation engagées par SNCF Réseau concernant :

- La constitution de réserves foncières avec la SAFER au sein du territoire AOP pour compensation directe,
- L'étude de faisabilité de l'optimisation de l'aire AOP sur les communes déjà dans le périmètre AOP – en lien avec l'INAO,
- L'étude parcellaire à venir en collaboration avec l'Organisme de Défense et de Gestion,

- La poursuite et l'actualisation de l'Étude Préalable Agricole qui doit fixer une enveloppe financière dédiée à des projets locaux,
- Les mesures de compensation collectives sur l'économie agricole,
- Une étude paysagère spécifique visant à préciser les mesures d'insertion de la LNMP notamment sur les zones stratégiques du territoire telles que celle de l'AOP Picpoul.

Nous considérons que ces démarches sont cohérentes pour le maintien et le développement de l'AOP.

Nous notons une différence importante entre les superficies pressenties par les viticulteurs (150 ha de l'aire de production) et celles du maître d'ouvrage (72 ha), cette différence mérite des éclaircissements. Nous sommes surpris de cet état de fait, alors que les intéressés (maître d'ouvrage, viticulteurs et Chambre d'agriculture) sont en contact depuis plusieurs années.

## 5.10 LE PATRIMOINE FONCIER

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@22	Chauvit Catherine	Agression environnemental ! Des expropriations sur des domaines viticoles reconnus et importants sans compter les terrain privés. Ce projet peut se faire beaucoup plus loin dans les terres ou certains agriculteurs, à la vue de leurs difficultés financières, seraient surement contents de vendre leurs terrains et l'environnement de béton prévu à cette ligne, pourrait se noyer dans le paysage.
@48	Thomas	Ces personnes, pour certaines, souffrent de stress, de dépression, d'une sorte de burn-out et d' affectations connexes à ces maladies, en plus de subir les désagréments de distances plus longues à parcourir pour prendre un train, mais aussi de perte de valeur de leur bien.
@83	Kleinmann Michèle	150 hectares de terres agricoles perdues pour 18 minutes gagnées! Est ce vraiment indispensable? NON!!!
@91	Alonso fabienne	De nombreuses entreprises vont être menacées, les exploitations viticoles, maraichères, l'élevage, équestre, .... le domaine du tourisme, les exploitations ostréicultrices, la qualité des eaux thermales, les propriétaires qui verront leurs biens dévalués fortement.
@92	Brossard Céline	Sur saisine du Préfet en date du 21 septembre, la Chambre d'agriculture vient d'émettre un avis sur le projet au titre de la réduction des espaces agricoles.
@113	SUREAU Marc	3.Le raccordement Ligne Nouvelle / Ligne Existante qui a trop d' impact sur le bâti de Villeneuve-les-Béziers, pour lequel il faut demander des variantes pour des vitesses de 140 ou 120 km/h alors qu' il est prévu à 160 km/h
@140	Aucagne Christophe	Destruction d'espaces protégés, expropriations nombreuses, destruction de paysages uniques sur le bassin de thau etc,
@157	BERTRAND Charles	Nos parcelles agricoles longent l'autoroute au niveau du pont qui enjambe l 'autoroute à l 'opposé de l'aire de repos. Sur le schema examiné ensemble les 3ha 50 seraient en totalité pris dans la zone ferroviaire cadastré ainsi. Les Peyrols: D 2390 2428 2429 2430 2431 2432 2433 2436 3163 3173 3174 3177 3179.



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		À la mairie de Florensac , M PEYO élu à l'urbanisme s'étonne que nous ne soyons pas encore avisés. Notre fermier a besoin de connaître le laps de temps dont il dispose afin d'envisager l'entretien de ces parcelles. Merci de nous confirmer si toutes ces parcelles seront impactées
@160	Anais PRADIGNAC	Je suis propriétaire de 3 parcelles (BM 98,99 et 100) sur la commune de Poussan. En 2014 mes parcelles ont fait parties de la zone de préemption pour le projet de la nouvelle ligne TGV Montpellier-Barcelone. A ce jour, maintenant que le projet a avancé et que les zones de tracé ont été définies, mes parcelles ne sont plus concernées par ce projet. Cependant elles sont toujours sous préemption ce qui est bloquant pour moi et mes projets d'avenir. En effet, mon terrain étant agricole, je souhaiterais créer une activité professionnelle en ce sens. Tant que mes parcelles seront bloquées, je ne pourrais faire aboutir mes projets professionnels. Je demande la levée de préemption sur mes parcelles, qui je le rappelle, ne sont plus concernées par le projet.
@179 @180	Mme Marit LE NOBLE	Vous confisquez une partie de mon allée ("bois classe") et me laissez dans le flou quant à l'avenir de mon entreprise. Les travaux pour LGV, quand et comment, personne ne peut me le dire. Pas même la municipalité. Comment puis-je louer mes gîtes et mes tentes alors qu'une LGV est en construction à proximité ? Un domaine connu comme (commentaires des clientèles) 'havre de paix, mas situe dans un endroit isole très agréable, emplacement calme au milieu des vignes, cadre calme et reposant, très joli endroit, totalement dépaysant et de nature, emplacement tranquillisante face aux vignes, tout simplement une magnifique vue'... Vous comprendrez que le valeur de mon domaine va diminuer.
@206	Fabien	Minimiser l'impact environnemental : Des paysages défigurés, 1,6 million de m3 de déblais non réutilisés, aucun aménagement foncier, agricole et forestier ou environnemental prévu
R214 R239	Torcye André	Propriétaire d'une maison individuelle à Villeneuve-lès-Béziers..... Je constate que celle-ci (la ligne nouvelle) est située à environ 40m de ma maison. Qu'elles sont les aménagements (mur anti-bruit.... ) prévus par la SNCF....
R216	Astre bernard	Demeurant à Villeneuve-lès-Béziers se questionne pour savoir si son patrimoine serait impacté.
R235	Thierry SOULIE	Demeurant à Saint Thibéry se questionne pour savoir si son patrimoine serait impacté.
R237 R309	BERTRAND Charles	Florensac parcelles section D : 2429 à 2433, 2436, 1390,03160, 3173 à 3177, 3179 et 2428 Demande si elles sont impactées pour pouvoir programmer des plantations.
R285	DOMAINE COUSSERGUES	5 – Impact sur le bâti A 200 mètres de la ligne des bâtiments appartenant au GFA de Coussergues lieu-dit « La Bergerie » section E 294 d'une superficie de 1800 m <sup>2</sup> seront impactés par le passage du futur TGV. .....
@289	vincent lionel	bonjour, je voudrai être contacté au plus tôt par un responsable des achat de parcelles concernant ce projet, je suis impacté par celui-ci sur deux parcelles de vigne plantées en AOP picpoul de Pinet, et j'aurai voulu discuter avec un responsable pour trouver un terrain d'entente pour la vente de ces parcelles nommées ci après : - commune de Pinet, lieu-dit la vallongue, N° cadastral A 1026, environs 2 Ha. -commune de pinet, lieu-dit la majone, N° cadastral B 2169 , environs 75 ares.
E291	Elora	Bonjour, Habitante de la commune de Gigean, j'aimerais connaitre le tracé exact retenu pour le passage des rails du TGV sur ma commune afin de pouvoir estimer les dommages causés par son passage et prendre rendez-vous avec vous dans le cadre de l'enquête publique. Pourriez-vous me faire parvenir ce document ?
@298	GERARD	- La LGV entrainera, en plus des nuisances sonores, la dévalorisation et dévaluation de nombreux logements

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
R305	GINESTE Sandra	Les parcelles 169, 172 et 173 à Lattes sont impactées par un ER n° N1 qui s'est élargi par rapport au PLU actuel. Demande de précisions.
R307	SOULIE Thierry	St Thibéry les parcelles CO 1008, 1009 et 1010 seraient impactées. Demande de précisions.
R312	LIONEL Vincent	Habitant à Pomérols et possédant une propriété à Pinet, souhaite que le maître d'ouvrage rachète dans leur intégralité les parcelles impactées.
R313	AZAN Olivier	Propriétaire Petit Roubié à Pinet, s'inquiète de l'impact sur ses parcelles et est surpris de n'avoir pas été contacté.
R314	BERTRAND Régine	Habitant à Florensac, propriétaire de parcelles viticoles, demande des précisions sur ses parcelles impactées.
R315	RIOS Michel	Habitant Florensac souhaite avoir des précisions sur l'emplacement réservé par rapport à sa maison.
@318	thibaut	Le visuel / le bruit / les vibrations / la perte d'espace naturel vont faire perdre de la valeur à tout l'immobilier, immobilier qui constitue une épargne unique pour beaucoup de citoyens. Comment s'évaluent la perte, des modélisations ont-elles été réalisées ? Qui va compenser cela ?
@339	Sanchez Sylvain	- le tracé actuel avec son viaduc géant va défigurer le paysage du bord de l'étang de Thau, pollution visuelle, pollution sonore... cela va dévaluer la zone commerciale des Clash qui est un poumon du développement local, ainsi que l'immobilier proche et moins proche.
R508	LAVINAUD Jacques	Demande cartes plus détaillées pour s'organiser. .... Que se passe-t-il pour un forage qui se trouve dans l'emprise ?
@412	Paganini Géraldine	Je suis contre la ligne lgv qui va nous prendre la maison et nos vignes. il va y avoir des nuisances sonores, notre patrimoine local va être impacté les vignes de Picpoul de Pinet, notre massif de la gardiole et bien d'autres
@413	Thierry et Catherine Braquet	PJ : Comment peut-on admettre ... d'ensevelir en partie la Via Domitia classée monument historique....
@452	Marie-José	Aberration environnementale et patrimoniale qui impacte le fragile territoire de Thau et le pénalise en matière de mobilité.
R476	TEXIER CACHEUX Séverine	De plus, nos habitations vont perdre de la valeur avec cette construction pharaonique qui coûte des milliards pour gagner 18 minutes sur un trajet.
@510	Lacombe Alain	FNAUT Occitanie Villeneuve les Béziers est très impacté par le dernier tracé et surtout pour la phase 1 le raccordement de la LNMP sur le réseau actuel. Ce raccordement doit être étudié afin de détruire le minimum de bâti ce qui n'est pas le cas des dernières études.
R511	DESPOTS	Habitant à Florensac, demande d'information pour connaître si sa propriété est impactée.
R520	BALDY Christophe	Viticulteur à Florensac, demande d'information pour connaître si ses parcelles sont impactées : B 686, 687, 1157, 690 et 691.
@527	Cédric	Sans parler, bien évidemment, des expropriations inévitables. Les villes et villages ne cessent de croître.
@533	GIBERT CLAUDE	* Un viaduc surplomberait la commune de POUSSAN, avec le préjudice visuel et sonore que cela implique, pour les riverains en particulier et les Poussannais en général, Une baisse de la valeur des biens dans l'ensemble de ces zones !
@549	ANGUERA JENS	Personnellement j'aurais le TGV à la hauteur de mes fenêtres cela va engendrer une moins value de ma maison . Comment aller vous compenser. J'espère que vous prendrez en compte notre situation et nos intérêts.
@550	Cécile	Il faut absolument changer ce tracé qui impacte gravement la crique de l'Angle et ses environs. Ouvrage défigurant le site, nuisances sonores, les flamants roses et les autres animaux sauvages seront dérangés , sans parler des habitations qui perdront leur calme avec la LGV et seront de ce fait dévalorisées
@560	Navarrete Pierre	Je suis contre le projet je suis de Poussan je viens de faire construire une maison dans la zone à côté du lidl là où le tgv devrait passer , donc ma villa ne vaudra plus rien
@579	Anaïs Ricome	En tant qu'exploitante en cave particulière: Le Tracé proposé passe sur 4 de mes parcelles sur la commune de Mèze: Aw0009 5ha 80 avec la AW 0008 planté en AOP Picpoul de Pinet, le tracé me prend une partie de ma parcelle, j'ai deux questions:

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		comment sera la tracé en cet endroit? décaissé? surélevé? cela va forcément impacter l'agroécologie de ma parcelle, de plus ou vont se faire les accès. En effet toute mes parcelles et la cave sont de l'autre côté du TVG, comment vais-je accéder à ma parcelle? BW216: en totalité BW217 en partie BW178 en partie.
@600	Patricia	je souhaite être informé de l'impact réel du projet de l'emplacement réservé à la virgule sur notre propriété au 21 chemin de parazols 34420 Villeneuve les Béziers cadastré AY23. Comment envisagez vous l'accès des riverains qui ne seront pas expropriés par les travaux si le chemin de parazols est pris par l'emplacement réservé ? D'après le plan que nous avons visualisé à l'agloo de Béziers vous souhaitez remblayer le terrain déjà acheté par la SNCF qui est situé au nord de notre propriété pour effectuer le raccordement à la voie existante. Si l'impact du projet le permettait ne serait -il pas judicieux de déplacer de quelques mètres l'emplacement réservé afin de conserver le chemin de parazols et d'éviter les expropriations.
@621	Gener Cedric	Je suis agriculteur sur Mèze. La LGV doit m'exproprier de 3Ha de terre agricole.
@628	Hélène	Comme je possède un terrain sur la commune de Mèze proche du tracé et compris dans la bande hachurée indiquée sur les plans, j'ai cherché à savoir quelle incidence ce projet aurait sur l'occupation de ce terrain à vocation agricole. Or le niveau de détails de ces plans m'empêche de le savoir. Il n'y a à ma connaissance aucune coupe transversale de principe à échelle suffisante concernant chacune des typologies de voies. Je ne sais pas si je risque d'être expropriée et dans l'affirmative, à quel montant financier. Il est bien évident de toutes façons que même si je devais conserver ce terrain sans être expropriée, le simple passage de cette ligne lui fait perdre une grande partie de sa valeur foncière et son intérêt, qui était justement le fait d'être situé au calme et en pleine campagne, ce qui me porte préjudice.
R635	RICOME	Habitant à Montagnac et possédant des parcelles sur Mèze : obtenir des informations sur le projet et connaître la position de ses parcelles par rapport au tracé et savoir si les accès aux parcelles sera maintenue.
R636	NICOLAS Corinne	Habitant AUMES... obtenir des informations sur le tracé de la ligne nouvelle et la localisation du viaduc de Poussan.
R639	Coste	Possédant des parcelles à Bessan ...obtenir des informations sur le projet et connaître la position de ses parcelles par rapport à l'emplacement réservé.
@672	PUGIBET Vinent	Impact foncier : une partie de notre vignoble est impacté au Nord. Les plans ne sont pas assez précis pour affiner la surface concernée. Nous souhaiterions une compensation de foncier par l'acquisition de terrains limitrophes à notre propriété. Impact accessibilité : le tracé détruit notre principal accès aux parcelles. Le chemin à prévoir devra être accessible pour des véhicules agricoles, de type tracteurs et machines à vendanger. Parcelles concernées Bessan BN 44, 59, 60 et 64 BO 1, 2 et 3. Total 30,41 ha. Il s'agit de vignes expérimentales (plan écofito du Ministère de l'Agriculture), certifiées bio.
E704	Benjamin FOURNIE	Mme Vidal représentée me Benjamin Fournie. Possède une maison à Cers cadatrée A 588 et 593 d'un total de 3 ha 12ar 15ca. Cette propriété serait totalement impactée et demande qu'elles solutions sont envisagées.
@708	Cuccurullo Pierre	Devalorisations des biens immobiliers dans la zone proche du projet
@751	Réunir	En effet, ce tracé comporte de nombreux défauts.Destructions de maisons, pertes de valeurs immobilières pour celles qui seront à proximité du tracé.
@791	Genty Jean-Claude	Je souhaiterais savoir le tracé exact et précis au niveau de Mèze. Pour connaître où la lgv passe afin de savoir si mon foyer va être impacté par les Bruit incessant, et donc mérité une indemnité par rapport au prejudice auditif et à la perte de valeur de mon terrain, de ce projet destructeur de l'agglomération de thau.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@792	THOMAS Chloé	Combien d'habitation vont être détruites? À quel prix vont-elles être rachetées? Combien de personnes ruinées par la dépréciation de leur maison qu'ils ne pourront plus vendre?
@795	CLASTRE Marie-Claire	Quel impact sur la valeur des biens immobiliers sur Poussan et plus largement sur le bassin de Thau, sachant que le viaduc de plus d'un kilomètre aura un impact visuel sur Poussan et son entrée
@801	Stephane	Des milliards d'euros pour gagner quelques minutes... des expropriations...
@803	Alexandre	Les nombreuses dévaluation des maisons se trouvant plus ou moins proche du projet sont également à prendre en compte..
@805	Chamfort Christian	Je suis propriétaire d'un terrain chemin de la vallongue sur la commune de Pinet. Suis je susceptible d'être exproprié ?
C852	THIEULES Marie-Line	Demeurant à Pomérols : souhaite que les parcelles impactées soient acquises en totalité.
@861	COLIN PIERRE	J'ai proposé que si le passage devait malgré tout se faire , il serait souhaitable d'envisager une baisse de vitesse , même légère afin d'infléchir une légère courbe de trajectoire afin d'épargner un maximum d'hectare de vignes plantées de Picpoul de Pinet ,sachant que les vignes ne sont pas délocalisables hors de l'appellation Quelques minutes de plus sur un trajet peuvent sauver quelques dizaine d'hectare , et ce n'est pas parce que les études ont été orientées comme tel que pour autant les choses peuvent être définitivement actées sinon à quoi servirait une enquête publique..
@862	VINCENT David	J'habite a Gigean au pied de la Gardiole et je crains nuisance sonore, visuelle, ainsi qu' une perte de valeur de ma propriété.
@922	Martinez christian	J'exploite 20ha de vignes parcelles No : AL 8;9;26;et 27 sur cers et AV124 sur villeneuve les bzs . Je suis fortement impacté par le tracé de la ligne nouvelle qui dans sa nouvelle version fait disparaître aussi mon bâtiment d'exploitation ainsi que ma maison d'habitation alors que ce n'étais pas le cas auparavant. Dois je me préoccuper dès a présent , de prospecter pour me relocaliser ailleurs. Avez vous prévu de réactualiser le protocole d'indemnisation des exploitant agricoles qui date déjà de 1995 . Cdt.
@945	SAGNIER Ludovic	Sans parler du tourisme avec la déviation du TGV! le bruit dans nos village avec un train qui roule a 300 km / h, on nous demande notre avis sans même savoir comment vont être indemniser nos parcelles.
@955	LE MOUËL f=guillaume	En effet, ce passage porte atteinte à l'appellation d'origine protégée Picpoul de Pinet, dans son collectif sans oublier les atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification qu'il va entraîner. Ces atteintes seront d'autant plus préjudiciables aux jeunes viticulteurs, ce qui est mon cas, dans la mesure où les investissements engagés ont été réalisés en considération des surfaces possédées. Ainsi, une diminution de surface rendrait l'installation à terme non viable. Des atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification : - Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ; - Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ; - Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ; - Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations; - Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme.
@959	martinez gerald	je suis contre le projet car il me fait perdre toutes les parcelles que j'exploite et qui peuvent être classées dans l'appellation coteaux de Béziers. ce qui m'est en péril mon exploitation viticole.
@960	SGARD Laurent	Chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production. Arguments sur les atteintes individuelles, au niveau des domaines et structures de vinification : - Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ; - Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ; - Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ; - Phénomènes de morcellements

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		des exploitations, de mitages, d'amputations ; - Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme.
@962	MARTINEZ CHRISTIAN	je ne suis pas d'accord avec le tracé de la ligne à grande vitesse, propriétaire vous me prenez plus de 4 hectares de vigne en production sur un terrain coteaux de Béziers et je ne suis pas près de trouver les mêmes terres déjà impacté par la méridienne verte et l'A75 je trouve que cette ligne à grande vitesse n'est pas nécessaire
@964	Christine	Bonjour nous possédons un terrain sis hameau de la Castelle parcelle AL58 lots 3, 4, 5. Ces parcelles font parties de la zone de réservation pour la ligne Montpellier-Perpignan (vu à la permanence à la mairie de Montpellier). Que devons nous faire pour être expropriés sachant que nous avons vendu la maison (domaine la Castelle) à réseau ferré de France en 2015 et que ce terrain fait parti des jardins familiaux "les jardins de Gilles" .
@970	LE MOUËL frederic	. En effet, ce passage porte atteinte à l'appellation d'origine protégée Picpoul de Pinet, dans son collectif sans oublier les atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification qu'il va entraîner. Des atteintes individuelles aux domaines et structures de vinification : - Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (digues, vignes délaissées) ; - Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations; - Modification des itinéraires, rallongement des temps de trajet, complications du fait des engins utilisés, pendant les travaux (10 ans) et à terme
@982	PEPIN-BONET Stéphane	Délibération commune de Bessan : La commune de Bessan souhaite qu'une attention toute particulière soit apportée à la situation des activités existants actuellement sur le lieu de la future base de travaux. Les exploitants de ces activités seront très certainement expropriés (carrière des Roches Bleues, LR Broyage, Bessan Caravane, ;;) Au-delà des indemnités légales et réglementaires, il conviendra de tout mettre en œuvre pour permettre la relocalisation de ces activités sur le territoire de Bessan.
@1005	Josiane	Je me rendue à une permanence à Gigean et Il semblerait que la parcelle A067 (commune de POUSSAN )dont je suis propriétaire en indivision avec mes frères, soit sur le tracé de la future ligne LGV. J'ai plusieurs interrogations à vous soumettre: 1/Quel est le sort de notre parcelle A067? 2/ Quelle est la position de RFF? expropriation? avec quelle indemnité et sous quel délai? comment se passe l'évaluation et par qui? 3/Sur cette parcelle, il y a une petite maison qui est habitée par l'un de mes frères (indivisaire lui-même). Il se pose beaucoup de questions quant à son logement. Comment cela se passe en terme d'accompagnement à votre niveau RFF ou SNCF pour aider au relogement (parce qu'il perdrait son toit tout de même)? aide financière? accès privilégié ou prioritaire à des logements sociaux ou non? Sous quel délai devrait-il quitter le logement?
@1035	RAYNAUD Pascal	⇒ Impact foncier Destruction du vignoble des appellations AOP Picpoul de Pinet, IGP Côtes de Thau & IGP OC. Perte considérable pour un segment économique moteur du territoire. Quid concernant le foncier Indemnités des viticulteurs sur le foncier mais aussi sur les pertes de récoltes Accès aux parcelles pour les véhicules agricoles (Tracteurs, Machines à Vendanger) Destruction du foncier durant les travaux Réfection des chemins, des réseaux hydriques pour éviter les inondations Secteur de Plaine, permettre l'écoulement des eaux des crues de l'Hérault pour éviter l'effet double digue, avec le TGV & l'autoroute
@1045	Baume Virginie	Nous habitons et exploitons nos vignes sur la commune de Pinet qui sera lourdement impactée par le tracé de la LGV. Voici pourquoi nous sommes contre le tracé de la LGV : Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles.
@1062	Iziquel Yvon Sète Agglopolé Méditerranée	Avis de Sète Agglopolé Méditerranée Le prélèvement foncier sur le milieu agricole et viticole est estimé à 218 ha (pour les secteurs 5 et 6), appartenant à 72 exploitations dont une partie en AOC non transposable, non substituable. Il s'accompagne d'un impact sur le bâti de 4 exploitations. S'y ajoute le

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		morcellement des exploitations, les pertes d'exploitation en phase travaux, ainsi que l'impact financier définitif de domaines ayant investi sur la diversification touristique.
@1067	Fonquerne Xavier	Je suis propriétaire de 2 parcelles, Fon de Janes, à Issanka. Je suppose qu'à l'époque le tracé était déjà déterminé et que ma maison serait probablement démolie ou très décotée à l'approche du projet. Depuis c'est une maison secondaire où je viens une fois par mois (mais toujours avec plaisir). C'est invendable avec votre projet en suspens et pourtant je rêve toujours de ma petite maison dans la nature. Au vu des tracés, une grosse partie de mon terrain est sur votre zone de sécurité. Si ça se confirme, je souhaite une grande promptitude dans vos propositions de rachat, afin que je puisse me tourner vers un autre projet rapidement.
@1090 C1192	BENECH Marion	[EIFFAGE INFRASTRUCTURES Le projet LGV phase 1 devrait, selon l'emprise du fuseau telle qu'elle ressort du dossier soumis à enquête publique, impacter une superficie d'environ 30 ha soit 40% de la surface de la zone d'activité des entités du groupe Eiffage, y compris celle de la S.E.M. dont il est actionnaire, sur le site des communes de Bessan et Saint-Thébéry. Dans ce contexte, le groupe Eiffage y compris la S.E.M dont il est actionnaire, se tient à la disposition de l'autorité expropriatrice pour l'étude de toute éventuelle variante, tout aménagement possible et, plus généralement ; pour la mise en place de mesures d'accompagnement de sorte à réduire les impacts de toute nature.
@1097	Docteur Arnaud Alain	Avec la création de la LGV, il faut retenir la perte des terres agricoles, de vignes classées en AOP Picpoul de Pinet (une AOP n'est pas délocalisable), isolement des parcelles, reconstitution insatisfaisante des voies d'accès,....
E1121	KHALED Soraya	Contribution à l'enquête publique sur la création de LGV Montpellier-Perpignan Conseillers municipaux de Sète 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 destruction de 150 hectares de vignoble Picpoul de Pinet....
@1124	MOREL Anaëlle	Conseil Départemental de l'Hérault <u>Le patrimoine des routes départementales</u> .... 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 SNCF au moment de la réalisation de son opération sur des emprises en proximité. Le Département ne saurait en être tenu responsable.
@1130	Baëza Thierry	Mairie de Mèze - Un impact foncier car les POS et les PLU des communes du nord du bassin de Thau ont tous réservé une emprise TGV sur leur territoire.
E1131 @1137 C1191	GLEIZES Maurice GLEIZES CHARLOTTE	Contribution CBRB - zone réservée 50ha pour base travaux de SaintThibéry 2- La surface expropriable est excessive pour le projet : La société CBRB serait exproprié de 50 hectares sur les 70 ha qu'elle possède. Les 20 hectares hors bande expropriable ne sont pas urbanisables en l'état des documents d'urbanisme. La société CBRB perd donc tout : ¾ de ses terrains ; quasiment tous ses revenus locatifs ; la possibilité d'utiliser les terrains qui lui resteraient. Il est possible de réduire la surface expropriable : Les concepteurs SNCF du projet LGV pour la construction de ligne Montpellier-Béziers estiment à 1 000 000 de tonnes la quantité de ballast à stocker sur le site pour la réalisation du projet.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Compte tenu des contraintes spécifiques dues à la manipulation et au stockage de ces matériaux, les experts en la matière estiment de 25 à 30 ha la surface nécessaire pour le stockage de la totalité de ce ballast.</p> <p>Or,</p> <p>La surface totale réservée pour ce projet est de 50ha.</p> <p>Si l'on déduit le tracé proprement dit de la ligne terminée, soit environ 5 ha, la base de travaux puis la base maintenance occupera de 40 à 45 ha...cela semble disproportionné par rapport à l'emprise de la ligne elle-même.</p> <p>D'autant que la surface nécessaire au stockage des matériaux par rapport à la surface réservée fait ressortir un excédent de 15 ha environ et que les matériaux seront approvisionnés au fur et à mesure de l'avancement des travaux et non pas en totalité avant le commencement de ces derniers.</p> <p>En conclusion, la surface expropriable pourrait donc être diminuée d'au moins 15 ha (150 000 m2).</p> <p>... L'expropriation envisagée priverait la société CBRB de 96,5% de ses revenus.</p> <p>Même avec une indemnité conséquente, elle serait dans la quasi-impossibilité technique et financière de se reconstruire.</p> <p>C'est la raison pour laquelle la société CBRB demande au commissaire enquêteur d'intercéder en sa faveur auprès des autorités hiérarchiques de la SNCF, ou de Monsieur le Préfet, pour obtenir de la SNCF la rétrocession de 30 ha de terrains « délaissés » qu'elle possède sur l'arc méditerranéen.</p>
@1143	Fabrice Solans	<p>Commune de Villeneuve-lès-Béziers</p> <p>Ainsi deux saignées réalisées en deux phases successives vont traverser Villeneuve...</p> <p>L'emprise concernant ces deux phases représente un total de 19% du territoire communal.</p> <p>Les destructions environnementales, l'imperméabilisation des sols, les expropriations d'entreprises, d'habitations et la disparition de terres agricoles programmées contribuent de l'appauvrissement et de la diminution d'attractivité de Villeneuve-les-Béziers.</p>
@1166 @1173 @1175	Maffre-Baugé Sophie	<p>Je suis propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers. Notre propriété, comprenant un corps de ferme sur 2 hectares de terrain, est doublement impactée par le projet actuel :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• d'une part par la ligne nouvelle qui longera l'A9 ( à 1,2 kilomètres)</li> <li>• d'autre part, et surtout, par le raccordement (déviations du fret) dont le tracé passe sur notre propriété ou à quelques mètres.</li> </ul> <p>Le tracé actuel aura des conséquences désastreuses à plusieurs niveaux :</p> <p>4. Impact économique : le potentiel économique des terres agricoles qui entourent la propriété, actuellement exploitées par ma mère Mme Marguerite Maffre-Baugé, sera gravement touché, en raison du morcellement des parcelles.</p> <p>5. À titre personnel, nous subissons au quotidien de très importantes nuisances sonores et visuelles avec le double préjudice de la ligne nouvelle et du raccordement qui devrait passer... sous nos fenêtres.</p> <p>6. Il s'ensuit une dévalorisation et dévaluation considérables d'un bien familial transmis depuis trois générations, auquel nous sommes sentimentalement profondément attachés et dans lequel, mon mari et moi avons investi beaucoup de temps et d'argent pour sa rénovation et sa valorisation, afin de continuer à l'améliorer pour le transmettre à nos enfants. 7</p> <p>. La LNMP réduit à néant de nombreuses perspectives : l'investissement dans un corps de ferme représente un actif immobilier recherché des investisseurs qui souhaitent à la fois se rapprocher de la nature, du milieu agricole, et s'installer dans un environnement calme et reculé. Par ailleurs, un corps de ferme comme le Domaine de Chazottes comprenant un ensemble de bâtiments (dépendances, maisons, cave, écurie...) peut se transformer en maison d'hôtes, en gîte, ou encore en appartements locatifs, valorisant ainsi le potentiel touristique et immobilier de la commune, voire de la région. Enclavée entre l'A9 (à 1 kilomètre), la ligne ferroviaire déjà existante (à 295 mètres), la LNMP (à moins d'un kilomètre) et le raccordement (qui pourrait frôler le mur de clôture), notre propriété sera définitivement dénaturée</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		et défigurée. « La campagne de Chazottes », comme se plaisent à dire les Cersois et les Cersoises, perdra son charme, son intérêt et sa valeur. Conclusion : Pour toutes ces raisons, nous demandons une révision du tracé actuel.
C1203 C1219	THIEULE Laurent	Syndicat AOP Picpoul de Pinet Syndicat AOP Languedoc La particularité d'une aire d'appellation d'origine est qu'elle s'appuie sur des facteurs naturels, historiques et humains et qu'elle n'est pas transposable ailleurs, ni substituable. La délimitation parcellaire n'est pas extensible, et toute parcelle perdue est irremplaçable.
C1205	TUZET	Notre entreprise est située dans la zone artisanale des Clachs à Poussan et le tracé passe à dix mètres de mon local, ce qui engendre une délocalisation de mon entreprise, des frais, et retrouver un local équivalent.
C1206	Di Maggio Cédric	Souhaite connaître à qu'elle distance se trouve la ligne par rapport à son habitation à Oussan.
C1207	MARTEL NODET CHABBERT	Résidants à LA MOULINE-FAUCONNE commune de LOUPIAN attestons la présence d'une source d'eau potable, située sur le lot 674, servant à alimenter les habitations depuis 1946 (selon témoignage oral).
C1216	BOUZINHAC daniel	Habitant sur la parcelle A67 à Poussan impactée par le TGV. Souhaite avoir un engagement de la SNCf comme quoi la parcelle est bien impactée par le tracé définitif.
R1224	DENIGOT Claude	Habitant Villeneuve-lès-Béziers : procédure négociation en cours.
R1225	Martinez Christian	Habitant Cers : demande la confirmation de l'impact du tracé sur ses parcelles à Cers et Villeneuve-lès-Béziers.
R1227	RODRIGUEZ-MONDINO Ludivine	Projet d'un parc photovoltaïque sur les communes de Béziers et Vendres.
R1230	MALZAC Laurent	Habitant Villeneuve-lès-Béziers : demande si son patrimoine serait impacté par le futur projet.
R1243	PASTRE Franck	Propriétaire d'une parcelle à Issanka commune de Poussan : demande qu'elle l'emprise acte qui sera expropriée.
O1249	LAPENE Richard	Habitant Lattes : souhaite savoir si sa parcelle est impactée.
O1252	VINCENT Lionel	Exploitant agricole à Pinet : Une de ses parcelle est fortement impactée par le tracé de la ligne.... Il désirait savoir si le maître d'ouvrage avait l'intention de preendre qu'une partie de la parcelle ou la totalité.
O1253	Christine Baraillé	Propriétaire d'un terrain à la Castelle sur Lattes souhaite savoir qu'elle emprise sera acquise par la SNCF et si on leur donnerait des terrains similaires.
O1255	AUBAGNAC Jean Louis	Habitant Florensac : souhaite savoir comment ses parcelles sont impactées et la suite à donner.
O1256	ZOETE Thil BRISSE Charles henri	Sté EIFFAGE Rencontrent le commissaire enquêteur pour lui faire part de l'impact important, sur leurs activités, de la zone prévue à Bessan pour la réalisation de la base de travaux puis de la base d'entretien du réseau LNMP. S'ils ne sont pas opposés au projet, ils indiquent avoir besoin d'une meilleure visibilité pour s'organiser sur le long terme.
O1259	PIERRE Brigitte	...les habitants de MEZE ne sont pas au courant du passage de la ligne, le domaine de Crecille est traversé par la ligne, domaine coupé en deux et 3 domaines de Picpoul sont impactés.
O1261	BOUEZVAL	Habitant Poussan : inquiet de savoir où se loger il ne peut actuellement justifier une demande de logement social, car il n'a pas été contacté par Réseau Ferré.
O1263	DELON TOUNI	Habitants Fabrègues : souhaitent connaître l'emprise de la ligne sur leurs parcelles.
O1264	RUGGIERO SERGIO	Habitants de Poussan : s'inquiètent des travaux. Mme Sergio attire notre attention que l'ensemble des constructions est à vocation de musée (peinture et sculpture) une donation sera faite à la communauté d'agglomération pour permettre l'exposition des œuvres de M et Mme Sergio.



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
O1265	PACAUD	Habitant à Poussan : Avec sa belle fille Mme Pacaud, sont propriétaires de parcelles grevées depuis 2014 d'une ZPP dont le bénéficiaire est Réseau Ferré ;apparemment non impactées par la ligne ils demandent la levée de cette réserve sur les parcelles pour des projets personnels et professionnels.
O1267	CARRERAS	Habitant Mèze: souhaite savoir quelles sont ses parcelles impactées.
O1269	BARAILLE Christine	Habitant Lattes : demande qu'elle emprise sur sa parcelle sera acquise par Réseau Ferré.
O1271	PRAT Gilles DEVERGER Jean Marie VACHER Caroline LOURIAC Sylvie GIRARDO	Tous nos biens seront dévalués, ceux sont des points noirs, nos maisons sont à même hauteur, donc énormes nuisances sonores du viaduc.
O1274	BISSONNET	Sté ELEMENTS Avait un projet sur Bessan (Les Roches Bleues) pour développer de l'énergie photovoltaïque. Le tracé 2021 impacte la totalité des parcelles. La société demande le retrait des terrains objet du projet photovoltaïque.
O1275	VIE Pierre	Propriétaire à Loupian : demande si sa parcelle est impactée.
O1276	SAUVAL	Propriétaire à Gigan : souhaite connaître l'emprise de la ligne sur sa parcelle.
O1279	VIANES Jean Paul	Propriétaire d'une grange à La Castelle commune Lattes : souhaite connaître la suite donnée à son expropriation.
O1280	Dumas Pierrette	Locataire sur une parcelle à la Castelle sur la commune de Lattes souhaite savoir où passera la ligne par rapport à sa location.

**Nous considérons que chaque contribution appelle une réponse individualisée, notamment lorsque les références cadastrales sont précisées, et où les lieux sont identifiables.**

#### Parcelles de particuliers

La plupart des contributeurs s'inquiètent de l'emprise de la nouvelle ligne sur leurs parcelles bâties ou non bâties.

Ils soulignent que parfois les documents fournis ne sont pas à une échelle assez précise pour bien identifier l'impact sur leurs biens.

Les contributeurs s'interrogent sur les procédures d'indemnisation prévues ; que ce soit en termes de délais et de montant. Sur ce dernier point, beaucoup de contributeurs, même non impactés par le tracé de la nouvelle voie mais à proximité de celle-ci, craignent que leurs biens perdent de la valeur du fait de la proximité de la ligne notamment le viaduc de Poussan.

Certains souhaitent que les biens partiellement impactés, soient expropriés en totalité.

## Réponse SNCF Réseau

*SNCF réseau s'engage à répondre de façon individualisée à chaque contributeur de l'enquête publique qui aura posé une question sur le sujet foncier, sous réserve qu'ils aient bien communiqué leurs coordonnées au registre numérique et/ou papier.*

*Au stade de l'enquête publique préalable à la DUP, seul un périmètre prévisionnel d'emprise du projet est établi. C'est l'enquête parcellaire réalisée à posteriori (et sur les bases d'études approfondies) qui permet de définir l'impact foncier précis du projet (cf encadré suivant)*

*Toutefois, et parallèlement à cette enquête parcellaire qui peut aboutir à une orientation judiciaire, les accords amiables sont recherchés en priorité. L'expérience de SNCF permet de vérifier le fait que les acquisitions foncières des grands projets ferroviaires se font très majoritairement à l'amiable.*

*Les propriétaires et les exploitants dont les biens se trouvent inclus dans les emprises du projet seront indemnisés à l'amiable ou par voie d'expropriation dans les conditions prévues par le code de l'expropriation et selon les barèmes des protocoles indemnitaires établis avec les représentants des acteurs du monde agricole.*

*A ce jour, SNCF Réseau n'a pas connaissance d'un retour d'expérience prouvant que le foncier bâti ou non bâti situé à proximité des emprises perde systématiquement de la valeur suite à la réalisation d'une ligne nouvelle ferroviaire projet à moyen terme.*

*Le code de l'expropriation énonce les conditions de réquisition d'emprise totale des biens. Ce point peut aussi être l'objet de négociations au cas par cas entre le MOA et le requérant aux vues d'une situation exceptionnelle.*

*Les procédures d'acquisitions foncières démarrent après la déclaration d'utilité publique. Une enquête parcellaire est alors lancée afin de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier leurs propriétaires. Conduite sous la responsabilité du préfet de département, elle donne lieu à une enquête publique spécifique qui permet à toutes les personnes concernées de consulter un dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.*

### COMMENT SE DÉROULENT LES ACQUISITIONS ?

#### Qui est concerné ?

*Sont concernées par les acquisitions toutes personnes physiques (propriétaires, exploitants ayant un titre d'exploitation...) ou morales (entreprises, collectivités...) possédant une ou plusieurs parcelles impactées par la construction de la future ligne.*

#### Quel type de bien ?

*Les biens les plus souvent concernés sont des biens non bâtis : parcelles agricoles, parcelles naturelles, constructibles, en friche ou boisées.*

De manière plus mesurée, des biens bâtis sont également touchés par le projet. Il s'agit d'habitations, de sièges d'exploitations agricoles, d'immeubles professionnels, industriels, artisanaux ou commerciaux.

#### Quand et comment ?

Les procédures d'acquisitions foncières démarrent après la déclaration d'utilité publique. Une enquête parcellaire est alors lancée afin de déterminer avec précision les biens situés dans l'emprise du projet déclaré d'utilité publique et d'identifier leurs propriétaires.

Conduite sous la responsabilité du préfet de département, elle donne lieu à une enquête publique spécifique qui permet à toutes les personnes concernées de consulter le dossier déposé en mairie et de faire connaître leur situation foncière (servitudes, locataires...) auprès d'un commissaire enquêteur désigné par le tribunal administratif.

#### LA MISE À DISPOSITION TEMPORAIRE DES TERRAINS

Pour les besoins de travaux, des autorisations d'occupation temporaire de parcelles peuvent être demandées pour conduire des campagnes de sondages, des déviations de réseaux provisoires, des investigations (diagnostic puis fouilles éventuelles) nécessaires à la réalisation de la ligne nouvelle. À l'issue des travaux, ces emprises sont remises en état. Les propriétaires ou les exploitants sont indemnisés selon un protocole d'accord passé entre le maître d'ouvrage et les organisations professionnelles.

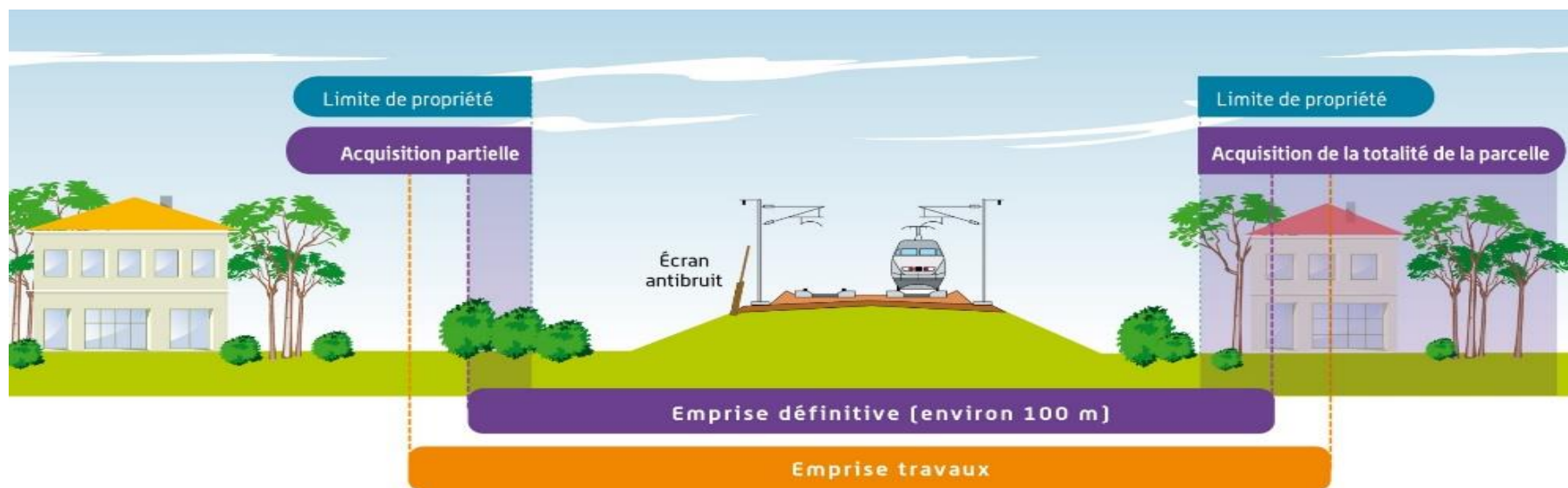


Figure 4 : Schéma de principe des acquisitions

### Source d'eau potable

Plusieurs contributeurs font état de l'existence de source d'eau potable, ou servant à l'arrosage, située sous l'emprise de la ligne NLMP. Ils s'interrogent sur les solutions apportées, par le maître d'ouvrage, pour conserver leur ressource en eau.

### Réponse SNCF Réseau

*Il convient de se reporter au chapitre 2.6.*

### Domaine de Chazottes

Le contributeur exprime ses craintes de voir ses biens dévalorisés du fait de l'impact de la ligne nouvelle sur une partie de sa propriété. Cet impact est aussi jugé néfaste sur l'ensemble des biens, par la simple proximité de la ligne nouvelle. La conséquence est une perte de la valeur des biens et compromet le développement de futurs projets immobiliers.

Il souhaite donc une révision du tracé actuel.

### Réponse SNCF Réseau

*Le domaine de Chazottes est en effet concerné par les emplacements réservés de la LNMP dans le document d'urbanisme de la commune et, à ce titre, bénéficie du droit de délaissement si ses propriétaires souhaitent l'exercer (code de l'urbanisme).*

*SNCF Réseau est en contact avec les propriétaires du domaine depuis de nombreuses années.*

*Comme précisé précédemment, la dévalorisation du bien suite à la réalisation d'un projet de Ligne Nouvelle n'est pas démontrée.*

### Les Roches Bleues - CBRB

Le contributeur s'interroge sur le bienfondé de l'implantation de la base de travaux sur ses parcelles où plusieurs activités se concentrent.

Il indique que la surface expropriable est excessive et qu'elle ne laisse qu'une surface difficilement exploitable pour pouvoir continuer son activité sur place.

Il propose, soit de réduire la zone expropriée soit, de procéder à un échange de parcelles sur l'arc méditerranéen.

### Réponse SNCF Réseau

*Les solutions de compensation des préjudices estimés seront vues dans le cadre des négociations que SNCF Réseau a déjà entamé avec le propriétaire et les ayants-droits. L'enjeu d'une anticipation en amont est bien pris en compte dans le cas de cette situation particulière.*

#### Parcelles classées AOP Picpoul de Pinet

La plupart des contributeurs et les viticulteurs concernés, soulignent que la perte de parcelles classées en AOP Picpoul de Pinet et AOP Languedoc, ne peut être compensée. En effet, ils soulignent que le territoire de l'AOP n'est pas extensible. Ils soulignent aussi, que les surfaces perdues sont plus importantes que celles prévues car il y auraient de nombreux délaissés du fait du morcellement du territoire. Des parcelles se trouveraient enclavées, mal desservies par des accès compliqués et ne permettant pas une exploitation normale. Ceci pendant les travaux et en phase d'exploitation de la ligne.

Certains souhaitent que les biens partiellement impactés, soient expropriés en totalité.

Les contributeurs dans leur grande majorité souhaitent que le tracé soit modifié pour ne pas impacter le territoire de l'AOP Picpoul de Pinet.

#### Réponse SNCF Réseau

*Il convient de se reporter au début de ce chapitre ainsi qu'au chapitre 9.*

#### ZPP

Plusieurs contributeurs dont les propriétés sont situées en dehors des ZPP initialement prévue, souhaitent la levée de ces dernières après confirmation que les parcelles sont hors périmètre.

#### Réponse SNCF Réseau

*L'instruction des dossiers d'urbanisme par SNCF Réseau sur la phase 1 ne se fera plus sur la base du périmètre de 1000 m de la ZPP mais sur une bande de 500 m centrée sur l'axe du tracé (= bande accompagnant le projet, figurée dans la pièce E PGT du DEUP). Ce nouveau périmètre est légal depuis la date de l'ouverture de l'enquête publique préalable à la DUP de la LNMP.*

#### Les collectivités impactées

La plupart des communes et le conseil départemental de l'Hérault, souhaitent que soient maintenues et améliorées les liaisons de l'ensemble des voies sur leur territoire. Certaines communes souhaitent aussi que les compensations environnementales soient faites sur leur territoire.

Villeneuve-lès-Béziers : La commune déplore que la NLMP est trop impactante pour son territoire, en termes de surface (19% de la surface communale), mais aussi en terme d'expropriations.

Elle souhaite que soient prévus des aménagements (voirie, bassin de rétention...) et que les compensations écologiques soient réalisées sur son territoire.

### Réponse SNCF Réseau

*Le maintien des liaisons des voies du territoire est un engagement fort de SNCF Réseau.*

*SNCF Réseau prend bien note des demandes de certaines communes d'accueillir sur leur territoire les mesures compensatoires environnementales. Elles doivent être réalisées au plus près du lieu d'impact pressenti, en fonction des caractéristiques des sites d'accueil potentiels au regard des besoins compensatoires.*

*Des réponses ont été apportées en ce sens par courrier à la suite des saisines des communes réalisées au cours de l'été 2021.*

*Concernant la commune de Villeneuve-lès-Béziers, la zone d'étude rapprochée (ZER) transmise à la chambre d'agriculture pour évaluer l'impact de la LNMP sur le territoire est au plus proche des besoins fonciers estimés à ce jour pour la réalisation de la ligne. Alors que la superficie de la commune de Villeneuve-Les-Béziers est de 1734 ha, la ZER (phase 1 et 2) totalise 130 ha, ce qui représente 7,5% du territoire communal.*

*Une réponse a également été apportée aux demandes de la commune de Villeneuve-lès-Béziers, par courrier en date du 27 janvier 2022 suite à la saisine de juillet 2021.*

*A noter qu'à ce jour, SNCF a déjà fait l'acquisition, à la demande de leurs propriétaires et à l'amiable, de 15 maisons d'habitation.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous notons les précisions apportées au déroulement des mutations foncières et destinées aux particuliers.

Les démarches engagées dans le cadre du code de l'expropriation, accompagnées de réponses individualisées et de la prévalence d'approches à l'amiable (cas des Roches Bleues, du domaine de Chazotte, des viticulteurs de l'aire de l'AOP Picpoul de Pinet, ...) nous paraissent convenables

Nous notons que le maître d'ouvrage ne s'engage pas sur la problématique de la perte de valeur des biens causée par la proximité de la Ligne nouvelle évoquée par le domaine « Le petit marseillais », le domaine de Chazotte, ... Néanmoins, nous pensons qu'il doit exister des retours sur d'autres infrastructures similaires (par exemple CNM, ...).

Nous demandons au maître d'ouvrage de les intégrer dans les approches de négociation à l'amiable.

Nous prenons acte que le périmètre de la ZPP a été ramené de 1 000m à 500m, ce qui permet de réduire le nombre de parcelles impactées par les contraintes liées à la ZPP en matière de demandes d'urbanisme.

Nous notons que le maître d'ouvrage s'engage à ce que les mesures compensatoires soient faites, dans la mesure du possible, au plus près, sur le territoire des communes concernées.

Nous observons que pour la commune de Villeneuve-lès-Béziers, la zone d'étude rapprochée (ZER) pour évaluer l'impact de la LNMP est au plus proche des besoins fonciers estimés à ce jour pour les deux phases, soit 7,5 % du territoire municipal.

## 5. 11 LE PATRIMOINE HISTORIQUE ET ARCHÉOLOGIQUE

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@97	Han le Noble	Je crois savoir que vous allez même traverser la Via Domitia et passer devant la propriété où nous logeons toujours. Incompréhensible et inutile.
@168	Denis	Détruire la via Domitia authentique , seul patrimoine romain encore existant sur le tronçon Mèze Pinet, est un assassinat prémédité. Honte à tous ceux qui continueraient de garder ce projet indigne sans essayer d'envisager une modification du trajet pour empêcher une casse historique.
@178	Jean-Jacques	On nous dit que tous les chemins mènent à Rome, c'est faux. La Via Domitia, ça c'est vrai. Alors, oyez, oyez dictateurs SNCF et associés, les petites gens du terroir vous disent : ce vestige romain est "à faire" comme le chemin de Compostelle, surtout pas "à défaire" et ne jamais devenir "chemin de fer" !!!
@196	Christian	Et la LGV va impacter dans l'arrière pays les chemins de randonnées à pied ou en VTT (La Via Domitia, voie romaine, sur les communes de Mèze et Pinet - le plus vieux monument historique de la région, vieux de 2000 ans).
@212	Madeleine sergio	A-t-on tenu compte non seulement de la vie autour du bassin de Thau actuelle mais aussi son passé culturel ? Suit une liste des monuments historiques de la région... enfin ne va t on pas visuellement et auditivement polluer ces zones et enfin par clore un viaduc à 30m enjambant le Parc d'Issanka fiers de ces platanes centenaires.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@218	GRANDJACQUES AGNES	De plus il détériore du patrimoine historique le tracé de la via domitia ;
@242	BESSIERE Louis	Aspect environnemental : Crainte que le massif de la Gardiole soit défiguré. Le tracé passera au pied de l'Abbaye StFélix-de-Montceau (classée).
@260	Audrey	La LGV ensevelira en partie la Via Domitia : la Via Domitia est un tronçon routier datant de l'époque Gallo-Romaine classé aux Monuments historiques. 🏛️
@269	Catherine	On explose une partie de notre patrimoine autochtone (voie romaine, garrigues) pour transporter plus vite une population allochtone d'une grande ville vers une autre en créant en plus de l'urbanisation inutile (gares dans le désert) sur des terrains agricoles déjà bien entamés.
@270	Christian	- La LGV ensevelira en partie la Via Domitia : la Via Domitia est un tronçon routier datant de l'époque Gallo-Romaine classé aux Monuments historiques
@298	GERARD	La LGV ensevelira en partie la Via Domitia : la Via Domitia est un tronçon routier datant de l'époque Gallo-Romaine classé aux Monuments historiques.
@345	GALETTI Bernadette	Les tronçons de la Via Domitia sur les communes de Meze et Pinet sont inscrits depuis 1995 aux monuments historiques, comment peut-on envisager la construction de la ligne (LVG) sur ce territoire ?
@347	Patrick	Connaissant bien la région cette ligne va détruire la via domitia (inscrite aux monuments historiques) et ne produire que des nuisances écologiques sur le bassin de thau et la destruction des vignes (le terroir picpoul)
@401	Diep	2/ Je n'accepte pas un projet qui va DETRUIRE le patrimoine historique, écologique et économique de Thau.
@413	Thierry et Cathé Braquet	Comment peut-on admettre de balafrer le massif de la Gardiole classée ZNIEFF type 1 et 2, de venir défigurer le paysage splendide de l'étang de Thau avec un viaduc de 28 mètres de haut équivalent à un immeuble de 11 étages qui dominera la crique de l'Angle classée Natura 2000, d'ensevelir en partie la Via Domitia classée monument historique et de massacrer plus de 10% du terroir viticole du Picpoul de Pinet, appellation internationalement appréciée et véritable patrimoine local faisant partie des 3 plus grandes AOC du Languedoc pour soi-disant gagner quelques poignées de minutes ?
@421 @424	PIERRE BRIGITTE	1/ Est ce que le site de MARINESQUE à Loupian sera impacté par le tracé de la LGV ?? 2/ Est ce que la VIA DOMITIA, voie romaine sur la commune de Mèze sera impactée par le tracé de la LGV ? POURQUOI CETTE LGV EST-ELLE PREVUE SUR LA VIA DOMITIA (inscrite aux Monuments historiques depuis 1995) ? La VIA DOMITIA de 500 km des Pyrénées aux Alpes, a été goudronnée sur presque toute sa longueur, il ne reste plus que quelques parties authentiques dont celle sur la commune de Mèze à Pinet (8km). Vous remarquerez que la ligne LGV Phase-1 passe sur la VIA DOMITIA uniquement sur le tronçon Mèze Pinet. Sur tout le reste du tracé la LGV passe loin de la voie romaine. POURQUOI DETRUIRE JUSTE CE TRONCON Mèze - Pinet, LE PLUS VIEUX MONUMENT ROMAIN DE LA REGION ????
C489	LAUER Sophie	D'un point de vue personnel, ce tracé va impacter nos chemins de randonnée notamment notre via domitia et notre paysage sans parler des conséquences également sur notre faune et notre flore.
@503	Hélène	Ce tracé defigure des sites classés, ensevelit notre histoire gallo romaine en passant par la voie Domitia, détruit des terres agricoles !
@522	JEANGUYOT Philip	- La LGV ensevelira en partie la Via Domitia : la Via Domitia est un tronçon routier datant de l'époque Gallo-Romaine classé aux Monuments historiques.
@544	Garratt John	Detruire les monuments historiques pour 17 minutes de trajet par train - impensable
@546	Tollemer Jean-Luc	Un viaduc face à l'étang de Thau ? Quelles études sur : - L'impact visuel ? - L'impact sonore pour les riverains ? - L'impact sur le patrimoine culturel, comme la voie domitia ?



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@551	Bernard	Pourquoi faut-il détruire un site archéologique ancien et des vignobles de Picpoul établir une ligne de chemin de fer? La voie romaine est un élément important de notre histoire et est une attraction pour la région. Cette voie a déjà été détruite sur beaucoup de son tracé. C'est important de garder ses restes au lieu de simplement de les abandonner pour un projet qui pourrait facilement passer ailleurs.
@557	verriere dominique	Il est plus que dommage de supprimer un patrimoine historique de plus de 2000 ans. La partie via Domitia entre Mèze et Pinet est l'un des rares morceaux encore en état.
@564	SIMON BERNADETTE	je m'oppose au tracé de la LGV Montpellier Beziers compte tenu des impacts sur l'environnement tels que destruction d'une partie de la via domitia ( classée aux monuments historiques cela me semble une hérésie),
@570	Mélanie	La ligne ferroviaire réduit les terres plantés en cépages de Picpoul -- qui produit un vin blanc sec très demandé -- et élimine les reliques historiques de la voie romaine qui a permis à Hannibal d'aller attaquer Rome.
@606	Lugand marie	Je suis contre l'ensevelissement d'une partie de la Voie Domitienne
@622	APPE Benjamin	La destruction de notre patrimoine, tant visuelle que écologique ou même historique, ne peut être justifié par la construction de cette ligne à grande vitesse.
@624	Baudinet Patrick	Comment penser construire au mépris des habitants, de la nature et même de l'histoire .
@661	Jean-Jacques	2/ Une atteinte sur des monuments ou des sites classés. Je m'émeus particulièrement de savoir que le tracé actuel prévoit la destruction en partie de la Via Domitia, classée aux Monuments historiques, rabotera une partie des vignes disposant de l'appellation AOC Pinet, coupera une partie du Massif de la Gardiole, sous l'Abbaye de Saint Felix à Gigean.
@662	DUHEM Gautier	La population locale dont je fais partie va subir les pires dommages à savoir: - enfouissement d'une partie de la via domitia ( pourtant classée et protégée)
@676	becker monique	3)préserver environnement, biodiversité, patrimoine ...
@679	SEUL Gabrielle	-La Via Domitia entre Loupian, Mèze, Pinet, site historique romain, va être complètement détruit par le Ligne Nouvelle qui oit emprunter son tracé.
@689	Emeri Nicolas	Habitant de Gigean, cette nouvelle ligne va venir dégrader les magnifiques paysages naturels de la Gardiole et de l'étang de Thau ainsi que les accès à des lieux historiques comme l'Abbaye de Gigean ou encore à des sentiers de randonnée très empruntés.
@696	BRAS Hélène	Des atteintes majeures aux sites et paysages : ... Il en est ainsi du massif de la Gardiole, de l'Abbaye de Saint Félix de Montceau, du parc d'Issanka, des collines de la Mourre, de la voie Domitienne... Ces atteintes constituent des inconvénients majeurs et ne sont justifiés par aucune utilité publique.
@697	Marion	Vraiment contre la ligne tgv pour les nuisances sonores, nos jolies vignes a pinet pour son picpoul, pour nos viticulteurs, notre jolie via domitia ou nous prenons plaisir d'aller promener en famille
@703	Pierre Violaine	Bonjour Je suis contre la LGV pour diverses raisons : Destruction du patrimoine (via domitia), de l'histoire
@708	Cuccurullo Pierre	Détérioration du patrimoine culturel, environnemental et agricole (picpoul, via domicia, garrigue, massif de la Gardiole)
@720	Legrand Bernard	Cette ligne va détruire les restes classés de la voie Domitienne et aussi une grande partie du vignoble de picpoul. Ce serait dommage car la voie Domitienne a une grande signification historique.
@758	BENAU Sophie	Cela restera la marque cicatricielle d'un siècle révolu et qui malheureusement étonnera les générations futures : - par l'ensevelissement partiel des sites historiques (Via Domitia), et dégradation de sites patrimoniaux.
@763	Viviane	Je suis contre le tracé de cette ligne, il va défigurer le massif de la Gardiole et le bassin de Thau et détruire la voie Domitienne.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Tous ces sites sont ou devraient être protégés et classés.
@764	Marie Christine	Nous nous opposons au tracé actuel qui défigure le Bassin de Thau , viaduc en hauteur face à l'Etang, nuisances sonores et visuelles, Via Domitia qui est intouchable et qui sera impactée,
@773	RANCY Josiane	2/ Pertes culturelle - Ensevelissement partiel de la voie domitia
@774	Benau Julie	Quel va être l'impact sur la voie domitienne pourtant site classé qui va être par endroits coupés ou frôlée ? Quel impact sur un bâtiment du 16 eme siècle qui va se trouver à 200 m ? Risque de fissures et de détérioration rapide du bâtiment ?
@783	jeqn Jerome	contre la ligne destruction du bassin de thau impact pour les ostreiculteur et vigneron qui vont tous perdre détruire des monuments classés ect
@819	Cohen Brigitte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▫ Ensevelissement partiel de la Voie Domitienne</li> <li>▫ Dégradation de sites patrimoniaux</li> </ul>
@820	Dominique	- impact négatif sur le paysage, la Gardiole, classée site pittoresque, et la Via Domitia, classée monument historique ;
@837	Coudray Hélène	Un viaduc de 28m de hauteur fera face à une zone classée Natura 2000 et une partie de la Via Domitia (classée Monument historique) sera détruite par ce tracé. Peut-on sereinement envisager un tracé n'imposant pas de tels ouvrages, dans ou à proximité de zones protégées, tant naturelles, qu'historiques ou patrimoniales ?
@842	MOUCHEL Jean-Yves	Le tracé prévu engendre de nombreuses nuisances , sur la faune et la flore, sur le patrimoine (Via Domitia).
@845	Vincent	Si l'on prend le temps de réfléchir, on parle d'un projet de 2,2 milliards d'euros, qui va détruire une partie de la Via Domitia,
@853	Claude	Les arguments contre la pertinence de ce projet sont nombreux et concernent en premier lieu les habitants des territoires concernés mais aussi tous ceux amenés à fréquenter cette région : - environnement : viaduc de 28m de haut dans une zone Natura 2000; tunnel dans la Gardiole classée "site pittoresque" ; perte de 10% du vignoble de Picpoul de Pinet ; disparition d'une partie de la Via Domitia classée "monument historique"
@855	DEVANTOY Isabelle	Une partie des vignobles, de la garrigue, des sites archéologiques seront également largement impactés.
@858	BAUDIN- ALBERT Claire	Ce projet destructeur d'espaces naturels (une partie de la Via Domitia, des vignes de Picpoul, domaine de Creyssels coupé en deux, le massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés, etc...
@867	Baume Benoît	- La LGV ensevelira en partie la Via Domitia, arrachera des centaines d'hectares de garrigue et mettra en danger un écosystème déjà fragile alors que nous viticulteurs faisons beaucoup d'efforts pour réduire les pollutions
@879	Pierre	Le tracé aux abords du bassin de Thau va détruire à la fois un site classé monument historique la Via Domitia !,
@881	WATTEYNE Martine	Puisqu'il n'est pas possible de passer cette future LGV sur le lido à cause de « la montée des eaux", il faut l'implanter le long de l'Autoroute A9 et ce afin de ne faire qu'un seul couloir des nuisances. Cette solution : - Permettrait de conserver la Via Domitia (voie romaine inscrite aux monuments historiques)
@916	Nathalie	L'impact sur les populations, leur mode de vie, l'économie des territoire traversés, l'environnement écologique, historique, ... a t il était réellement étudié et à quelle date ?
@923	SEGUI Sébastien	D'une part l'emprise du tracé sur de la voie romaine (via domitia) qui ne me permettra plus de réaliser mon parcours le plus demandé par son coté historique et panoramique des lieux.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@935	Andr Zech	- 2- parcours le long et proche de la lagune de Thau : cela remet en cause les zones appréciées des populations (des voies romaines et de chemins de mode doux).
E942	Domaine Grangette	La ligne va demander de lourds travaux. La via domitia va être saccagée !
@944	Elodie	Je suis contre la ligne tgv je suis viticultrice est malheureusement je vais perdre des parcelles AOP picpoul , sa va endommagé notre belle garrigue via domitia
@950	Herman Bernard	. La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km.
@951	BLASQUEZ EVELYNE	Je suis contre ce projet car il dénature toute la campagne, il y a la "via domitia" juste à côté du tracé,
@952	CHASTEL Françoise	- Elle va ensevelir sur une partie la VIA DOMITIA classée aux Monuments Historiques
@969	Herman Françoise	La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km.
@975	Albaret Martine	Tenant les nuisances sonores visuelles et écologiques , la disparition d'une partie de la villa Domitia pourtant inscrite aux monuments historiques
@976	BONIFACE Odile	Tronçon de la via Domitia classé monument historique enseveli -
@978	PHILIPONA CORINNE	L e LGV ensevelira en partie la via domitia qui est un tronçon routier datant d el 'époque gallo-romaine classé aux monuments historiques
@979	DUCLOS LUCIENNE	L e LGV ensevelira en partie la via domitia qui est un tronçon routier datant d el 'époque gallo-romaine classé aux monuments historiques.
@989	FICHOU Gilles	ASSOCIATION PIERRES D'IRIS Nous demandons qu'un relevé/inventaire systématique de l'architecture vernaculaire détruite soit réalisé afin d'en conserver une trace pour les générations futures (photos, croquis, etc.). - Nous souhaitons que des mesures compensatoires soient prises en partenariat avec les associations locales et tout particulièrement la LPO et les Muraillers Languedociens. Nous espérons que les édifices en pierre sèche proches du tracé seront protégés et surveillés lors des travaux de terrassement
@990	Pierre	Aux plans culturel et historique : enfouissement d 'une partie de la Via Domitia, pourtant classée aux Monuments historiques.
@1000	GINDRE Dominique	nuisances sonores visuelles viaduc defigurant le bassin de thau la via domitia en partie détruite projet surdimensionné
@1006	Hervé	Ne parlons pas de la destruction d'une partie de la Via Domitia au nord de Meze, vestige de 2000 ans d'histoire, d'écosystèmes riche grâce à des zones humides.
@1013	BOCQUET Géraldine	1/Il aura un impact visuel irrémédiable sur un site classé, l'abbaye Saint Félix de Monceau, sur la commune de Gigean, sur le massif de la Gardiole et sur le site de l'Etang de Thau. 2/Une partie des vestiges du tracé de la Via Domitia , classée Monument historique, notamment sur la commune de Mèze ,va disparaître.
@1014	Joel	_ La Via Domitia ( inscrite aux monuments historiques ) en partie détruite.
@1015	Amouroux Paul	- La disparition d'une partie de la via Domicia, un patrimoine culturel remarquable, est surprenante.
@1016	PELAYO Francis	Natif et résident du Bassin de Thau, ce projet LGV est non sans conséquence sur notre territoire, notre environnement, notre patrimoine et notre économie.
@1017@	ENSEMBLE VERS 2026	Le tracé de la LGV ensevelira en partie la Via Domitia. Ce tronçon routier datant de l'époque Gallo-romaine est classé aux Monuments Historiques.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1023	LATTE-ROGEL Patricia	- Idem pour la Via Domitia ... patrimoine national ... qui sera sacrifiée et disparaîtra ... après des centaines d'années d'existence.
@1024	Davidsson- Cabasset Eva	Et pour ne pas parler de La Via Domitia ! Comment peut-on s'expliquer qu'on ose même toucher un seul mètre de cette vestige d'un ère antique qui a profondément façonné notre monde Méditerranéen ; avant, pendant et après La Gaule Narbonnaise ? Il est connu que les romains ont valorisés des bouts de chemins déjà empruntés par des celtes, puis améliorés par de grecques ; ce sont là des civilisations qui se sont succédé sur ce même tracé précis. Ce chemin qui a vu Hannibal passer avec ses éléphants et où on voit encore les traces de roues des chars romains dans les roches au sol sera maintenant enseveli sous une ahurissante construction si le projet sera maintenu. Comment peut-on prendre la responsabilité de faire disparaître et détruire à jamais ces marques et souvenirs exceptionnelles des époques si importants pour notre culture, que cette culture soit Française, Européenne ou Méditerranéenne ?
@1034	GRAU Eric	La « via domitia » sur le secteur de loupian à Pinet va être gravement touchée puisque le tracé de la LGV suit la voie avec une succession de remblais et de déblais donc elle va subir des dommages irréversibles. Voie pourtant inscrite aux monuments historiques. Ont-ils été consultés ?
@1035	RAYNAUD Pascal	Destruction de la Via Domitia, héritage de l'empire Romain
@1040	EL HERECH S Hami	Communauté d'agglomération Hérault Au titre des nuisances : L'impact visuel sur les paysages (garrigues, patrimoine historique de la Via Domitia, etc) doit être minimisé.
@1045	Baume Virginie	La LGV ensevelira en partie la Via Domitia, arrachera des centaines d'hectares de garrigue et mettra en danger un écosystème déjà fragile alors que nous viticulteurs faisons beaucoup d'efforts pour réduire les pollutions.
@1046	Mireille	un projet de 2,2 milliards d'euros et la via domitia (inscrite aux monuments historiques) en partie détruite
@1049	CAVERIVIERE Martine	Le tracé est une cicatrice destructrice de notre paysage et de notre patrimoine culturel
@1052	Chichrie Anthony	- Cette ligne passe par la via domitia que l'on doit absolument préserver. Elle est un trésor pour les locaux et les touristes.
@1055	Pascal	Au regard des conséquences de ce projet sur les habitants, sur les milieux et les espèces, sur un patrimoine architectural majeur qu'est la Via Domitia
@1062	Iziquel Yvon	Avis de Sète agglomération méditerranée Le projet crée une véritable saignée dans le massif classé de la Gardiole et se retrouve en co-visibilité avec l'abbaye Saint Félix-de-Monceau.
@1071	M M	PATRIMOINE : 10% des vignes de Picpoul détruite. Renommée internationale et destruction de la via domitia
@1079	Michel Gerard	Disparition de la via domitia sur plusieurs km.
@1080	PARMENTIER Jean-Marie	- Disparition d'une partie de la Via Domitia: je croyais que les monuments historiques étaient protégés...
@1094	Isabelle	1. Destruction irréversible de l'environnement, du paysage et de vestiges archéologiques dans une région environnementalement très riche et fragile
@1107	Carine et David	détruira une grande partie du domaine de Picpoul de Pinet et un territoire protégé : la via domitia. A notre époque il paraît inconcevable de proposer un tel projet destructeur de l'environnement et de notre patrimoine.
@1113	Jacqueline	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.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1115	DEHILLOTTE-LEBLOND Martine	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 : 3/ la protection de la Voie Domitienne notre patrimoine historique.
@1126	MINAZZOLI Vincent	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 : - disparition d'une partie de la voie Domitia, classée monument historique
@1129	Anaïs	Enfin, ce projet entraînerait la destruction d'une partie de la Via Domitia, la voie romaine antique classée "Monument historique".
@1130	Baëza Thierry	Mairie de Mèze Un impact patrimonial, notamment avec des passages sur la Via Domicia.
@1133	Magnan Nathalie	. La LGV détruira en partie la Via Domitia sur la commune de Mèze, vestige gallo romain de 2000 ans inscrite au Monuments Historiques. Et qu'en sera t'il du site archéologique de Marinesque sur la commune de Loupian?
@1147	valerie boadella	- Une atteinte sur des monuments ou des sites classés notamment la via domitia
@1155 @1164	BRAS Pierre	En l'espèce, au nord de l'étang de Thau, le tracé envisagé de la LNMP-1 traverserait trois points qui ont pour caractéristiques d'être uniques, c'est-à-dire irremplaçables et insusceptibles de compensation. Ces trois points sont la source d'Issanka, l'aire de la Crique de l'Angle et la voie romaine, dite Via Domitia. Le tracé envisagé présente des inconvénients disproportionnés, car il créerait de toutes pièces des risques majeurs et constants pour la santé (pollution de la source d'Issanka et de la crique de l'Angle) et ferait disparaître à tout jamais des vestiges primordiaux.
@1156	Herlo Germaine	Je suis contre cette ligne LGV Nuisances sonores et visuelles Destruction du patrimoine, de la via domitia et de l'environnement
@1158	Helene	perte du tourisme Via domitia détruite
@1162	VIA DOMITIA Brigitte	Si ce projet doit aboutir..... QUID de la VIA DOMITIA, vestige gallo-romain, Patrimoine de 2000 ans, inscrite aux Monuments Historiques? A défaut de détruire ce Patrimoine Historique, il faudrait envisager de le sauvegarder dans les mémoires. Pourquoi ne pas envisager un parcours pédagogique pour l'ensemble des enfants du Bassin de Thau.
@1163	Fanny	Non au tracé LGV La fin du patrimoine, via domitia
@1165	Yaan	Je suis contre la ligne LGV Perte de notre patrimoine, via domitia Des domaines de vins comme touristique
@1166 @1173 @1175	Maffre-Baugé Sophie	Je suis propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers. Notre propriété, comprenant un corps de ferme sur 2 hectares de terrain, est doublement impactée par le projet actuel : • d'une part par la ligne nouvelle qui longera l'A9 (à 1,2 kilomètres) • d'autre part, et surtout, par le raccordement (déviation du fret) dont le tracé passe sur notre propriété ou à quelques mètres. Le tracé actuel aura des conséquences désastreuses à plusieurs niveaux : 1. Impact architectural et patrimonial : selon le PLU de Cers (cf. pièce jointe), le Domaine de Chazottes présente un intérêt pour sa valeur historique et architecturale (ferme fortifiée du XVème et XVIème siècle, défendue par un mur avec un chemin de ronde sur consoles, dont l'entrée est surmontée d'une bretèche avec mâchicoulis. (Cf. descriptions dans un ouvrage de l'abbé Giry et dans le livre « Cers Notre histoire », G-M. Pau et J.Pech, cf. pièce jointe) 2. Impact archéologique : le tracé actuel prévoit de passer sur une parcelle (attenante au domaine et visible de nos fenêtres) classée « sites archéologiques avérés » (exploitation agricole occupée durant toute la période romaine)
@1167	Thérèse	Je m'oppose à cette ligne LGV Par la destruction de la végétation, de l'environnement, de la via domitia Nuisances sonores et visuelles
@1170	Gwen	Vous détruisez la nature l'environnement la via domitia

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
R1235	COHEN Yves	Vous allez détruire un site classé au patrimoine mondial....
O1260	Magnan Michelle	La via domitia est traversée par la LNMP.
O1271	PRAT Gilles DEVERGER Jean Marie VACHER Caroline LOURIAC Sylvie GIRARDO	M. Girardo signale que seule la présence de la pie grièche a arrêté les projets d'implantation dans le Gard d'Amazon et quand dans ce projet on passe allègrement sur les sites protégés n, site Natura 2000 les ZNIEFFS, les monuments historiques donc deux poids deux mesures !!!!

### La voie Domitienne

La plupart des contributeurs affirment qu'une partie de la voie Domitienne, sur le tronçon Mèze Pinet, sera ensevelie et détruite malgré son classement comme monument historique. En effet ce classement est intervenu en 1995 pour les portions situées sur les communes de Mèze, Pinet et Pomérols.

### Autres sites historiques

Des craintes s'expriment aussi concernant la proximité de la ligne nouvelle avec le site de Marinesque à Loupian et l'abbaye Saint-Félix de Montceau sur la commune de Gigan. Cette proximité serait préjudiciable à l'intégrité des sites, visuellement et par les nuisances sonores lors de l'exploitation de la ligne et les nuisances lors des travaux.

De même, il y aurait un impact sur le domaine de Chazotte présentant un intérêt historique et architectural.

### Patrimoine vernaculaire

L'association Pierre d'Iris demande qu'un relevé systématique de l'architecture vernaculaire, le long du tracé, soit réalisé. Elle suggère aussi que les murs en pierre sèche, abritant un écosystème particulier, soient protégés lors de la phase travaux. Nous souhaitons obtenir des réponses pour chaque site.

Pour la voie Domitienne qui a fait l'objet de nombreuses contributions, nous demandons que votre réponse soit accompagnée de plans précisant sa position par rapport à l'emprise LNMP avec les éventuelles mesures compensatoires envisagées pour maintenir l'intégrité du site et assurer sa continuité ?

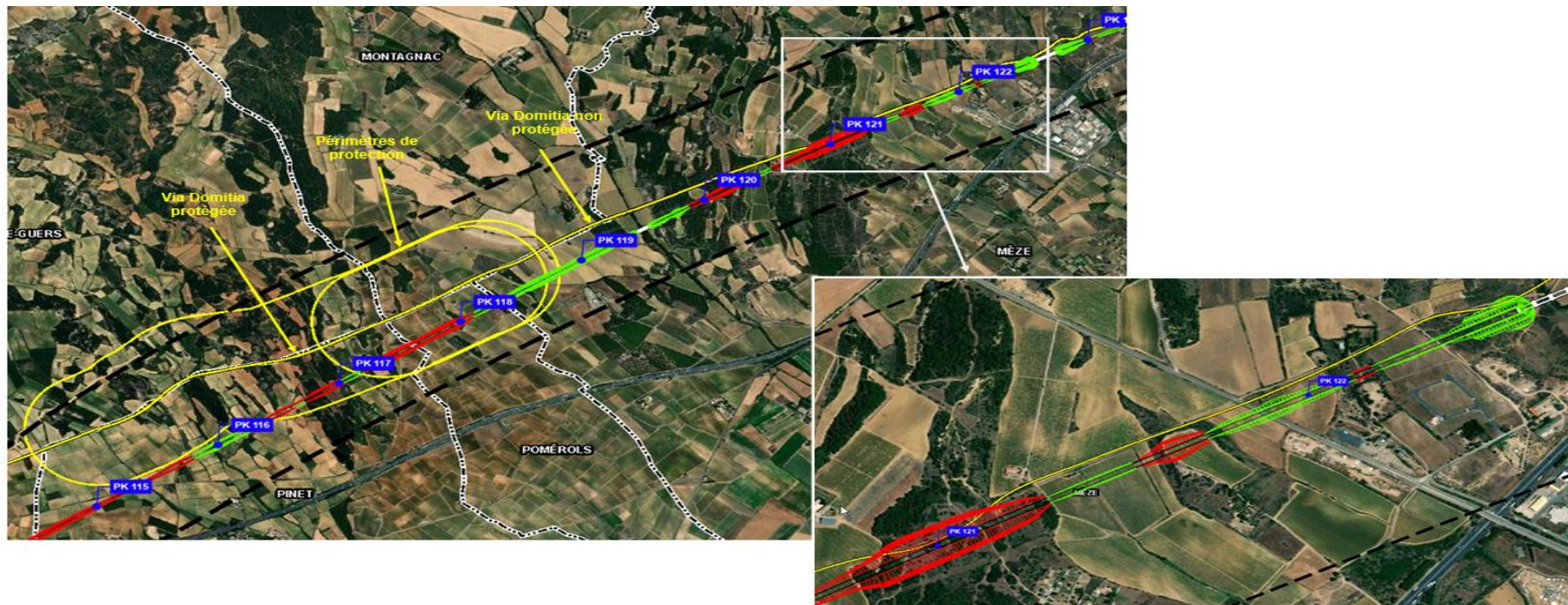
### Réponse SNCF Réseau

#### *Concernant la voie Domitienne, les sites historiques et le patrimoine vernaculaire*

*Si l'éloignement de la ligne par rapport à la via Domitia, ainsi que l'insertion du projet en déblais ont été, dans la mesure du possible privilégiés, le projet s'inscrit en effet globalement en parallèle du tracé de la Via Domitia, à plus ou moins grande distance. Cette inscription fait l'objet de mesures spécifiques visant à l'insertion paysagère et architecturale de la LNMP, mais également afin d'assurer la préservation du patrimoine archéologique du site.*

*Sur l'ensemble de son linéaire, la Via Domitia ne fait l'objet d'une protection qu'au niveau des communes de Pinet, Castelnau-de-Guers, Pomérols, Mèze et Montagnac. Cette portion de Via Domitia, monument historique inscrit le 05/02/1987 et le 20/10/1995, n'est pas impactée par le projet même si celui-ci traverse son périmètre de protection sur Mèze, Pomérols et Pinet par une succession de déblais-remblais. Des mesures particulières d'insertion paysagère du projet sont prévues.*

*Des plantations arborées diversifiées seront réalisées en bas de talus sur les sections en remblai (alternance de boisements forestiers méditerranéens à chênes verts et pins d'Alep, de boisements champêtres à chênes pubescents et d'enherbements, plantations arborées sur remblais complémentaires),*



**Figure : Localisation du projet LNMP au droit de la Via Domitia et de ses périmètres de protection**

*Des plantations arborées diversifiées seront réalisées en bas de talus sur les sections en remblai (alternance de boisements forestiers méditerranéens à chênes verts et pins d'Alep, de boisements champêtres à chênes pubescents et d'enherbements, plantations arborées sur remblais complémentaires),*

*Des plantations ponctuelles de bandes boisées, d'alignements de pins ou d'amandiers sont prévues en limite d'emprise.*

*La Via Domitia n'est directement impactée que sur des tronçons ne bénéficiant pas d'une protection et où elle n'est plus matérialisée autrement que par des chemins non revêtus, entre les champs. La Ligne Nouvelle s'inscrit en effet en déblais au droit de la voie romaine sur environ 330 mètres linéaires et en remblais sur environ 80 mètres linéaires à Mèze (cf figure en page précédente)*

*La DRAC et l'ABF seront consultés et des fouilles seront probablement réalisées avant de définir quelles sont les éventuelles mesures qui pourront être mises en place. A titre d'exemple ces mesures pourraient se concrétiser par :*

*L'intégration des portions de via Domitia dans la structure du déblai et du remblai ;*

*La conservation et mise en exposition d'un morceau.*



*Le site à forte sensibilité archéologique de Marinesque n'est pas impacté par le projet, comme l'atteste la figure suivante (localisation issue de l'étude documentaire archéologique de 2012 faite par Archeodunum). La ZPPA (zone de présomption de prescription archéologique) est en revanche interceptée par les emprises du projet sans toutefois être directement impactée par l'infrastructure en elle-même.*

**Figure : Localisation du site de Marinesque (étoile) au regard du projet LNMP (bande rouge = emprise prévisionnelle des travaux, en vert position indicative des remblais)**



*Concernant l'Abbaye Saint-Félix de Montceau et son périmètre de protection : comme déjà spécifié précédemment, aucun des deux n'est directement impacté par les emprises du projet. Il convient de plus de se reporter au chapitre 2.5.*

*Le domaine de Chazottes est en effet identifié comme éléments significatifs du paysage dans le PADD du PLU de la commune de Cers. Il ne fait en revanche l'objet d'aucune protection réglementaire. Il convient de se reporter au chapitre **Erreur ! Source du renvoi introuvable.** relatif au patrimoine foncier.*

*Enfin, un recensement de l'architecture vernaculaire sera réalisé. Concernant les éléments qui seront impactés par le projet, il sera procédé, si cela est techniquement possible, à leur déplacement. Pour les éléments non impactés mais situés à proximité des travaux, une mise en défens sera réalisée afin d'assurer leur protection pendant les travaux.*

#### Concernant la procédure d'archéologie préventive

*Sur l'ensemble du territoire national, le code du patrimoine prévoit que certaines catégories de travaux et d'aménagements fassent l'objet d'une transmission systématique et obligatoire au préfet de région afin qu'il apprécie les risques d'atteinte au patrimoine archéologique et qu'il émette, le cas échéant, des prescriptions de diagnostic ou de fouille. Les catégories de travaux concernés sont notamment les aménagements soumis à étude d'impact, certains travaux d'affouillement soumis à déclaration préalable et les travaux sur immeubles classés au titre des monuments historiques (livre V, article R.523-4).*

*Par ailleurs, le code du patrimoine prévoit que dans les zones de présomption de prescription archéologique, le préfet de région soit obligatoirement saisi :*

- Soit de tous les permis de construire, d'aménager, de démolir, ainsi que des décisions de réalisation de zone d'aménagement concerté ;*
- Soit de ces mêmes dossiers « lorsqu'ils portent sur des emprises au sol supérieures à un seuil défini par l'arrêté de zonage ».*

*Le dossier de demande de prescription anticipée de diagnostic archéologique préventif, établi par SNCF Réseau après la Déclaration d'Utilité Publique (DUP), permettra de saisir les services de l'État (préfet de région, service régional de l'archéologie) en leur présentant le projet en détail, ainsi que ses modalités de travaux.*

*Ce dossier leur permettra de prescrire des diagnostics, éventuellement suivis par des fouilles archéologiques préventives, comme le prévoit la législation en vigueur (code du patrimoine, livre V, titre II).*

*Les diagnostics archéologiques préventifs, sous la direction de la Direction Régionale des Affaires Culturels (DRAC), sont entrepris avant le démarrage des travaux, selon l'article 524-4 du code du patrimoine.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUETE**

Nous prenons note des mesures envisagées par le maître d'ouvrage pour la protection des abords de l'Abbaye de Saint Félix-de-Montceau et pour celles concernant l'architecture vernaculaire. Elles nous paraissent bien ciblées et suffisantes.

Nous notons que le site de Marinesque n'est pas impacté par le tracé de la Ligne nouvelle.

Nous demandons que le maître d'ouvrage s'engage sur le maintien d'une continuité de la voie Domitienne qui devrait être assurée sur la portion concernée par le chevauchement avec la Ligne nouvelle (communes de Pinet, Pomérols, Mèze) y compris dans les secteurs non protégés.

Concernant le Domaine de Chazotte, nous demandons que s'appliquent les mesures de protections établies sur les autres secteurs protégés (Abbaye de St Félix-de-Monceau, voie Domitienne, ...).

## **5.12 SOCIO-ÉCONOMIE DU TERRITOIRE ET DU PROJET**

### **SOCIO-ÉCONOMIE DU TERRITOIRE**

<b>N°</b>	<b>Contribution</b>	<b>Extrait de la contribution</b>
@5	Pastre Patrick	... Une gabegie financière pour un gain de temps ridicule, un massacre.
@6	Chauvet Nathalie	... Tant d'argent public dépensé tant de nuisances pour les habitants humains, animaux, végétaux pour 15 minutes gagnées sur un temps de trajet. A qui profite le crime ? Soyons raisonnables, pensons environnement et abandonnons ce projet totalement inutile et aberrant d'un point de vue écologique et économique et qui vient enclaver et isoler nos petites villes les rendant moins attractives et moins agréables à vivre. Nous habitants de Poussan allons gagner 15 minutes sur le trajet du Tgv mais perdre 2h pour rejoindre la gare TGV. Cherchez l'erreur !

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		Il serait préférable d'utiliser les fonds publics pour développer le maillage des transports en commun, réduisant ainsi l'utilisation de nos véhicules personnels au quotidien.
@13	Bordenave Thomas	... Je vis à Poussan. Ce projet de LGV fait générer beaucoup d'inquiétudes depuis toujours. Projet polluant, cher, non rentable. Ces milliards devraient être investis pour des camions-bateau-avions moins polluants pour sécuriser nos voies ferrées, nos routes, nos ponts...
@15	Romain	... Massivement rejeté par la population du Bassin de Thau dans toutes ses composantes. Ne laissons pas quelques grands politiques régionaux imposer ce projet insensé ! Priorité à l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire existant et au développement du fret et des trains du quotidien. 20 km de LGV = 1 Hôpital
@26	ARLOT Franck	... Ce projet n'est pas seulement inutile mais il est néfaste et dangereux. Son coût financier est exorbitant, les impacts environnementaux sont énormes et la dégradation du cadre de vie des communes traversées sont sans mesure par rapport à ces 18 minutes ! Utilisons cet argent pour améliorer le réseau existant et désenclaver l'arrière-pays plutôt que de gagner 1h entre Paris et Barcelone.
@36	Brakni	Il est inutile de se vanter du gain de temps de 18min si ce n'est pour en perdre 1h si ce n'est pas plus avec les retards et le temps pour arriver dans les centres-villes. Tant d'argent dépensé inutilement c'est aberrant Tant d'argent dépensé inutilement c'est aberrant...
@42	Bresson Maxime	Cette ligne est une aberration car les gens des grandes villes ou il y a le TGV vont gagner ... 18 minutes, pour ... 3 milliards d'euros <b>Côté économique, certes, cela va engendrer du travail pour les entreprises de TP pendant une dizaine d'années mais pourquoi ??</b> engagé des intérimaires sur du court terme ? et après, avez-vous calculé la rentabilité de cette ligne ?
@44	Denise	Je ne vois pas l'intérêt de ces travaux pharaoniques et très coûteux ni les retombées positives pour la population.
@47	Raineval Franck	Je suis contre gagner 20 minutes sur un trajet Montpellier Perpignan. Moi je serai obligé de faire 20 minutes de plus pour aller à la gare car rien n'a été pensé pour le bassin de Thailande sans compter la Gardiole défigurée et polluée. Cette ligne est inutile elle n'apporte rien de plus.
@50	Denaes Herve	Gagner quelques minutes de trajet ne vaut pas ce saccage de notre environnement.
@52	Lan Gaston	En quoi est-il d'utilité publique de condamner écologiquement et <b>économiquement</b> le bassin de Thau ?
@56	CHEVALLIER JOCELYNE	... si la Sncf a un budget, qu'elle installe des toilettes dans la gare de Sète et qu'elle améliore les liaisons qui y sont déjà desservies .
@60	Christine	Aucune plus-value pour les autres passagers, franchement, tout ça pour gagner 18 pauvres minutes ?
@67	Marie	... Un argent fou dépensé alors que le pays est dans la panade. C'est du n'importe quoi Tout dénaturer pour gagner 18 mns!!! Ces 18 mns peuvent servir à admirer notre littoral
@69	Marie	Je suis contre ce projet de ligne LGV. Quels sont les intérêts de mettre cela en place pour gagner quelques minutes de trajet ? de l'argent public dépensé pour presque rien
@70	ELAFI Badia	... Scandaleux, alors que de nombreuses études démontrent l'irréalisme ÉCONOMIQUE du rapport coût/bénéfice et mettent en avant une rénovation de la ligne existante.
@71	Guyard Alain	Je suis contre ce projet coûteux.
@72	ELAFIA Badia –	... En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau). C'est également une fraude à l'appellation : la grande vitesse est techniquement impossible car les gares sont trop proches : Narbonne, Béziers, Montpellier et Nîmes. Enclavement économique de Sète la grande oubliée du projet, de la station thermale de Balaruc, disparition d'une grande part de l'appellation Picpoul de Pinet. De nombreuses études démontrent l'inutilité et l'aberration coût/rentabilité de ce projet en comparaison à une rénovation sérieuse de la ligne actuelle.

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@83	Kleinmann Michèle	... 150 hectares de terres agricoles perdues pour 18 minutes gagnées ! Est-ce vraiment indispensable ? NON !!! Alors, non aux 52 kms coûtant 2,4 milliards d'euro = 133 Me /minute !!! Quel gâchis !!!
@86	Verst Yvan	Inutile et trop coûteux sans parler des dégâts sur la nature
@87	Sylvie	... Je suis contre cette ligne tgv tout du moins sur le tracé prévu car il va engendrer des nuisances sonores intolérables pour les riverains (dont je fais partie), dénaturer le paysage de l'étang de Thau qui est exceptionnel et à préserver ainsi que traverser donc abîmer de nombreuses parcelles de vignobles qui font partie de notre patrimoine culturel. Tracé donc à reculer plus au nord ou à abandonner car pour 18 min de gain de temps et aucune gare nouvelle créée, le bénéfice n'est pas pour les riverains du tracé qui n'auront que les inconvénients de celui-ci
@88	Sylvie	Coût pharaonique, Vous allez gâcher la vie de milliers de citoyens, détruire le paysage, impacter l'économie locale pour gagner quelques minutes de transport ...
E101	Courriel 20/12/2021	Je m'oppose à la construction d'une ligne TGV entre Montpellier et Perpignan, pour des raisons tant économiques qu'environnementales. Je signe la pétition qui s'oppose à ce projet
@89	Sylvie	... Je ne comprends pas l'intérêt de ce projet ! Le bassin de Thau n'en a pas besoin ! Faites passer la lgv dans les vignes, les terres là où l'impact est minime et non proche des villages, des étangs ! Coût pharaonique. Vous allez gâcher la vie de milliers de citoyens, détruire la paysage, impacter l'économie locale pour gagner quelques minutes de transport ...
@91	Alonso fabienne	Je suis fermement opposée à ce projet pour de multiples raisons, économique, gouffre financier, sans aucun intérêt à ce jour, seulement 18 minutes de gains en temps sur l'ensemble du trajet.
@93	CAZELLES LAURENT	Je suis CONTRE ce projet qui n'a aucun sens !!! Pour 18 minutes de gains, trop de dégâts financiers, économiques, écologiques. Notre qualité de vie va être impacté sévèrement ! Je vais vivre un enfer avec cette ligne à quelques centaines de mètres de mon habitation ! Des entreprises vont déposer le bilan. Le tourisme va fuir notre belle région !
@94	Klinkenbijnl Jean	... Je viens en vacances à Mèze et dans les environs depuis des années. La construction du TGV ne peut que provoquer des nuisances sonores et beaucoup d'agitation. Il est incompréhensible que l'on puisse construire un projet coûteux à travers la campagne de Mèze sans tenir compte du tourisme.
@102	Chris	... Je trouve inadmissible de créer cette ligne entre autres pour 18mn gagné. Alors que tt est fait pour éviter une pollution sur l'Étang de Thau en protégeant sa faune et sa flore, ce projet est inutile et encore un caprice des hautes sphères qui ne se déplacent même pas pour voir l'envergure de la destruction de notre bassin
@104	Nourrit Hélène	plutôt que de dépenser des milliards pour gagner 18 minutes entre Montpellier et Béziers, il serait plus judicieux d'investir dans l'hôpital pour nous éviter des confinements successifs et de se retrouver dans la situation où on ne peut tout simplement pas utiliser le train !
@108	Bracchi Stéphane	C'est sans intérêt par rapport à l'impact sur le territoire et aux nuisances que ça engendre, sans parler des hausses d'impôts pour payer cet ouvrage qui ne sert à rien, sans gare à Sète
@110	Varichon Anne	Engageant l'argent public sur des sommes faramineuses pour le seul bien des constructeurs Déconnecté des volumes réels du trafic passager sur la ligne Paris-Perpignan et ne réduisant la durée du trajet que de quelques minutes dérisoires.
@111	BREYSSE GAEL	... A priori il n'y a aucune communication de la Maîtrise d'ouvrage et des entités en charge du projet sur ce thème. qu'est-ce qui limite la mise à niveau ou l'élargissement du faisceau existant ?

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		La réutilisation du réseau existant devra être une priorité même pour un cout supérieur pour la collectivité car elle permet de limiter l'empreinte sur l'environnement
@112	SIFFERT Sarah	... La "diagonale du vide" reste à l'abandon. Actuellement, pour se rendre de Bordeaux à Lyon rapidement, il faut nécessairement passer par Paris ou Montpellier. La nouvelle ligne Montpellier-Perpignan conforte cette stratégie qui pousse les voyageurs à contourner le Massif central (quitte à leur faire payer le prix de ce contournement). Elle participe à la saturation des grands axes de la périphérie tout en supprimant les dessertes du Massif Central. Elle n'améliore en aucun cas la mobilité en France, elle se contente de renforcer les inégalités existantes, le tout pour un coût exorbitant de 5,520 Mds € payés par les contribuables !
@118	Bouquet Cyril	avoir à payer des taxes supplémentaires pour financer cette ligne du fait que nous ne serons pas éloignés des gares de Montpellier (mais plus loin qu'avant car nous n'aurons plus de départ/arrivées depuis Sète).
@119	Bresson Remi	... Qu'avons-nous à gagner ? Une augmentation de nos impôts pour financer cette somme pharaonique. Il y a d'autres priorités infrastructures routières, mode de déplacement doux etc....
@120	Fabre Reaud	- L'impact économique très négatif d'un tel projet : l'économie du bassin de Thau repose en partie sur les secteurs du tourisme, des thermes et de l'ostréiculture. Ces secteurs ne peuvent que souffrir de la perte d'attractivité de la zone due à la construction de cette ligne (nuisance sonore, viaduc de très grande taille, travaux de longue durée, bouleversement de l'écosystème). - Le coût démesuré d'un tel projet ; plus de 6 milliards d'euros HT prévus donc un coût réel sans doute bien supérieur. Compte tenu de la situation économique très délicate de notre pays et notamment de ces comptes publics ces sommes seraient bien plus utiles ailleurs. En conclusion un projet très coûteux, aux externalités négatives très nombreuses et qui ne résout pas vraiment les problèmes d'accessibilité et de pollution de notre région, le tout pour des gains de temps très modestes dans 15 ou 25 ans
@122	Valette Françoise	... Que d'argent dépensé pour un projet qui ne tient pas le rail ! Nuisible pour l'environnement (faune, flore, bruit, dégradation du paysage).
@127	Gayraud Nicole	Ce projet est une aberration économique.
@130	Armand Marie Laure	il y a déjà suffisamment de moyens de déplacement et de voix ferré pour se déplacer mettre autant de millions d'euros encore devant notre nez j'ai dit non
@139	Lopez André	je suis contre car rien ne prouve la rentabilité du projet, Le gain de temps est un mensonge, le temps pour se rendre a la gare
@142	BORDENAVE François	... le gain de 18 minutes sur le trajet Montpellier – Perpignan pour des voyageurs européens est ridicule par rapport aux coûts et nuisance qu'il engendrerait.
@153	LAURENS Annie-France	De nombreuses études démontrent l'inutilité et l'aberration coût/rentabilité de ce projet en comparaison à une rénovation sérieuse de la ligne actuelle.
@159	- BORG Michel	-Risques économiques, écologiques et environnementaux liés au passage de frêt et accidents ferroviaires au bord versant de l'étang. Enclavement économique de Sète, la grande oubliée du projet.
@174	Vincent	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale, causerait des nuisances aux populations locales, et déformerait des paysages. Cela pour un gain de temps négligeable.
@175	Soumaya	Je suis totalement contre ce projet, tous ces travaux, cet investissement financier pour seulement 18min de gagnées !!! Sans parler des nuisances sonores, visuelles et environnementales pour les habitants des communes concernées ! Ce projet n'est aucunement d'utilité publique, j'espère qu'il ne verra jamais le jour !
@177	Bordenave Bernard	... Pour un gain de temps très modeste dans une échéance non déterminée. De ce fait, nous risquons de construire une ligne non efficiente, qu'il faudra cependant entretenir ce qui représente des coûts supplémentaires sans aucun retour : il y a des secteurs comme les hôpitaux et autres qui sont des priorités plus urgentes...

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@179	Mme Marit LE NOBLE	... Je suis un travailleur acharné, propriétaire d'un domaine, situé sur la Via Domitia (monument historique). Je loue des gîtes et des tentes meublées et il est possible de louer le domaine pour un événement. Vous comprendrez que le valeur de mon domaine va diminuer
@186	Elisabeth	... Nous nous opposons à la construction de la LGV (Montpellier Béziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sûr, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@187	Jorg	Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sûr, pour nous
@192	Dauga Jean-Marc	Avec des arrêts à Montpellier, Béziers, Narbonne ? Et Perpignan, peu de gain de temps de trajet ramené aux millions d'euros investis.
@193	Soulhol Emmanuelle	... je ne comprends pas le but de dépenser des milliards pour gagner 1/4h
@202	Alice	je sou mets mon désaccord profond pour ce projet qui va nous faire dépenser notre argent pour vivre dans un environnement plus pollué et moins agréable, avec zéro contrepartie.
R.213	RUGGIERO, Jean-Luc et Odette	... Contradiction ce tracé, supprimant au passage par un seul coup de crayon 10 Hct de vin Picpoul de Pinet, enjambant allégrement la zone du Clachs, une maison de retraite, etc....
@218	GRANDJACQUES AGNES	ce tracé a été imposé, défigure le paysage et engage de nombreux frais ,
@219	ivan	... De plus il détériore du patrimoine historique le tracé de la via Domitia ; de plus ce tracé ne respecte pas la fréquence des trains sur sète ; fait-on une politique des transports basée sur l'intérêt des habitants ? ou sans tenir compte du service rendu aux citoyens ? ces lignes à grandes vitesses ne vont pas se substituer aux petites lignes qui elles seraient utiles pour les habitants ; je crains que cette initiative détériore le maillage ferroviaire de la région , qu 'il annihile le patrimoine local et ne soit pas souhaité par les habitats ;
@221	Jarret Véronique	... Je suis contre le nouveau tracé et contre ce projet qui va dénaturer le bassin de Thau qui va exproprier des viticulteurs de Pinet en réduisant les parcelles de cet AOC, ce qui pénalisera le tourisme de loisirs et d'affaires dont les retombées économiques sont vitales pour le bassin de Thau ! Quant au budget astronomique de ce projet il devrait être consacré à d'autres infrastructures locales !
@231	Stéphanie	Il s'agit comme d'habitude de faire passer des intérêts financiers avant les intérêts écologiques et humains. CONTRE
@234	Denis	Un projet à l'encontre des prises de conscience actuelles et du bien-être des générations futures. Cette course à la vitesse ne va pas vers plus de progrès. Ce n'est qu'un "toujours plus" pour un seul but : la rentabilité. Rien qui pourrait améliorer la vie des populations du Bassin de Thau.
@240	BOURDELIN Joëlle	... Un projet déjà ancien qui ne correspond plus aux attentes des citoyens d'aujourd'hui... Le coût énorme bien entendu
@244	Geraldine	... Projet non essentiel et non utile de l'argent gaspiller juste gagner quelques minutes de transport
@247	LUCARELLI Cyril	Pas du tout en accord avec se projet Farfelu inutile à mon sens.
@252	Nourrit Vincent	... Tout cela pourquoi ? Pour réduire de 39 minutes max le de parcours entre les grandes villes, "connecter" l'Espagne (pour ce que cela veut dire). Plusieurs milliards de coût, un territoire et une population (126 000 habitants) sacrifiés.
@255	GIMONNEAU Dominique	Je suis tout à fait hostile à ce projet pour les raisons suivantes : ... - Utilisons plutôt ce financement pour développer la desserte des villages limitrophes de

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p>Montpellier (Fabrègues – Pignan – Saussan – Lavérune – Cournonterral ...) ce qui aura pour effet de donner aux habitants de ces villages une alternative à la voiture, réduisant la pollution, et du fait de la diminution des véhicules une sécurité accrue sur les axes routiers. - Le coût de cette réalisation est exorbitant aussi bien au niveau financier, écologique et social.</p> <p>Le coût de la première phase : Montpellier – Béziers a été estimé à 1 855 millions d'euros (aux conditions économiques de juillet 2014), arrêté par décision ministérielle n°4 du 1er février 2017. Il a également été actualisé au regard des conditions économiques de janvier 2020, à 2 040 millions d'euros HT.</p> <p>Or les données économiques ont changé depuis avec le surcoût des matières premières et de l'énergie. Si on fait une extrapolation en prenant en comparaison l'augmentation entre 2014 et 2020, le projet en 2035 aura augmenté de 431 millions d'euros HT. En tant que contribuable, j'estime que les sommes qui seront investis dans ce projet seraient plus utiles dans l'intérêt général sur des programmes budgétaires liés à la santé et à la justice.</p>
@256	Plate Antoine	... Comment nos finances publiques locales seraient appelées pour la création de nouvelles gares Tgv - avec davantage d'enclavement pour nos bassins de vie non raccordés ?
@258	PUTINIER Sophie	<p>Habitant près du tracé proposé, je m'oppose au prolongement de la ligne TGV Paris-Montpellier. Je n'y trouve aucun avantage et que des nuisances :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 6 ans de travaux, 6 à 8 milliards d'Euros d'investissement pour 18 minutes (dérisoire et au mieux) gagnés entre Paris et Perpignan</li> <li>- un paysage magnifique défiguré le long de l'étang de Thau - beaucoup moins de TGV accessibles directement depuis Sète</li> </ul> <p>Que l'argent économisé aille à la réfection des voies existantes et à l'amélioration de la ponctualité de la SNCF !</p>
@266	Aguilar Guy-Charles	<p>Ce projet pour un habitant du bord de Thau dérive inexorablement vers l'avion car éloigne de la gare qu'elle met à plus d'une heure au moins et augmente tous les coûts annexes du déplacement : autoroute stationnement carburant...avec surtout risque et fatigue accrus l'urgence écologique et de sécurité est de vasculariser finement les territoires au service de déplacements sécurisés et non de courir après des gains hypothétique de vitesse... un tracé différent avait été envisagé qui désenclavait des territoires là où le résultat du présent est un grave enclavement et défiguration d'un autre...à l'heure où les SCOT étudient la mobilité sur les zones rurales ce tracé est on ne peut plus anachronique il défigure les zones magnifiques qu'il traverse met le joyau qui est le nôtre -l'étang de Thau- en danger, pénalise la ressource thermique et ampute un terroir viticole d'excellence cela suffirait le plus souvent à reconsidérer le tracé... pas là...pourquoi ? aucune compensation n'est envisageable car il ne s'agit pas là seulement d'argent mais de mode de vie. Un dernier point -même s'il n'est pas essentiel il sera mobilisateur sans doute-concernant le financement il repose sur les victimes du projet : ceux qui voient violés leur paysages leur mode vie leur sécurité et à qui l'on demande, de plus, de "payer la chambre" La mobilisation citoyenne viendra mais encore une fois vous êtes notre recours car votre rôle est par l'avis que vous ne manquerez pas de vous faire, de revenir à un calendrier conforme à l'intérêt général contextualisé et actualisé</p>
@269	Catherine	<p>Ma commune, Pomérols et la région qui l'entoure n'en retirera aucun bénéfice en termes de transport ou d'économie mais ne subira que des impacts très négatifs.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- A l'heure où on réfléchit intelligemment sur les moyens de sauver le peu de biodiversité qui nous reste, on va tracer un large couloir sans solution de traverse pour la faune et la flore. On explose une partie de notre patrimoine autochtone (voie romaine, garrigues) pour transporter plus vite une population allochtone d'une grande ville vers une autre en créant en plus de l'urbanisation inutile (gares dans le désert) sur des terrains agricoles déjà bien entamés.</li> <li>- Le sacrifice de notre territoire aura-t-il le moindre intérêt économique au niveau national ? On peut fortement en douter. La SNCF a sacrifié les lignes locales depuis très longtemps pour tout miser sur les LGV et pour quel résultat ? Malgré un discours lénifiant de ses communicants, je sais, hélas, en connaissance de cause, qu'il est plus facile et moins cher quand on habite Pomérols de prendre l'avion pour aller à Paris que le TGV...Sauf à se lever à 3h du matin, hors vacances scolaires et weekends pour arriver à Marne-la-Vallée !!! -Cette LGV est un projet d'une</li> </ul>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		autre époque, faite pour des urbains privilégiés contre les gens des campagnes, contre le local, contre les gens, par des technocrates. Et il est à parier qu'au vu des sommes énormes en question, elle nous coûtera bien plus à tous que ce qu'elle rapportera à l'avenir. Pour nous de toutes façons, ce n'est que de la perte sèche d'argent public puisque nous allons financer par la contribution demandée aux communes de notre zone sans contrepartie, un projet qui, une fois terminé, aura enlaidit le cadre de vie que nous laisserons à nos enfants.
@272	Félix	Ce projet est un non-sens à plusieurs titres : - Non-sens économique : La LGV saborde le terroir du Picpoul de Pinet, alors que l'appellation fait partie des trois grandes AOC du Languedoc et est exemplaire sur les plans environnementaux et économiques. La LGV enclavera le dynamique et touristique territoire de Thau mais aussi les thermes de Balaruc-les-Bains. - Non-sens démocratique : La LGV va lourdement impacter notre territoire pour des décennies Cerise sur le gâteau : le financement de la LGV entraînera une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%), collectivités locales (40%). Les habitants du Bassin de Thau sont complètement perdants sur ce projet, et en plus doivent le payer !
E275	Jean-Nol	D'autre part, le mode de financement où les citoyens auront à payer pour défigurer leur propre nature tout en étant pénalisés (tgv en gare de Sète supprimés) est absolument ahurissant. Dernier point, qui dit mauvaise desserte TGV dit pertes financières pour le tourisme et l'activité thermale mettant en péril l'activité d'un des plus gros employeurs du bassin de Thau (Thermes de Balaruc) et donc risques flagrants pour l'emploi (sans compter le paysage défiguré qui jouera bien entendu sur l'internet même de venir en villégiature entre autoroute et LGV...) Les citoyens, lorsqu'ils sont informés convenablement ont tous la même réaction : ils sont stupéfaits. Certains comités sont en train de se monter et d'agir contre ce projet onéreux et risqué pour la Nature, l'Emploi et notre agglomération. C'est un immense NON.
@280	Bailly Jocelyne	.....trop d'impôts supplémentaires à venir pour quelques minutes gagnées sur le trajet.
@282	PLATE Antoine	Efficience de trajets trans-européens? oui mais à quel prix pour les autochtones ? Défauts de raccordements ou déstructuration de nos territoires ?
@288	Marie	- Les travaux de la LGV génèreront un coût de 5,5 milliards d'euros pour le tronçon Montpellier-Béziers. - Le financement de la LGV entrainera de fait une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%), Collectivités locales (40%).
@293	DALAMEL de BOURNET Cécile	... Le viaduc de Poussan n'est pas acceptable car cette extension est couteuse (6.1 Mds d'€) pour un gain de 18 minutes. SNCF Réseau n'a pas les moyens alors que la stratégie "tout TGV" est largement remise en cause
@298	GERARD	La LGV verra naître 2 nouvelles gares excentrées à Béziers et Narbonne pour rallier Montpellier Sud de France : plus de gare TGV sur Sète pour les habitants du Bassin de Thau. - Les travaux de la LGV génèreront un coût de 5,5 milliards d'euros pour le tronçon Montpellier-Béziers. - Le financement de la LGV entrainera de fait une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%),
@302	Merle-Blondeau Marie-Eve	... Bref , pour un gain de 18 minutes, avec pour corolaire l'absence de desserte du bassin de Thau et au prix de moins de TGV en gare de Sète donc davantage de déplacements en voitures, ce projet faramineux en coût d'argent public, me parait aberrant et je suis résolument contre ce projet en l'état .
.@306	FORNAGUERA Michèle	... projet négatif sur tous les plans, financier, bruyant, visuel.... pour pas grand-chose au final !? je suis contre ce projet fou



N°	Contribution	Extrait de la contribution
R.313	AZAN, Olivier	s'inquiète de l'impact du projet sur son domaine et ses activités viticoles (exploitation, vinification embouteillage...) et touristiques (gîtes ruraux) : nuisance, perte de valeur, ..... accessibilité. Se dit surpris de ne pas avoir été contacté par le MO.
@317	Anne	Ce projet amène les remarques suivantes de ma part : - les sommes qu'il faudra dépenser pour la réalisation d'un tel projet sont astronomiques, or cette période devrait plutôt inciter nos élus à plus de modération dans les dépenses publiques. - Ce projet va perturber les activités de loisirs et de nature du secteur (randonnées, vététistes...)
@332	Laurene	... Totalement contre ce projet. Cela coûte énormément d'argent pour peu d'avantage et surtout des inconvénients. Cela va dénaturer le paysage, une vraie catastrophe
@333	Michel Sébastien	Ce tracé est aberrant, je suis totalement contre. la lagune de Thau va être défigurée par cet aqueduc de 28 m de haut sur 1,4km. L'écosystème va être perturbé, menacé. Sans parler du coût aberrant de l'aqueduc.
@335	Marie	C'est vraiment honteux de dépayser tous se paysage ! Autant d'argent pour gagner quelques minutes
@336	André	... Nous sommes convaincus que l'amélioration et la mise aux normes du réseau actuel (qui en a grand besoin) sera loin de coûter de telles sommes pharaoniques pour un résultat en tous points bien meilleur pour la société.
E344	Frank ALEXIS	Dépenser autant d'argent public, détruire autant de parcelles viticoles, d'espaces naturels, de dégâts écologiques, de consommation énergétique pour les travaux, de désagréments multiples pour tous là habitants, tout cela pour un gain maximal théorique de 20 mn sur un Perpignan / Paris (le centre du monde bien sûr !).
@349	PASCALE	A qui profitent réellement la construction de cette nouvelle ligne ? A qui profitent les 6 à 8 milliards d'euros d'investissement, plutôt que de rénover le réseau régional et ses petites lignes ?
@373	Delhayé Eric	Et un cadeau qui, une nouvelle fois, ne concerne que les grandes villes et les voyageurs les plus aisés qui y résident, seuls capables de payer des billets de plus en plus coûteux pour financer ces travaux insensés.
@375	MARCHAL Florentin	Originaire avec ma compagne du Bassin de Thau, je trouve ce projet invraisemblable sur le plan environnemental et économique. Sur le plan économique, cette ligne est irréflectée car pas de desserte sur le bassin de Thau, il faut savoir que Balaruc est la 1ère ville thermale de France, beaucoup de curistes descendent en TER ou TGV en gare de Sète. Vous allez tuer une économie extrêmement importante pour des centaines de famille. Au vu de l'attrait de notre région, beaucoup de personnes ont des gîtes, locations ... les touristes vont fuir !!!! Sète prend depuis plusieurs années un tournant, beaucoup de visiteurs nationaux et internationaux, vous allez couper cet élan. des parkings avec des prix exorbitants et le coût des gares "fantômes" perdues au fin fond de zones .. Nous parlons quand même de milliards d'euros pour ... 18 minutes de gain.
@377	Bernard n	Pour des raisons pratiques, économiques et écologiques, je suis contre le tracé présenté sur la ligne Montpellier /Perpignan.
@380	VALERIE	... retrait de ce projet d'une aberrance sans nom !!! pour gagner quelques petites minutes et encore... on ne veut pas sacrifier l'écologie, l'économie d'une région et priver en plus les habitants du bassin de Thau d'un arrêt du TGV en gare de Sète!!! on marche sur la tête
E384	Nagchic N	... Nos impôts sont utilisés bien trop souvent à des fins qui ne profitent qu'à une minorité et non pas au plus grand nombre. Ce projet est inutile et néfaste. En tant que citoyen, je ne souhaite pas que mes impôts financent un tel projet. Je m'oppose à ce projet
@392	Philippe	Ne pouvons-nous mettre l'argent dans des projets plus utiles ?
@402	Matéo Ludovic	Non à ce projet qui n'apporte aucun bénéfice aux résidents du bassin de Thau. Un financement totalement démesuré et irresponsable, d'énormes sacrifices environnementaux, une cicatrice irréversible sur le paysage pour un bénéfice tellement minime vis à vis de la situation actuelle !

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@404	PHILIPONA ERIC	Je pense que l'on devrait dépenser ces 8.3 Milliards d'euros HT pour la rénovation des lignes actuelles, détruire un beau paysage avec un viaduc de 1.4 kms sur 28 mètres de haut, et en plus si les piliers sont rapprochés de 50 mètres chacun, l'ouvrage va être lourd et grossier. Donc non à cette réalisation qui ne va pas être profitable aux personnes qui comme moi sont de POUSSAN et du Bassin de THAU.
@405	PHILIPONA SIMONE	Je suis contre cette ligne à grande vitesse, qui d'après des experts elle ne pourra pas aller à une grande de vitesse par rapport aux gares qui sont à proximité. Lors des réunions nous avons appris qu'un TGV qui roule à 300 KMH met 50 kilomètres
@406	Philipona Sebastien	Je suis contre cette ligne LGV : nuisances sonores, visuelles et écologiques sans parler du gaspillage budgétaire...
@410	Jean-Marie	Ce projet prévoit donc d'investir 6,12 milliards d'€ (revalorisation de janvier 2020 !) pour moins de 2% des déplacements.... C'est, de mon point de vue, un non-sens économique ! D'autant que la crise liée au Covid est passée par là et qu'à ce jour nous sommes probablement bien au-delà de cette somme (hausse du coût des matières premières) et que si ce projet se réalise, dans plus de 20 ans, le budget final aura explosé ! Nous sommes loin d'une gestion "en bon père de famille"... > Ne vaudrait-il pas mieux, pour un budget probablement bien inférieur réaménager, améliorer la ligne actuelle en termes d'infrastructure ; et s'il s'agit de matériel roulant d'opter pour des voitures à 2 étages, augmentant ainsi fortement la capacité de transport ? >
@413	Thierry et Catherine Braquet	... En réalité nous habitants du pays de Thau ne « récolterons » que des inconvénients : Une très forte dévalorisation de notre patrimoine immobilier Une économie locale qui sera mise à mal et complètement déstabilisée - Et comble de tout, c'est que tous les habitants du pays de Thau étant à moins d'une heure de voiture d'une gare TGV, verrons leur imposition fortement augmenter pour payer ce chantier d'un autre temps, car 40% des milliards d'Euros dépensés sont à la charge des collectivités locales. Que vont devenir les locations saisonnières et autres hébergements qui vont être bercées au son des TGV ?
@414	Guiraud Elodi	Au vu du tracé envisagé, de nombreux travaux impactant directement la nature (faune et flore) vont être réalisés pour des sommes colossales... Tout ça pour gagner quelques minutes entre Paris et Barcelone et pour apparemment permettre le transport du fret plutôt que par des camions. L'impact environnemental reste à mon sens négatif
@423	Mercieux Nicole	Contre le projet de LGV car dénaturisations du paysage, de la faune, de la flore ... Aucune utilité publique
@435	Valérie	Pas de desserte sur le bassin de Thau, alors que Balaruc est la 1ère ville thermale de France, et que tant de touristes et curistes descendent en TER ou TGV en gare de Sète. Enfin, 18 minutes de gain de temps pour combien de milliards dépensés ?... Les TGV n'auront même pas le temps d'atteindre leurs vitesses maximales entre les gares ! Ce projet nuit aux habitants, au territoire, il est contraire à l'intérêt
@437	BRUCE	Merci d'inclure dans l'emprise au sol du projet la zone située entre l'autoroute et le tracé qui deviendra une zone morte, inexploitable et invivable. Un impact environnemental irréversible, un coût énorme pour un gain minime. Merci d'en tenir compte.
@443	Sanchez Karine	Dégradation de l'environnement, ainsi que du patrimoine viticole et agricole, nuisances sonores, coût exorbitant au regard des bénéfices que cette ligne apporterait. Cela pour gagner quelques minutes ?
@444	ESCASSUT Martine	Je considère ce projet d'une nouvelle voie pour TGV en bassin de Thau aussi peu indispensable que catastrophique pour l'environnement : bouleversement de l'écosystème, paysages défigurés (viaduc particulièrement), pollutions et nuisances, coût du projet, gares excentrées et suppression d'arrêts de trains pour Sète...

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		J'y suis fermement opposée et milite de manière non violente mais activement dans ce sens
@481	CALVETTI France	Une nouvelle ligne peu utile, problématique pour l'environnement et coûteuse pour gagner quelques minutes. Ce projet ne présente aucun intérêt
@484	Couderc Raymond	... Les délais de démarrage des travaux (10 ans pour la 1ère tranche, 20 ans pour la 2ème) sont excessifs. S'agit-il d'un problème de financement ? Si c'est le cas, on pourrait envisager le recours à un PPP , comme cela a été fait pour le contournement Nîmes-Montpellier ou pour le SEA (Tours-Bordeaux/Rennes). En attendant la LGV, le nombre de camions qui passent au Perthus vers le Nord (plus de 13000/jour en 2018, probablement plus de 15000 aujourd'hui et combien dans 10 et 20 ans ?) ne cesse de croître, la pollution et le danger routier aussi. Il faut accélérer ce projet, attendu depuis près de 40 ans !
@490	Labord Véronique	Je refuse une telle dépense budgétaire et la dégradation de notre environnement autour du bassin de Thau. Les lignes TGV existent déjà jusqu'à Barcelone utilisons les. Concernant les lignes TER réhabilitons et développons-les. Stop aux projets dispendieux, inutiles, nuisibles et impactant
@495	jean marie	... dépenser des milliards pour gagner quelques minutes sur le trajet Béziers Montpellier c'est délirant. il serait préférable d'améliorer ce qui existe
@498	Zorglub	Sans compter que les coûts ne sont pas les mêmes : la ligne BDXTLS nécessite plus de 10 milliards d'euros quand le segment MTP-BEZ ne nécessite "que" 2.5 milliards. Et que cette partie répond à toutes les exigences d'aujourd'hui notamment climatiques. Bref il y a une inéquité de traitement entre les ex-régions LR et MP.
E.502	LUDWIG, NEYSES	l'AOP Picpoul court des risques majeurs, voir l'article pertinent dans le Midi Libre du 16/12/21.
@504	Bernard	Certes 20 TGV vont emprunter, à terme, cette portion entre Narbonne et Perpignan, mais 20 Tgv vont-ils réussir à rentabiliser économiquement cette ligne nouvelle ? Certes la vitesse attendue va diminuer, mais existe-t-il une énorme différence entre 320 km/h pour une ligne 100% TGV vis-à-vis des 300 km/h pour les TGV et 100-120 km/h pour le fret ? Certes le coût de construction et d'adaptation de la voie aura une conséquence sur le budget, mais le coût de réduction des externalités, le coût de réduction d'une 3é saignée, la simplification du raccordement de Rivesaltes et le coût de réduction de la non-construction des gares externes sont d'un poids non négligeable dans l'abaissement du coût global de cette ligne nouvelle, permettant des adaptations de dessertes (voyageurs et fret) nécessaires à la qualité de la ligne nouvelle.
@522	JEANGUYOT Philippe	Les travaux de la LGV génèreront un coût de 5,5 milliards d'euros pour le tronçon Montpellier-Béziers. - Le financement de la LGV entrainera de fait une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%), Collectivités locales (40%). financement de la LGV entrainera de fait une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%), Collectivités locales (40%). -
@537	JEAN-PIERRE	... -La Commission Européenne doit participer au Financement de 40 % à ce Projet qui est frontalier. Tout retard va entrainer la perte TOTALE de cette participation. -On peut mettre en activation un Partenariat Public Privé (PPP) qui a montré son efficacité pour d'autres ouvrages : (LGV TOURS- BORDEAUX - RENNES, viaduc de MILLAU). Cet avantage procure un Financement plus rapide avec un remboursement échelonné. -Les délais de démarrage des Travaux 10 ans pour la 1ère phase 20 ans pour la 2ème phase est trop long sans aucune justification, mais le coût sera beaucoup plus élevé. Le trafic routier (camions) sur L'A9 qui traverse notre région est en Perpétuelle augmentation environ : 14000 décomptés du PERTHUS.

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@549	ANGUERA JENS	... Personnellement j'aurais le TGV à la hauteur de mes fenêtres cela va engendrer une moins-value de ma maison. Comment aller vous compenser. J'espère que vous prendrez en compte notre situation et nos intérêts.
@558	Mathé Marie Laure	Non à la future construction de la ligne LGV Montpellier-Béziers. Que de destructions de territoires naturels et lieux culturels ! Que d'argent public dépensé pour gagner 18mns !
@567	Claessens Pierre	La ligne LGV va inévitablement accentuer l'importation de main-d'œuvre saisonnière étrangère espagnole (pour les vendanges, les estivales, etc...) au détriment de l'emploi des Français dans de nombreux secteurs en Occitanie.
@572	Grégoire	... Je me permets de vous rappeler que ce grand ouvrage ferroviaire n'a aucun effet positif sur notre région. Il détruit notre région sans nous amener aucun
@573	SEUL-DUPOIS Pascal	Une des conséquences sera une perte d'attractivité des Thermes de Balaruc-les-Bains (1er établissement thermal de France) si les curistes n'arrivent plus directement en gare de Sète, et doivent emprunter des correspondances depuis la gare Sud de France (est-ce que des études sérieuses ont été faites sur ce sujet ??) Ce projet va contribuer à enclaver tout un bassin de population en forte croissance démographique permanente. Au lieu de faciliter les déplacements, il va les compliquer et les réduire considérablement avec des contraintes beaucoup plus importantes et des temps de trajets beaucoup plus longs. Est- ce que l'exploitant de la ligne est en mesure de garantir dès maintenant, avant que ce projet ne soit complètement entériné, que les dessertes de la ligne actuelle en trains à grande vitesse, notamment en gare de Sète, continueront d'être assurées ? Si ce n'était pas le cas, cela confirmerait que nous n'aurions aucun bénéfice à tirer de cette ligne nouvelle, que nous saurions de plus contraints de financer, puisque les collectivités territoriales doivent financer à hauteur de 40% ce projet, et qu'il est d'ores et déjà prévu un impôt nouveau adossé à la taxe foncière. Ce qui serait un comble.
@578	RANCY Maud	Je m'oppose à ce projet en l'état : - un gain de 18 mn pour un coût de plus de 5 milliards ?????!!!! n'y a-t-il pas surtout dans le contexte actuel d'autres priorités en matière d'investissement à envisager ? Ne serait-ce que d'envisager d'améliorer les voies routières et ferroviaires existantes, plutôt que d'envisager de nouvelles constructions ? - une catastrophe visuelle (viaduc de 640 m de long et de 30 m de haut), des nuisances exponentielles pour
@579	Anaïs Ricome	En tant qu'exploitante en cave particulière : ... Le Tracé proposé passe sur 4 de mes parcelles sur la commune de Mèze : Aw0009 5ha 80 avec la AW 0008 planté en AOP Picpoul de Pinet, le tracé me prend une partie de ma parcelle, j'ai deux questions : comment sera le tracé en cet endroit ? décaissé ? surélevé ? cela va forcément impacter l'agroécologie de ma parcelle, de plus ou vont se faire les accès. En effet toute mes parcelles et la cave sont de l'autre côté du TVG, comment vais-je accéder à ma parcelle ? BW216: en totalité BW217 en partie BW178 en partie. En tant que citoyenne et habitante de ce territoire : est-ce que ce monde est sérieux ? 5.56 milliards d'euros pour gagner au final 18min entre Barcelone et Paris. Avec les deux années que nous venons de traverser, je pense que cette somme pour être 100 plus utiles ailleurs, Hôpitaux, Ecoles. Massacrer un territoire, dilapider de l'argent public pour gagner 18min va à l'encontre du bon sens alors qu'en plus les TGV y circulent déjà. Les bras m'en tombent, c'est inacceptable.
@581	SORESINA Marie ange	La ligne LGV prévue mettrait en grand danger le bassin de Thau , milieu très sensible et très fragile , donc NON au viaduc qui passerait sur la Gardiole , sur le captage d'eau d'Issanka ,au bout de l'étang de Thau tous ces travaux pharaoniques et très coûteux pour gagner 18mn sur le trajet .

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p>Les usagers ont besoin de mobilité de proximité, pas de ligne TGV qui les isolera encore plus et leur rendra les déplacements plus longs et plus coûteux, tout en défigurant leur territoire, mettant en danger leur milieu naturel ainsi que leur outil de travail (ostréiculteurs ,viticulteurs de Picpoul ).</p> <p>Il faut reconsidérer le tracé de cette ligne et inclure le fret mais en ligne ferroviaire normale et non en LGV de façon à désenclaver les territoires</p>
@582	MAHAMOUD Naima	<p>... De mon point de vue, c'est inadmissible ce projet.</p> <p>En effet, ce dernier endommage le beau paysage ainsi que la biodiversité. Cet argent peut servir à d'autres projets plus intéressants.</p>
@583	Pascale	<p>Tout ça pour quelques minutes de gagnées...Gagnées sur quoi ? Sur notre santé ? Notre bien être ? Soyons raisonnable et acceptons de regarder les choses en face, l'époque de la rapidité coûte que coûte est terminée, nous devons privilégier pour notre survie, les solutions au moindre impact écologique, et limiter l'urbanisation au strict minimum. De grâce entendez-nous et passons à autre chose, cet argent non dépensé pour ce nouveau tracé serait tellement utile sur des chantiers en cohérence avec notre époque.</p>
@584	azan olivier	<p>je suis complètement opposé au passage ce cette ligne LGV mon domaine viticole en agriculture biologique est coupé en 2 toutes les nuisances, bruit, poussières, vibrations accès modifiés pour rejoindre les parcelles etc.etc. fini le calme fini les locations saisonnières fini les locations de salles pour des événements fini la tranquillité</p>
@587	FARRAS Grégory	<p>Je tiens à vous signaler mon opposition au projet de la ligne LGV entre Montpellier et Béziers.</p> <p>Mon exploitation va se voir amputée de 1,2ha, soit 10% de ma production d AOP Picpoul de Pinet.</p> <p>Les futurs passages sous ou sur la LGV risquent d'être trop rares cela aura pour effet d'allonger nos trajets entre la vigne et la cave. Il faut savoir que dans le cahier des charges de notre AOP le temps d'apport d'une benne de raisin est limité à 30 minutes.</p> <p>Je vais subir aussi des nuisances au niveau qualité de vie. J'habite le nord du village et la LGV est prévue de passer proche de mon habitation (400 mètres environs).</p> <p>Je redoute le bruit des passages des trains surtout la nuit (1 train tous les quarts d'heure). C'est de la folie.</p> <p>En plus d'être habitant et viticulteur impacté, je suis président de la cave de l'Ormarine à Pinet, principale cave productrice d'AOP Picpoul de Pinet. 32000 hl en moyenne. Le passage de la LGV va nous priver de 10% de notre production. L'emprise d'une AOP est délimitée par l'INAO. Elle n'est ni échangeable ni déplaçable. La perte irrémédiable de ces surfaces impliquera une baisse significative des volumes d'AOP Picpoul de Pinet et par conséquent une baisse de revenus de nos adhérents.</p> <p>Dans un contexte actuel ou un équilibre offre - demande est très tendu, cette perte de volume va déséquilibrer toute la zone d'AOP. Notre cave investit régulièrement et jouit d'une dynamique notamment grâce a sa production d'AOP Picpoul de Pinet, et en comptant sur la totalité de sa production. Le manque généré par la perte de ces volumes pourrait mettre en péril notre économie et plusieurs emplois pourraient être mis en cause. Cette LGV va constituer une cicatrice affreuse dans notre paysage sur lequel nous communiquons aujourd'hui et où nous sommes très heureux de vivre. Elle va créer un îlot de terre isolé entrer elle et l'autoroute A9.</p> <p>Notre économie est florissante et rentable (contrairement à la SNCF) dans l'aire AOP Picpoul de Pinet elle génère énormément d'emplois, nous ne demandons pas plus que l'on nous laisse travailler tranquillement.</p> <p>C'est pour toute ces raisons que je m'oppose à ce projet.</p>
@590	Thierry	<p>Les Lignes LGV coutent horriblement cher au contribuable et ne s'amortissement que sur des centaines d'années. L'Etat n'en a pas les moyens et confiera en concession comme il l'a fait pour d'autres lignes (Montpellier- Nîmes 50 km, en 2018) aux consortiums multinationaux, et cela coutera encore plus cher au contribuable. La principale ligne LGV en Espagne entre Porbou et Séville a été réalisée avec la largesse des fonds européens pour l'exposition universelle de 1992. C'était il y a longtemps, on était moins soucieux des problématiques environnementaux et ce n'était pas chez nous en France. Cela a été par contre très bénéfique au développement économique de l'Espagne et dans ses échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe.</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		Le cheminement de la ligne TGV entre Montpellier et Narbonne se fait dans une bande littorale étroite coincée entre Mer et Montagnes. Nature, faune, flore particulière à cette région dotée d'un écosystème fragile dont les impacts seront irréversibles malgré toutes les bonnes promesses. Car ceux qui les auront prononcées ne seront plus là lorsque tout aura disparu. Nos politiques même s'il y a des enjeux de développement de territoire, n'ont qu'une vision à court terme en vue de leur réélection Il est urgent d'attendre. Je suis opposé e à la construction de cette ligne LGV entre Montpellier et Toulouse.
@591	Corinne	Aucun intérêt à cette ligne haute vitesse ! A part détruire un écosystème déjà fragilisé, que ce soit le massif de la Gardiole, le Bassin de Thau et les vignes de Pinet !! C'est scandaleux d'imposer de telles nuisances aux habitants, qui en plus vont devoir endosser une partie financière d'un projet hors de prix et inutile ! Utilisons ce qui existe déjà, au lieu d'abîmer encore un peu plus notre si belle nature environnante
@592	MARC	Je suis contre la construction de cet immense pont pour le passage de la LGV sur la commune de POUSSAN et autres communes impactées pour les raisons décrites ci-dessous. L'environnement sera irrémédiablement endommagé pendant les travaux de la LGV et après lors de sa mise en service. Le bassin de Thau est un site classé remarquable, site d'intérêt européen, justement, grâce à sa riche biodiversité. On veut faire ce pont (ouvrage « d'art » très coûteux) pour que la LGV puisse atteindre une vitesse de 300/320 km/h donc une ligne droite pour pallier aux courbes de niveau, Pourquoi cette détérioration de notre cadre de vie ?
@595	GONZALEZ Marie Laure	La ligne LGV qui va traverser le territoire du Bassin de Thau est une aberration écologique et économique. Elle va coûter des millions et dénaturer nombres d'espaces naturels et les habitants du Bassin de Thailande n'en tireront aucun bénéfice. Je dis NON à ce projet aberrant et indéfendable !
@596	Robert	Les objectifs du projet semblent en décalage au regard des enjeux climatiques et énergétiques auxquels nous L'économie du tourisme branlera sur ses fondations. Nous en avons eu un avant-goût en 2011 avec la Tunisie et l'Égypte qui perdirent 30% de leurs revenus touristiques au cours des années qui suivirent la crise financière mondiale de 2008. Leurs populations ont moyennement apprécié la mise au régime que la baisse des revenus touristiques engendra. Concernant ce dernier point, les premiers échos qui nous parviennent des USA ne sont pas encourageant. Depuis 2009, le département américain de l'énergie a dépensé 1,1 milliard de dollars pour 11 projets de capture de carbone dans des centrales électriques au charbon et des installations industrielles, dont la plupart se sont avérés être des échecs et n'ont jamais été construits, a déclaré le US Gouvernement Accountability Office (GAO) dans un rapport de décembre 2021. L'efficacité énergétique des machines, quant à elle, si elle est réelle par unité produite, n'a jamais fait la démonstration de son efficacité à l'échelle globale, effet rebond oblige. Toutes ces technologies sont souhaitables mais en accompagnement d'une cure d'austérité, une sorte de sobriété consentie valorisée par des politiques d'accompagnement. La sobriété, nous l'aurons, autant qu'elle soit consentie plutôt que subie. Déjà, la nature, bonne fille, nous en demande comptes, et ceux, qui la subissent, ne semblent pas en apprécier les factures. Les assurances itou d'ailleurs. La création d'une nouvelle ligne c'est aussi une emprise au sol. Or les sols sont les premiers puits de carbone dont nous disposons, bien supérieurs aux technologies de capture et de stockage du carbone.
@597	Christine	... la ligne TGV est inutile, détruit l'environnement, ne répond pas aux besoins des habitants.
@598	Cathy	Le tracé doit être reconsidéré, un viaduc aussi haut vient dénaturer un atout touristique majeur de notre région le bassin de Thau, sa construction mettra à mal des écosystèmes fragiles et pour certains protégés Natura 2000. Sans gare sur le secteur du bassin de Thau engendrera encore plus de trafic routier et de pollution. Décidément rien à gagner avec cette ligne
@607	Nicolas	Pourquoi faire passer le TVG aussi prêt du bassin de Thau ?

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p>- du point de vue économique : le bassin rassemble une grosse partie de l'activité économique. Le TGV ne faisant que passer selon ce tracé, il n'amène aucun avantage économique (au contraire même : les seuls endroits qui vont bénéficier d'avantages seront les lieux près des gares TGV).</p> <p>- du point de vue sociétal : le bassin rassemble une grosse partie de la population. Le TGV ne faisant que passer selon ce tracé, il ne sera qu'une gêne pour la population locale sans aucun avantage puisqu'il n'y aura pas de gare à cet endroit.</p> <p>- du point de vue technique : ce tracé nécessite la création d'un viaduc pour compenser la topographie là où un tracé repositionné dans les terres (plus au Nord) ne nécessiterait pas un tel ouvrage.</p> <p>C'est pour cela que je suis contre le tracé de la ligne LGV.</p>
@611	ARTIS Louis-Jean	<p>Président de TGV Développement Languedoc-Roussillon Membre de FERRMED ASBL Bruxelles</p> <p>Le décalage de la 2° tranche pourrait être optimisé à 3 ans. Si le financement pose problème, pourquoi ne pas recourir au régime de la concession (comme pour la quasi-totalité du réseau historique) ou à un PPP (Partenariat Public Privé comme pour la LGV Sud-Europe Atlantique et le Contournement de Nîmes - Montpellier).</p> <p>En résumé : Constats</p> <p>... Pourquoi la participation promise par l'Europe s'est réduite de 40% à 20% ? ...</p> <p>Montpellier – Perpignan-Le Soler est la seule section de l'axe européen Nord-Méditerranée encore dépourvue d'une 2° ligne...</p> <p>C'est sans cohérence avec l'urgence climatique.</p> <p>... Solutions : Si le financement est problématique, s'orienter vers un Partenariat Public Privé...</p>
@614	CALAS DIDIER SPLETH	<p>Le projet d'ouvrir une deuxième ligne, est probablement nécessaire.</p> <p>En revanche le tracé qui fait passer la ligne entre Poussan et Balaruc le Vieux, est totalement fou, absurde, et traumatisant pour toute la population du bassin de Thau.</p> <p>Un viaduc de 1,4 km sur une hauteur dantesque qui vient flirter avec la lagune de Thau, classé Natura 2000 : C'est une aberration ! L'activité thermale de Balaruc (1er employeur du bassin de Thau, après l'hôpital), va se trouver affectée, par le bruit des rames à grande vitesse, et par le fait que les curistes au lieu d'arriver en gare de Sète, arriveront en gare de Sud de France (Montpellier), sans aucun moyen pour rejoindre la station thermale. Je suis contre ce tracé comme la plupart des habitants des communes impactées. Je demande que les phases de travaux soient inversées : phase 2, puis phase 1, afin de prendre le temps de la réflexion et de l'alternative d'un nouveau tracé. Merci</p>
@620	Maryse ARDITI	<p><u>CONTRIBUTION DE L'ASSOCIATION ECCLA</u></p> <p><u>La rentabilité socio-économique</u></p> <p>... De quoi s'agit-il ? Comme dans une analyse financière, il s'agit d'évaluer les coûts du projet et les rentrées financières, d'en faire la différence avec un taux d'actualisation, ce qui donne la valeur actualisée nette ou bénéfice actualisé net. Sauf que le mot socio-économique signifie qu'à côté des aspects monétaires, on prend en compte d'autres avantages. Ainsi dans le cas du train, on valorise financièrement les minutes économisées. On arrive alors à gonfler artificiellement les bénéfices.</p> <p>Remarquons de suite qu'ici un seul scénario est pris en compte et c'est le scénario actuel AMS.</p> <p>Le résultat est la valeur actualisée nette dite VAN-SE (SE pour socio-économique) ou bénéfice actualisé net. Cette valeur doit être positive.</p> <p>Le résultat est donné dans ce tableau : Plus de 90% du bénéfice repose sur les voyageurs. Pire sur les 11 milliards d'euros économisés grâce aux voyageurs, 71% sont des bénéfices liés aux anciens voyageurs, donc liés aux quelques minutes que chaque voyageur va économiser sachant que pour des gares excentrées, le voyageur ne va peut-être rien gagner du tout. Les bénéfices liés à de nouveaux voyageurs (qui sont normalement l'objectif même de ce projet) ne pèsent que pour 18%.</p> <p>Quant au fret, il compte négativement, mais en fait pour presque rien.</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p><b>Bilan de ces études socio-économiques</b> : Pas sûr que ce projet soit vraiment rentable</p> <p>Proposition : Puisque l'essentiel de la rentabilité repose sur les voyageurs existants, la SNCF devrait faire une enquête dans les trains pour savoir si les voyageurs sont d'accord avec une LGV qui ne s'arrêtera pas dans la gare centre en précisant la nombre de minutes gagnées de gare à gare. Il est encore possible de faire cette enquête rapidement pour changer les choix de la seconde phase</p> <p>– Compte tenu de la très faible rentabilité économique qui est basée sur la monétarisation des quelques minutes gagnées de gare à gare, sans prendre en compte les minutes perdues pour aller vers des gares excentrées, ECCLA donne un avis négatif à ce projet en l'état, Et demande une reprise complète de la phase 2 - ECCLA réaffirme son soutien au rail par principe</p>
@622	Benjamin	<p>Il n'est pas admissible de générer autant de nuisances pour un transport.</p> <p>La destruction de notre patrimoine, tant visuelle qu'écologique ou même historique, ne peut être justifié par la construction de cette ligne à grande vitesse. Il ne faut pas oublier l'impact économique sur le tourisme du bassin de Thau qui sera négatif au plus haut niveau.</p>
@623	quesada cedric	<p>les conséquences écologiques, les conséquences économiques , cela va détériorer le paysage , baisse de la valeur immobilière pour les maisons qui ne seront pas loin du tracé</p>
@626	Evans Anne	<p>Dans ce projet que devient l'étape des TGV en gare de Sète, en ville, si pratique pour les résidents et pour toutes les communes environnantes ? La nouvelle gare de Montpellier complètement excentrée de la ville n'est-elle pas une aberration suffisante ? Que d'argent gâché, qui serait tellement plus utile pour soutenir des projets sociaux vraiment utiles à la population.</p>
@630	Claude	<p>... Améliorer les voies ferrées actuelles permettrait une meilleure déserte locale et régionale. La gabegie de terrains spoliés, de béton et de pollution de l'air à la construction est un désastre environnemental. Combien d'hectares de cultures détruits ? A qui profitera ce projet ? Pas aux usagers provinciaux. Pas aux entreprises locales. Combien de TGV entre Perpignan et Figueres ? C'est une gabegie financière.</p>
@632	Jean-Luc	<p>... Il en va de même pour de nombreuses exploitations agricoles déjà fragilisées par des événements météorologiques extraordinaires. Le coût de ce chantier aura un fort impact financier sur un territoire fragilisé économiquement</p>
@642	Christian	<p>... 3 : Pour accélérer le lancement du projet, pourquoi ne pas recourir à un partenariat public-Privé. Cela a été fait pour le viaduc de Millau, le contournement de Nîmes, la LGV Tours Bordeaux, cela réduirait les délais en particulier le financement et en même temps l'étale dans le temps. ..</p>
@643	Gonzalez Marie	<p>Le projet de LGV ne correspond plus aux besoins identifiés il y a plusieurs années (la SNCF a déjà supprimé bon nombre de TGV par manque de voyageurs). De plus le rapport bénéfice / risque est défavorable : peu de km pour un coût financier exorbitant et un coût écologique qui n'est même pas chiffrable. Les habitants du Bassin de Thau qui seront directement impactés n'en ressortiront aucun avantage.</p>
@646	M. BISSONNET	<p>ELEMENTS 5 rue Anatole France</p> <p>... C'est pourquoi nous avons signé en 2020 avec Monsieur Maurice Gleizes, propriétaire de la Carrières Basaltiques des Roches , une convention prévoyant deux opérations sur ses terrains pour le développement d'un projet photovoltaïque. Le site est particulièrement propice à cette activité : à la fois ancienne carrière, terrain dégradé, à proximité immédiate de l'A9, et à la fois libre de contraintes réglementaires. Notre projet consiste en la construction :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- D'un parc au sol sur 10 hectares d'une puissance de 12 Mégawatts Crête (soit l'équivalent de la consommation électrique de 12 000 personnes)</li> <li>- des ombrières photovoltaïques d'une puissance de 2,3 Mégawatts Crête (soit l'équivalent de la consommation électrique de 2 000 personnes), en remplacement des tentes du gardiennage de caravanes voisin.</li> </ul> <p>Ainsi, nous demandons par la présente le retrait des terrains objet du projet photovoltaïque du périmètre de la DUP pour la ligne ferroviaire LMNP.</p>



N°	Contribution	Extrait de la contribution
@661	Jean-Jacques	Je suis par ailleurs conseiller municipal au sein de la commune depuis 2020. Au regard de ces éléments, je soutiens fermement la réalisation de la ligne, mais il est évident que le tracé ne correspond pas du tout, ni de près ni de loin à la meilleure option. Je crains pour mon territoire, à la fois pour des raisons évidentes de préservation des espèces et de la qualité de vie, mais aussi je crains de voir ce territoire demain sinistré car occulté de la carte, avec uniquement les inconvénients liés à la LGV sans en recevoir les avantages.
@665	Annabelle	Réduction de la mobilité des habitants de la commune et impact sur l'économie locale. Par la réduction voire la suppression à long terme du service Grandes Lignes au départ des gares de Sète et d'Agde, les habitants devront se rendre à Montpellier Sud de France ou à Béziers, ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc. De plus, la réduction de ces lignes engendrera un impact économique et touristique conséquent sur notre territoire. Un investissement colossal : Cet investissement de 8 milliards d'euros semble trop colossal par rapport aux enjeux et menaces environnementaux, économiques, sociaux et de mobilités qui vont en résulter. En effet, le Bassin de Thau a déjà beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne,
E668	Jeff	... le coût semble excessif : 5,5 milliards pour seulement 18 minutes de trajet en moins
@669 E670	MORGO Christophe	Maire de Villeveyrac : délibérations motion contre le projet ... Un investissement colossal : Malgré cet environnement délicat, le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent. C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementales, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en résulter. EMET un avis défavorable à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
@673	Cécile	Contre le projet de LGV car dénaturisations du paysage, de la faune, de la flore ... Aucune utilité publique, beaucoup trop d'argent engagé / réduction du temps de trajet (17 min en moins !!!!)
@675	Georges	Les 6 Milliard d'investissements ne respectent pas les engagements présidentiels des Assises de la mobilité de fin 2017, du pacte ferroviaire de 2018 et de loi d'orientation des mobilités de 2019 mettant un coup de frein aux nouvelles lignes TGV (+ autoroutes et aéroports) au profit des nouvelles mobilité. Concernant le FRET qui encombre les autoroutes, ces 6 Milliards d'investissement devraient plutôt être consacrés au développement du Port de SETE, de port la nouvelle, du canal du Rhône à Sète (VNF + CNR) et des équipements qui le dessert et notamment les installations facilitant ferroutage. Cela créera beaucoup plus emplois et dynamisera la région, qui ne peut compter que sur le tourisme ! Le transport de containers par Péniches est le moins polluant comme celui par ferroutage : - Aux pouvoirs publics de les promouvoir et d'en assurer la réussite, n'en déplaise à la FNT. Il faut en favoriser l'usage au détriment de celui sur autoroute.
@676	becker monique	projet allant à l'encontre des sommes allouées par l'état pour la conservation des espaces naturels 4) construction générant un haut impact CO2 et coût exorbitant
@682	Marie	... 1/ Ce projet induit la construction de 2 gares, à BEZIERS et NARBONNE, hors les murs des cités. Cela veut dire que les passagers devront utiliser ensuite soit une navette, soit un taxi. Perte de temps et pollution complémentaire dans le premier cas, perte de temps, pollution complémentaire et surcoût dans le deuxième cas. ... Question :

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		6/ Aujourd'hui, le coût du projet est estimé à 5,5 milliards d'euros. A combien était-il estimé, à l'origine du projet ? ... La moitié, un peu moins ? Et à combien se portera l'addition, quand les travaux seront achevés (s'ils doivent se réaliser un jour, s'entend !) ... Le double, ou un peu plus ?
@683	Forli Anne Marie	... J'exige des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux Mener une évaluation socio-économique pertinente et complète qui prenne en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues, les impacts liés aux travaux,
@688	SALAGER Guilhem	C'est avec notre argent Nous vivons des temps difficiles avec de nouveaux emprunts dus à la crise sanitaire, il ne faut pas en rajouter d'inutile. C'est incroyable cet entêtement avec l'argent des autres.
@696	BRAS Hélène	... En ma qualité d'habitante de la commune de Bouzigues, de propriétaire et d'exploitante agricole sur les communes de Bouzigues et de Poussan, je vous fais part de mes observations, interrogations et propositions à propos du dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP). Je suis également membre du Conseil de Développement de l'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée. Vous les trouverez dans le document en pièce jointe ... Je demande à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique.
@723	François	... Ligne inutile et coûteuse. Pas besoin de nouvelle Infrastructure ruineuses
@725	YANN	il est impératif : - que les mesures compensatoires insuffisantes soient revues à la hauteur des impacts effectifs sur les espèces et les milieux. Les surfaces foncière libérables pour ce faire ne seront pas suffisantes dans le périmètre du projet. Il est donc exigé que l'impact du projet soit encore réduit et que la séquence d'étude ERC soit réévaluée, la compensation ne devant être qu'un reliquat de ce qui n'a pu être évité ou réduit. Par ailleurs, il est demandé que l'ensemble des compensations environnementales et les éventuelles maîtrises foncières afférentes soit effectives dès le démarrage des travaux. - qu'il soit mené une évaluation socio-économique pertinente et complète prenant en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues, et à ce titre vous signifier que le projet de deux gares aussi proches (Béziers et Narbonne) n'est pas adapté
@729	jean-marie	je pense que le projet n'est plus d'actualité. Ensuite, le cout exorbitant de ligne n'est plus une priorité aujourd'hui ou la puissance publique doit privilégier les déplacements doux . La solution, quitte à investir des milliards d'euros, serait de rénover la ligne actuelle et développer les TER , la course à la vitesse pour 18mns n'est plus aujourd'hui une priorité.
@734	Kevin	Ce projet est un non-sens à l'heure où l'écologie doit être notre préoccupation majeure. En plus de dénaturer visuellement la Gardiole et le bassin de Thau, l'impact sur écologique sera majeure. C'est un projet d'un autre temps qui n'a plus lieu d'être, surtout aux vues du coût de celui-ci pour le contribuable pour très peu de bénéfices retirés.
@740	Elisabeth	Je pensais que les investissements territoriaux payés par nos impôts se faisaient dans un but d'amélioration et de simplification de la vie des habitants des territoires concernés. Et bien alors comment peut-on justifier cette ligne de LGV, qui va à l'encontre de ces objectifs en ne desservant plus directement 4 villes importantes sur son nouveau parcours : Sète , Agde , Béziers et Narbonne . Pour tous les habitants de ces citées, ce sera 30 minutes minimum de temps de parcours en plus, sans compter la nécessité de prendre un moyen de transport (souvent la voiture) pour rejoindre les futures nouvelles gares.

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p>Sans parler de l'impact catastrophique de ce tracé sur l'environnement, le climat et les paysages. Et pour quel bénéfice ... gagner 18 minutes entre Montpellier et Perpignan. Cette LGV en fait ne profitera qu'aux habitants et commerçants de Barcelone, drainant la majorité des touristes vers cette ville, au dépend des villes françaises traversées. Mais qui payera sinon nous. Je me demande quand, en France, on aura des projets d'aménagements justifiés économiquement et utiles aux citoyens de ce pays et respectant les objectifs écologiques vantés dans tous les médias, mais jamais mis en œuvre</p>
@747	Michèle	<p>Les bénéfices attendus sont loin des désastres créés et des sommes importantes nécessaires. Il me semble que ce projet n'a pas lieu d'être.</p>
@749	Lacour Laurence	<p>Il est inadmissible qu'un site protégé comme le massif de la Gardiole soit défiguré par une ligne LGV. Cela va engendrer des nuisances visuelles et sonores à l'ensemble des villages du bassin de Thau, un viaduc de 1.4 kms de long par 28 m de haut une honte. Un bilan carbone élevé à quoi cela va servir 18 minutes en moins pour compenser en 240 ans la pollution émise lors de la construction, encore une aberration politique et qui va coûter 2.2 milliards d'euros.</p>
E750	Leelou	<p>Je viens vers vous concernant la nouvelle ligne de train TGV entre Montpellier et Perpignan. Cependant, malgré toutes ces promesses, je m'oppose à ce projet pour les raisons suivantes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Éloigner les trains des centres villes, avec obligation de rejoindre les gares... en voiture !</li> <li>- ne pas tenir compte des habitants et des paysages traversés, puisque la priorité est avant tout... d'aller très vite</li> <li>- construire des ouvrages d'art très coûteux et impactant sur le paysage, car pour aller à 300 km/h, il faut aller en ligne droite (on ne contourne plus les obstacles, on les traverse) - drainer donc un budget colossal, qui permettrait de remettre à neuf et réactiver tout notre réseau régional et ses petites lignes.</li> </ul> <p>Et tout cela pour gagner 18 mn de trajet total comme pour la nouvelle déviation routière construite dans le Grand-Est, au détriment de la faune, de la flore, des habitants et du futur...</p>
@756	Remi	<p>Cela coûte trop cher pour le peu de bénéfice à gagner. Protégeons notre bassin de Thau conservons ce lieu unique. Projet extrêmement coûteux</p>
@764	- Marie Christine	<p>Nous nous opposons au tracé actuel qui défigure le Bassin de Thau Budget astronomique pour gagner du temps en sacrifiant cet environnement exceptionnel</p>
@765	Jean-Marie	<p>JE SOUHAITE m'opposer au tracé actuel de la Ligne nouvelle phase 1 et non à la LGV et demande au Réseau Ferré de France d'abandonner le projet actuel de LGV et enfin de suspendre l'enquête publique actuelle OU DE LA PROLONGER. Aucun avantage pour les résidents du Bassin de Thau, par contre des contraintes, des menaces et des risques, que des inconvénients. (Empreinte importante, 8 milliards d'euros, menaces environnementales, investissement colossal, risques de pollutions, carences et insuffisances, risques sur la source d'Issanka, pollution sonore, réduction de la mobilité des habitants, réduction des services de grandes lignes, difficultés économiques et problèmes pour les curistes, manque de communication, pas de permanences, atteinte à l'environnement, mise en péril du territoire, de son harmonie, de son équilibre, de son écosystème, avec des nuisances visuelles , sonores.</p>
@767	Claire	<p>Ce projet est une aberration ! Outre son coût faramineux les conséquences s'annoncent désastreuses pour l'environnement, le patrimoine et la qualité de vie des riverains. À qui va-t-il réellement profiter ? Pourquoi ne pas améliorer ce qui existe déjà ?</p>
@768	Ghislaine	<p>Aucun avantage pour les résidents du Bassin de Thau, par contre des contraintes, des menaces et des risques, que des inconvénients. (Empreinte importante, 8 milliards d'euros, menaces environnementales, investissement colossal, risques de pollutions, carences et insuffisances, risques sur la source d'Issanka, pollution sonore, réduction de la mobilité des habitants, réduction des services de grandes</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		lignes, difficultés économiques et problèmes pour les curistes, manque de communication, pas de permanences, atteinte à l'environnement, mise en péril du territoire, de son harmonie, de son équilibre, de son écosystème, avec des nuisances visuelles , sonores.
@771	SAUVAIRE Serge	Le tracé LGV est trop coûteux pour 18 minutes de vitesse entre Montpellier et Perpignan et ces 2 gares de plus excentrées représentent un nouveau gâchis de l'argent public tel que nous l'avons déjà déploré en d'autres villes de France !!! Revoyez votre copie de façon raisonnable !!!
@772	DAMAGGIO JEAN	... <u>Les conditions financières</u> Pour le GPSO il a été question de 6 milliards dans un protocole qui a été remplacé par un nouveau protocole récent où la base est portée à 10 milliards en reconnaissant qu'au moment de la construction ce sera 14 milliards ! Si LNMP est programmée en deux phases uniquement pour masquer tout l'enjeu financier. C'était aussi le projet de l'Etat pour Tours-Bordeaux mais le constructeur (VINCI) a refusé ce système, exigeant de pouvoir tout construire en une seule fois. La logique industrielle a pris le dessus sur la logique politique. Pour arriver à ce but l'exploitation de la ligne a été donnée à Vinci avec un temps de concession toujours plus grand. Par quel mystère personne n'évoque le fiasco économique du PPP Perpignan- Figueres qui a obligé l'Etat a reprendre la main vu la faillite ?
@773	RANCY Josiane	Je suis en opposition pour les raisons suivantes : 10% du territoire viticole sacrifié Il est rappelé qu'au niveau national les Lignes LGV sont peu rentables. à ce jour la SNCF est en déficit et l'Etat (donc les contribuables) vont devoir couvrir ses pertes. Un investissement mieux adapté visant à moderniser et à renforcer les petites lignes existantes et utiles aux concitoyens du territoire me sembleraient bien plus pertinentes alors que la LGV ne nous apportera rien sinon des désagréments avec pour conséquences des risques de pertes économiques en matière de tourisme (si le territoire perd ses attraits, forcément nous attirerons moins de touristes d'où possibles pertes d'emploi), au niveau viticole et la dégradation d'un cadre de vie remarquable. Pour un gain seulement de 18mn ? C'est 18 mn qui coûtent "cher" (5,5 milliards !) avec aucun avantage pour les habitants du territoire.
@777	Sylvie	En quoi, pourquoi et comment un gain de 38 minutes entre Paris et Barcelone en train, justifie t-il la destruction de plus de 2000 hectares d'espaces naturels dans la région ? A l'heure où il paraît évident que les ressources de la planète vont en se raréfiant et que la protection de la nature est devenue un véritable enjeu pour les générations futures, quels sont les coûts réels et quels sont les véritables avantages, pour la population locale, de ce projet qui date d'il y a 20 ans ? Tel qu'il se présente sous tous les aspects, ce projet paraît mal ficelé et nécessiterait un moratoire permettant 1) le calcul de la totalité des coûts du projet et la réelle transparence publique sur ceux-ci 2) une étude sérieuse et convaincante de l'équilibre entre ses avantages s'il en est et ses inconvénients qui à ce jour paraissent de toute évidence bien plus nombreux.
@779	Blin-Mioch Rose	Concertation et déficit de démocratie Le vieux projet d'un vieux monde Projet des années 1980-1990, cette ligne répond à un objectif de déplacement européen Paris_-Madrid en 6 heures et au-delà Amsterdam- Séville , trajet sur lequel manquerait seul Montpellier Perpignan en LGV. C'est donc une fuite en avant dans le monde d'avant Covid . Pour quoi et pour qui cette ligne, pour économiser 18 minutes aux voyageurs des grandes métropoles, ils les perdront bien vite à leur arrivée en gare de Montpellier Lattes ou en changeant de train pour un TER au Pont du Gard, car là ils seront logés à la même enseigne que les habitants vivant dans la zone que la LGV va ensuite traverser. De même en arrivant à Barcelone ou Madrid.

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		Et tout ça pour un projet mettant à mal l'avenir économique (Bassin de Thau, Picpoul, tourisme), écologique (ouvrages d'art les pieds dans l'eau des sources, ruisseaux et nape phréatique, flore et faune) et historique (richesse gallo-romaine dont La via Domitia qui se trouve dans son impact). Que dire du stress et de l'angoisse de ceux qui depuis les années 80 se demandent quand et à quelle sauce ils et elles seront expropriés ?
@789	Baillot Marcel	CONTRE la LGV Montpellier-Béziers qui va conduire un peu plus à la destruction de notre littoral
@791	Genty Jean-Claude	Je souhaiterais savoir le tracé exact et précis au niveau de Mèze. Pour connaître où la LGV passe afin de savoir si mon foyer va être impacté par les Bruit incessant, et donc mérité une indemnité par rapport au préjudice auditif et à la perte de valeur de mon terrain, de ce projet destructeur de l'agglomération de Thau.
@792	Chloé	quel est le tracé exact avec les ouvrages nécessaires ? Quel est le coût de chacun d'eux ? Où se trouve les études scientifiques présentant la balance coût/bénéfice mais surtout aussi bénéfice/risque ? Quels sont les risques identifiés et quel est le coût de ces risques ? Est-ce que les risques écologiques, environnementaux, le mal-être des riverains humains et animaux ont-ils été chiffrés ? Le cas échéant à combien ? Combien d'habitation vont être détruites ? À quel prix vont-elles être rachetées ? Combien de personnes ruinées par la dépréciation de leur maison qu'ils ne pourront plus vendre ? Il faut arrêter de prôner l'écologie et œuvrer en sens inverse.
@798	Lea	Tous ces dégâts, toutes ces dépenses pour gagner 18 minutes !!!
@799	Anne-Marie	Tous ces dégâts, toutes ces dépenses pour gagner 18 minutes !!!
@801	Stephane	... Des milliards d'euros pour gagner quelques minutes.... des expropriations...la nature dévisagée...et des inondations de plus en plus importantes...c'est d'une tristesse.
@804	Matthieu	Un gain de 18 minutes alors qu'aujourd'hui les trains sont très souvent en retard (je fais partie de personnes qui prennent cette ligne TGV plusieurs fois par semaine) ☹️ Quels sont les moyens que vous allez mettre en place pour s'assurer de du respect de horaires et donc l'intérêt de « gagner » ces 18 minutes ? Pourriez-vous, nous apporter des éclaircissements pour expliquer l'intérêt pour les habitants du territoire ? L'impact sur l'économie autour des cures à Balaruc, sera nécessairement réel ☹️ Pouvez-vous partager, l'étude d'impact économique qui a sans doute été réalisé ?
@808	ZAMPIELLO Manon	Une nouvelle ligne de train ? Les nuisances que cela va engendrer sont-elles justifiées pour un simple gain de temps ? Souhaitons-nous encore soutenir cette thèse : toujours plus fort, toujours plus vite et ce, peu importe les conséquences ? Ne sommes-nous pas suffisamment informés de l'urgence écologique ? Préférons-nous une fois de plus, privilégier le confort de quelques minutes à celui du bien-être et de la planète ? Soulignons que certains avancent 240 ans pour compenser le bilan carbone d'une telle ligne, et que des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles seront détruits. La raison d'une telle décision ? "On" va gagner du temps. Mais qui va gagner du temps ? Et que va t'"on" faire de ce temps ? Les personnes qui gagneront du temps sont-elles les mêmes qui vont subir les nuisances sonores ainsi que les nuisances esthétiques du projet ? Les contribuables du Bassin de Thau n'ont rien à y gagner si ce n'est, perdre de l'argent en finançant le projet. Construisons une ligne mixte, FRET TER simple qui pourrait avoir beaucoup moins de conséquences écologiques, et économiques. Ce projet ne me semble pas ni raisonnable, ni raisonné
@814	Cooper Russell	Un projet hyper coûteux, qui rajoute une emprise sur un territoire déjà mis à mal (littoral) et qu'il ne rajoute rien aux communes traversées, si ce n'est une nuisance bruit. Projet inutile, préserver plus tôt le milieu et les emplois agricoles, ne pas artificialiser encore 1500ha de terres Un habitant en colère

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@815	J-F	Par contre les riverains vont être impactés pour une poignée de touristes qui ne s'arrêteront plus sur nos côtes. Économiquement, il n'y aura aucun bénéfice pour le local, les touristes ne s'arrêtant plus... Si vous consultez le cadastre vous verrez que tous les terrains sur le trajet du TGV appartiennent à des élus... Cela fait des années que les élus locaux achètent à bas prix les terrains se situant sur le projet de ligne. Maintenant, ils veulent "faire la culbute" en étant expropriés par la création de la ligne. Les terrains seront rachetés à prix d'or par la SNCF (c'est à dire nous). C'est pourquoi le projet ne sera pas arrêté, "nos élus" ont beaucoup d'argent à perdre si cela ne se faisait pas.
@817	Heymann-Yuri	Mais l'éloignement des villes comme à Montpellier ou à Nîmes Arles des gares de la ligne LGV impose l'usage de la voiture pour se rendre à la gare ce qui premièrement d'un point de vue écologique est complètement nulle. Secondement votre calcul de gain de temps est tout aussi nul si l'on compte le temps pour se rendre à la gare Troisièmement au niveau de l'environnement, et de la perte de terres agricoles ainsi que le coût de cette opération, en ces temps est totalement inacceptable. La nouvelle ligne grande vitesse "va coûter très cher parce que les produits trafic ne vont pas couvrir les péages. (...) Même le monde (à bord des TGV) n'arrivera pas à compenser le niveau des péages qu'on paiera dessus
@819	Cohen Brigitte	observations du « Pays de Thau » Le projet du tracé Montpellier-Béziers me semble incohérent à bien des égards : - impact négatif sur la biodiversité en quadrillant encore plus le territoire - impact négatif sur le vignoble de Picpoul qui sera amputé de 10% - impact négatif sur le paysage, la Gardiole, classée site pittoresque, et la Via Domitia, classée monument historique. Pour toutes ces raisons, je désapprouve ce tracé de la LGV qui détériorerait les paysages et les ressources existants, avec un bilan carbone désastreux et des conséquences néfastes sur le tourisme, la biodiversité et les finances des contribuables.
@829	Hubert	L'évaluation socioéconomique n'est pas réaliste. Qui peut croire que 60 km de voie ferrée supplémentaires va diminuer le trafic routier ? Qui peut croire que traverser un site naturel comme la Gardiole n'a pas d'impact écologique ? Mais pour faire une voie qui coûte 2M€, qui n'est qu'un élément d'un tronçon. Tout est possible...! Je n'ai pas vu l'étude d'impact sonore au droit de la ville de Fabrègues ? Si ce projet doit se faire, je demande qu'un tunnel soit utilisé pour traverser ce massif. Toujours dans l'hypothèse de la construction de cette voie, merci de prévoir la déviation routière de la D613 qui traverse Gigean, Fabrègues et saint Jean de Védas. Il serait bien sûr opportun que le dossier de la LNMP soit pris dans sa globalité (phase 1 et 2). Sans cette condition remplie, je suis contre le projet.
@830	Giordano robert	La vitesse du T G V doit tenir compte : -de la rentabilité et de la bonne gestion des deniers publics (ne pas déshabiller Pierre pour habiller Paul ) . -de la préservation de la nature et des écosystèmes remarquables. -etc etc. etc. Pour faire court mieux vaut un tracé pour un TGV qui roule un peu moins vite (200/220 km/h ) qui s'intègre mieux dans le territoire en préservant les besoins et les intérêts de ses habitants et la géographie locale qu' un tracé au coût exorbitant (autour de 7 milliards d'euro) roulant à 300 km/h mutilant le territoire pour un gain de temps évalué à 18mn maximum. La SNCF service public doit rester au service du public et des citoyens.
@832	CAVALIER JEAN-BENOIT -	Syndicat AOP LANGUEDOC ... Le Syndical demande la mise en œuvre de TOUTES les mesures d'évitement et de réduction possibles au niveau parcellaire pour amoindrir l'impact sur l'AOC et les exploitations <b>Préjudices économiques désastreux</b>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p>... Lo perte de près de 150 ho, soit 10% de lo production rr Picpoul de Pinet I constitue un préjudice économique désastreux pour cette appellation très dynamique et parmi les mieux valorisées et ce dons un contexte où les marchés sont en pleine progression et où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit.</p> <p>Au-delà de lo perte de chiffre d'offoire , les baisses de volumes peuvent aboutir à des pertes totales de marchés sur certains créneaux, mettant en difficulté l'oppellation, en péril de nombreuses exploitations individuelles ou coopératives et entraînant lo boisse des cotisations versées ou Syndicat qui lui permettent de communiquer el de fonctionner</p> <p><b>Des atteintes qui mettent en péril les exploitations et les caves</b></p>
@833	Smali Noureddine	<p>Dépenser 8 milliards € d'argent publique pour gagner 15 minutes et une honte.</p> <p>Notre argent ne doit pas servir a enrichir Vinci et ses actionnaires surtout, en détruisant des milliers d'hectares de belles terres et de superbes paysages</p>
@836	Bretagnolle Marie-Claude	<p><b>OPPOSITION AU PROJET DE LIGNE TGV MONTPELLIER-BEZIERS</b></p> <p>Ce projet va avoir des conséquences désastreuses pour l'environnement, les espaces naturels et sur la qualité de vie de la population. Il va :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Défigurer la région par toutes les structures, béton, pylônes. ..et aussi par le chantier</li> <li>- Couper des terres agricoles et des sites classés, mutilant ceux-ci et ses espaces naturels ; adieu les agriculteurs, la via Domitia, la Gardiole, la fauvette à lunette...</li> </ul> <p>Je me pose des questions et des arguments :</p> <p>b) Le gain de temps est faible, 18' ?</p> <p>Plus de 6 milliards d'euro ! prévus.... Et on sait qu'il y a toujours des dépassements ! ça fait cher de la minute ! Il y a d'autres choses à faire avec 6 milliards.</p> <p>Conclusion :</p> <p>faut changer de comportement, arrêter de gaspiller, de détruire, le Giec lance des alertes ; que fait-on ?</p> <p>on gaspille, pas grave c'est le contribuable qui paie,</p> <p>on détruit le territoire pour permettre à quelques-uns de gagner un peu de temps, pas grave on a bien 20 ans devant nous.</p>
@837	Coudray Hélène	<p>... En effet, j'ai remarqué plusieurs incohérences qu'ils me semblent important de vous communiquer.</p> <p>Un viaduc de 28m de hauteur fera face à une zone classée Natura 2000 et une partie de la Via Domitia (classée Monument historique) sera détruite par ce tracé.</p> <p>Peut-on sereinement envisager un tracé n'imposant pas de tels ouvrages, dans ou à proximité de zones protégées, tant naturelles, qu'historiques ou patrimoniales ?</p> <p>Le projet de ce tracé impactera directement la ville de Sète qui perdra 10 TGV quotidiens. Cette ville est-elle en décroissance pour mériter que son accès en train soit ainsi réduit ? Comment justifier une telle décision ?</p> <p>La pérennisation des réseaux TER et Intercités existant sera-t-elle effective, voir également développée ?</p> <p>Enfin, l'impact écologique et financier d'un tel projet me semble disproportionné.</p> <p>Sachant que tous les grands travaux prennent du retard et finissent par coûter plus cher qu'initialement prévu, ce bilan carbone risque d'augmenter dans les années à venir.</p> <p>Le financement de ce projet risque d'impacter également sur un très long terme les ressources de nos collectivités et de la nation, dans une situation économique déjà extrêmement tendue suite à la crise du Covid, depuis 2 ans...</p> <p>Quelles garanties les porteurs du projet apportent-ils face à ces dernières réserves ?</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@842	MOUCHEL Jean-Yves	Vieux de 40 ans, ce projet est d'ores et déjà obsolète. Dépenser plusieurs milliards pour gagner quelques minutes (50 entre Perpignan et Paris) est une gageure. De plus, habitant Sète, quel sera le temps gagné si je dois me rendre à la gare TGV de Montpellier ? Le tracé prévu engendre de nombreuses nuisances, sur la faune et la flore, sur le patrimoine (Via Domitia). J'émetts donc un avis défavorable quant à ce projet dépassé, inutile et coûteux.
@845	Vincent	Si l'on prend le temps de réfléchir, on parle d'un projet de 2,2 milliards d'euros, qui va détruire une partie de la Via Domitia, des vignes de Picpoul et le domaine de Creysse coupé en deux, le massif de la Gardiole et le Bassin de Thau défigurés, etc..., tout cela pour quelques minutes entre Montpellier et Perpignan. Cela en vaut-il la peine ??? D'autant qu'en contrepartie il n'y aura que 2 TGV par jour en gare de SETE. Ces quelques minutes gagnées vont paraître ridicules devant le temps perdu pour aller jusqu'à la gare de Montpellier quand on connaît les problèmes de circulation et de stationnement dans ce secteur.
@846	JEANNE	Beaucoup de dépenses pour très peu de temps gagné par les usagers éventuels qui en outre s'ils habitent la région de Sète seront souvent obligés d'aller en gare de Montpellier ou en gare de Béziers : donc perte de temps et d'argent. Pour qui est-ce rentable ?
@847	RUAUD Francois	... Par ailleurs, d'une part la construction d'un viaduc de 28m de haut, face à la zone Natura compromet le site et peut avoir des conséquences négatives pour le tourisme et le tracé prévu actuellement à de grave répercussion sur le vignoble classé du Picpoul de Pinet, et d'autre part pour les habitants du bassin de Thau qui vont contribuer financièrement à ce projet avec leur impôts pour aboutir à la perte des 10 TGV actuels en gare de Sète, les obligeant à aller à Montpellier Sud de France soit 1h mini de trajet supplémentaire, quel résultat !!! Les gains réalisés sur le coût des travaux avec cette solution pourraient être utilisés pour une amélioration des dessertes locales des TER des villes concernées par ce nouveau tracé.
@848	MARIE	Quel sera l'impact financier pour les collectivités locales ? Quel est le gain pour les habitants de Poussan et de Gigan? Aucun. On ne pourra plus prendre le TGV à Sète. Pourquoi ne pas faire passer le Tgv sur la ligne existante à vitesse moindre ? Vouloir gagner une demi-heure est ridicule au regard de toutes les pollutions engendrées. Le coût de l'électricité est en train de flamber et nous savons bien que c'est loin d'être fini. Au final ne devrions-nous pas revenir à des vitesses moindre et nettement moins énergivores.
@855	DEVANTOY Isabelle	Le projet avait été abandonné pour d'excellentes raisons et soudain il réapparaît... ! Une partie des vignobles, de la garrigue, des sites archéologiques seront également largement impactés. Un immense viaduc va défigurer ce beau paysage et engendrer des -nuisances sonores et bien sûr visuelles. Le projet consiste à investir plusieurs milliards d'euros que, contribuables que nous sommes, nous paierions pour ce massacre, ce pour gagner quelques minutes sur le trajet Montpellier Béziers. Je considère que c'est totalement irresponsable. De plus économiquement cela portera forcément préjudice au tourisme dans notre secteur. en massacrant le paysage, la beauté des lieux et la tranquillité.
@858	Claire	Ce projet de 2,2 milliards d'euros va détruire notre belle région, faire mourir des communes, des commerces, faire fuir des touristes et des habitants locaux pour qui la vie sera devenue infernale ! Toute cette destruction de vie exceptionnelle locale, climatique, environnementale, touristique, etc...pour gagner 18 mn de trajet entre Montpellier et Perpignan ??? Il serait plus judicieux d'investir ces 2,2 milliards d'euros dans l'amélioration de l'existant, à savoir : plus de Ter qui fonctionnent tous les jours sans problèmes afin de nous permettre d'aller travailler à Montpellier, entretenir, améliorer et développer d'autres transports en commun afin que les voitures puissent circuler le moins possible, créer des pistes cyclables dignes de ce nom, sécurisées, etc...



N°	Contribution	Extrait de la contribution
@860	Reynès Pénélope	<p>... pas écologique  - excessivement cher ...  - projet désuet ...  - budgets utilisables pour d'autres projets sociaux, écologiques, utiles ...  - augmentation des prix des billets - isolation des petites communes ...</p>
@862	VINCENT David	<p>J'habite a Gigean au pied de la Gardiole et je crains nuisance sonore, visuelle, ainsi qu' une perte de valeur de ma propriété.  Je crains aussi pour le massif de la Gardiole. Je trouve aussi l'investissement pharaonique pour un gain ridicule et je ne suis pas d'accord pour que mon argent de contribuable soit utilisé à ces fins.</p>
@863	Solène saelens	<p>... Il s'agit d'un investissement colossal pour 18 min de gagner. C'est incompréhensible et au détriment de la faune et de la flore locale, du bassin de thau et de ses cultures, du vin bref de toute l'économie locale</p>
@866	- Julier Michel	<p>anciennement Collectif contre la gare de la Mogère  ... Je suis fermement opposé au projet dans son état actuel, car son coût très important et ses impacts écologiques considérables ne sont pas compensés par une utilité publique suffisante, principalement à cause de l'absence de continuité de la mixité fret-TGV et de la desserte de gares TGV excentrées. Je serais favorable au projet s'il bénéficiait des améliorations que je décris dans la pièce jointe. ...  Le coût et les impacts ne seraient pas diminués, mais l'utilité publique serait considérablement améliorée, et le projet apporterait alors une sécurité stratégique sur le long terme pour les liaisons entre la France et l'Espagne.  il faut cesser la construction de ces gares TGV excentrées, dont le bilan environnemental est négatif, et dont l'utilité socio-économique est également négative, comme on le constate à chaque fois. Le maître d'ouvrage, SNCF Réseau, est le seul à y trouver un intérêt, car il obtient des financements pour les construire (via les collectivités territoriales), leur coût est finalement modéré par rapport à certains embranchements ferroviaires, et il en tire un bénéfice direct via le tarif élevé des parkings payants...</p>
@867	Baume Benoît	<p>Nous sommes un couple de viticulteurs de 40 et 44 ans. Nous habitons et exploitons nos vignes sur la commune de Pinet qui sera lourdement impactée par le tracé de la LGV. Voici pourquoi nous sommes contre le tracé de la LGV :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles. Nous avons mis 20 ans à créer cette exploitation avec un projet viable sur 20 hectares. Si l'on nous prend ces 2,5 hectares, cela mettra l'exploitation en difficulté.</li> <li>- Le tracé actuel impactera très fortement l'appellation Picpoul de Pinet.</li> <li>- Cela va poser des problèmes d'accès à nos parcelles (dans le projet actuel, où se trouve les tunnels ou passages pour passer d'un côté à l'autre ?)</li> <li>- Le financement de la LGV entrainera une hausse importante des impôts pour les locaux alors que la LGV ne profitera en rien aux riverains. La LGV est destinée aux « parisiens » qui veulent se rendre à Barcelone pour des vacances moins chères donc aucun bénéfice pour la région qui perdra des touristes.</li> <li>- Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers, n'y a-t-il pas d'autres priorités en France ??? TOUT CELA POUR GAGNER 18 MINUTES SUR UN TRAJET QUI EXISTE DÉJÀ !!!</li> </ul> <p>Pour notre exemple, il nous reste environ 25 ans à travailler avant la retraite, il est évident que nous voulons être indemnisé à hauteur du préjudice subi, c'est à dire le prix de la parcelle + toutes les années de perte de récolte jusqu'à la retraite.</p>
@869	GENEST Yaël	<p>Encore 1 fois calcul des bénéfiques/risques mis de côté...  Et il faut croire que ces habitants supplémentaires ne jouent aucun rôle dans le maintien des commerces, les boulangers sont repartis et l'épicerie est en balançoire ! STOP au massacre. Le Languedoc n'est pas une marchandise qui se monnaie, c'est un trésor inestimable, que nous nous devons de préserver. Pour le bien-être de ses habitants, de ses visiteurs, et pour avoir autre chose à transmettre à nos enfants que des souvenirs et une planète pourrie, CONTRE et mille fois CONTRE ce projet dénué de sens !</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@873	Florence	Je me questionne sur les avantages comparatifs à long terme de cette ligne LGV. Même au niveau économique les répercussions coûts environnementaux et pertes touristiques (endroit protégé du littoral) sont importantes. En dehors de dégrader un lieu encore un peu protégé, vous allez détruire un territoire, une appellation et de nombreux agents économiques agricoles et touristiques sur place.
@874	régis	..... et des dépenses pharaoniques pour faire plaisir à certains mais pas pour le bien de tous !
@875	Emmanuelle	Habitante de Mèze, je m'oppose au tracé de la ligne LGV Montpellier Béziers, car j'estime qu'il viendra gravement impacter mon cadre de vie : - perte de 10 % du vignoble de Pinet , donc impact économique local ... - impact économique : qui va payer les travaux : nos impôts ... Destruction de paysage magnifiques, perte d'attrait touristique, pour un gain dérisoire (18 min de trajet) ...
@879	Pierre	Je m'étonne de la possibilité de cet aménagement à plus d'un titre : - Le gain de temps entre Montpellier et Perpignan sera dérisoire au regard de ce qu'engendrerait la mise en place de ce chantier en termes financier et environnemental. - Le tracé aux abords du bassin de Thau va détruire à la fois un site classé monument historique la Via Domitia !, une partie d'un vignoble classé du Picpoul de Pinet
@880	Fouré Laurent	Il est indéniable que le développement économique et culturel est indissociable à la modernisation des moyens de transport, et c'est pourquoi une ligne grande vitesse reliant Perpignan à Montpellier s'inscrit dans le développement de la région Languedoc-Roussillon. Le tracé actuel qui nous est présenté m'interpelle toutefois sur plusieurs points, plus particulièrement sur le parcours Béziers Montpellier , secteur que je connais bien pour y habiter et travailler. - La non desservante des gares existante en LGV de cette bande côtière est contraire à l'objectif de départ et s'avère être un point négatif au maintien et à la bonne santé de l'activité touristique estivale et thermale de ce secteur, je n'ai pas eu connaissance de l'étude économique et de celle de l'impact écologique indirect de ce point et vous interroge à ce sujet. -Il ne me semble pas pertinent tant au niveau financier du cout de ce tracé, de l'économie locale, du développement culturel, de l'accès aux transports de la population, et des enjeux écologiques que 18 mn de temps gagné sur le parcours justifie autant de sacrifices pour la population et le milieu naturel. Je n'ai pas eu connaissance d'une étude détaillée à ce propos et de celle comparative à la modernisation de la ligne existante et me tourne vers vous afin de pouvoir en prendre connaissance.
@884	pierre	... De plus son coût financier est exorbitant et son impact environnemental énorme : ... Dans le cadre de la nécessaire séquence ERC a-t-il été travaillé la séquence éviter et réduire? La loi d'aout 2021 sur le "zéro artificialisation" n'obligerait-elle pas à repenser cet aménagement? Des études vieilles de 25 ans ont-elles été actualisés et sont-elles toujours d'actualité ? Améliorer le trafic ferroviaire passager et transport de marchandises est une nécessité mais ce projet est trop déséquilibré dans la balance bénéfices/risques.
@887	CARON Brigitte	Le gain de temps paraît minime au regard des coûts de construction (coûts en euros et coûts en carbone rejetés dans l'atmosphère).
@892	carabasse philippe	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. 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.

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<p>Le paradoxe, à terme pour un investissement de 6 Milliard et pour un gain 18 mm entre Montpellier et Perpignan, près de 110 000 habitants subiront un temps additionnel d'une heure à une heure trente pour un trajet vers Paris, temps supplémentaire nécessaire pour rallier la gare extra urbaine de Montpellier.</p> <p>Il se joue dans ce dossier de la LGV uniquement une logique économique entre l'Europe du Sud et du Nord, nous verrons donc bien les trains passer sans pouvoir les prendre. Alors que l'enquête publique est en cours, une convention d'intention de financement de la LGV vient d'être signée entre les partenaires sous l'égide de l'Etat et de la Région. Cette rencontre est pour le moins étonnante et méprise totalement le principe démocratique de l'enquête publique sur le sujet, en ne s'inquiétant ni de son déroulement ni de son résultat. C'est un camouflet lancé aux citoyens, associations, collectifs, qui travaillent autour de ce projet.</p> <p>Les arguments présentés soulèvent de nombreuses interrogations. Annoncer un désenclavement de l'Occitanie en gagnant une demi-heure entre Perpignan et Paris après 6 milliards d'euros dépensés alors que les lignes locales ont pratiquement disparu dans les arrières-pays des grandes métropoles régionales d'Occitanie nous laisse perplexe pour le moins. On nous annonce un dispositif concernant 11 lignes sans chiffrage ni calendrier.</p>
@893	Hervé	Nous savons tous que cette voie du toujours plus ne peut plus être suivie. Beaucoup d'argent gaspillé pour très peu de bénéfice. Pollution énorme, destruction des sites
@898	Ribziro Noel	je suis totalement contre cette ligne à grande vitesse pour des questions de bruits ? de coût. On entend déjà bien sûr la commune de Mèze l'autoroute. Alors rajouter une ligne Tgv n'est pas raisonnable. préférari avoir tout simplement une entrée d'autoroute qui serait bénéfique pour l'économie locale pour l'immobilier local ce qui est l'inverse pour la lgv merci
@899	liberto jean luc	<p>Beaucoup de remarques apparaissent devant ce projet.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- je suis propriétaire depuis 30 ans de ma propriété qui surplombe la ZA des Clachs fortement impactée par ce tracé et également propriétaire d'un immeuble commercial dans cette ZA des Clachs .</li> <li>Or, à ce jour, je n'ai été destinataire d'aucune lettre</li> <li>- Comment ne pas être ébranlé devant le projet d'un viaduc d'1km4 et d'une hauteur de 28 m porté par plusieurs dizaines de pilier en béton ! c'est tout un paysage qui disparaît, une économie locale mise à mal, un environnement très détérioré (la garrigue, les zones humides , la Via Domitia , le vignoble du Picpoul de Pinet , etc ...)</li> <li>- Au plan économique, c'est plus de 10 % du Vignoble du Picpoul de Pinet qui va être sacrifié, décision terrible pour nos vigneronns ...Certains domaines vont être séparés en deux ou rayés de la carte.</li> </ul> <p>Le préjudice qu'elles vont subir par les travaux de construction des piliers , par la durée des travaux , le détournement de toute une clientèle qui évitera cette zone ....</p> <p>TOUT CELA POURQUOI ??</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-pour un gain de temps de 18 min , pour un cout de 8.5 milliards d'euros il faut rappeler , qu'à ce jour toutes les lignes LGV sont déficitaires en France , sauf la ligne Paris /Strasbourg . De plus, la population du pourtour du bassin de Thau va devoir partiellement financer à travers de nouveaux impôts un projet qui la pénalise de plein fouet en termes de temps et d'argent.</li> </ul> <p>QUELLE EST LA LOGIQUE DE CE PROJET ? L'intérêt de ce projet est plus National que Régional.</p> <p>Localement et Régionalement, les désavantages d'un tel projet sont largement majoritaires.</p>
@901	serge	<p>Merci de prendre en compte les points suivants :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux ...</li> <li>- Mener une évaluation socio-économique pertinente et complète qui prenne en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues, les impacts liés aux travaux,...</li> </ul>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		- il faut rappeler que si ce projet de LNMP est réellement justifié et pertinent, c'est un projet pour les 100 ans à venir, alors l'Etat et les collectivités ne doivent pas lésiner sur les moyens pour en faire une ligne respectueuse des environnements, de la biodiversité et des habitants ; ce qui signifie qu'il faut les tunnels indispensables notamment pour la traversée de Corbières et la Gardiole
@903	Benau Henri	les informations sur ce projet sont erronées et ne correspondent pas à une étude sérieuse et ceux depuis 1989. Actuellement tout est à revoir sur l'étude de ce parcours et la situation économique de la France ne permet pas de cautionner de tels travaux pharaoniques (viaducs, remblais etc...) La ligne actuelle renforcée et rénovée permettrait de satisfaire à la ligne "voyageurs", quant au fret, les indications présentées n'ont pas convaincu pour l'obtention de subventions de l'Europe car prospectives erronées. De plus en France, le fret ferroviaire n'a jamais su répondre aux attentes des clients depuis 1970 (retard, grève, disparition de colis, Attaché à soumettre ces problèmes pour une meilleure communication et information avec les nouveaux intervenants et la région en particulier.
@912	CLE du SAGE Thau-Ingril	... Le projet LNMP est un très beau projet pour le territoire et au-delà car il va permettre de diminuer le temps de parcours depuis Paris et surtout de créer un itinéraire bis à la ligne historique du littoral. En 2019, celle-ci avait été fortement dégradée suite à des inondations dans le secteur de Béziers ce qui a engendré une coupure du trafic ferroviaire pendant plusieurs semaines. L'Occitanie attire chaque année de nouveaux arrivants. Les besoins de déplacements sont forts. Cette ligne sera une réponse à cet enjeu.
@916	Nathalie	Une liaison rapide sud nord ... pourquoi pas mais : L'impact sur les populations, leur mode de vie, l'économie des territoire traversés, l'environnement écologique, historique, ... a t il était réellement étudié et à quelle date ? Récemment ? Pourquoi ne pas penser à un véritable développement économique et social pour l'ensemble des zones traversée, parce qu'elles vont réellement pâtir de ce bouleversement ?
@918	xavier	L'actuel tracé de cette ligne, dont le gain en termes de vitesse reste modeste, impacte fortement l'équilibre global du bassin et de son économie. Les avantages semblent aujourd'hui très inférieurs aux inconvénients : trace carbone et nuisance de la construction du viaduc, coût considérable, équilibres humains, touristiques et écologique menacés... Prenons soin de ne pas tout sacrifier à l'impératif d'hypothétiques locations de rails, l'hypothétique développement de la ligne franco espagnole, l'hypothétique et incertain gain de voyageurs qui gagnent peu de temps....
@923	SEGUI Sébastien	Mon entreprise qui organise des balades et des randonnées équestres sur Mèze, sera fortement impacté par le tronçon de la LGV Montpellier- Béziers. D'une part l'emprise du tracé sur de la voie romaine (via domitia) qui ne me permettra plus de réaliser mon parcours le plus demandé par son côté historique et panoramique des lieux. Puis sur celle de la Gardiole massif très fréquenté par les randonneurs qui risque de délocaliser leur loisir et donc venir sur mon secteur. Ensuite, cette structure monumentale de 1.4km sur 28m de haut va modifier et défigurer énormément la vision du littoral. Enfin la plus grosse crainte est sur le long terme avec la diminution des trains à la gare de Sète qui entraînera une diminution des touristes dans notre secteur, les effets sur l'écologie et l'agriculture locale vont toucher énormément l'économie du secteur et donc toucher ma clientèle. Pour que ce projet me permette de ne pas mettre la clé sous la porte, je pense que le tracé et la zone des travaux doivent épargner cette voie romaine, donc se rapprocher de l'autoroute A9 (puisque vu les distances entre les gares la vitesse sur ce tronçon ne sera pas maximale). Je veux aussi pouvoir conserver un maximum de chemin de randonnée pour limiter un trop fort regroupement sur les autres chemins. Je vois déjà la foule qui a sur la Gardiole il ne faudrait pas que les autres chemins en soit impacté. Enfin sur l'économie, il faudrait que notre secteur puisse bénéficier d'une gare attractive pour compenser le coût des travaux. Notre secteur est impacté à trois fois (état, région et commune) sans pouvoir avoir de retomber économique.
@932	Rouger Marlène	Ligne LGV Montpellier Béziers Pour la somme de 2,2 milliards d'euros le projet actuel va à l'encontre de toutes les recherches pour améliorer la qualité de vie des Français :

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@933	mouysset benjamin	<p>Je suis, comme beaucoup, franchement opposé à ce projet car il est destructeur (1), gaspilleur de ressources rares (2) et appauvrissant (3). Un grand projet inutile pour les territoires transpercés puisque de nombreuses gares seront moins bien desservies qu'actuellement en TGV et les temps de parcours souvent rallongés. Imaginons un instant l'infrastructure ferroviaire irriguant réellement les territoires languedociens qu'il serait possible de réaliser avec 2,4 milliards d'euros ! On pourrait alors réellement parler d'aménagement du territoire. Pourquoi pas en réinvestissant, par exemple certaines lignes de chemins de fer d'intérêt local, naguère abandonnées avec l'avènement du tout automobile ?</p> <p>3- Un projet au final appauvrissant : A contrario, ce projet de LGV s'apparente davantage à un "déménagement" du territoire qui appauvrirait encore davantage les populations riveraines (déjà parmi les plus pauvres de France) en dégradant ses ressources (le syndicat des producteurs de Picpoul de Pinet par exemple, parle à ce sujet de "virocide" (voir article Midi Libre). 4- une ligne nouvelle à vitesse raisonnable (slow is beautiful) "collée" à l'A9 : Je propose que soit évalué cette alternative à la LGV, qui de l'avis général des contributeurs à l'enquête, n'est manifestement plus adapté aux enjeux réels de l'époque actuelle. Cette ligne nouvelle suivrait rigoureusement le tracé de l'A9 au plus près (simplement séparé éventuellement par une voie de service) en suivant ces courbures. Elle serait de ce fait à vitesse limitée (de 150 km/h à 200 km/h ) et serait réservé au transport de fret et aux passagers internationaux. Elle serait sans arrêt entre Montpellier-sud de France et Perpignan. Un coût forcément moindre qu'une LGV "rigide" avec de nombreux ouvrages d'art - un gain de temps malgré tout sur les longues distances européennes car la vitesse moindre qu'en LGV est compensé par moins d'arrêts. - une ligne nouvelle plus économe en énergie puisque moins rapide.</p>
@934	MASSERINI Philippe	<p>... Au niveau économique : ...</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Au nom de quel intérêt général des sommes astronomiques devraient être dépensées pour la réalisation d'un tel projet en cette période qui devrait plutôt inciter nos élus à plus de modération dans les dépenses publiques ?</li> <li>- Pourquoi n'y trouve-t-on pas une évaluation socio-économique complète qui prenne en compte notamment le coût des transports supplémentaires imposés aux citoyens pour rejoindre des gares TGV trop espacées et les lourds investissements financiers prévus au détriment des investissements attendus impatiemment dans le développement du maillage ferroviaire de proximité qui servirait au plus grand nombre d'entre nous (plutôt que de faire gagner quelques minutes de trajet à la minorité qui utilise les TGV) ?</li> <li>- Qu'en est-il de l'évaluation des pertes financières portées aux producteurs de « picpoul de Pinet » qui vont perdre 10% du territoire de l'AOP ce qui risque de remettre en cause l'existence même de cette appellation ?</li> </ul> <p>Et, au-delà, à combien se chiffre l'impact économique supporté par les vignobles (si fragiles) et toutes les activités agricoles, industrielles, commerciales et touristiques (Thermes de Balaruc, Hôtellerie et agro- tourisme sont les fleurons de la région) qui vont être bouleversées ?</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Qu'en est-il des dommages inévitables liés aux travaux d'implantation (excavation, déblais, remblais, terrassement, transport de matériaux...) et de leurs coûts et impacts financiers et environnementaux imposés par répercussion aux collectivités qu'ils concernent ?</li> <li>- Qu'en est-il des dommages portés aux activités pastorales, de chasses, randonnées, vététistes, de loisir (écuries...) et tourisme (abbaye st Félix de Montceau, chambres d'hôtes...) et agro-tourisme ?</li> </ul>
@936	cabrol marie paule	<p>Manquent au dossier soumis par internet : le retentissement du projet sur un environnement superbe, rare et fragile, le montant et les sources d'un investissement colossal, le temps gagné entre Mtp et Perp (de l'ordre d'une dizaine de minutes compte tenu du nombre de gares desservies), la prévision du niveau d'augmentation du fret et donc de la diminution du nombre excessif du flux des camions sur l'A9, le nombre d'expropriations nécessaires, le niveau de la demande de cette ligne par les voyageurs et entreprises, le prix prévisible du billet. Je suis défavorable à ce projet, et préférerais qu'on privilégie les TER et le fret sur la ligne actuelle ...</p>
@939	Bernard	<p>Nous ne comprenons pas le bien fondé du projet de ligne LGV entre Montpellier et Perpignan, notamment avec le projet de viaduc le long de l'étang de Thau. Sans répondre, apparemment, à de sains objectifs économiques et sociaux, ce viaduc risquerait de détruire à terme la biodiversité locale. Par ailleurs, le gain de temps entre Paris et Perpignan que permettrait la mise en œuvre du projet serait d'environ 18 mn</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		par rapport à la situation actuelle : ce projet n'aurait donc aucune justification et ne servirait qu'à dépenser des deniers publics sans réelle valeur ajoutée ni économique ni sociale, pour la France et ses territoires. Avec un bilan carbone désastreux pendant 240 ans, semble-t-il. -reconsidérer les vrais enjeux du projet dans son ensemble, sans démagogie ni clientélisme quitte à investir l'argent des contribuables et les montants empruntés par la France dans d'autres projets vraiment porteurs d'avenir et générateurs de vraie valeur pour la France, ses territoires, ses entreprises et ses habitants. En comptant sur votre sagesse pour modifier significativement le projet.
@950	Herman Bernard	Je suis contre ce tracé. Poussan va être défiguré avec ce viaduc, hors de prix. La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites Natura 2000 sont impactés. La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km. Pinet perd 10% de son Picpoul. L'eau d'Issanka est menacée. Tout cela pourquoi ? car nous devons aller à Sud de France prendre le TGV, 1h30 de perdue sans parler des frais et de l'empreinte carbone.
@952	CHASTEL Françoise	Comment peut-on toucher à un territoire aussi fragile et mépriser l'impact environnemental de nos territoires ? Une injustice pour les habitants du territoire de THAU qui devraient financer en partie ce projet et obliger de faire plus de kilomètres pour rejoindre une de 2 gares. - un impact économique certain pour les villes de SETE et surtout BALARUC les BAINS car plus de TGV arrivant sur la gare de SETE. - Le tracé va mettre en difficulté, agriculteurs, ostréiculteurs, viticulteurs, éleveurs, apiculteurs car les terres annexées subiront les ravages des travaux. Que pèse un gain de 18 minutes face à un tel désastre ?
@965	Annie	... Écologiquement négatif ! Coût important qui ne favorise pas la population de la région. Il faudrait favoriser le fret et non le lobbying autoroutier...
@967	Amouroux Hélène	Voici mes interrogations qui m'oppose au nouveau tracé d'une ligne LGV entre Montpellier et Perpignan : - les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits et supprimés dans un périmètre sensible sur le plan de la biodiversité et l'impact sur la crise climatique. - les efforts des municipalités et associations pour la préservation de ce territoire fragile et inspirant et le travail de sensibilisation organisé depuis de longues années. - aucun bénéfice pour les habitants de Sète Agglopolé Méditerranée puisque les gares les plus proches seront Béziers ou Montpellier alors que la collectivité devra participer à hauteur de 12,4 millions d'euros pour la construction de la phase 1 de la ligne.
@969	Herman Françoise	Je suis contre ce tracé. Poussan va être défiguré avec ce viaduc, hors de prix. La biodiversité va en pâtir, de nombreux sites Natura 2000 sont impactés. La via domitia est amenée à disparaître sur plusieurs km. Pinet perd 10% de son Picpoul. L'eau d'Issanka est menacée. Tout cela pourquoi ? Alors je dis Non au 18mn que devrait gagner un voyageur de cette ligne.
@972	Bower Sarah	La construction de ce tracé de LGV sur le bassin de Thau n'a vraiment pas de sens. Au-delà du prix astronomique, cette ligne va détruire notre écosystème si cher et va polluer la nature qui nous entoure
@976	- BONIFACE Odile	Ce projet est une aberration économique et écologique : Économique: - Enclavement et isolement de la région "pays de Thau" dont la ville de Sète, puisqu'il n'y aura quasiment plus de TGV. - 53000 curistes à Balaruc qui ne pourront plus rejoindre Balaruc aisément en train. - viticulteurs et conchyliculteurs touchés, soit par la disparition des exploitations soit par la pollution de la zone. - coût extravagant du projet, avec hausse d'impôts, budget qui pourrait servir à restaurer, améliorer et adapter le réseau existant.
@981	audrey	Non à notre terroir défiguré, la biodiversité, les coûts, notre appellation picpoul de Pinet
@982	PEPIN-BONET Stéphane	délibérations de la mairie de BESSAN ... La création de la nouvelle LGV impactera donc durablement et profondément, sur de nombreux aspects, la vie de la Commune de Bessan et de ses administrés. Les compensations écologiques susceptibles d'être rendues nécessaires eu égard aux travaux projetés sur la Commune de Bessan devront être réalisées sur le territoire de la commune. Il est en effet inenvisageable que la Commune subisse des désordres environnementaux liés au projet,

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@990	Pierre	<p>Je suis un fervent utilisateur et promoteur de transport ferré, depuis longtemps. Toutefois, ce projet suscite en moi une profonde incompréhension, sur divers plans - c'est-à-dire dire qu'en plus de n'être pas d'accord, je ne comprends pas la logique du projet - sauf, ce que je me refuse à faire, à lui prêter un fondement de considérations politiques ou commerciales à court terme.</p> <p><b>Au plan budgétaire</b> : quelle pertinence y a-t-il à engager 5,5 milliards d'euros sur le seul tronçon Montpellier et Béziers, pour gagner 18 mn entre les deux villes. Combien en tout pour gagner 15 mn entre Nîmes et Perpignan ? ...</p> <p><b>Au plan fiscal</b> : le financement de la LGV entraînera une hausse des impôts, liée au caractère tripartite du financement : 40% seront supportés par les collectivités locales. In fine par les contribuables locaux, qui par ailleurs pâtiront d'une baisse de l'offre de transports en commun. ...</p> <p><b>Économie locale</b> : pour les entreprises et les collectivités, impact négatif de la suppression des TGV. Pénalisation sévère de l'activité de Balaruc, 53000 curistes, 1ère station thermale de France. Impact négatif sur l'avenir de Sète comme pôle de développement local. Impact sur les activités agricoles, ostréicoles, oléicoles à cause de l'annexion de terres pour cette ligne. Impact du Viaduc sur l'esthétique et l'attrait touristique de la zone...</p> <p>Pour tous : dévalorisation de l'immobilier. Sacrifice d'une partie du vignoble de Picpoul de Pinet (AOC)</p> <p>Je sais que ce projet est "un serpent de mer", mais je propose de remettre en œuvre un processus d'échange transparent, exposant les rapports coûts/bénéfices réels sur tous les plans évoqués, impliquant les élus locaux et tous les acteurs de la vie associative locale, régionale et nationale...</p>
@992	Virly Jean-Pierre	<p>En dehors des aspects écologiques (destruction et altération d'écosystèmes autour du Bassin de Thau), des nuisances futures pour les villes bordant la ligne de près, Poussan, Gigean, vont pénaliser la vie de nombreux habitants. La double peine est qu'ils vont payer les nuisances à travers les différents impôts. En effet 334,56 M€ pour l'Occitanie, 115,55 M€ pour l'Hérault, 10,28M€ pour Sète Agglopol Méditerranée vont être investis directement ou indirectement par les habitants des communes du Bassin de Thau. Tout cela au détriment des écoles, collèges, lycées, équipements sociaux, et d'une voirie qui dans une grande majorité est défectueuse et en mauvaise état. Par ailleurs une baisse d'activité touristique peut être engendrée par cette ligne dans sa construction comme dans son utilisation.</p>
@994	ANNE Marie	<p>Une aberration ce Viaduc qui va défigurer le paysage sur l'étang de Thau sans compter les coûts excessifs des travaux. Les nuisances sonores produites par les passages des trains ainsi que les travaux durant la construction de la ligne vont entraîner la dévaluation de nombreuses propriétés et logements.</p>
@997	BRISSON Robin	<p>Le tracé de la ligne nouvelle est un non-sens. Il apparaît peu de bénéfices à cette ligne au vu des arguments avancés et au regard des impacts engendrés.</p>
C.998	Mairie de Montbazin	<p>Le conseil municipal de Montbazin affirme qu'une nouvelle ligne de chemin de fer n'est pas aberrante au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle. Cependant, il souhaite interroger le modèle économique et écologique d'une ligne à grande vitesse, dont le gain en temps pour certains voyageurs ne doit pas remettre en cause l'opportunité pour les générations futures de jouir des paysages, milieux naturels et espaces agricoles riches de notre territoire du bassin de Thau. Ainsi, une réelle ligne mixte Train, Fret et TER, avec un abaissement de la vitesse maximale et ce sur l'ensemble du tracé entre Perpignan et Montpellier, permettrait d'épouser le linéaire de l'autoroute actuelle et ainsi de limiter les impacts sur la biodiversité, les paysages et les habitants</p>
@1003	DUMOULIN Huguette	<p>Nul besoin de "grande vitesse", ce projet n'est pas d'intérêt public, n'apportant aucune amélioration au quotidien des habitants de la région, mais aggravant leurs conditions de vie. Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, la qualité de l'eau et ne repose sur aucun intérêt économique : l'argent dépensé devrait être utilisé à la réalisation du ferroutage, l'amélioration du réseau existant et son extension pour désenclaver les régions rurales. L'argent public devrait servir à améliorer les services publics or ceux-ci sont fortement dégradés : avec la suppression des guichets des gares, la fermeture des bureaux de poste ou des maternités, le quotidien de la population devient de plus en</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		plus difficile. En cette période de crise sanitaire et au vu du réchauffement climatique, il y a une certaine désinvolture, pour ne pas dire indécence, à présenter un projet aussi " décalé", dispendieux des finances publiques et destructeur de l'environnement.
@1009	Bernard	Nous ne comprenons pas le bien fondé du projet de ligne LGV entre Montpellier et Perpignan, notamment avec le projet de viaduc le long de l'étang de Thau. Sans répondre, apparemment, à de sains objectifs économiques et sociaux, ce viaduc risquerait de détruire à terme la biodiversité locale. Par ailleurs, le gain de temps entre Paris et Perpignan que permettrait la mise en œuvre du projet serait d'environ 18 mn par rapport à la situation actuelle : ce projet n'aurait donc aucune justification et ne servirait qu'à dépenser des deniers publics sans réelle valeur ajoutée ni économique ni sociale, pour la France et ses territoires. ... - reconsidérer les vrais enjeux du projet dans son ensemble, dans le respect de la démocratie quitte à investir l'argent des contribuables et les montants empruntés par la France dans d'autres projets vraiment porteurs d'avenir et générateurs de vraie valeur pour la France, ses territoires, ses entreprises et ses habitants.
@1011	caillot matthieu	Alors que la dette publique vient de dépasser la barre symbolique des 100% du PIB (115% en 2020), que la reprise partielle de la dette de SNCF Réseau ajoutera 3,1 milliards d'euros d'amortissements à financer par l'État en 2022, que SNCF Réseau a du mal à entretenir les voies existantes (ex. du pont ferroviaire à Sète)... comment s'expliquer qu'il faille se précipiter dans un accord pour financer une nouvelle ligne (Narbonne 22 janvier 2022), avant même la clôture de cette enquête publique, préalable à la déclaration d'utilité publique ?
@1014	Joel	Non à la construction d'un viaduc de 1,4 km et 28m de haut face à l'étang de Thau. Un projet à 2,2 milliards d'Euros.
@1015	Joel	- Le tourisme et le thermalisme sont un atout important du bassin de Thau. - Il est incontestable que la ligne actuelle entre Sète et Béziers n'est pas tenable dans les prochaines décennies. Dans le souci de la lutte contre le réchauffement climatique, prévoir des travaux dont la compensation de production de gaz à effet de serre est à l'échelle de 240 ans pour gagner quelques minutes me semble disproportionné.
@1017	ENSEMBLE VERS 2026	... Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers. Le financement de la LGV étant réparti entre l'Europe (20%) = nous, l'Etat (40%) = nous, les Collectivités locales (40%) = nous. La hausse des impôts inéluctables pour regarder passer les trains est une aberration. Avec une réduction de 10 à 2 TGV quotidiens puis une disparition du trafic TGV en gare de Sète, la LGV écartera une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc. Moins bien desservi, le territoire sera alors boudé par les touristes et curistes.
@1018	Yannick	Par les temps qui courent l'argent public doit être mieux utiliser. Un gain de temps de 18 minutes ?
@1019	julbe Romain	Ayant pris connaissance du dossier sur la ligne LGV, je m'oppose a cette construction pour plusieurs raison , étant viticulteur la ligne LGV impacte mon entreprise ,elle impacte aussi l'environnement dans lequel je me trouve ,la ligne impacte aussi mon temps pour rejoindre ma gare de Montpellier et le coût pour y accéder,
@1022	anne-claire	Contribution de l'Association des Gardiens de la Gardiole non datée ... L'association exige • la réévaluation des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux environnementaux et de biodiversité. • la réalisation d'une évaluation socio-économique pertinente et complète qui prenne en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues, et les impacts liés aux travaux.
@1023	Patricia	- l'Etang de Thau sera lui aussi défiguré par le viaduc prévu de 28 m de hauteur sur 1.4 km de long ... sans compter le cout pharaonique de cette construction ... - Une grande partie du terroir du Picpoul de Pinet va disparaître alors même qu'il est mondialement connu et exporté. - C'est un investissement financier COLOSSAL que nous paierons avec nos impôts et autres contributions ... alors que nous n'en aurons que les nuisances (inutile d'ajouter les 2 TGV/Jour qui s'arrêteront à la gare de Sète !!!



N°	Contribution	Extrait de la contribution
		et avec En Plus la destruction d'emploi ... en même temps que des propriétés telles le Domaine de Creyssels à Mèze.
@1024	Davidsson-Cabasset Eva	<p>... Le projet de ligne LGV LNMP que vous nous donnez à juger dans cette enquête publique présente à mon sens de nombreuses insuffisances et pose autant de questions.</p> <p>Pourquoi donc s'obstiner à s'engouffrer dans une option à 320 km/h commercial pour NOTRE tracé ? Surtout qu'il devrait y avoir une réduction de coût d'à peu près 30% en adoptant la solution la plus respectueuse. Cette considération devrait logiquement avoir du poids puisque ça concerne notre gouvernance économique commun, réglé par NOS impôts. Pourquoi cette motivation de s'obstiner à semer tant de souffrance de tout genre pour un projet inutilement cher, toute en étant massivement et irrémédiablement destructeur de milieux naturels et socio-économiques fragiles et précieux ?</p>
@1026	Amarger Josiane	<p>Notre territoire, du fait de la gare de Sète desservant les TGV, bénéficie des retombées positives, économiques et touristiques du fait d'une meilleure accessibilité (ex. Thermes de Balaruc les bains. Les désastres attendus par un tracé induit par la grande vitesse au nord du bassin de Thau imposent donc une révision du tracé notamment aux abords de l'étang. En abandonnant le principe de la vitesse maximale sur ce secteur, la souplesse du tracé serait compatible avec la protection de notre territoire, la protection de son économie, et le respect de ses habitants.</p>
@1028	Lopez Pierre	<p>Pourquoi nuire à nos pêcheurs, nos ostréiculteurs, nos viticulteurs alors qu'ils sont sur notre secteur, créateurs d'emplois, et d'activités touristiques. Je vous propose donc de ré étudier le tracé, Je suis sûr qu'il existe une solution autre que celle retenue, pour le bien-être de tous, et de notre économie locale.</p>
@1029	aline	<p>Nul besoin de "grande vitesse", ce projet n'est pas d'intérêt public, n'apportant aucune amélioration au quotidien des habitant-e-s de la région, mais aggravant leurs conditions de vie.</p> <p>Ce projet est totalement destructeur pour la faune, la flore, le vignoble, la qualité de l'eau et ne repose sur aucun intérêt économique: l'argent dépensé devrait être utilisé à la réalisation du ferroutage,</p> <p>L'argent public devrait servir à améliorer les services publics or ceux-ci sont fortement dégradés : avec la suppression des guichets des gares, l'hôpital à l'agonie, la fermeture des bureaux de poste ou des maternités, le quotidien de la population devient de plus en plus difficile.</p>
@1032	BLONDEAUT, Edwigue	<p>... Quelle attractivité peut-on espérer maintenir pour un territoire qui se trouvera fragmenté par ce tracé, avec d'importantes ruptures des continuités écologiques, des coupures définitives d'itinéraires de randonnées (pédestres, équestres, cyclistes), avec des sites et équipements touristiques qui se trouveront « impactés par le bruit à chaque passage de train et les perceptions visuelles de l'infrastructure » ?</p> <p>Les impacts négatifs ici mis en évidence, menant directement à la destruction et au sacrifice de nos territoires de vie, sont en totale contradiction avec la définition même de l'« utilité publique ». L'application de la démarche ERC « Éviter-Réduire-Compenser » manque crucialement sur l'ensemble de ce projet et plus particulièrement sur le tracé Montpellier / Béziers.</p>
@1038	Sonia	<p>Je suis contre ce projet car un coût pharaonique 6 milliards pour 150 kms de ligne ferroviaire.</p> <p>Des arguments surréalistes comme la réduction de 18 minutes de trajet entre Perpignan et Montpellier pour un coût de 6 milliards Des décisions surréalistes comme la création de 2 gares à proximité l'une de l'autre Béziers Narbonne et plus de gare à Sète pour desservir les 125 000 habitants du bassin de Thau</p> <p>A l'heure ou une gestion rigoureuse et plus que jamais d'actualité est ce que ces 6 milliard de euros ne sont pas exagérés ?</p>
@1040	Communauté d'agglomération Hérault Méditerranée	<p>Une compensation par le porteur de projet pourrait consister, en particulier, en un financement des aménagements cyclables que les collectivités vont devoir créer pour palier à l'impossibilité d'utiliser la voie ferrée, comme ce sera le cas pour tout le secteur compris entre Agde et Saint-Thibéry.</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@1041	Kirchner Odile	Le tracé annoncé de la LGV entre Montpellier et Béziers s'accompagnera de dégradations potentielles et de forts risques pour l'environnement, la biodiversité, la qualité de vie et de mobilité, le paysage du bassin de Thau.
@1042	Xavier	<p>... A quoi va servir ce projet ? A qui va-t-il profiter ?</p> <p>Est-il opportun de dépenser autant d'argent pour un bénéfice si mince et au bénéfice de si peu de personnes ?</p> <p>Quant aux retombées pour la population du bassin de Thau je ne vois pas quels en sont les avantages. En plus de la lourde contribution financière demandée aux contribuables il semblerait qu'il n'y ait que des inconvénients.</p> <p>L'argent public investi dans ce projet qui semble peu utile (à coup sûr pour la population locale) et nuisible pour l'environnement ne pourrait-il pas être mieux employé au service de cette même population pour améliorer ses conditions de transport au quotidien et anticiper les défis à venir en matière de déplacements et transports (accroissement de la population dans le Languedoc, montée des eaux, etc ...) ?</p>
@1045	Baume Virginie	<p>Nous sommes un couple de viticulteurs de 40 et 44 ans. Nous habitons et exploitons nos vignes sur la commune de Pinet qui sera lourdement impactée par le tracé de la LGV. Voici pourquoi nous sommes contre le tracé de la LGV : Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles. Nous avons mis 20 ans à créer cette exploitation avec un projet viable sur 20 hectares. Si l'on nous prend ces 2,5 hectares, cela mettra l'exploitation en difficulté.</p> <p>Le tracé actuel impactera très fortement l'appellation Picpoul de Pinet. Cela va poser des problèmes d'accès à nos parcelles (dans le projet actuel, où se trouve les tunnels ou passages pour passer d'un côté à l'autre ?)</p> <p>Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)</p> <p>Le financement de la LGV entrainera une hausse importante des impôts pour les locaux alors que la LGV ne profitera en rien aux riverains.</p> <p>Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers, n'y a-t-il pas d'autres priorités en France ???</p> <p>De plus, à Villeneuve-les-Béziers, une soixantaine de maison et une quarantaine de bâtiments se trouvent sur le tracé.</p> <p>C'est effarant de penser qu'en 2022, il y a encore des personnes qui risquent de perdre leur maison pour des nécessités politiques...</p> <p>TOUT CELA POUR GAGNER 18 MINUTES SUR UN TRAJET QUI EXISTE DÉJÀ !!!</p> <p>Alors puisque vous voulez gagner du temps, pourquoi ne pas avoir prévu un tunnel qui du coup n'impacterait personne ???</p> <p>Si malgré tous les efforts des personnes impactés, nous ne sommes pas entendus, il est important que pour les personnes qui seront indemnisées, les dossiers soient étudiés au cas par cas.</p>
@1046	Mireille	... un projet de 2,2 milliards d'euros et la via domitia (inscrite aux monuments historiques) en partie détruite
@1049	CAVERIVIERE Martine	La réponse ferroviaire pour notre territoire est défailante et porte atteinte à l'économie locale. Les temps et les conditions d'accès se dégradent pour tout le secteur économique et social. L'attractivité de notre territoire va décroître et ce projet qui aurait dû booster notre territoire sera un vecteur de décroissance pour tous les domaines d'activités : Les Termes de Balaruc les Bains, la conchyliculture, la pêche et les connections avec le port de Sète, la viticulture, le tourisme. L'investissement financier est énorme (2 Milliards €) dont 40% à la charge des collectivités locales. Les compensations ? ce n'est pas la bonne réponse car tout n'est pas échangeable contre de l'argent
@1053	Boileau marie- hélène	Ce projet dispendieux risque d'être catastrophique pour les communes de l'étang de Thau. Il impactera une zone Natura 2000, détruira des terres agricoles et des écosystèmes fragiles. Le gain de temps est insignifiant à côté des préjudices causés par ce projet. Habitante de Sète, je suis totalement opposée à ce projet
@1055	Pascal	Concernant les habitants du bassin de Thau, l'un des territoires directement impactés par ce projet, il semble difficile d'en distinguer des bénéfices alors que les nuisances directes semblent nombreuses, dont en particulier : - Dégradation, par la création d'ouvrages d'art imposants, d'un paysage remarquable qui devrait être préservé à tout prix, - incidences sur des terres agricoles (avec la destruction de milliers d'hectares qui pour plusieurs présentent de réelles qualité agronomiques et contribuent à l'économie et à l'identité de ce territoire), - incidences enfin sur les usagers du train qui verront la fréquence des TGV baisser sur la gare la plus proche, celle de Sète (très utilisée tant

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		d'un point de vue des trajets personnels que des déplacements professionnels), rendant souvent obligatoire de se rendre à Montpellier, avec des incidences socioéconomiques trop peu considérées (temps et coût des transports supplémentaires...) et des impacts écologique (liés à ces trajets supplémentaires). Le coût pour la collectivité Sète Agglopoles Méditerranée, qui comme dit précédemment n'en retira pas de réel bénéfice mais bien des désagréments, est de plus prohibitif (plus de 12 millions d'euros !!!). S'il s'agit là d'un projet visant une relance économique « post-crise », ne doit-elle pas se faire en considérant avant tout les enjeux écologiques et climatiques auxquels nous avons à faire face ?
@1056	Mauné Stéphane	Afin de faire "gagner" 18 pauvres minutes sur un trajet Paris- Montpellier, le projet de LGV va détruire une grande surface d'espaces agricoles, principalement vinicole (appellation Picpoul de Pinet), de façon irréversible et zébrer le paysage qui n'a absolument pas besoin de cela. Le coût d'un tel projet est démesuré par rapport à ces pauvres 18 minutes.
@1062	Iziquel Yvon	M. COMMEINHES, François, président de la communauté « SETE AGGLOPOLE MEDITERRANEE ... - Sur le territoire de SETE AGGLOPLE MEDITERRANEE, la LNMP aboutit à une baisse de l'offre de mobilité et à de lourds impacts sur les milieux aquatiques et agricole, la biodiversité et les paysages. - Le projet de LNMP réduit l'offre de mobilité du territoire ... - La LGV affecte fortement les milieux aquatiques ... - Les agroécosystèmes et les paysages payent un lourd tribut au projet de LNMP ... - Maintenir une offre de mobilité de qualité, garantir l'intégrité de la source d'Issanka et maîtriser les Compensations - Maintenir une offre de mobilité de qualité ... - Garantir l'alimentation en eau de la ville de SETE depuis la source d'Issanka ... - Maîtriser les compensations agricoles, écologiques et paysagères ...
@1064	Ramos Vincent	Des espèces menacées, des nuisances sonores visuelles et écologiques coût financier exorbitant Un réel avantage pour la société vu le contexte
E.1065	Carole Ramadier	Contribution de Christophe MORGO, Maire de VILLEVEYRAC ... - Enclavement du territoire de Thau ... - Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau ... - Un risque de pollution ... - Un investissement colossal ...
@1067	Fonquerne Xavier	Je suis propriétaire de 2 parcelles, Fon de Janes, à Issanka. En 2014, j'avais déposé une demande de permis de construire afin de rendre habitable la maison qui se situe sur l'une des parcelles, l'agrandir. Malgré le feu vert de autorités de l'agglo, la mairie m'avait bloqué le projet sous des prétextes obscurs de fosse septique et de nappe phréatique (compétence de l'agglo, par ailleurs, qui avait donc donné son feu vert). Je suppose qu'à l'époque le tracé était déjà déterminé et que ma maison serait probablement démolie ou très décotée à l'approche du projet. C'est invendable avec votre projet en suspens et pourtant je rêve toujours de ma petite maison dans la nature. Dans l'absolu, je ne m'oppose pas à votre projet et suis favorable au développement du train, écologiste dans l'âme. Au vu des tracés, une grosse partie de mon terrain est sur votre zone de sécurité. Si ça se confirme, je souhaite une grande promptitude dans vos propositions de rachat, afin que je puisse me tourner vers un autre projet rapidement. Si ce n'est pas le cas, je suppose que j'aurai juste une maison de campagne supposément calme, à quelques mètres d'une LGV... pas de chance pour moi.
@1070	jerome	Non à la bétonisation de nos paysages ET des Zones protégées. Non à la destruction de sites important abritant des espèces tout à fait remarquables, et généralement protégées par la loi et faisant l'objet de plans nationaux d'action mis en place par l'Etat pour les sauvegarder Non à ce projet à la fois pharaonique et mortifère, pour l'agriculture et pour la biodiversité. Non à une rentabilité carbone de 240 ans,...de

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		autres moyens plus écologiques et en adéquation avec le nombre de voyageurs gagnés. Proposition : Rétablir les lignes SnCF qui existaient et le nombre de trains supprimés au détriment des voyageurs.
E1071	M M	Habitante de Bouzigues, je souhaitais vous faire part de mes observations sur le choix du tracé. ARGENT : 40% du projet est prévu d'être financé par nous, par une taxe spéciale qui viendra sur les impôts locaux des habitants à – de 50 km des gares concernées. Compensé par quel bénéfice ? PATRIMOINE : 10% des vignes de Picpoul détruite. Renommée internationale et destruction de la via domitia Train mix donc un risque d'accident de produits chimiques qui se déverseraient dans notre étang entraînant des dégâts irréversibles niveau écologique et économique.
E.1072	Jrme Decoupigny -	... Après les « Considérants » détaillés dans cette motion et justifiant les décisions, le conseil municipal de Montbazin affirme qu'une nouvelle ligne de chemin de fer n'est pas aberrante au regard du changement climatique et des risques de submersion marine de la ligne actuelle. Cependant, il souhaite interroger le modèle économique et écologique d'une ligne à grande vitesse, dont le gain en temps pour certains voyageurs ne doit pas remettre en cause l'opportunité pour les générations futures de jouir des paysages, milieux naturels et espaces agricoles riches de notre territoire du bassin de Thau. Ainsi, une réelle ligne mixte Train, Fret et TER, avec un abaissement de la vitesse maximale et ce sur l'ensemble du tracé Perpignan et Montpellier, permettrait d'épouser le linéaire de l'autoroute actuelle et ainsi de limiter les impacts sur la biodiversité, les paysages et les habitants...
@1074	Porthé Emeline	Non au tracé du TGV Montpellier-Béziers car il va : <ul style="list-style-type: none"> <li>✗ éloigner ce train des centres villes, avec obligation de rejoindre les gares... en voiture ! (sic) ...</li> <li>✗ ne pas tenir compte des habitants et des paysages traversés, puisque la priorité est avant tout... d'aller très vite ...</li> <li>✗ construire des ouvrages d'art très coûteux et impactant sur le paysage, car pour aller à 300 km/h, il faut aller en ligne droite (on ne contourne plus les obstacles, on les traverse) ...</li> <li>✗ drainer donc un budget COLOSSAL , qui permettrait de remettre à neuf et réactiver tout notre réseau régional et ses petites lignes (6 à 8 Milliard pour cette LGV, quand on prévoit au mieux 800 Millions pour tous les autres trains réunis !) ...</li> </ul>
@1076	Lelievre Marc	Avis défavorable pour plusieurs raisons : 1) à l'heure du réchauffement climatique et de la perte massive de biodiversité et perte de terres agricoles sous le béton, il faut stopper tous les projets entraînant de nouvelles dégradations. Or une ligne "grande vitesse " a une emprise énorme au sol (et sous- sol), et détruit les circulations naturelles transversales, ainsi que des terres agricoles et des espaces naturels. Encore des destructions de biodiversité , destruction de paysages 2) Une ligne classique crée beaucoup moins de nuisances qu'une ligne à grande vitesse et elle est beaucoup moins coûteuse.
@1077	Laura	Je pense que c'est un projet inutile, nous nous sommes toujours débrouillés sans, je ne vois pas pourquoi aujourd'hui il faudrait dépenser de l'argent et de l'énergie là-dedans. C'est un projet qui est en opposition avec les valeurs environnementales et esthétiques de notre région et je pense que l'on pourrait mettre de l'argent dans quelque chose de bien plus utile.
@1078	LE NUZ christian	Pourquoi une ligne de cette nature ??? alors que les lignes "grande vitesse" sont toutes déficitaires à ce jour. Des millions d'euros pour 18 minutes n'y a-t-il pas mieux à faire avec notre argent NON, NON à ce projet sans consistance et économiquement aberrant ! NON, NON à ce projet qui va couper une région en deux ! NON, NON à ce projet anti écologique !
@1080	PARMENTIER Jean-Marie	- Qui va (encore les citoyens) payer ces travaux ?
@1081 @1069	MARTIN Arnaud	... Le projet LNMP aura des impacts majeurs pour la conservation d'espèces animales et floristiques pour lesquelles la France et la zone méditerranéenne ont une responsabilité toute particulière. Considérant que le projet soumis à l'enquête publique dans son état actuel : - Ne présente pas d'études comparatives de variantes techniques sur le tracé retenu et de leurs éventuels effets sur la biodiversité ; - Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ; - Que des

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		incertitudes demeurent sur le dimensionnement des impacts réels sur la biodiversité ; - Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires ; Dans l'état actuel du projet, nous émettons un avis défavorable sur l'utilité publique de la LNMP et notamment sa capacité à répondre au déclin de la biodiversité par un « zéro perte nette de biodiversité » telle que souhaité par l'opinion publique et ratifié par la puissance publique.
@1082	Jean-Etienne	Pourquoi ? pourquoi réaliser cette LGV qui va à l'encontre de tout ce que nous devons envisager pour préserver notre environnement. La nature va être défigurée par le béton et un immense viaduc. Des sites classée Natura 2000 vont être menacés. Des exploitations viticoles et un terroir celui du picpoul de Pinet vont être amputés. La faune et la flore vont être perturbés. Tout cela pour quoi ? gagner 18 minutes... que représentent 18 minutes par rapport à la nature ? Il serait bien plus utile d'utiliser tout cet argent pour compléter la ligne de fret entre Beziers et l'Espagne pour désengorger nos routes du trafic de camions qui ne cesse d'augmenter. Alors... Don't look up ? ou Look up ?
@1083	Widad	Un vieux projet qui s'étudie depuis environ 35 ans qui est régulièrement repoussé car pas (mal) finançable, pas rentable, pas écologique... trop contraignant, ses fondations ne sont pas (ou plus) bonnes et les études vont à son encontre. Il est temps de repartir de zéro ou du moins de ces nouvelles bases. Ce projet est sous-estimé. I ne sera pas rentable.
@1084	Julien	Je suis habitant de Poussan et commerçant à Sète. Le projet m'inquiète au plus haut point. - Esthétiquement et écologiquement car il dénature deux sites exceptionnels que sont la Gardiole et l'étang de Thau - économiquement car le développement touristique de Sète et grandement assuré par la desserte directe en tgv depuis paris (sans changement). Cette ligne n'est pas économiquement viable et ne satisfait qu'une promesse faite a l'Espagne qui elle a déjà réalisé sa ligne haute vitesse jusqu'à la frontière Nous sacrifions donc pour des intérêts européens, notre patrimoine, nos espaces et notre économie locale.
@1088	CORMIER Valérie	Avis sans date de l'Association EUROSUD TEAM sur le projet ... Notre association apporte un avis favorable à cette première phase du projet LNMP car il répond aux enjeux majeurs que sont l'urgence climatique, la pression démographique, la congestion du corridor méditerranéen, la fragilité et l'obsolescence de nos infrastructures ferroviaires qui se sont aggravés significativement durant les 10 dernières années durant lesquelles le projet a stagné. Plus aucun retard ne doit être pris désormais. Nos réserves portent essentiellement sur le phasage du projet LNMP en 2 phases car il coutera plus cher au final.
E.1090	BENECH Marion	contribution de la société EIFFAGE, y compris de la Société des enrobés Méditerranéens dont EIFFAGE est actionnaire, ... - Les impacts : Superficie d'environ 30 ha soit 40%de la surface d'activité des entités du groupe EIFFAGE, y compris celle de la S.E.M. dont il est actionnaire sur BESSAN et St-THIBERY ... - Cela se traduit d'abord et évidemment sur le plan économique, mais également en termes d'optimisation de la performance carbone qui est déjà et sera encore plus déterminante dans l'avenir... - Sur le plan social, la déstabilisation de ce pôle d'activités est de nature à mettre en péril un grand nombre conséquent d'emplois, évalué entre 200 et 250 pour les seules entités du groupe EIFFAGE... - D'un point de vue plus général, désorganisation massive dans la satisfaction de la demande de matériaux au niveau départemental et régional... - Le groupe EIFFAGE Y COMPRIS LA S.E.M. se tient à la disposition de l'expropriant pour l'étude de toute éventuelle variante, tout aménagement possible et plus généralement pour la mise en œuvre de mesures d'accompagnements sorte à réduire les impacts de toute nature....
@1092	Duvot Catherine	Détruire des hectares de flores, déstabiliser tout un écosystème sur des centaines de kilomètres, dépenser des milliards d'euros pour gagner 18 MINUTES par rapport au temps mis actuellement par les TGV !!!!!
@1094	Isabelle	... Je suis contre ce projet TGV en tant que citoyenne contre tous les projets inutiles, nuisibles et coûteux (bien que je n'y habite pas

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		... 2. Utilité très discutée et non discutée : Ce projet n'est pas destiné aux gens qui habitent la région, mais aux touristes qui traversent la région pour aller en Espagne. C'est de petites lignes régionales de type TER dont nous avons besoin, avec des dessertes locales, et ce projet de TGV mobilise l'argent des citoyens contribuables sans offrir de réponse à ces besoins de dessertes locales (même à Sète il n'y a pas d'arrêt prévu !) L'argent ne va pas au bon projet ! Et son coût élevé doit être supporté par les habitants qui ne profiteront pas de ses bénéfices mais qui subiront ses nuisances ! ...
@1097	Docteur Arnaud Alain	... Il faut souligner que cette ligne ferroviaire est parallèle à l'autoroute mise en service en 1973. - les nuisances vont se multiplier avec des réactions psychologiques voire psychiatriques .... - fermement opposé pour des raisons médicales, environnementales et économiques ...
@1098	DALOZ Aurélien	De nombreux espaces agricoles seront détruits, ce qui rajoute une pression supplémentaire vis-à-vis de l'artificialisation exponentielle de notre région malgré l'impérieuse nécessité de ménager le territoire pour l'avenir, notamment dans un contexte de recherche de résilience alimentaire des territoires. En outre, les mesures compensatoires à mettre en œuvre doivent mieux prendre en compte les aspects de fonctionnalité et de continuité écologique, et en l'état ne peuvent être considérées comme suffisantes. Au regard de l'ensemble de ces éléments, il paraît indispensable de revoir le modèle économique et écologique d'une ligne à grande vitesse, dont le gain en temps pour certains voyageurs ne doit pas remettre en cause l'opportunité pour les générations futures de jouir des paysages, milieux naturels et espaces agricoles riches de notre territoire du bassin de Thau. En conclusion, le projet tel que présenté souffre d'un manque criant de prise en compte des enjeux économiques nouveaux et des enjeux relatifs à la biodiversité et au climat, et revêt donc en l'état un caractère d'inutilité publique.
@1102	Brice	Je pense que les nuisances environnementales, sonores et visuelles ainsi que la destruction de nombreux sites remarquables de la Gardiole, de la Mourre et du vignoble de Pinet serait plus dommageable à l'économie de la région que ce projet disproportionné.
@1105	Initiatives Citoyennes	... - 35 ans que cette ligne est en gestation ..... Pensez-vous qu'elle soit nécessaire au vu du fiasco économique, écologique et humain de toutes les lignes à grande vitesse ? Les 18mn gagnées sur n trajet Montpellier/Perpignan grâce à des trains filant à toute allure à travers la garrigue vont-elles pouvoir compenser les dégâts environnementaux et humains des travaux sur 170 km ? ... - L'argent englouti dans ces travaux pharaoniques est un gaspillage d'argent public qui manque cruellement pour améliorer les conditions de vie de toute une partie de la population. ..
@1106	Pascale	-Ce projet date de 1988; y-a-t'il eu depuis de nouvelles études pour le mettre en adéquation avec les nouvelles perspectives (et futures de 2030) économiques, sociales et environnementales? et lesquelles? -L'Europe devait participer à hauteur de 40% pourquoi cette participation est maintenant de 20% ?
@1108	Emmanuelle	... Ce projet ne peut être révisé pour tenir compte d'impératifs incontournables : ... 3/ économiques L'agriculture, avec la perte de plus de 10% du vignoble de Picpoul est mise à mal. L'activité des thermes de Balaruc les Bains sera fortement impactée alors que 52000 curistes viennent annuellement. 4/ Financier : Le coût de ce projet imparfait va porter sur les finances de nos collectivités. Il convient donc de prendre le temps d'une véritable réflexion intégrant les problèmes soulevés par le projet en l'état. C'est un non-sens à contre-courant du Green deal européen. ... En conclusion : non au projet en l'état, oui au projet revu et lié à l'inclusion du devenir de la ligne actuelle et à une réflexion sur l'impact écologique fort ...
@1110	Veronique	Quel est l'intérêt de construire cette ligne avec des gares excentrées des villes ? D'un point de vue écologique, l'utilisation de ces trains à tarifs très élevés, ne compensera pas. De plus la population qui utilise le plus ce transport sur ce parcours (Nîmes- Béziers) sont essentiellement des personnes se rendant à leur travail. L'utilisation du TGV et de ses tarifs est trop chère pour concurrencer la voiture. Enfin d'un point de vue écologique, encore 1 fois c est abîmer tout un arrière-pays à forte attraction touristique.

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@1111	Maffre Baugé Marguerite	<p>... Exploitante agricole du Domaine de Chazottes pendant quarante ans et actuellement à la retraite, je suis toujours propriétaire des terres. Outre les conséquences désastreuses sur le bâti, propriété de ma fille Sophie Maffre Baugé, le tracé actuel du projet de raccordement va avoir de graves conséquences sur la rentabilité mais aussi sur la valeur des terres, anéantissant des décennies de restructurations faites par ma famille et moi-même depuis trois générations. Cette exploitation de 32 hectares D'UN SEUL TENANT située sur les communes de Cers et Villeneuve lès Béziers est particulièrement intéressante, recherchée par les agriculteurs en raison de ses grandes parcelles et de sa situation géographique ; elle se trouve par ailleurs en zone non inondable et réservée à l'agriculture (voir Cers modification du PLU N°1/Novembre 2014, "Titre IV - Dispositions applicables à la zone agricole Zone A", <b>fichier joint</b>).</p> <p>Les incidences sont donc majeures :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1 - Diminution importante des surfaces. ...</li> <li>2 - Partage de l'exploitation en deux parties rendant ainsi la gestion et le travail de ses terres beaucoup plus compliqués. ...</li> <li>3 - Baisse de la rentabilité des parties restantes...</li> <li>4 - Diminution de la valeur du foncier restant en raison de son morcellement...</li> <li>5 - Destruction du réseau enterré d'irrigation...</li> <li>6 - Conséquences au niveau patrimonial car zone de présomption de prescriptions archéologiques "sites archéologiques avérés ", en particulier sur une de nos parcelles, zone 3. (voir en fichier joint l'arrêté préfectoral n°2014-324-0027 Direction Régionale des Affaires Culturelles : "Zone 3 Les Chazottes Ouest, exploitation agricole occupée durant toute la période Romaine" ...</li> </ol>
@1112	APPRIOU, Jean-Philippe	<p>Je suis contre cette ligne LGV; tout au moins de ce tracé qui ne parait pas forcément le meilleur. Couper une partie du domaine de Picpoul semble aussi anormal.</p>
@1117	M. POPY, Simon	<p>France-Nature Environnement Languedoc-Roussillon</p> <p>... 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.</p> <p><b>- INTERET SOCIO-ECONOMIQUE DU PROJET :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Les gains de temps avancés sont un mirage ...</li> <li>- Des gares déconnectées des pôles d'changes multimodaux...</li> <li>- Des gares excentrées facteur d'artificialisation...</li> <li>- Le fret ferroviaire : une absence de stratégie...</li> <li>- Silence sur l'avenir de la ligne historique...</li> </ul> <p><b>- DEMANDE :</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- que le projet de LNMP soit considéré dans sa globalité, la phase 2 conditionnant l'utilité publique de la phase 1) ...</li> <li>- d'avoir des perspectives claires sur le devenir de la ligne historique...</li> <li>- la mixité voyageurs/fret de bout en bout...</li> <li>- une évaluation socio-économique pertinente et complète...</li> <li>- des scénarios technico-économiques mis en balance avec leurs impacts environnementaux...</li> </ul>
@1120	BAILLY Caroline	<p>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 ? «</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
@1126	MINAZZOLI Vincent	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 - 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
@1135	SENDRA Léo	Commune de Gigean – ... - Manque de concertation des élus et de la population du territoire... - Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau... - Un risque de pollution... - Une réduction de la mobilité des habitants de la commune et un impact sur l'économie locale... - Un investissement colossal... - S'oppose au tracé - émet un avis défavorable à l'enquête publique... - Demande que l'autorité compétente suspende l'enquête publique pendant une durée de 3 à 56 mois...
@1136 C1211	Florence SANCHEZ	maire de POUSSAN, ... - Le coût financier de ce projet qu'aura à charge notre EPCI, Sète Agglopol Méditerranée qui en plus de cumuler tous les aspects négatifs du projet, est amené à participer à hauteur de 12,4 millions d'euros pour la construction de la phase 1 de la ligne, coût colossal qui aura forcément une répercussion sur les contribuables locaux. - L'impact paysager et environnemental qui sera considérable, détruisant des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles. - Pour ces raisons, donne un avis défavorable à l'enquête publique et demande un nouveau tracé moins impactant.
@1138	Mattossi Jean- Pierre	... 1) L'objet même du projet soumis à enquête est erroné. Il ne s'agit en effet pas de réaliser une première phase d'une hypothétique ligne Perpignan Montpellier mais uniquement une ligne entre Béziers et Montpellier. En effet en l'absence d'enquêtes publique sur le tronçon Béziers rien ne permet aujourd'hui de préjuger de la poursuite de ce projet. S'il s'avère en revanche que les intentions du maître d'ouvrage sont de relier Perpignan ( Ce qui semble être le cas au vu des décisions gouvernementales) alors l'enquête doit porter sur toute la section et non pas être saucissonnée comme c'est le cas. J'attire votre attention sur le fait qu'une fois la construction de la section Montpellier Béziers réalisée, les populations seront mises devant l'obligation d'accepter la réalisation du chaînon manquant quoiqu'il en coûte sur le plan budgétaire et environnemental et surtout qu'elles aient pu s'exprimer lors de cette « première phase » qui engageait de facto une deuxième. 2) Le coût du projet est extrêmement élevé pour un gain faible (voire une dégradation pour de nombreux usagers) 2 milliards d'euros pour un gain au maximum de 18 minutes de gain de temps pour certains voyageurs privilégiés qui habitent et travaillent dans une gare car le calcul est fait de gare à gare alors que dans la vraie vie les usagers doivent avant tout essayer de rejoindre ces fameuses gares TGV dans la nature. En résumé, je vous propose de donner un avis défavorable à ce projet considérant que : -le périmètre de l'enquête peut être considéré comme artificiellement réduit à une première phase certes fonctionnelle mais pour laquelle l'utilité collective n'est pas avérée au regard du fort impact environnemental. -l'accessibilité par les populations locales à cette nouvelle infrastructure doit repensée notamment au travers d'une meilleure connexion entre le réseau ferré du quotidien et le projet de ligne nouvelle...
@1142 C1209	Commune de Bouzigues	Motion contre le nouveau tracé de la ligne nouvelle Montpellier/Perpignan ... - Manque de concertation... - Une atteinte à l'environnement de notre territoire de Thau... - Un risque de pollution... - Une réduction de la mobilité des habitants et un impact sur l'économie locale... - Un investissement colossal... - S'oppose au nouveau tracé Phase 1... - Emet un avis défavorable à l'enquête publique...



N°	Contribution	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>- Demande à Réseau ferré de France de renoncer à ce nouveau tracé...</li> <li>- Demande que l'autorité compétente suspende l'enquête publique pendant une durée comprise entre 3 et 6 mois...</li> </ul>
@1145	GRANDJACQUET Louis	<p><u>TGV SUD Territoires-Environnement</u></p> <p>... Si la partie du projet phase 1 nous paraît acceptable en l'état, même si quelques points doivent être améliorés, il n'en va pas de même pour la phase 2: le choix de gares excentrées, parfois non raccordées au réseau existant (donc ne permettant pas les correspondances) et l'absence de mixité voyageurs/fret au-delà de Béziers en particulier réduisent fortement l'intérêt global du projet, ce qui a une répercussion sur les justifications de la phase1.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Ces points sont détaillés dans le document joint et justifient les réserver que nous associons à un avis favorable</li> <li>- Concernant la PHASE 1, nous faisons seulement une observation concernant le raccordement ligne nouvelle/ligne existante sur Villeneuve-Béziers..</li> </ul>
E.1147	valerie boadella	<p>J'ai grandi à Bouzigues, j'y ai eu plusieurs commerces notamment une agence immobilière donc je connais bien les environs et je suis actuellement jeune retraitée sur Loupian.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Perte économique pour le tourisme local qui ira ailleurs faute d'être desservi. -</li> <li>- Investissement démesuré sur un territoire qui a déjà bien contribué et qui va avoir que les effets négatifs du projet notamment les impôts et le bruit.</li> <li>- Je ne suis pas contre le projet et comprends les enjeux mais on ne pas autant lésé un territoire alors que je suis sûre que d'autres solutions sont possibles.</li> </ul>
@1149	VANDERMEERSC H Bruno	<p>... Sur le fond, je ne suis pas contre le transport par le rail, bien au contraire. Par contre l'argument de gagner quelques minutes sur un trajet se discute, se mesure en rapport des inconvénients, des préjudices, des coûts générés. Quand une nouvelle technologie sera mature (Hyperloop ou autre) et nous permettra de gagner à nouveau 18 ou 30 minutes, on installera une nouvelle infrastructure ? Mais Je suis contre ce projet de tracé pour le tronçon LGV Montpellier Béziers, tel que présenté, pour un certain nombre de motifs : le projet va coûter des milliards, les études déjà des millions d'euros, mais nous n'avons pas une maquette des principaux ouvrages (et je pense surtout aux viaducs, donc celui de plus d'un kilomètre de long sur la commune de Poussan), pas même un photo montage ! Nous ne pouvons pas nous prononcer sans avoir au moins une esquisse.</p> <p>Motifs économiques : - Coût du projet (porté en partie par notre agglomération, ce qui est un comble, alors nous n'en supportons que des inconvénients. Les impôts locaux pour l'intérêt général national ? européen ?)</p>
@1151	Boisseau Eric	<p>Grands Express Européens Association</p> <p>... L'existence de deux lignes parallèles autorisées à tous types de trains aux performances assez proches dans la traversée du Languedoc-Roussillon en est une condition nécessaire ; une internalisation des coûts externes autour de la mise en place d'une écotaxe serait un plus. Même sans, les chargeurs, au travers de leur RSE, veulent utiliser le rail, s'il est GAME (globalement au moins équivalent) au routier Dans de telles conditions, le fret pourrait contribuer à hauteur de 20 % sur quarante ans au financement de cette nouvelle ligne, soit un milliard d'euros ; c'est un milliard d'euros en moins à solliciter auprès des contribuables ou c'est un milliard d'euros à réaffecter pour moderniser régénérer la ligne Rivesaltes - Axat - Quillan - Limoux - Carcassonne, la ligne Béziers - Neussargues - Clermont-Ferrand, la ligne des Cévennes Nîmes - Langogne - Clermont-Ferrand ... Tracé mixte V220 : 3,9 milliards d'€ Tracé mixte V300 : 5,2 milliards d'€ C'est en valeur 2008 ; mais les proportions restent les mêmes en 2022. Ainsi, passer de 220 km/h à 320 augmente les coûts de 33 % et réduit le temps de trajet Perpignan – Montpellier de 50 à 40 mn ; Perpignan sera toujours à 4 h de Paris et l'utilité de l'avion indiscutable entre Paris et Perpignan</p> <p>Dans le dossier actuellement présenté à l'EP DUP LNMP, « SNCF Réseau » évalue le surcoût de l'introduction de circulations fret en prenant pour invariant la vitesse de 320 km/h autorisée aux trains de voyageurs ; rendre invariant cette vitesse de 320 km/h est un très mauvais calcul et justifie à lui seul d'émettre un avis défavorable à l'EP DUP LNMP ; cette invariance basée sur du V320 aboutit à une explosion des coûts</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
		alors même que le gain de temps voyageurs représente epsilon (10 mn) ! Il convient d'inverser et d'obtenir la priorité pour le fret avec des lignes « THNS » (très haut niveau de service) à 220 km/h ; d'ailleurs, en mai 2008 au Centre Rabelais à Montpellier Esplanade, RFF a présenté le meilleur projet, le meilleur scénario, celui consistant en une ligne mixte conçu pour du V220, celui qui optimisait la dépense publique et le report modal pour le fret ....
C.1208	Mairie MORGO, Christophe	<p>- Un investissement colossal :</p> <p>... Malgré cet environnement délicat, le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.</p> <p>C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementales, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en résulter.</p> <p>... Impact sur le tourisme : le projet aura un impact avec l'artificialisation des sols et la perte de la valeur touristique promue par le Scot du Grand Narbonne : en effet le tracé proposé traverse une trame verte jusqu'ici protégée des artefacts humains, faite de garrigue, de vignes et d'oliveraies. Il s'agit là d'une réserve de nature faisant le bonheur des habitants et des visiteurs</p>
C.1209	RAJA Cédric	<p>DELIBERATION de la commune de Bouzigues</p> <p>- Un investissement colossal :</p> <p>... Malgré cet environnement délicat le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.</p> <p>C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementaux, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en</p>
C.1210	RIBES Josian	<p>Commune de Montbazin - Motion contre le projet de LGV du 24/1/2022</p> <p>- Considérant les milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles détruits.</p> <p>- Considérant l'artificialisation exponentielle de notre région et l'impérieuse nécessité de ménager le territoire .</p> <p>- Considérant que les externalités négatives de ce projet n'ont pas été prises en compte, à savoir la perte de temps et la perte économique induite pour le bassin de population de la lagune de Thau pour se rendre aux gares nouvelles de Montpellier ou Béziers. ....</p> <p>Au regard de ces éléments, le conseil municipal de Montbazin considère que le projet présenté n'est pas d'utilité publique et qu'un projet plus raisonnable et raisonné doit être débattu.</p>
C.1211	SANCHEZ, Florence	<p>AVIS DE Mme le Maire de POUSSAN</p> <p>...Le coût financier de ce projet qu'aura à charge notre EPCI, Sète Agglopol Méditerranée, qui en plus de cumuler tous les aspects négatifs du projet, est amené à participer à hauteur de 12,4 millions d'euros pour la construction de la phase 1 de la ligne, coût colossal qui aura forcément une répercussion sur les contribuables locaux.</p> <p>...L'impact paysager et environnemental qui sera considérable pour notre territoire communal, situé en bordure de lagune et sujet à la réglementation de la Loi littoral qui s'avère très contraignante dans le développement de certains projets communaux. Là, où il nous est impossible d'installer des agriculteurs, un tel projet peut à l'inverse se réaliser, détruisant des milliers d'hectares d'espaces naturels et agricoles.</p> <p>- Pour toutes ces raisons, en tant que Maire de Poussan, je vous informe que je donne un avis défavorable à l'enquête publique, que je maintiens ma prise de position contre le tracé actuel, que je demande qu'une nouvelle étude soit réalisée afin qu'un nouveau tracé moins impactant soit déterminé, dans l'intérêt de concilier à la fois la nécessité de développer une nouvelle Ligne à Grande Vitesse et de sauvegarder notre territoire communal et intercommunal.</p>

N°	Contribution	Extrait de la contribution
C.1212	STOECKLIN Marcel	<p>DELIBERATION de la commune de Gigean</p> <p>- Un investissement colossal :</p> <p>... Malgré cet environnement délicat, le secteur du Bassin de Thau a beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75) et la ligne de chemin de fer reliant Montpellier à Narbonne. Ces infrastructures de transport ont une empreinte importante tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent.</p> <p>C'est pourquoi cet investissement colossal (8 milliards d'euros) nous semble trop considérable par rapport aux enjeux et menaces environnementaux, économiques, sociaux, et de mobilités qui vont en résulter.</p> <p>Le conseil municipal, l'exposé de monsieur le Maire entendu, et après délibération à l'unanimité des membres présents ou représentés</p> <p>- s'oppose au tracé de la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1...</p> <p>- Emet un avis défavorable à l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne nouvelle Montpellier Perpignan...</p> <p>- Demande à Réseau Ferré de France de renoncer à ce tracé...</p>
R.1232	MICHEL, Didier	... Pour l'image de l'AOP PICPOUL de PINET, la LGV sera catastrophique. Elle a balafré littéralement l'aire AOP, désormais coincée entre une autoroute et un TGV .....
R.1233	Danièle	<p>Pour la satisfaction et le portefeuille de quelques-uns, pour un gain de 18 mn sur un trajet, c'est tout un village et un domaine viticole qui va être amputé et massacré. Notre écosystème sera mis en péril. Pour certains c'est un enjeu financier. Pour nous habitants de Pinet c'est vital. Ce massacre écologique et économique mettra en danger la survie de notre village par l'amputation d'une grande partie de ses ressources qui proviennent de notre vignoble en « AOP PICPOUL DE PINET » et la mutilation de nos belles garrigues....</p> <p>Aucune indemnisation ne sera à la hauteur du préjudice subi...</p>
R.1237	AUTIE	<p>Le projet n'apportera aucune plus-value à la commune mais que des nuisances surtout sonores.</p> <p>Suggestions : murs anti bruit englobant la nouvelle ligne LGV ET l'autoroute, atténuant les nuisances sonores des TGV des trains de marchandises et le passage de nombreux poids lourds et véhicules de l'autoroute.</p>

## SOCIO-ÉCONOMIE DU PROJET

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@16	Valérie	le tracé de ce TGV sur notre territoire doit passer au pied du Massif de la Gardiole, puis sur Issanka, traverser le sud de Poussan sur un viaduc de 1400m de long et 28m de haut, puis dans les garrigues, passer au nord de Loupian et Mèze et traverser les vignobles du Picpoul...pour aucun bénéfice pour la population seulement des nuisances C'est un scandale écologique, un scandale économique, un scandale environnemental
@22	Chauvit Catherine	Vouloir faire plaisir aux espagnoles, à l'heure actuelle tout le monde devrait revoir sa copie et faire en sorte, si le train est moins polluant que la route, faire des trajets qui ne touchent pas la vie économique et l'environnement des villes impactées par ce désastreux projet.
@24	Thomas	Je suis totalement opposé et atterré par ce projet véritable serpent de mer, catastrophe écologique, financière et aux nuisances catastrophiques pour les villes et villages traversés. Je cite l'OPT

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		- Le viaduc démesuré de la plaine de Poussan : une aberration environnementale, un paysage défiguré, une économie locale perturbée...halte aux massacres ! !"
@27	Poujol Jean Bernard	Les habitants les vigneron et les pêcheurs seront mis en souffrance devant ce projet inutile et couteux
@28	LAURENS Philippe	J'habite Issanka, classé Natura 2000, dans un secteur qui a déjà subi la RN 113 et l'A9. Je trouve totalement aberrant que ce projet passe aussi près de cette zone protégée unique et de l'étang de Thau. Je regrette que Sète soit l'oubliée de ce projet et que dans le même temps un trajet plus « nord » n'est pas été retenu, au droit de l'ancienne ligne d'intérêt local. Il est grand temps que les ingénieurs de SNCF ouvrent leurs yeux et respectent tant cette zone peuplée (Gigean, Poussan, LOUPIAN) que la richesse naturelle du bassin de Thau. Ce projet égotique n'apportera aucune retombée positive aux habitants du secteur, victimes des intérêts de quelques géants du BTP. Ouvrons les yeux. Toutes les enquêtes démontrent l'échec du ferroutage et l'aberration économique d'un tel projet. Détruire, isoler, dépenser. Il vaut bien mieux rénover les infrastructures existantes.
@30	Chris	Un grand oui à un projet que le territoire attend depuis longtemps. Le projet s'inscrit dans la démarche de développement durable et de protection de l'environnement en proposant enfin une alternative au tout routier, tout en permettant d'accroître l'offre pour les déplacements du quotidien. Un bon projet pour le Languedoc, son développement et son attractivité.
@42	BRESSON Maxime	Pour la partie que je connais le plus, Montpellier Pinet, la vue y est dégagée. Les touristes vont fuir, vous allez tuer l'économie locale. Nous allons avoir une verrue que nous verrons de partout, Mont St Clair, Gardiole, La Moure, Marseillan ...
@44	Denise	Pourquoi abîmer ce site fabuleux haut lieu touristique de la région
@61	Odile	Nuisances économiques pour les métiers liés à la pêche, l'huître, la vigne et le tourisme.
@72	ELAFIA Badia –	Dans le cadre de l'enquête d'utilité publique LGV Montpellier/Béziers, je souhaite que mon opposition à ce projet soit prise Non-respect des populations (zone la plus habitée retenue). Dénaturation des paysages : au bord de Thau un viaduc de béton monumental. Enclavement économique de Sète la grande oubliée du projet, de la station thermale de Balaruc, disparition d'une grande part de l'appellation Picpoul de Pinet. De nombreuses études démontrent l'inutilité et l'aberration coût/rentabilité de ce projet en comparaison à une rénovation sérieuse de la ligne actuelle.
@75	Elafi Badia	... En effet, ce tracé porte atteinte à la biodiversité des secteurs fragiles traversés (Gardiole, Issanka Natura 2000. rives de l'étang de Thau). Enclavement économique de Sète (la grande oubliée du projet), de la station thermale de Balaruc, disparition d'une grande part de l'appellation Picpoul de Pinet. De nombreuses études démontrent l'inutilité et l'aberration coût/rentabilité de ce projet en comparaison à une rénovation sérieuse de la ligne actuelle.
@89	Sylvie	Le bassin de Thau n'en a pas besoin ! Faites passer la LGV dans les vignes, les terres là où l'impact est minime et non proche des villages, des étangs ! Coût pharaonique, Vous allez gêner la vie de milliers de citoyens, détruire la paysage, impacter l'économie locale pour gagner quelques minutes de transport ...
@91	Alonso fabienne	Pour de multiples raisons, économique, gouffre financier, sans aucun intérêt à ce jour, seulement 18 minutes de gains en temps sur l'ensemble du trajet. Suppression de l'arrêt des TGV sur SETE qui forcera les citoyens du bassin de Thau à se rendre à Montpellier ou Béziers.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@92	Brossard Céline	Sur saisine du préfet en date du 21 septembre, la Chambre d'agriculture vient d'émettre un avis sur le projet au titre de la réduction des espaces agricoles. Vous le trouverez ci-joint, dans le souci que cet avis soit versé au dossier d'enquête publique
@93	CAZELLES LAURENT	Je suis CONTRE ce projet qui n'a aucun sens !!! Pour 18 minutes de gains, trop de dégâts financiers, économiques, écologiques. Notre qualité de vie va être impacté sévèrement ! Je vais vivre un enfer avec cette ligne à quelques centaines de mètres de mon habitation ! Des entreprises vont déposer le bilan. Le tourisme va fuir notre belle région !
@94	Klinkenbijn Jean	Je viens en vacances à Mèze et dans les environs depuis des années. La construction du TGV ne peut que provoquer des nuisances sonores et beaucoup d'agitation. Il est incompréhensible que l'on puisse construire un projet coûteux à travers la campagne de Mèze sans tenir compte du tourisme.
@95	Sandra	Les utilisateurs de la future ligne sont-ils prêts à saccager le paysage, sacrifier l'écosystème et des producteurs locaux pour gagner 18min ? Je ne pourrais plus en bénéficier si une TGV traverse ce magnifique paysage. C'est pour ces raisons que je m'oppose très fortement à ce tracé. D'autres solutions moins nocives pour gagner quelques pauvres minutes que de tout détruire ?
@96	le Noble Marit	Je vis et travaille dans la région rurale de Mèze depuis 2003. J'ai travaillé dur toutes ces années pour faire de mon entreprise (touristique : location de gîtes et de tentes équipées) un succès. Maintenant, je suis confronté à la construction du TGV juste à côté de ma propriété. Ainsi, tous les gens qui viennent normalement ici pour le calme, la nature, le havre de paix, sont maintenant brutalement accueillis par la construction du TGV (camions, excavations, poussière, sable, foule, bruit) et plus tard par un train qui passe jour et nuit. Le luxe que mon domaine offre à tous sous forme de chants d'oiseaux (chouettes, Roliers d'Europe, Houblon) et le silence assourdissant ne seront plus jamais les mêmes. Une attaque contre mon domaine, une attaque contre Mèze et une attaque contre tout l'environnement et la nature. Bien sûr, je dois aussi faire face à une réduction de la valeur de mon domaine/entreprise
@99	Ad Ad	contrecarrer le Domaine St. Paul le Marseillais : autant d'entreprises qui, par des années de travail acharné, attirent les touristes qui font le bonheur de la région de Mèze (restaurants, plages, supermarchés, stations-service, etc.). Pas de TGV à Mèze !
@100	Elsen Laurence	... C'est un coup dur pour l'industrie du tourisme, qui fait vivre de nombreuses personnes dans cette région.
@109	Carole	Ce projet va porter atteinte à l'environnement, la nature et à la biodiversité des secteurs traversés classés en zone NATURA 2000. Comment peut-on construire sur des zones classées. La ligne devrait plutôt suivre le tracé actuel de l'autoroute A9 cela serait moins dommageable pour toute l'économie de BALARUC LE VIEUX, BALARUC LES BAINS, POUSSAN, BOUZIGUES .....
@110	VARICHON Anne	Détruisant et enlaidissant un territoire naturel fragile (intrusion dans le massif Natura 2000 de la Gardiole, aqueduc d'Issanka, parcours le long de l'étang de Thau etc.) - - Engageant l'argent public sur des sommes faramineuses pour le seul bien des constructeurs
@113	SUREAU Marc	... Les prévisions de dessertes établissent qu'à la mise en service de la Ligne Nouvelle, une part importante des TGV passeront par les gares nouvelles (Nîmes Pont du Gard, Montpellier Sud de France, Béziers A75, Narbonne Pont des Charrettes), ce qui implique que les gares centre seront moins desservies et verront leur nombre de voyageurs chuter, avec des conséquences négatives pour l'activité dans les villes centre déjà frappées par la réduction des services publics.
@120	Fabre Renaud	...- L'impact économique très négatif d'un tel projet : l'économie du bassin de Thau repose en partie sur les secteurs du tourisme, des thermes et de l'ostréiculture. Ces secteurs ne peuvent que souffrir de la perte d'attractivité de la zone due à la construction de cette ligne (nuisance sonore, viaduc de très grande taille, travaux de longue durée, bouleversement de l'écosystème). - Le coût démesuré d'un tel projet ; plus de 6 milliards d'euros HT prévus donc un coût réel sans doute bien supérieur. Compte tenu de la situation économique très délicate de notre pays et notamment de ces comptes publics ces sommes seraient bien plus utiles ailleurs.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		... En conclusion un projet très coûteux, aux externalités négatives très nombreuses et qui ne résout pas vraiment les problèmes d'accessibilité et de pollution de notre région, le tout pour des gains de temps très modestes dans 15 ou 25 ans
@142	BORDENAVE Français	Je suis contre la grande vitesse sur cette ligne car : - la grande vitesse impose un tracé et la construction d'ouvrages d'art très nuisibles pour notre environnement et notre économie... - la grande vitesse ne serait réellement utile que pour des trains ne s'arrêtant pas sur notre territoire... - le gain de 18 minutes sur le trajet Montpellier – Perpignan pour des voyageurs européens est ridicule par rapport aux coûts et nuisance qu'il engendrerait...
@159	BORG Michel	... -Risques économiques, écologiques et environnementaux liés au passage de fret et accidents ferroviaires au bord versant de l'étang. L'étang de Thau est une zone d'élevage et de production d'huîtres et de moules, appellation huîtres de Bouzigues. Ces activités économiques seront perturbées en permanence par le passage à proximité d'une LGV (bruit, vibrations au sol et en mer), milieu dont l'équilibre est très fragile ; ces activités pourront être perturbées à jamais en cas d'accident ferroviaire. Un accident aux conséquences économiques et écologiques graves de par le passage de fret de toutes sortes (chimiques, nucléaires ... etc). -Présence immédiate d'une station Thermale, la plus fréquentée d'Europe à proximité immédiate de la ligne. -Site qui est un important lieu de villégiature et de fréquentations touristiques. -Enclavement économique de Sète, la grande oubliée du projet. De nombreuses études démontrent l'inutilité et l'aberration coût/rentabilité de ce projet en comparaison à une rénovation sérieuse de la ligne actuelle. La ligne actuelle est loin d'être saturée, même si un pont levant sur lequel passe la ligne actuelle est un élément perturbateur dans le trafic.
@161	Ghislaine	Au niveau du bassin Poussan Mèze Thau ce projet est une réelle catastrophe écologique. Zone Natura 2000, étang de Thau protégé et déjà bien fragilisé, danger pour la conchyliculture, zone viticole reconnu et protégé, nuisances sonores à proximité de petites villes et villages. Notre territoire est déjà saturé d'infrastructures de transport (A9, A75, ligne chemin de fer Montpellier -Narbonne)
@166	Viel-Cazal Jacques	Une densité importante de population va être impactée par ce tracé au sud du département à proximité du bassin de THAU. Un tracé plus au nord du département impactera forcément une autre population, mais de toute évidence beaucoup moins nombreuse et moins touristique. Ce tracé au sud du département aura des conséquences désastreuses pour le bassin de THAU ; Désastres économiques et naturels. D'autre part, il faut absolument réfléchir à réaliser des liaisons directes en train ou tram entre Sète et la nouvelle gare LGV Montpellier sud : Le projet actuel sera catastrophique pour toutes les communes de l'agglomération de Sète. Elles seront complètement enclavées avec des conséquences économiques dévastatrices. Je fais partie de toute cette population active qui travaille et vit grâce au thermes de Balaruc les Bains
@173	Hélène	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale à commencer par les habitants des communes concernées, pour un gain de temps très modeste.
@177	BORDENAVE BERNARD	Je suis contre ce projet de LGV qui impacterait grandement la biodiversité locale à commencer par les habitants des communes concernées, pour un gain de temps très modeste dans une échéance non déterminée. De ce fait, nous risquons de construire une ligne non efficiente, qu'il faudra cependant entretenir ce qui représente des coûts supplémentaires sans aucun retour : il y a des secteurs comme les hôpitaux et autres qui sont des priorités plus urgentes...
@185	Louriac Sylvie	Ce projet va à l'encontre des intérêts du territoire de Thau et de ses habitants à tous les points de vue : économique avec un impact très fort sur le tourisme local (n'étant plus desservi par la TGV à Sète) les curistes, le tourisme ostréicole et viticole
@196	Christian	Je suis contre la LGV sur le bassin de Thau (entre Montpellier et Béziers Phase 1).

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>Pourquoi une LGV sur le bassin de Thau puisque ses habitants ne pourront pas l'utiliser. Juste le regarder passer jour et nuit et à quel prix !!!!!!!!!!!!!!!</p> <p>La LGV va couper en 2 le domaine de Creyssels à Mèze, fleuron du vin Picpoul. La LGV va réduire de moitié le terroir du Picpoul. Il n'en restera que 75 ha.</p> <p>La LGV va anéantir le domaine de St Paul le Marseillais pour ses gîtes. Un havre de paix pour l'instant.</p> <p>Et la LGV va impacter dans l'arrière-pays les chemins de randonnées à pied ou en VTT (La Via Domitia, voie romaine, sur les communes de Mèze et Pinet - le plus vieux monument historique de la région, vieux de 2000 ans).</p>
@200	Coen	. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@201	LE NOBEL Willem	Nous nous opposons à la construction de la LGV (Montpellier-Béziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sûr, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même
@205	Westra Lub	Nous nous opposons à la construction de la LGV (Montpellier-Béziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sûr, pour nous.
@215	Sandra	Une aberration pour la préservation du littoral. Diffusion du bruit au passage des trains dans la vallée. Un tel projet est incompréhensible
@221	Jarret Véronique	Je suis contre le nouveau tracé et contre ce projet qui va dénaturer le bassin de Thau, mettre en danger l'écosystème de l'étang par la pollution, qui va exproprier des viticulteurs de Pinet en réduisant les parcelles de cet AOC, tout ça pour faire gagner 18mnce qui pénalisera le tourisme de loisirs et d'affaires dont les retombées économiques sont vitales pour le bassin de Thau !
@225	Aurore	... Une catastrophe écologique et économique pour notre région
@227	RATTI Philippe	... Apparemment, c'est le contribuable (nous) qui va payer la part "réservée" aux collectivités locales.
@252	Nourrit Vincent	Les choses sont claires : plusieurs milliards de coût, un territoire et une population (126 000 habitants) sacrifiés. L'impact négatif sur le capital environnemental, touristique et économique du territoire sera majeur et à très long terme.
@262	Henriette	Nous nous opposons à la construction de la LGV (Montpellier Béziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sûr, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même
@272	Félix	<p>... Avec cette ligne, la puissance publique doit mieux faire : tous les territoires occitans peuvent être gagnants ! Pour cela, il faut modifier le tracé au niveau du bassin de Thau ou implanter une gare qui desservira notre territoire.</p> <p>Non-sens économique : La LGV saborde le terroir du Picpoul de Pinet, alors que l'appellation fait partie des trois grandes AOC du languedoc et est exemplaire sur les plans environnementaux et économiques. La LGV enclavera le dynamique et touristique territoire de Thau mais aussi les thermes de Balaruc-les-Bains. Non-sens démocratique : La LGV va lourdement impacter notre territoire pour</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		des décennies. Malgré cela, les citoyens ne sont pas informés, n'ont qu'un mois pour s'exprimer en ligne, et n'ont jamais reçu d'information à leur domicile. Cerise sur le gâteau : le financement de la LGV entraînera une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%), collectivités locales (40%). Les habitants du Bassin de Thau sont complètement perdants sur ce projet, et en plus doivent le payer !
@275	Jean-Noël	Au regard du tracé, de la proximité avec le bassin de Thau et son écosystème, des impacts et de la plaie béante que va laisser le projet sur le paysage, je m'interroge grandement sur le bien-fondé de ce projet. D'autre part, le mode de financement où les citoyens auront à payer pour défigurer leur propre nature tout en étant pénalisés (tgv en gare de Sète supprimés) est absolument ahurissant. Dernier point, qui dit mauvaise desserte TGV dit pertes financières pour le tourisme et l'activité thermale mettant en péril l'activité d'un des plus gros employeurs du bassin de Thau (Thermes de Balaruc) et donc risques flagrants pour l'emploi (sans compter le paysage défiguré qui jouera bien entendu sur l'intérêt même de venir en villégiature entre autoroute et LGV...) Les citoyens, lorsqu'ils sont informés convenablement ont tous la même réaction : ils sont stupéfaits. Certains comités sont en train de se monter et d'agir contre ce projet onéreux et risqué pour la Nature, l'Emploi et notre agglomération. C'est un immense NON
@279	Eric	je suis opposé à la LGV, cette verrue qui va pousser, aidée par la volonté de l'homme, sur notre paysage et territoire ! Pour apparemment gagner 18 minutes par rapport à un trajet effectué sur le réseau actuel, les politiques vont démembrer et anéantir à la fois un paysage et une économie. .Ils vont aussi traumatiser des personnes auxquelles ils vont prendre ce pourquoi ils existent, leur travail, leur raison de vivre, leur Terre. En effet, l'Appellation de l'A O P Picpoul de Pinet, fleuron du Bassin de Thau, va prendre de plein fouet ce TGV lancé à toute vitesse. 75 hectares vont complètement disparaître et autant seront démembrés d'où incultivables du fait de leur morcellement .Les viticulteurs allons devoir parfois parcourir des kilomètres supplémentaires afin d'accéder à notre parcelle car les ponts ne seront pas légions, nous mettrons beaucoup plus de temps sur la route d'où une sur-pollution et une vinification plus complexe et onéreuse.
@288	Marie	... - La LGV écartera une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc, une grande partie d'entre eux arrivant par la gare de Sète, qui n'accueillera plus de TGV
@298	GERARD	... - La LGV écartera une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc, une grande partie d'entre eux arrivant par la gare de Sète, qui n'accueillera plus de TGV.
@317	Anne	Ce projet va perturber les activités de loisirs et de nature du secteur (randonnées, vététistes...)
@318	thibaut	... 3/ "offre un service à haute fréquence le long de l'axe littoral ;" haute fréquence ? pour qui / combien ? pour une poche de personne qui habiterait dans une métropole et ferait le choix de travailler dans une autre ? la nature du bassin de Thau devra supporter ces choix ? j'en arrive à un point très important : la perte de chance de tous les habitants propriétaires du bassin de Thau. ... Le visuel / le bruit / les vibrations / la perte d'espace naturel vont faire perdre de la valeur à tout l'immobilier, immobilier qui constituent une épargne unique pour beaucoup de citoyens. Comment s'évaluent la perte, des modélisations ont-elles été réalisées ? Qui va compenser cela ? Les ostréiculteurs, les home workers, les personnes travaillant dans le tissu économique local ne vont pas bénéficier de cette ligne au quotidien et vont perdre des milliers d'€ sur plusieurs années ? Le tout pour le climat ? non, l'économie ? non : prônons une stabilité (écologiquement viable) plutôt que l'hypercroissance dans une région où la population grandit déjà bien.
@337	TUYA Bernard	... Nous sommes convaincus que l'amélioration et la mise aux normes du réseau actuel (qui en a grand besoin) sera loin de coûter de telles sommes pharaoniques pour un résultat en tous points bien meilleur pour la société.
@350	Silve Lisa	Bonjour Je pense que ce projet est une catastrophe écologique sociale économique
@377	Bernard	Pour des raisons pratiques, économiques et écologiques, je suis contre le tracé présenté sur la ligne Montpellier /Perpignan.



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@389	Emerick	Je suis pour cette livre grande vitesse qui va relier les territoires et permettre de redonner du tourisme à notre belle région !
@395	Chantal	Ce nouveau tracé dont l'enjeu financier est démesuré, est une menace pour la survivance économique écologique et touristique du bassin de Thau qui est déjà impacté par l'autoroute A9 Cette infrastructure apporte déjà des nuisances sonores, visuelles et écologiques
@401	Diep	Je n'accepte pas un projet qui va DETRUIRE le patrimoine historique, écologique et économique de Thau. L'étude date d'il y a 10 ans !!!
c.413	BRAQUET, Thierry et Catherine	... Nous habitons du pays de Thau sommes totalement déconsidérés puisque tout est fait dans l'accélération de ce projet pour passer en force, et ne pas tenir compte de l'avis des citoyens voire de nous désinformer. En réalité nous habitants du pays de Thau ne récolterons » que des inconvénients : - Une très forte dévalorisation de notre patrimoine immobilier - Une économie locale qui sera mise à mal et complètement déstabilisée - Et comble de tout, c'est que tous les habitants du pays de Thau étant à moins d'une heure de voiture d'une gare TGV, verrons leur imposition fortement augmenter pour payer ce chantier d'un autre temps, car 40% des milliards d'Euros dépensés sont à la charge des collectivités locales.
@420	Richard Jean Baptiste	Je désapprouve totalement le projet de construire un viaduc pour faire une ligne TGV. Si on fait le bilan des inconvénients et des bénéfices la question est vite résolue.... Beaucoup trop de nuisances pour gagner seulement 17 min par trajet dans et ce après des années de travaux. Ce sont des nuisances pour les habitants des communes de Poussan, LOUPIAN et alentours. NON à une nouvelle ligne TGV, Non au Viaduc
@424	PIERRE Brigitte	POURQUOI CETTE LGV EST-ELLE PREVUE SUR LA VIA DOMITIA (inscrite aux Monuments historiques depuis 1995) ?
@425	Marie-luce	*exploitations viticoles en danger *Étang de Thau, patrimoine national défiguré. *Impact néfaste sur le tourisme : paysages défiguré, Étang de Thau, cicatrice irréversible UNE LIGNE À GRANDE VITESSE RELIE AGDE À PARIS EN 3H50, pourquoi ne pas la prolonger jusqu'à Barcelone en réalisant des travaux moins pharaoniques.
@432	Karen	Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sûr, pour nous.
@436	Jean-François	Je pensais benoîtement que les investissements territoriaux payés par nos impôts se faisaient dans un but d'amélioration et de simplification de la vie des habitants des territoires concernés. Et bien alors comment peut-on justifier cette ligne de LGV, qui va à l'encontre de ces objectifs en ne désertant plus directement 4 villes importantes sur son nouveau parcours : Sète, Agde, Béziers et Narbonne. Pour tous les habitants de ces citées, ce sera 30 minutes minimum de temps de parcours en plus, sans compter la nécessité de prendre un moyen de transport pour rejoindre les futures nouvelles gares. Aberrant ! Désespérant de voir de telles décisions prises par des responsables. Sans parler de l'impact catastrophique de ce tracé sur l'environnement, le climat et les paysages. Et pour quel bénéfice ... gagner 20 minutes entre Montpellier et Perpignan et satisfaire l'égo d'une partie des politiciens de la région. Injustifiable. Cette LGV en fait ne profitera qu'aux habitants et commerçants de Barcelone, drainant la majorité des touristes vers cette ville, au dépend des villes françaises traversées. Mais qui payera sinon nous.
@438	Anne	Ce tracé défigurerait un patrimoine naturel inestimable, qui est déjà soumis aux aléas climatiques de plus en plus fréquents (inondations); la bétonisation ne ferait qu'amplifier les problèmes liés aux phénomènes naturels. Trop de nuisances visuelles, sonores, pour les habitants de ces territoires et des répercussions économiques sur le tourisme.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Je ne comprends pas que l'on puisse passer si près du massif de la Gardiole, que des zones encore préservées de l'humain et sauvages (entre Castelnau de Guers et Montagnac par exemple) puissent être saccagées pour un gain de 18mn sur un trajet
@440	Karine	Ce tracé est un non-sens à tous les niveaux. Il n'a aucun intérêt pour les habitants du secteur, pas d'impact économique et surtout un impact écologique catastrophique sur des sites naturels exceptionnels, le massif de la Gardiole et l'étang de Thau avec des espèces endémiques.
@445	Valérie	Quid de la loi Littoral, de la protection de la biodiversité de l'étang, sans parler du paysage définitivement défiguré, alors que sa beauté en fait un des attraits touristiques de la région et apporte une qualité de vie aux résidents
@449	vacher marie caroline	... perte de la valeur marchande et vénale immobilière des biens immobiliers situés à proximité du tracé de la LNMP a savoir ces biens deviennent des « points noirs » invendables avec conséquences financières directes, quelles indemnités. Donc par la présente je vous demande des réponses aux questions énumérées ci-dessous : 1. Vais-je être indemnisée suite aux nuisances sonores, pollution visuelles, risques liés au passage transport mixtes à hauteur de mon bien ? 2. Aurai-je une baisse des taxes foncières à l'avenir liée à la perte directe de valeur immobilière du bien ? ..... suite aux nuisances sonores, je vais perdre mes locataires, qui résident à l'année et / ou en saison depuis plus de 8 ans sur site ( ils ont choisi les logements pour la quiétude du lieu et le cadre rural, ils risquent de quitter leurs logements.... ) Donc je perdrai en plus des locataires solvables...et donc mes revenus d'environ 60 KE à 85KE annuels qui me permettent de vivre avec ma fille (je suis mère célibataire), payer impôts, charges, fonciers, crédits immobiliers etc..... Quelles propositions pouvez-vous me faire suite au préjudice économique que je vais subir? et cette perte d'exploitation qui va être un préjudice réel et sérieux sur le long terme .....avec conséquences financières lourdes ... 4. Vais-je être indemnisée suite à la perte de valeur de mon bien immobilier qui devient « point noir » donc INVENDABLE sur le marché (immeuble de 8 Logements avec vue étang de thau , ligne de mer et mont saint clair de 800M2) qui va se retrouver face au viaduc de Poussan = même hauteur) ? Si oui à hauteur de combien 5. Pouvez-vous racheter le bien ? Bien évalué en 2020 entre 1.6 million d'euro et 2 millions d'euro
C.482	ROGI, Véronique	... Gérante de locations saisonnières sur la commune de Pinet et également exploitante viticole, m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5. En effet, je veux mettre l'accent sur l'impact d'un tel projet, sur le tourisme dans notre appellation. Les vacanciers qui louent nos gîtes, viennent, pour, certes le climat, mais aussi pour l'environnement son paysage, la renommée de l'appellation Picpoul de Pinet, pour nos garrigues, pour la via domitia...
C.485 C.486	CLOCK, Jean-Bastiste	... vigneron indépendant ayant un bail à ferme, sur le Domaine de Font-Mars, Route de Marseillan 34140 Mèze, j'exploite des parcelles en nature de terre, vigné, et bois qui sont soit traversées, soit survolées par le tracé, m'oppose par la présente au passage de la LNMP aux alentours du PK 120. • Après les travaux, la pérennité de mon exploitation est nulle au regard des atteintes environnementales. De même, les remblais seraient de nature à modifier les microclimats des parcelles environnantes ainsi que les caractéristiques organoleptiques des vins en bloquant la circulation d'air, en bloquant la brise marine caractéristique à notre terroir: sensibilité au gel, prolifération de maladies cryptogamiques et de ravageurs, risques plus importants d'inondations et de grêles... • Les préjudices économiques pour mon activité d'exploitant sont majeurs :
C.487	ARNAU, Gautier	... Viticulteur sur PINET - POMEROLS - CASTELNAU DE GUERS, producteur AOP PICPOUL, l'amputation foncière que va générer le passage de la LGV met en péril mon exploitation. ....
C.489	LAUER, Sophie	... Le tracé impacte en partie mon exploitation. Le problème étant que la production de notre appellation est que la culture ne peut se faire que sur un certain terroir. Ceci engendre des pertes de production et par conséquent une augmentation des frais de cave ...
@502	ludwig neyses	... Il y a des problèmes majeurs qui seront causés par cette ligne.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		... 2. l'AOP Picpoul court des risques majeurs, voir l'article pertinent dans le Midi Libre du 16/12/21. ... 4. Le tourisme sera énormément impacté - l'atmosphère sereine et paisible de tout le terrain n'existera plus
@503	Hélène	... Où est le bénéfice économique, écologique, historique de ce projet ??????
@522	JEANGUYOT Philippe	- La LGV écartera une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc, une grande partie d'entre eux arrivant par la gare de Sète, qui n'accueillera plus de TGV. - Les travaux de la LGV généreront un coût de 5,5 milliards d'euros pour le tronçon Montpellier-Béziers. - Le financement de la LGV entraînera de fait une hausse importante des impôts car le financement tripartite sera imputable au contribuable : Europe (20%), Etat (40%), Collectivités locales (40%). - Le chantier de la LGV modifiera considérablement le microclimat et mettra de fait en danger la biodiversité : "En défrichant, déboisant et débroussaillant, les travaux perturberont la faune et flore locales. {...}. - Il est probable que "cela bloquera la circulation du vent et augmentera l'humidité, entraînant avec elle l'arrivée du mildiou et de l'oïdium" estime Laurent Thieule. - La LGV mettra en difficulté agriculteurs, viticulteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs, apiculteurs, ... car les terres annexées subiront les ravages et les dégâts de la LGV. Pour tous ces points, ce projet doit être annulé !
@537	JEAN-PIERRE	-La Commission Européenne doit participer au Financement de 40 % à ce Projet qui est Frontalier.Tout retard va entrainer la perte TOTALE de cette participation. -On peut mettre en activation un Partenariat Public Privé (PPP) qui a montré son efficacité pour d'autres ouvrages : (LGV TOURS BORDEAUX,RENNES,viaduc de MILLAU ).Cet avantage procure un Financement plus rapide avec un remboursement échelonné. -Les délais de démarrage des Travaux 10 ans pour la 1ère phase 20 ans pour la 2ème phase est trop long sans aucune justification, mais le coût sera beaucoup plus élevé. Le trafic routier (camions) sur L' A9 qui traverse notre région est en Perpétuelle augmentation environ : 14000 décomptés du PERTHUS . La construction de la LNMP doit intervenir RAPIDEMENT, afin d'éviter les diverses pollutions engendrées :CO 2 ,NOX, Accidents ,Fluidité;
@585	CELINE	Je m'oppose formellement à ce projet. Je ne comprends pas qu'on puisse envisager un tel budget pour ce projet qui à mon sens n'est pas essentiel (gain de 18 min seulement !). Surtout en cette période compliquée. Il y a bien d'autres choses à penser et à faire pour améliorer notre quotidien (hôpitaux, écologie ...) Ce projet n'apportera strictement rien aux habitants du bassin de Thau bien au contraire car moins de trains s'arrêteront à Sète.
@587	FARRAS Grégory	Je tiens à vous signaler mon opposition au projet de la ligne LGV entre Montpellier et Béziers. Mon exploitation va se voir amputée de 1,2ha, soit 10% de ma production d'AOP Picpoul de Pinet. De plus BRL m'a refusé l'irrigation sur cette parcelle qui était prévue, a cause de la LGV. Ensuite, pendant la durée des travaux, nous allons subir de graves nuisances. Bruit, poussière, modification des chemins d'accès aux vignes, modification d'écoulement des eaux de pluie. Les futurs passages sous ou sur la LGV risquent d'être trop rares cela aura pour effet d'allonger nos trajets entre la vigne et la cave. Il faut savoir que dans le cahier des charges de notre AOP le temps d'apport d'une benne de raisin est limité à 30 minutes. Je vais subir aussi des nuisances au niveau qualité de vie. J'habite le nord du village et la LGV est prévue de passer proche de mon habitation (400 mètres environs). Nos paysages de garrigues ou vont se promener énormément de personnes vont être défigurés et saccagés par cette LGV. C'est un scandale écologique. En plus d'être habitant et viticulteur impacté, je suis président de la cave de l'Ormarine à Pinet, principale cave productrice d'AOP Picpoul de Pinet. 32000 hl en moyenne. Le passage de la LGV va nous priver de 10% de notre production. L'emprise d'une AOP est délimitée par l'INAO. Elle n'est ni échangeable ni déplaçable. La perte irrémédiable de ces surfaces impliquera une baisse significative des volumes d'AOP Picpoul de Pinet et par conséquent une baisse de revenus de nos adhérents. Dans un contexte actuel ou un équilibre offre - demande est très tendu, cette perte de volume va déséquilibrer toute la zone d'AOP. Notre cave investit régulièrement et jouit d'une dynamique notamment grâce a sa production d'AOP Picpoul de Pinet, et en comptant sur la totalité de sa production. Le manque généré par la perte de ces volumes pourrait mettre en péril notre économie et plusieurs

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		emplois pourraient être mis en cause. Cette LGV va constituer une cicatrice affreuse dans notre paysage sur lequel nous communiquons aujourd'hui et où nous sommes très heureux de vivre. Elle va créer un îlot de terre isolé entre elle et l'autoroute A9. La faune ne pourra plus circuler librement. On peut se demander l'intérêt d'un tel projet qui pour un gain de temps très minime va occasionner des dégâts tout au long de son tracé.
@597	Christine	... la ligne TGV est inutile, détruit l'environnement, ne répond pas aux besoins des habitants.
@600	Patricia	Suite à notre entretien téléphonique du 15/01/2022 je souhaite être informé de l'impact réel du projet de l'emplacement réservé à la virgule sur notre propriété au 21 chemin de parazols 34420 Villeneuve les Béziers cadastré AY23. Comment envisagez-vous l'accès des riverains qui ne seront pas expropriés par les travaux si le chemin de parazols est pris par l'emplacement réservé ? D'après le plan que nous avons visualisé à l'aglo de Béziers vous souhaitez remblayer le terrain déjà acheté par la SNCF qui est situé au nord de notre propriété pour effectuer le raccordement à la voie existante. Si l'impact du projet le permettait ne serait-il pas judicieux de déplacer de quelques mètres l'emplacement réservé afin de conserver le chemin de parazols et d'éviter les expropriations
@602	Etienne	Avis favorable. La construction de cette ligne apportera des bénéfices économiques à la région, et améliorera son attractivité. Le dossier de SNCF est très complet et montre une attention à l'environnement et aux nuisances pour les riverains.
@629	Artieres Luc	3 viaducs successifs sur le Bassin de Thau. 1450 m pour le franchissement de la RD2, du ruisseau de la Lauze et de l'échangeur de Poussan 130 m à hauteur de la RD 119 400 m pour le franchissement de la Vène Nuisance visuelle et sonore : 28 TGV prévus par jour + fret ? + voyageurs lignes normales ? Le tracé de la voie traverse près de Loupian un territoire riche en vestiges gallo-romains... on peut raisonnablement penser que des découvertes importantes peuvent encore être faites sur ce site... La NLMP devrait traverser la zone viticole de production du Picpoul de Pinet entraînant la perte de 150 Ha de ce vignoble. Coup dur pour l'économie locale... Patrimoine naturel Perturbation de la biodiversité locale Pas moins de 55 sites du réseau Natura 2000 sont potentiellement concernés par l'ensemble de ce projet. "Le site du projet est particulièrement sensible au risque incendie de forêt, notamment sur le versant Nord du massif de la Gardiole... ... Le projet a pour principal effet de soustraire définitivement environ 2770 ha d'espaces naturels... Les incidences du projet sur les zonages de protection et d'inventaires et en particulier sur les continuités écologiques sont fortes malgré les mesures d'évitement et de réduction engagées. Les plaines agricoles, surtout viticoles, qui accueillent essentiellement des oiseaux comme l'Outarde canepetière et l'Édicnème criard, souffriront des effets de la fragmentation (générant en sus des pertes indirectes d'habitats par aversion)".
@630	Claude	Améliorer les voies ferrées actuelles permettrait une meilleure déserte locale et régionale. La gabegie de terrains spoliés, de béton et de pollution de l'air à la construction est un désastre environnemental. Combien d'hectares de cultures détruits ?
@632	Jean-Luc	Il en va de même pour de nombreuses exploitations agricoles déjà fragilisées par des événements météorologiques extraordinaires. Le coût de ce chantier aura un fort impact financier sur un territoire fragilisé économiquement
@644	Sanz Patrick	l'impact sur les habitants du bassin de Thau. Non seulement nous devons subir à vie le bruit des trains et la détérioration du paysage et de la garrigue, mais nous allons avoir aussi un impact financier : baisse des valeurs immobilières, hausse des impôts, et aussi un coût plus important pour prendre le train, car il va falloir aller jusqu'à Montpellier ou Béziers au lieu d'aller à Sète, payer l'autoroute et le parking. Et nous n'avons aucune contrepartie financière. En espérant que ma contribution permettra de modifier le tracé plus au nord.
@650	Charras Grégoire	... Je trouve que c'est un projet qui avait peut-être du sens il y a 30 ans mais qui aujourd'hui n'est plus pertinent. Cela entraînera sûrement une baisse de l'attractivité de Sète et de l'étang.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Si vraiment la rénovation est impossible, je suis persuadé qu'il existe aujourd'hui une meilleure alternative avec les nouvelles technologies
@656	Marielle	Les risques biologiques engendrés par des accidents ferroviaires sur le bassin versant du bassin de Thau ne sont pas pris en compte. Ils peuvent détruire une économie entière basée sur la conchyliculture et la pêche ainsi que tous les métiers induits. Gagner quelques minutes sur le trajet Montpellier Perpignan pour une facture astronomique et pour supprimer des trains en gare de Montpellier
@658	Carole	... Ainsi : La gare de Sète ne sera plus desservie par autant de TGV, ce qui est une perte sévère pour la population qui jouit actuellement d'une desserte directe pour Lyon et Paris Le nouveau tracé envisagé serait une plaie dans les paysages et les sites protégés de la Gardiole et du nord de l'étang de Thau, sans apporter aucun service aux populations impactées. Les sommes que coûterait un tel projet ne se justifient pas pour gagner quelques minutes sur le trajet. Il est encore temps d'abandonner ce projet néfaste à l'environnement.
@660	JESSON Corinne	Je suis contre ce projet de ligne LGV car il va entraîner beaucoup d'impacts négatifs pour les habitants du Bassin de Thau: -augmentation des taxes foncières et d'habitation -baisse de la valeur immobilière -les habitants du bassin de Thau ne pourront plus prendre de TGV à Sète et devront aller à Montpellier ou à la gare Sud de France avec 1 heure de trajet et des frais de péage et de parking.
@661	Jean-Jacques	Le Bassin de Thau jouit d'un équilibre particulièrement fragile entre l'occupation humaine et un écosystème unique Je suis dans l'incompréhension sur le fait de gagner quelques minutes de trajet alors qu'il est possible de longer le tracé actuel de l'autoroute A9. La balance gain de temps/impact et nuisances semble très déséquilibrée au regard du tracé actuel. La réduction programmée de la gare de Sète va avoir un impact économique et touristique important pour le territoire (curistes à Balaruc les Bains, Huîtres de Bouzigues, plages et littoral). Au-delà d'un accès plus difficile sur le territoire du Bassin de Thau, c'est toute une carte postale qui sera bafouée. ... 5/ Un investissement colossal. Le territoire a déjà pris sa part dans le développement des réseaux ferrés et autoroutiers (A9/A75/ligne reliant Montpellier à Narbonne). Ces infrastructures ont une empreinte non négligeable tant au niveau de la surface occupée que des nuisances qui en découlent. L'investissement de 2.2 milliards d'euros prévu pour la phase 1 du projet semble très important au regard de la balance bénéfice/risque. Le financement de cette opération entraîne également de vives inquiétudes au sein de la population.
@662	DUHEM Gautier	La population locale dont je fais partie va subir les pires dommages à savoir : - enfouissement d'une partie de la via domitia (pourtant classée et protégée) - expulsion de certains habitants et destructions de vignes - pollution générée par la construction et l'exploitation de cette ligne - défiguration d'une partie du massif de la Gardiole le rapport destruction / intérêt collectif est désastreux
@663	Merlin Françoise	le tracé actuel de la ligne LGV impactant terriblement la vie du territoire du bassin de Thau , d'un point de vue agricole, environnemental et touristique ; je pense qu'il serait pertinent et démocratique de prendre le temps nécessaire et indispensable pour revoir ce tracé et trouver avec les personnes concernés un compromis acceptable pour tous.
@664	lange arielle	À force de vendre le train comme la solution miracle pour une mobilité propre, tout le monde se fait avoir croyant que les camions vont partir des routes pour monter sur des trains, alors que seulement 15 % est envisagé par la SNCF.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		La plupart ne lisent pas, n'écourent pas et restent sur le fait que le train c'est bon pour la planète et tant pis s'il ne s'arrête plus, contre 18 minutes d'Homme pressés.
@665	Annabelle	les habitants devront se rendre à Montpellier Sud de France ou à Béziers , ce qui occasionnera des frais supplémentaires : essence, autoroute, parking etc ... ce qui engendrera une forte diminution de leur capacité en terme de mobilité. colossal par rapport aux enjeux et menaces environnementaux, économiques, sociaux et de mobilités qui vont en résulter. En effet, le Bassin de Thau a déjà beaucoup contribué au développement du territoire avec les deux tracés autoroutiers (A9 et A75)
E668	Jeff Varoqui	j'émet un avis défavorable pour les raisons suivantes : - importants dommages causés à la nature : la ligne va traverser des sites protégés causant du tort aux animaux, aux plantes mais aussi aux viticulteurs. - la construction d'un viaduc de 28 m de haut le long de l'étang de Thau constitue une nuisance visuelle et sonore majeure et va occasionner des travaux émetteurs de pollutions. Une fois construit, il va causer du tort au tourisme et au bien-être des riverains. - la suppression de l'arrêt du TGV à Sète va lourdement peser sur l'économie locale. On construit toujours plus de gares excentrées des centres-villes rendant leur accès plus difficile et favorisant encore plus l'utilisation de la voiture et des camions ; alors même que la circulation sétoise est déjà difficile. - enfin le coût semble excessif : 5,5 milliards pour seulement 18 minutes de trajet en moins
@669 E.570	Mairie de Villeveyrac	... La préservation de notre environnement reste au cœur de nos préoccupations, et un projet comme celui-ci va contribuer à mettre en péril l'équilibre déjà si fragile entre l'occupation humaine et notre écosystème unique: l'étang et ses lagunes, notre terre agricole et viticole , nos espaces naturels (massif de la Gardiole , notamment, site classé au titre du code de l'environnement). C'est tout un paysage qui va être gravement défiguré si SNCF Réseau ne propose pas une œuvre architecturale pour cet ouvrage.
@675	Georges	Les 6 Milliard d'investissements ne respectent pas les engagements présidentiels des Assises de la mobilité de fin 2017, du pacte ferroviaire de 2018 et de loi d'orientation des mobilités de 2019 mettant un coup de frein aux nouvelles lignes TGV (+ autoroutes et aéroports) au profit des nouvelles mobilité. Concernant le FRET qui encombre les autoroutes, ces 6 Milliards d'investissement devraient plutôt être consacrés au développement du Port de SETE, de port la nouvelle, du canal du Rhône à Sète (VNF + CNR) et des équipements qui le dessert.
@677 @678	JOURDAN CLAUDE	SCEA FELINES JOURDAN à MEZE ... - Notre exploitation est directement et fortement impactée par la ligne LGV sur la commune de Pomerols. Nous perdons 7ha35 dont 6ha19a40 de vignes en production AOP PICPOUL DE PINET et 1ha15a60 de champs ; durement impacté parla ligne et deux bassins hydrauliques. Nous demandons le déplacement de ces bassins - Nous subirons de multiples impacts : L'impact sera direct sur la surface exploitée par le domaine... - Impact économique sur les investissements réalisés pour l'exploitation de ces surfaces et la vinification de leurs raisins... - Impact sur le Chiffre d'Affaires , sur le terroir, le climat, paysager, valorisation, sur la succession...
@679	SEUL Gabrielle	comment concilier les atteintes qui vont être portées à ces sites protégés et pour certains Natura 2000, avec le fait qu'ils sont reconnus comme tels et bénéficient donc de subventions des collectivités, du Ministère en charge de l'Ecologie mais aussi de l'Europe. L'Europe, par exemple, donne de l'argent pour protéger ces espace, et financerait la ligne qui risque de les détruire ?
@680	JAMMA ALICIA	En tant qu'élue, je suis chargée des commerces, de l'économie, de l'artisanat, de la conchyliculture, de la pêche, de l'agriculture et de l'environnement : étang et littoral. Le principal argument évoqué pour justifier la création de cette ligne est le gain de temps (de 18

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>minutes) sur un trajet Perpignan - Paris. Il s'agit d'ailleurs du seul argument entendable justifiant ce projet. Ce gain de temps peut-il justifier autant de dommages ?</p> <p>En tant qu'habitante, je suis effrayée par cet immense projet qui va dénaturer nos beaux paysages et en finir avec la tranquillité de notre territoire.</p> <p>En tant qu'élue, je suis consciente que les commerces bénéficient d'une attractivité touristique liée à la beauté de nos paysages, à la tranquillité qui règne autour de l'étang de Thau.</p> <p>Notre territoire aura-t-il la même attractivité quand un gigantesque viaduc viendra ternir la jolie carte postale ? Vont-ils vouloir séjourner à Bouzigues, petit village tranquille, quand le bruit d'un TGV lancé à grande vitesse viendra déranger leurs paisibles vacances ?</p> <p>Qu'en sera-t-il quand les voyageurs ne pourront plus arriver directement en TGV en gare de Sète ? Vont-ils prendre un RER de Montpellier à Sète, ou vont-ils préférer séjourner près de Montpellier ? Les curistes, majoritairement des personnes âgées, utilisent le TGV jusqu'à Sète et ensuite un taxi ou le réseau bus de Sète agglomération Méditerranée.</p> <p>Ce qui, par voie de conséquence aurait un effet dévastateur sur la production conchylicole représentant la 2ème économie agricole du département (après la viticulture) avec pas moins de 450 établissements ostréicoles.</p>
@683	Forli Anne Marie	<p>J'habite à Balaruc le vieux et je suis bien concernée.</p> <p>J'exige des mesures compensatoires à la hauteur des enjeux</p> <p>Mener une évaluation socio-économique pertinente et complète qui prenne en compte les transports supplémentaires imposés aux citoyens par des gares excentrées si ces dernières étaient maintenues, les impacts liés aux travaux, ...</p>
@690	Frederic	<p>Comment rendre le bassin de Thau horrible avec un viaduc dès la sortie d'autoroute.</p> <p>C'est la première chose que verront les touristes en arrivant....</p> <p>cela va gâcher tout le charme de ce coin merveilleux de France pour faire passer un train ?????</p>
@695	REZEAU, Jean-François	<p>AVIS DE LA CCI Occitanie Pyrénées</p> <p>... Complémentaire des transports du quotidien, la grande vitesse ferroviaire apporte aussi une réponse aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique.</p> <p>Considérant que :</p> <p>... • Complémentaire des transports du quotidien, ce projet apporte une réponse pertinente aux attentes des usagers et des acteurs du monde économique puisqu'il permettra d'augmenter le niveau de dessertes Grandes lignes et TER des territoires entre Montpellier et Béziers, de renforcer l'accessibilité des pôles urbains et espaces péri-urbains qui concentrent une grande partie du dynamisme économique régional. La Chambre de commerce et d'industrie Occitanie Pyrénées Méditerranée, aux côtés des Chambres territoriales et des entrepreneurs régionaux, donne un avis favorable à la déclaration d'utilité publique du tracé et des fonctionnalités avancées de la phase 1 de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan, première étape d'un projet d'intérêt stratégique essentiel pour le développement durable et équilibré de la région Occitanie</p>
@696	BRAS Hélène	<p>... En ma qualité d'habitante de la commune de Bouzigues, de propriétaire et d'exploitante agricole sur les communes de Bouzigues et de Poussan, je vous fais part de mes observations, interrogations et propositions à propos du dossier soumis à enquête publique relative à la déclaration publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP). Je suis également membre du Conseil de Développement de l'agglomération Sète Agglomération Méditerranée. Vous les trouverez dans le document en pièce jointe</p> <p>Je demande à votre Commission d'enquête de rendre des conclusions défavorables au projet soumis à cette enquête publique...</p>
@708	Cuccurullo Pierre	<p>je suis contre le tracé de cette ligne qui présentes plus d'inquiétude que d'avantages: Zone sensible avec l'étang de Thau a proximité Dévalorisations des biens immobiliers dans la zone proche du projet, Ça va défigurer le paysage, Détérioration du patrimoine culturel,</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		environnemental et agricole (picpoul, via domicia, garrigue, massif de la Gardiole) Augmentation des impôts locaux pour financer une partie du projet. Je suis pas contre le déplacement de la ligne en bord de mer avec la problématique de la montée des eaux. C'est une nécessité qui se justifiera sur le long terme. Mais je suis contre la proposition du tracé actuel . Une proposition avec moins d'impacts me semble correcte.
@713	Jean Marc	Il n'est pas acceptable de ne plus desservir les villes de SETE et d'Agde en direct depuis PARIS. Cela coupera le tourisme et les résidences secondaires indispensables à la vie de ces villes ...
@764	Marie Christine	Nous nous opposons au tracé actuel qui défigure le Bassin de Thau, viaduc en hauteur face à l'Etang Via Domitia qui est intouchable et qui sera impactée, insuffisance des TGV en gare de Sète et impact sur les Thermes de Balaruc. Budget astronomique pour gagner du temps en sacrifiant cet environnement exceptionnel
@765 @768	Jean-Marie et Ghislaine	Aucun avantage pour les résidents du Bassin de Thau, par contre des contraintes, des menaces et des risques, que des inconvénients. (Empreinte importante, 8 milliards d'euros, menaces environnementales, investissement colossal, risques de pollutions, carences et insuffisances, risques sur la source d'Issanka, réduction de la mobilité des habitants, réduction des services de grandes lignes, difficultés économiques et problèmes pour les curistes, manque de communication, pas de permanences, atteinte à l'environnement, mise en péril du territoire, de son harmonie, de son équilibre, de son écosystème,
@774	Benau Julie	<p>Cette ligne va transformer et bouleverser nos paysages ....</p> <p>Ce projet n'est-il pas devenu obsolète à ce jour ? Les contraintes d'hier ne sont plus celles d'aujourd'hui !</p> <p>Quel va être l'impact sur la voie domitienne pourtant site classé qui va être par endroits coupés ou frôlée ?</p> <p>Quel impact sur un bâtiment du 16 -ème siècle qui va se trouver à 200 m ?</p> <p>Risque de fissures et de détérioration rapide du bâtiment ?</p> <p>Qu'envisagez-vous pour les personnes qui vont avoir une perte d'exploitation et de chiffre d'affaire qui sera directement lié aux travaux et au passage de cette LGV ?</p> <p>Quel impact sur les terrains agricoles ?</p> <p>Pourquoi vouloir à ce point faire aboutir ce projet si coûteux alors qu' il existe déjà une ligne, le renforcement de ligne a été étudié et était tout à fait réalisable !</p>
@802	Baraffe Vincent	Ne serait-ce pas plus intelligent de construire cette ligne, le long de l'autoroute existant ? Plutôt que de " démolir" à coup de millions d'autres richesses de notre belle régions
@813	tafanel adrien	Le tracé traverse des zones naturelles et des écosystèmes encore naturels, cette ligne viendra troubler le calme de la garrigue du nord du bassin de Thau... Tout ce désordre pour proposer un gain de temps de quelques minutes à des passager qui n'auront plus l'occasion de jeter un coup d'œil par la fenêtre et apercevoir les plages de Marseillan et Sète.. ce projet est une honte à ceux qui le porte et j'espère de tout cœur qu'il sera rejeter une fois de plus surtout quand on voit la honte économique du projet de gare Montpellier sud de France ... peu de trains , loin de la ville, aucune utilité tout ça avec l'argent de nos impôt , c'est un exemple de plus et une leçon à tenir des projets d'aménagement publique qui n'ont servi à rien à part gaspiller de l'argent qui servira bien plus ailleurs pour conclure et argumenter ma voix contre le projet de ligne a grande vitesse entre Montpellier et Béziers ce projet serai peu utile pour quelques minutes de
@832	M. CAVALIER, J.Benoit, M. THIEULE, Laurent,	Pdt syndicat ODG de l'AOP Languedoc et Pdt syndicat ODG de l'AOP Picpoul ... les Syndicats « Languedoc » et Picpoul de Pinel » ont affirmé leur opposition catégorique au tracé sur le secteur 5 et la partie du secteur 4 impactant les communes de l'aire de Picpoul de Pinet au sein de l'AOC Languedoc (courrier en annexe) ...



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@841	Goudy Monique	<p>... 1) Le temps prévu à moins 18 minutes entre Montpellier et Béziers ne correspond pas à la réalité. En effet, les voyageurs venant de Frontignan, Sète et alentours se verront pénalisés. Ils devront faire 25 à 30 km en plus pour utiliser cette ligne. Soit un temps supérieur du trajet auquel il faudra ajouter le temps de correspondance à Montpellier, avec un coût supérieur au billet initial.</p> <p>2) Supprimer la desserte de Sète qui gère également Balaruc les bains, donc les thermes, amènera une diminution des curistes et ainsi un affaiblissement sensible de l'économie dans la région.</p> <p>Prévoir une meilleure organisation de la ligne actuelle avec plus de TER , des trains plus longs et plus de personnel serait plus judicieux et moins coûteux pour les contribuables.</p>
@847	RUAUD Francois	<p>... Par ailleurs, d'une part la construction d'un viaduc de 28m de haut, face à la zone Natura compromet le site et peut avoir des conséquences négatives pour le tourisme et le tracé prévu actuellement à de graves répercussion sur le vignoble classé du Picpoul de Pinet, et d'autre part pour les habitant du bassin de Thau qui vont contribuer financièrement à ce projet avec leur impôts pour aboutir à la perte des 10 TGV actuels en gare de Sète , les obligeant à aller à Montpellier Sud de France soit 1h mini de trajet supplémentaire, quel résultat !!! Il me semble que si la vitesse était réduite autour de 230 km/h les contraintes techniques seraient beaucoup plus faibles, le ferroutage pourrait alors être réalisé et le tracé pourrait suivre le tracé de l'autoroute A9 évitant de couper le vignoble de Picpoul de Pinet et éviter ainsi un maximum de nuisances obligatoirement induites par ce type de grands travaux nécessaire pour la collectivité. Les gains réalisés sur le coût des travaux avec cette solution pourraient être utilisés pour une amélioration des dessertes locales des TER des villes concernées par ce nouveau tracé.</p>
@853	claude	<p>... - en outre certaines populations seront pénalisées en termes de mobilité : perte de 10 TGV quotidiens à Sète ; perte d'une partie des 53000 curistes de Balaruc ;</p> <p>- et perte de pouvoir d'achat des habitants de la région : hausse des impôts pour compenser le coût des travaux ;</p> <p>Le bilan du coût environnemental enfin sera catastrophique et irréversible, pour un projet gigantesque ne permettant pas un gain de mobilité significatif pour la majorité des habitants de la région.</p>
@855	DEVANTOY Isabelle	<p>Le projet avait été abandonné pour d'excellentes raisons et soudain il réapparaît... !</p> <p>Le projet consiste à investir plusieurs milliards d'euros que, contribuables que nous sommes, nous paierions pour ce massacre, ce pour gagner quelques minutes sur le trajet Montpellier Béziers. Je considère que c'est totalement irresponsable. De plus économiquement cela portera forcément préjudice au tourisme dans notre secteur en massacrant le paysage, la beauté des lieux et la tranquillité. Donc pour la région c'est économiquement une erreur. Ce n'est pas la région qui en tirera profit, bien au contraire.</p>
@856	Soulé vincent	<p>..... un très grand nombre de personnes utilisent le train pour se rendre à Montpellier et la ligne actuelle est saturé. Cette ligne va permettre de rapprocher les foyers de logement et de travail. le temps gagné va encourager les citoyen a utiliser le train plutôt que les voitures réduisant de manière très significative l'impact carbone des déplacement. Tourismes, augmentation de l'attrait de la région de Béziers depuis Lyon et Paris et plus généralement la France, avec la plus grande offre de transport. plus de personne vont privilégier le tgv à l'offre aérienne et voiture plus gourmande en carburant. ....parfait pour le projet de parc à thème au domaine de baysan ...</p>
@858	Claire	<p>... Ce choix de lieu d'habitation a également été choisi grâce à la fréquence intéressante des TGV vers Paris ; mais ça c'était avant...car depuis 2 ans, nous en avons déjà perdu beaucoup, nous obligeant à aller à Montpellier Sud de France (trajet supplémentaire en voiture + frais supplémentaires de stationnement ; quel est l'intérêt ???).</p> <p>Ce projet va donc aggraver encore et encore la suppression de TGV à Sète, c'est du délire ! Ce projet de 2,2 milliards d'euros va détruire notre belle région, faire mourir des communes, des commerces, faire fuir des touristes et des habitants locaux pour qui la vie sera devenue infernale ! Toute cette destruction de vie exceptionnelle locale, climatique, environnementale, touristique, etc....pour gagner 18 mn de trajet entre Montpellier et Perpignan ???</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Il serait plus judicieux d'investir ces 2,2 milliards d'euros dans l'amélioration de l'existant, à savoir : plus de Ter qui fonctionnent tous les jours sans problèmes afin de nous permettre d'aller travailler à Montpellier, entretenir, améliorer et développer d'autres transports en commun afin que les voitures puissent circuler le moins possible, créer des pistes cyclables dignes de ce nom, sécurisées, etc...
@861	COLIN PIERRE	Les préjudices économiques, patrimoniaux , paysagers portés sur cette singulière AOP et sans solutions de contournement , font que je compte sur l'attention du commissaire enquêteur pour mesurer la gravité de l'impact portée sur cet AOP pleine d'unicités en tenant compte de cette proposition. Quelques minutes de plus sur un trajet peuvent sauver quelques dizaines d'hectare, et ce n'est pas parce que les études ont été orientées comme tel que pour autant les choses peuvent être définitivement actées sinon à quoi servirait une enquête publique. Si ce grand ouvrage se faisait, et devait apporter des débouchés économiques, ailleurs alors il faudra envisager une contrepartie durable pour reverser "ici «sur l'économie des structures de l'appellation caves coopérative et caves particulière (perte de clientèle) en plus des protocoles d'indemnisation liés au hectares perdus par les producteurs . Quelques kilomètres /heure de moins seraient une économie durable pour tout le monde, mais le mieux c'est que le TGV ne passe pas par sur notre terroir.
@863	Solène saelens	Il s'agit d'un investissement colossal pour 18 min de gagner. C'est incompréhensible et au détriment de la faune et de la flore locale, du bassin de Thau et de ses cultures, du vin bref de toute l'économie locale.
@865	Rihouet Mara	Est-on vraiment dans un projet d'utilité publique, sachant que la LGV n'est pas justifiée sur ce tronçon, et qu'une ligne régionale serait plus adaptée et tout à fait suffisante. L'impact énergétique (construction), écologique (15 sites Natura 2000 (!) 800 espèces faune/flore (!), et social de la LGV ne justifient pas le quasi rien de temps gagné... Ayons un peu de bon sens, réfléchissons intelligemment sur le bien commun, les intérêts et inconvénients des différents projets et trouver des alternatives moins intrusives pour les paysages, pour la nature, pour les financements, pour le bien-être social etc.
@867	Baume Benoît	<p>Nous sommes un couple de viticulteurs de 40 et 44 ans. Nous habitons et exploitons nos vignes sur la commune de Pinet qui sera lourdement impactée par le tracé de la LGV. Voici pourquoi nous sommes contre le tracé de la LGV :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Sur notre exploitation de 20 hectares, 2,5 hectares se trouvent sur le tracé de la LGV soit + de 10% de nos parcelles. Nous avons mis 20 ans à créer cette exploitation avec un projet viable sur 20 hectares. Si l'on nous prend ces 2,5 hectares, cela mettra l'exploitation en difficulté.</li> <li>- Le tracé actuel impactera très fortement l'appellation Picpoul de Pinet.</li> <li>- Cela va poser des problèmes d'accès à nos parcelles (dans le projet actuel, où se trouve les tunnels ou passages pour passer d'un côté à l'autre ?)</li> <li>- Les travaux vont engendrer énormément de nuisances, qu'elles soient sonores, visuelles et impacter les vignes voisines (poussière, ...)</li> <li>- Le financement de la LGV entrainera une hausse importante des impôts pour les locaux alors que la LGV ne profitera en rien aux riverains. La LGV est destinée aux « parisiens » qui veulent se rendre à Barcelone pour des vacances moins chères donc aucun bénéfice pour la région qui perdra des touristes.</li> <li>- Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers, n'y a-t-il pas d'autres priorités en France ???</li> </ul> <p><b>TOUT CELA POUR GAGNER 18 MINUTES SUR UN TRAJET QUI EXISTE DÉJÀ !!!</b></p> <p>Si malgré tous les efforts des riverains, nous ne sommes pas entendus, il est important que pour les personnes qui seront indemnisées, les dossiers soient étudiés au cas par cas et que l'indemnisation soit proportionnelle.</p> <p>Pour notre exemple, il nous reste environ 25 ans à travailler avant la retraite, il est évident que nous voulons être indemnisé à hauteur du préjudice subi, c'est à dire le prix de la parcelle + toutes les années de perte de récolte jusqu'à la retraite.</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@868	Arnaud Damien	<p>- Le passage du TGV implique une atteinte à la biodiversité qui façonne le vignoble et qui, de plus en plus, joue un rôle essentiel dans le développement raisonné de la vigne.</p> <p>- Une AOP se définit par son milieu naturel, l'action de l'homme, mais aussi par la valorisation du paysage qui l'englobe. Le vigneron vend dans une bouteille la qualité et la typicité de son vin, mais également un paysage, la part de rêve créatrice de la valeur ajoutée. Or, la réalisation d'une LGV qui traverse de part en part le vignoble et qui se cumule aux infrastructures déjà présentes, induit un impact visuel et sonore très important, portant gravement atteinte à l'image de l'AOP Picpoul de Pinet.</p>
@869	GENEST Yaël	<p>... Encore 1 fois calcul des bénéfiques/risques mis de côté.... Et il faut croire que ces habitants supplémentaires ne jouent aucun rôle dans le maintien des commerces, les boulangers sont repartis et l'épicerie est en balançoire ! STOP au massacre ! En plus de la surface couverte par cette ligne, on va détruire ce qui fait le charme de région, cette alternance de paysage, garrigues et coteaux, clochers et douces plages. Et que dire à propos de la qualité de nos vins ? Quelles terres agricoles seront sacrifiées ? Non, vraiment, aucun avantage à rajouter encore et encore. Misons sur l'existant, sa maintenance et sa réhabilitation !! Le Languedoc n'est pas une marchandise qui se monnaie, c'est un trésor inestimable, que nous nous devons de préserver.</p>
@871	Cabrol Nathalie	<p>Habitante du Bassin de Thau, je suis défavorable à ce tracé proposé par les acteurs majeurs de ce projet. Consciente que c'est un projet de LGV dit "d'utilité publique" qui se respecte, je m'interroge aujourd'hui sur le bien-fondé de ce tracé vieux de 30 ans. Quelles incidences sur les métiers de la pêche et l'ostréiculture ? - la perte des terres agricoles (10 % du vignoble AOP Picpoul de Pinet) et le morcellement des terres et propriétés foncières - l'ensevelissement d'une partie de la Via Domitia, vestige de notre histoire et civilisation classée aux Monuments historiques. Quelle sera l'attractivité touristique et du coup économique du bassin de Thau et de son agglomération avec la défiguration du paysage et les nuisances sonores ? On peut se demander légitimement si notre territoire mérite de tels sacrifices afin de gagner 18 minutes sur le trajet Montpellier- Béziers ? Sans réellement en tirer quelques avantages pour son bassin de population et de vie. Pour ma part, bien qu'étant consciente d'enjeux sociétaux ou économiques nationaux qui poussent à la finalité d'un tel projet ; ce sont 18 minutes ou même 38 minutes de gain de temps sur le projet final, qui pèsent très lourd et je ne pense pas que notre territoire doit être sacrifié pour cela.</p>
E872	Nathalie Cabrol	<p>Habitante du Bassin de Thau, je suis défavorable à ce tracé proposé par les acteurs majeurs de ce projet. Consciente que c'est un projet de LGV dit "d'utilité publique" qui se respecte, je m'interroge aujourd'hui sur le bien-fondé de ce tracé vieux de 30 ans. Tracé qui n'avait pas pris en compte les enjeux environnementaux et l'évolution sociétale au moment où il a été pensé ; et dont nous devons nous préoccuper aujourd'hui, plus que jamais.</p>
@873	Florence	<p>Je me questionne sur les avantages comparatifs à long terme de cette ligne LGV. Même au niveau économique les répercussions coûts environnementaux et pertes touristiques (endroit protégé du littoral) sont importantes. En dehors de dégrader un lieu encore un peu protégé, vous allez détruire un territoire, une appellation et de nombreux agents économiques agricoles et touristiques sur place.</p>
@875	Emmanuelle	<p>Habitante de Mèze, je m'oppose au tracé de la ligne LGV Montpellier Béziers, car j'estime qu'il viendra gravement impacter mon cadre de de vie : - perte de 10 % du vignoble de Pinet , donc impact économique local - impact environnemental important : nuisances écologique dues au travaux, écosystème perturbé, 240 ans pour compenser l'impact carbone des travaux - impact sonore avec des nuisances pour les riverains lors du passage des trains - impact visuel notamment avec la construction d'un viaduc sur un site splendide - impact économique : qui va payer les travaux : nos impôts Destruction de paysage magnifiques, perte d'attrait touristique, pour un gain dérisoire (18 min de trajet)</p>
@880	Fouré Laurent	<p>Il est indéniable que le développement économique et culturel est indissociable à la modernisation des moyens de transport, et c'est pourquoi une ligne grande vitesse reliant Perpignan à Montpellier s'inscrit dans le développement de la région Languedoc-Roussillon. Le tracé actuel qui nous est présenté m'interpelle toutefois sur plusieurs points, plus particulièrement sur le parcours Béziers Montpellier , secteur que je connais bien pour y habiter et travailler. - La non desservante des gares existantes en LGV de cette bande</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		côtière est contraire à l'objectif de départ et s'avère être un point négatif au maintien et à la bonne santé de l'activité touristique estivale et thermale de ce secteur , je n'ai pas eu connaissance de l'étude économique et de celle de l'impact écologique indirect de ce point et vous interroge à ce sujet. -Pour le secteur de Poussan- Balaruc le Vieux. je m'interroge fortement sur la qualité d'une étude qui semble ne pas tenir compte des perturbations constantes sur la population et le milieu naturel ainsi que la destruction d'une partie de ce dernier, je vous saurais gré de me guider vers la consultation de cette étude. -Il ne me semble pas pertinent tant au niveau financier du cout de ce tracé, de l'économie locale, du développement culturel, de l'accès aux transports de la population, et des enjeux écologiques que 18 mn de temps gagné sur le parcours justifie autant de sacrifices pour la population et le milieu naturel. Je n'ai pas eu connaissance d'une étude détaillée à ce propos et de celle comparative à la modernisation de la ligne existante et me tourne vers vous afin de pouvoir en prendre connaissance
@886	Pupier damien	Habitant Poussan, je pense que ce projet de ligne ferroviaire en l'état actuel (tracé et viaduc) est une catastrophe pour Sète agglomération méditerranéenne et pour ma commune. Un territoire sacrifié pour le bien de qui ? Je suis pour le ferroviaire, les transports en commun et les transports en mode doux mais ici rien n'a été réfléchi -catastrophe touristique avec un ouvrage qui défigure une zone touristique de premier ordre (Balaruc, Poussan, Bouzygues) qui voudra venir pour de telles nuisances ? -catastrophe économique pour la commune de Poussan en termes d'attractivité pour l'installation de nouveaux habitants. -
@887	CARON Brigitte	Est-il vraiment nécessaire de construire une LGV entre Montpellier et Béziers? Le gain de temps paraît minime au regard des coûts de construction (coûts en euros et coûts en carbone rejetés dans l'atmosphère).
@889	Danielle	Nous nous opposons à la construction de la LGV (Montpellier- Béziers) pour les raisons suivantes : nous avons passé plusieurs vacances dans la région de Mèze (Saint Paul le Marseillais). C'est la tranquillité, la beauté des lieux et l'emplacement magnifique, de la faune et la flore qui nous attirent. Le tourisme dans cette région est très important pour tous les résidents, tous ceux qui travaillent dans ce secteur et, bien sûr, pour nous. Les travaux pour la construction de la LGV et le train qui passera ici jour et nuit, est une grande violation de la belle nature, pour les nombreux animaux qui nichent ici mais aussi pour nous, le silence caractéristique ne sera plus jamais le même.
@894	Christian	Je suis contre le passage de la LGV, car cette ligne impacte mon travail de viticulteur et mon environnement. Depuis 30ans, ayant participé à l'évolution de l'AOP picpoul de Pinet, ce passage de train va détériorer l'image de marque de mon appellation d'origine protégée. De plus, à cause de cette ligne, le déplacement d'une parcelle à une autre va entraîner un plus grand détour, donc perte de temps.
@895	BELLE ALBARET	Résidente sur la commune de Castelnaud de Guers, je souhaiterais vous faire part de mon avis très défavorable quant à la réalisation de cette nouvelle ligne ferroviaire. En effet cette nouvelle ligne va venir couper en deux l'appellation viticole du PICPOUL DE PINET, appellation de vin très valorisée en France et à l'export et rare appellation qui est en en seul tenant. De plus la région est réputée et attire les touristes pour ses garrigues en plus de ses vignes, une fois encore, cette nouvelle ligne ferroviaire va venir détruire cette végétation, ainsi que sa faune.
@896	PARISOT-BERGE Martine	Notre territoire est apprécié par de très nombreux touristes qui font partie intégrante de notre système économique local. Qui verra-t-on un viaduc, véritable cicatrice balafrant les vignobles et les garrigues ? Les touristes fuiront ce paysage dénaturé privant la région d'une manne économique substantielle ! Tous les habitants de notre territoire prendront leur voiture pour aller à Montpellier et ainsi contribueront à l'intensification du trafic routier et à l'augmentation de la pollution au CO2 !
@898	Ribziro Noel	Comment ne pas être ébranlé devant le projet d'un viaduc d'1km4 et d'une hauteur de 28 m porté par plusieurs dizaines de piliers en béton ! c'est tout un paysage qui disparaît, une économie locale mise à mal , un environnement très détérioré ( la garrigue , les zones humides , la Via Domitia , le vignoble du Picpoul de Pinet , etc ... ) . - Au plan économique, c'est plus de 10 % du Vignoble du Picpoul de Pinet qui va être sacrifié , décision terrible pour nos vignerons

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>...Certains domaines vont être séparés en deux ou rayés de la carte. Que dire des Sociétés et Commerces qui exercent leur activité de part et d'autre et au pied de cette verrue architecturale que représentera le viaduc ?? Le préjudice qu'elles vont subir par les travaux de construction des piliers, par la durée des travaux, le détournement de toute une clientèle qui évitera cette zone .... - Au niveau des services publics, l'ensemble des villes et villages du pourtour du bassin de Thau devront se rendre à Montpellier ou à Béziers ou Narbonne pour prendre le TGV, soit dans le meilleur des cas, 1 h 30 mn de déplacements annexes (bus, taxi, voitures, train Sète / Montpellier St ROCH, bus St Roch pour atteindre la gare de la Mougère ...) aujourd'hui, ces mêmes usagers vont à Sète prendre le TGV. TOUT CELA POURQUOI ?? -pour un gain de temps de 18 min, pour un coût de 8.5 milliards d'euros il faut rappeler, qu'à ce jour toutes les lignes LGV sont déficitaires en France, sauf la ligne Paris /Strasbourg. De plus, la population du pourtour du bassin de Thau va devoir partiellement financer à travers de nouveaux impôts un projet qui la pénalise de plein fouet en termes de temps et d'argent.</p>
@899	liberto jean luc	<p>- Comment ne pas être ébranlé devant le projet d'un viaduc d'1km4 et d'une hauteur de 28 m porté par plusieurs dizaines de pilier en béton ! c'est tout un paysage qui disparaît, une économie locale mise à mal, un environnement très détérioré (la garrigue, les zones humides, la Via Domitia, le vignoble du Picpoul de Pinet, etc ...) - Au plan économique, c'est plus de 10 % du vignoble du Picpoul de Pinet qui va être sacrifié, décision terrible pour nos vignerons...Certains domaines vont être séparés en deux ou rayés de la carte. Que dire des Sociétés et Commerces qui exercent leur activité de part et d'autre et au pied de cette verrue architecturale que représentera le viaduc ?? Le préjudice qu'elles vont subir par les travaux de construction des piliers, par la durée des travaux, le détournement de toute une clientèle qui évitera cette zone .... - Au niveau des services publics, l'ensemble des villes et villages du pourtour du bassin de Thau devront se rendre à Montpellier ou à Béziers ou Narbonne pour prendre le TGV, soit dans le meilleur des cas, 1 h 30 mn de déplacements annexes (bus, taxi, voitures, train Sète / Montpellier St ROCH, bus St Roch pour atteindre la gare de la Mougère ...) aujourd'hui, ces mêmes usagers vont à Sète prendre le TGV. TOUT CELA POURQUOI ?? -pour un gain de temps de 18 min, pour un coût de 8.5 milliards d'euros il faut rappeler, qu'à ce jour toutes les lignes LGV sont déficitaires en France, sauf la ligne Paris /Strasbourg. De plus, la population du pourtour du bassin de Thau va devoir partiellement financer à travers de nouveaux impôts un projet qui la pénalise de plein fouet en termes de temps et d'argent</p>
@900	Lescure Nicole	<p>Avec d'autres technologies et d'autres manières de repenser le territoire. Alors à une époque où prédominent les enjeux de biodiversité et de revitalisation fine des territoires de nos régions, ce projet à grande vitesse est, si j'ose dire dépassé ! Mais s'il le fallait un jour, l'autoroute sera requalifiée de ligne de chemin de fer de tous les transportés à grande vitesse (passager, voiture, camion...) Ne laissons pas passer cette chance. Travaillons pour un vrai aménagement du territoire intelligent et efficace. Oublions la LGV</p>
@908	Georges	<p>C'EST LA DOUBLE PEINE POUR LES HABITANTS DES COMMUNES QUI VONT DEVOIR PAYER UNE CONTRIBUTION AUX 6 MILLIARD DE LA LGV EN PLUS DE SUBIR LES NUISANCES ACOUSTIQUES (santé) ET VISUELLES (cadre de vie). Résident permanent de BALARUC - Nos impôts locaux vont augmenter car les communes de balaruc vont devoir cotiser une participation à la LGV; C'est inadmissible toutes les communes situées dans le rayon impactées par le bruit TGV (2km) et éloignées des gares TGV (à plus de 15km) devraient être exonérées de cette "taxe". Pourquoi le Dossier EUP ne parle pas ce point très particulier du financement ? Je demande aux commissaires enquêteurs de faire la lumière sur ce point, d'en faire part dans leur rapport et s'il leur plaît de transmettre cette demande d'exonération pour les 2 communes de Balaruc, Poussan, Gigan Loupian etc ....</p>
@916	Nathalie	<p>Une liaison rapide sud nord ... pourquoi pas mais : Pourquoi ne pas penser à un véritable développement économique et social pour l'ensemble des zones traversées, parce qu'elles vont réellement pâtir de ce bouleversement ?</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@922	Martinez christian	viticulteur sur les communes de cers et de Villeneuve les bzs .J'exploite 20ha de vignes parcelles No : AL 8;9;26;et 27 sur cers et AV124 sur Villeneuve les bzs . Je suis fortement impacté par le tracé de la ligne nouvelle qui dans sa nouvelle version fait disparaître aussi mon bâtiment d'exploitation ainsi que ma maison d'habitation alors que ce n'étais pas le cas auparavant. Dois-je me préoccuper dès à présent , de prospecter pour me relocaliser ailleurs. Avez-vous prévu de réactualiser le protocole d'indemnisation des exploitant agricoles qui date déjà de 1995 . Cdt.
@923	SEGUI Sébastien	Mon entreprise qui organise des balades et des randonnées équestres sur Mèze, sera fortement impacté par le tronçon de la LGV Montpellier- Béziers. Enfin la plus grosse crainte est sur le long terme avec la diminution des trains à la gare de Sète qui entrainera une diminution des touristes dans notre secteur, les effets sur l'écologie et l'agriculture locale vont toucher énormément l'économie du secteur et donc toucher ma clientèle. Enfin sur l'économie, il faudrait que notre secteur puisse bénéficier d'une gare attractive pour compenser le coût des travaux. Notre secteur est impacté à trois fois (état, région et commune) sans pouvoir avoir de retomber économique.
@931	herpin Michele	Est-ce que la ligne crée va comporter des aménagements de production électrique par des panneaux solaires, éolienne...? Est ce qu'elle va être autonome en consommation électrique ? Est-ce que les ZACs ou autres constructions induites par la ligne et les gares et en compensation aux habitants seront très performantes en prévention des inondations, en optimisation des ressources en eau, en productions électriques et constructions passives prévenant le réchauffement induit par la bétonisation (couverture végétalisée, puit canadien, réserve d'eau, utilisation des vents pour refroidir la ville l'été, trame verte, trame bleue, voies cyclables, filière alimentaire courte ? Est-ce que ce projet va aux vues des nuisances occasionnées compenser financièrement les territoires pour ce type de projet compensatoire tournés vers l'avenir ? Si ce n'est pas le cas, alors c'est un non-sens et une faute lourde pour l'avenir
E935	Andr Zech	Différents éléments m'amènent à être formellement opposé à ce projet de trajet LGV et son organisation de gares régionales et en particulier dans la zone de notre territoire de la lagune de Thau et de ses proximités : remise en cause économique (même si c'est partiel) d'un produit apprécié, local et exportateur apportant de la richesse à la région : - Question: Ceci est irremplaçable , comment l'argent éventuel compenserait-il cette perte de produits locaux ? On note également dans le projet LGV la perte d'une dizaine de trains par jour à la gare de Sete ; cela conduira à une ghettoïsation des villes voisines de la lagune - Question : cela concerne en particulier Balaruc les bains, station thermale leader en France dont les conséquences économiques de la complication de l'accès par train ne semblent pas avoir été sérieusement étudiées ? - Question : l'information de 2 TGV maintenus par jour à Sète n'est associé à aucune garantie ni à une réponse quantifiée de cette problématique - Question : quelle compensation économique aurait pour les populations locales, quel que soit le trajet LGV dans la région, pour un équipement dont elles seraient un contributeur- contribuable sans avantages significatifs pour elles? -
@952	CHASTEL Françoise	Une injustice pour les habitants du territoire de THAU qui devraient financer en partie ce projet et obliger de faire plus de kilomètres pour rejoindre une de 2 gares. - un impact économique certain pour les villes de SETE et surtout BALARUC les BAINS car plus de TGV arrivant sur la gare de SETE. - Le tracé va mettre en difficulté, agriculteurs , ostréiculteurs, viticulteurs, éleveurs , apiculteurs car les terres annexées subiront les ravages des travaux. Que pèse un gain de 18 minutes face à un tel désastre ? Le plus important n'est pas le gain temps mais la prise de conscience de l'environnement que l'on doit préserver à tout prix pour les futures générations.
@961	DELTRAN Josette	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Arguments sur les atteintes individuelles, au niveau des domaines et structures de vinification</li> <li>- Pertes de surfaces importantes, à la fois directes et indirectes (dignes, vignes délaissées) ;</li> <li>- Pertes de marché par manque de volume, qui questionneraient, à très court terme, la viabilité de l'exploitation ;</li> <li>- Augmentation des « coûts de production » du fait du manque de volume ;</li> <li>- Phénomènes de morcellements des exploitations, de mitages, d'amputations ;</li> </ul>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@971	delphine	Je suis contre ce projet qui va coûter cher non seulement sur le plan que (construction mais aussi perte de nombreuses exploitations agricoles), mais aussi environnemental ; et cela sans parler de la perte de qualité de vie ... pour gagner quoi ? 18 minutes ???? Quelle aberration !!! Sommes-nous devenus fou à ce point ?!?
@977	Dorques Christian	... L'économie locale ...Quant à l'impact sur l'économie locale, dont le thermalisme et le tourisme saisonnier sont des atouts, il n'a à ce jour pas été sérieusement évalué, pour ne pas dire qu'il a été absent des préoccupations de SNCF réseau et des commanditaires d'état. L'accessibilité du territoire étant en la matière décisive pour ces activités éminemment porteuses pour l'économie locale ... A cela s'ajoute la destruction de près de 2000 hectares de surface agricole utile ...
@990	Pierre	Au plan budgétaire : quelle pertinence y a-t-il à engager 5,5 milliards d'euros sur le seul tronçon Montpellier et Béziers, pour gagner 18 mn entre les deux villes. Combien en tout pour gagner 15 mn entre Nîmes et Perpignan ? Au plan fiscal : le financement de la LGV entraînera une hausse des impôts, liée au caractère tripartite du financement : 40% seront supportés par les collectivités locales. In fine par les contribuables locaux, qui par ailleurs pâtiront d'une baisse de l'offre de transports en commun. Économie locale : pour les entreprises et les collectivités, impact négatif de la suppression des TGV. Pénalisation sévère de l'activité de Balaruc, 53000 curistes, 1ère station thermale de France. Impact négatif sur l'avenir de Sète comme pôle de développement local. Impact sur les activités agricoles, ostréicoles, oléicoles à cause de l'annexion de terres pour cette ligne. Impact du Viaduc sur l'esthétique et l'attrait touristique de la zone. Pour tous : dévalorisation de l'immobilier. Je sais que ce projet est "un serpent de mer", mais je propose de remettre en oeuvre un processus d'échange transparent, exposant les rapports coûts/bénéfices réels sur tous les plans évoqués, impliquant les élus locaux et tous les acteurs de la vie associative locale, régionale et nationale.
@982	Mairie de Bessan	La création de la nouvelle LGV impactera donc durablement et profondément, sur de nombreux aspects, la vie de la Commune de Bessan et de ses administrés. La Commune de Bessan doit obtenir des compensations financières à la suite du démantèlement du parc photovoltaïque dit des Carrières; celui-ci étant dans l'obligation d'être démantelé avec la création de la base travaux. La Ville de Bessan fera face à une perte de taxe professionnelle (IFER / CVAE - CFE) avec ce démantèlement. C'est ici un préjudice certain.
@992	Virly Jean-Pierre	En dehors des aspects écologiques (destruction et altération d'écosystèmes autour du Bassin de Thau), des nuisances futures pour les villes bordant la ligne de près, Poussan, Gigean, vont pénaliser la vie de nombreux habitants. La double peine est qu'ils vont payer les nuisances à travers les différents impôts. En effet 334,56 M€ pour l'Occitanie, 115,55 M€ pour l'Hérault, 10,28M€ pour Sète Agglopol Méditerranée vont être investis directement ou indirectement par les habitants des communes du Bassin de Thau. Tout cela au détriment des écoles, collèges, lycées, équipements sociaux, et d'une voirie qui dans une grande majorité est défectueuse et en mauvaise état. Par ailleurs une baisse d'activité touristique peut être engendrée par cette ligne dans sa construction comme dans son utilisation.
@1015	Amouroux Paul	... Je vous livre les questionnements que me posent ce projet. ... - Le tourisme et le thermalisme sont un atout important du bassin de Thau. L'éloignement des gares accueillant les TGV ne va t-elle pas isoler ce territoire ?
@1016	PELAYO Francis	Natif et résident du Bassin de Thau, ce projet LGV est non sans conséquence sur notre territoire, notre environnement, notre patrimoine et notre économie.
@1023	Patricia	... - L'Etang de Thau sera lui aussi défiguré par le viaduc prévu de 28 m de hauteur sur 1.4 km de long ... sans compter le cout pharaonique de cette construction ... - Une grande partie du terroir du Picpoul de Pinet va disparaître alors même qu'il est mondialement connu et exporté. - C'est un investissement financier COLOSSAL que nous paierons avec nos impôts et autres contributions ... alors que nous n'en aurons que les nuisances (inutile d'ajouter les 2 TGV/Jour qui s'arrêteront à la gare de Sète !!! et avec En Plus la destruction d'emploi ... en même temps que des propriétés telles le Domaine de Creyssels à Mèze.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1026	Amarger Josiane	<p>... Cette infrastructure entraînera sur notre territoire une forte consommation de zones naturelles et agricoles de l'ordre de 6000 hectares subissant l'effet de coupure qu'engendre une infrastructure linéaire de ce type. En plus du prélèvement des terres, une LGV affectera donc l'activité agricole principalement viticole ( 75 hectares du domaine AOC Picpoul de Pinet) en modifiant la structure et le fonctionnement des exploitations par son effet de coupure du territoire. Aucune mesures "compensatoires" sur la disparition des écosystèmes sur un domaine concerné de 6000 hectares ne pourront être mises en œuvre. Notre territoire, du fait de la gare de Sète desservant les TGV, bénéficie des retombées positives, économiques et touristiques du fait d'une meilleure accessibilité (ex. Thermes de Balaruc les bains). Il était prévu que la gare de Sète occuperait une place stratégique en tant que future gare pôle d'échanges multimodal contribuant ainsi à l'émergence d'une vision intégrale du système ferroviaire à l'échelle communautaire, favorisant les interconnexions stratégiques et performantes. Les désastres attendus par un tracé induit par la grande vitesse au nord du bassin de Thau imposent donc une révision du tracé notamment aux abords de l'étang. En abandonnant le principe de la vitesse maximale sur ce secteur, la souplesse du tracé serait compatible avec la protection de notre territoire, la protection de son économie, et le respect de ses habitants.</p>
@1031	SEGUI Sébastien	<p>je suis le gérant du centre équestre le fer à cheval à Mèze. Je me demande s'ils vont être gêner pour venir pratiquer leur activité dans ma structure. De plus, le tracé touchera beaucoup l'économie du secteur à cause par exemple de la traversée des principaux cépages viticole ou du lieu où l'eau de pluie entre facilement sous la terre pour remplir les nappes, des secteurs de promenades comme la Gardiole, la disparition du patrimoine et la diminution des trains dans la gare de Sète va réduire énormément l'activité mise en place et donc une diminution de ma clientèle potentielle.</p>
@1032	BLONDEAUT Edwige	<p>... Quelle attractivité peut-on espérer maintenir pour un territoire qui se trouvera fragmenté par ce tracé, avec d'importantes ruptures des continuités écologiques, des coupures définitives d'itinéraires de randonnées (pédestres, équestres, cyclistes), avec des sites et équipements touristiques qui se trouveront « impactés par le bruit à chaque passage de train et les perceptions visuelles de l'infrastructure » ?</p> <p>... Enfin, la pression financière sur les collectivités locales à long terme, les émissions conséquentes de gaz à effets de serre, sont autant de perspectives inconcevables et aucunement conciliables avec ce que doit être un projet d'« utilité publique » au XXIème siècle...</p>
@1035	RAYNAUD Pascal	<p>... Comment ne pas être défavorable à un projet faramineux, destructeur, desservant &amp; appauvrissant le territoire du Bassin de Thau avec l'argent du contribuable.</p> <p>Un ligne TGV pour un gain de 18 minutes ?</p> <p>Plusieurs Impacts vont être mis à jour par ce projet.</p> <p>... ⇒ Impact foncier Destruction du vignoble des appellations AOP Picpoul de Pinet, IGP Côtes de Thau &amp; IGP OC. Perte considérable pour un segment économique moteur du territoire. Quid concernant le foncier Indemnités des viticulteurs sur le foncier mais aussi sur les pertes de récoltes Accès aux parcelles pour les véhicules agricoles (Tracteurs, Machines à Vendanger) Destruction du foncier durant les travaux Réfection des chemins, des réseaux hydriques pour éviter les inondations Secteur de Plaine, permettre l'écoulement des eaux des crues de l'Hérault pour éviter l'effet double digue, avec le TGV &amp; l'autoroute</p> <p>... ⇒ Impact Economique &amp; sur le territoire Perte de CA pour l'économie viticole et notamment pour l'AOP Picpoul de Pinet en plein essor national et international. Double sanction, avec une perte de volume, pouvant engendrer des pertes de marchés et notamment sur les autres appellations de secteur Perte Economique sur l'activité touristique avec la mise en retrait des gares de Sète et Agde. Isolement du territoire avec un service SNCF se réduisant Appauvrissement du territoire</p>
@1037	BRISSAUD Aymeric	<p>... Ainsi, tout l'enjeu est d'imaginer un projet pertinent pour l'activité économique de la Région tout en ayant le moins impactant possible sur la biodiversité, quels qu'en soient les coûts.</p> <p>Voici plusieurs pistes qui pourraient permettre d'aller dans ce sens :</p>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Définir des ratios de compensation adaptés aux cortèges d'espèces impactées Au vu des espèces présentes sur le tracé de la LNMP, il apparaît nettement que les ratios de compensation envisagés sont en deçà de ce qui se pratique aujourd'hui localement dans les dimensionnements des mesures compensatoires. Il est crucial de mettre les moyens nécessaires dans chaque étape de la séquence ERC pour limiter au maximum les dégâts en termes de biodiversité.</li> <li>• Éviter PUIS réduire PUIS compenser Les premières estimations de surfaces à compenser sont très alarmantes lorsque l'on est conscient des tensions foncières dans les plaines agricoles du Languedoc. Dans certains secteurs, la recherche de quelques dizaines d'hectares de parcelles compensatoires s'avère déjà de plus en plus difficile, il est donc aisé de s'interroger sur la faisabilité d'un projet compensatoire à plusieurs centaines voire milliers d'hectares. Ainsi, un effort doit impérativement être fait sur les phases E et R (comme le préconise la loi) afin de limiter au maximum l'effort de compensation à fournir.</li> </ul>
@1041	Kirchner Odile	<p>... - Comment se fait -il que le Premier ministre signe samedi 22 janvier le protocole d'engagement du financement de l'Etat de 816 M€ pour la première phase du projet alors que l'enquête publique est encore en cours ?</p> <p>Cette forte dégradation des conditions de mobilité par le rail, que ce soit professionnelle ou personnelle, et cette perte d'attractivité de Sète et des communes avoisinantes, alors même que la ligne LGV sera en partie financée par la contribution de Sète agglomération Méditerranée et donc les impôts locaux des habitants, sera-t-elle compensée par la desserte d'un TER faisant la jonction avec Sète à chaque passage de TGV à Montpellier ?</p>
@1042	Xavier	<p>... A quoi va servir ce projet ? A qui va-t-il profiter ?</p> <p>Est-il opportun de dépenser autant d'argent pour un bénéfice si mince et au bénéfice de si peu de personnes ?</p> <p>Quant aux retombées pour la population du bassin de Thau je ne vois pas quels en sont les avantages. En plus de la lourde contribution financière demandée aux contribuables il semblerait qu'il n'y ait que des inconvénients.</p> <p>L'argent public investi dans ce projet qui semble peu utile (à coup sûr pour la population locale) et nuisible pour l'environnement ne pourrait-il pas être mieux employé au service de cette même population pour améliorer ses conditions de transport au quotidien et anticiper les défis à venir en matière de déplacements et transports (accroissement de la population dans le Languedoc, montée des eaux, etc ...) ?</p>
@1045	Baume Virginie	<p>Le financement de la LGV entrainera une hausse importante des impôts pour les locaux alors que la LGV ne profitera en rien aux riverains.</p> <p>Les travaux de la LGV génèreront un coût de plus de 2 milliards d'euros uniquement pour le tronçon Montpellier-Béziers, n'y a-t-il pas d'autres priorités en France ???</p> <p>De plus, à Villeneuve-les-Béziers, une soixantaine de maison et une quarantaine de bâtiments se trouvent sur le tracé.</p> <p>C'est effarant de penser qu'en 2022, il y a encore des personnes qui risquent de perdre leur maison pour des nécessités politiques...</p> <p>Pour notre exemple, il nous reste environ 25 ans à travailler avant la retraite, il est évident que nous voulons être indemnisés à hauteur du préjudice subi, c'est à dire le prix de la parcelle + toutes les années de perte de récolte jusqu'à la retraite.</p>
@1049	CAVERIVIERE Martine	<p>La réponse ferroviaire pour notre territoire est défailante et porte atteinte à l'économie locale. Les temps et les conditions d'accès se dégradent pour tout le secteur économique et social. L'attractivité de notre territoire va décroître et ce projet qui aurait dû booster notre territoire sera un vecteur de décroissance pour tous les domaines d'activités : Les Termes de Balaruc les Bains, la conchyliculture, la pêche et les connections avec le port de Sète, la viticulture, le tourisme. L'investissement financier est énorme (2 Milliards €) dont 40% à la charge des collectivités locales. Les compensations ? ce n'est pas la bonne réponse car tout n'est pas échangeable contre de l'argent.</p>
@1052	Chichrie Anthony	<p>La destruction d'une partie du terroir de l'appellation Picpoul de Pinet. De nombreux viticulteurs vont se retrouver en grande difficulté en voyant leur terre désappropriée. -</p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1054	Colette	Contre une ligne LGV sans intérêt pour la région et priorité à la nature, au silence ....etc
@1055	Pascal	- Dégradation, par la création d'ouvrages d'art imposants, d'un paysage remarquable qui devrait être préservé à tout prix, - incidences sur des terres agricoles (avec la destruction de milliers d'hectares qui pour plusieurs présentent de réelles qualité agronomiques et contribuent à l'économie et à l'identité de ce territoire), - incidences enfin sur les usagers du train qui verront la fréquence des TGV baisser sur la gare la plus proche, celle de Sète (très utilisée tant d'un point de vue des trajets personnels que des déplacements professionnels), rendant souvent obligatoire de se rendre à Montpellier, avec des incidences socioéconomiques trop peu considérées (temps et coût des transports supplémentaires...) et des impacts écologique (liés à ces trajets supplémentaires). Le coût pour la collectivité Sète Agglopoles Méditerranée, qui comme dit précédemment n'en retira pas de réel bénéfice mais bien des désagréments, est de plus prohibitif (plus de 12 millions d'euros !!!). S'il s'agit là d'un projet visant une relance économique « post-crise », ne doit-elle pas se faire en considérant avant tout les enjeux écologiques et climatiques auxquels nous avons à faire face ?
@1060	Maurille Cécile	Comment en 2022, peut-on encore impacter un environnement naturel où des vigneron, viticulteurs, centre équestre, primeurs et autres habitants ont leurs terres et demeures ? Pour gagner 18 mn ? Les nuisances de L'A9 (bruit, pollution...) sont déjà difficiles pour les autochtones.
@1069	MARTIN Arnaud	Conservatoire d'Espaces Naturels Occitanie ... Pièce F7A2 « Effets et mesures Phase 1 Volume Unique». Ratio de compensation Le tableau de synthèse de la page 113 mentionne une surface de mesures compensatoires de 1730 ha soit un ratio de 1,82. Ce ratio est quasi identique pour tous les groupes taxonomiques ... Considérant que le projet soumis à l'enquête publique dans son état actuel : -- Qu'il n'apporte aucune justification quant au dimensionnement des mesures compensatoires - Ne permet pas d'apprécier les effets cumulés du projet sur les continuités écologiques en tenant compte des obstacles existants et projetés ;
@1073	Philippe	... je trouve ce tracé inadmissible autant pour le respect de l'environnement que celui des habitants, et le tout pour un gain de temps minimal à l'arrivée. Le tracé prévu ne respecte pas non plus les habitants placés sur son trajet.
@1077	Laura	Je pense que c'est un projet inutile, nous nous sommes toujours débrouillés sans, je ne vois pas pourquoi aujourd'hui il faudrait dépenser de l'argent et de l'énergie là-dedans. C'est un projet qui est en opposition avec les valeurs environnementales et esthétiques de notre région et je pense que l'on pourrait mettre de l'argent dans quelque chose de bien plus utile.
@1087	Vincent	Les lignes TGV ne sont pas rentable Les TGV sont vides et réservés aux vaccinés Les trains normaux sont très bien et ils devraient être un service public donc gratuit Et les trains devraient remplacer les camions autant que possible Le long des lignes il faut y installer des panneaux solaires
@1095	REFUVEILLE Josyane	Combien gagnent-ils en défigurant le bassin de Thau? Car il s'agit bien d'un profit qui ne concernera pas les habitants, bien au contraire. notre région, en particulièrement la ville de Sète, qui a misé sur le tout tourisme, aurait beaucoup à y perdre.
@1099	LALLET Nathalie	L'argent est votre moteur, mais notre planète est notre garantie de notre survie !!! Il est temps de regarder le fond des choses sans vos lunettes pécuniaires. Ce projet qui va dans le sens de valider la destruction de la biodiversité, à chaque fois pour le tout plus vite, plus loin... vous impactez les écosystèmes gravement endommagés par vos constructions, aménagements avec la même "politique depuis plus de 40 ans".

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
@1100	Moynier Arnaud	L'appellation Picpoul de Pinet ne doit pas être la variable d'ajustement du projet de LGV. Elle contribue très largement à accentuer la création de valeur autour de ce territoire et plus largement au sein de notre région. La destruction occasionnée de cette valeur sera-t-elle compensée, voir "remplacée " par des trains ! Il n'en est rien. Enfin, ce sont des emplois, des entreprises, des familles qui seront directement impactées.
@1101	szwiten jean-marcel	Cette ligne soi-disant grande vitesse ne sert à rien. Par contre elle va détruire un paysage unique, la garrigue .
@1125	REFUVEILLE Josyane	des technocrates hors-sols pondent un projet écologiquement aberrant sur notre territoire.
@1129	Anaïs	Il y aurait également un impact négatif sur les habitants et l'économie : hausse des impôts pour compenser le coût des travaux, - sacrifice de 10% du vignoble de Picpoul de Pinet, perte de 10 TGV quotidiens à Sète, perte d'une partie des 53 000 curistes de Balaruc, dévalorisation de l'immobilier et de l'attrait touristique...
@1130	Baëza Thierry	Le nouveau tracé de LNMP a fait l'objet d'un débat lors du conseil municipal de la Ville de Mèze le 20 janvier 2022. Voici les remarques qui ont été exposées à cette occasion et qui reflètent globalement le point de vue des élus municipaux de Mèze. L'utilité de développer et d'améliorer le transport public n'est pas remise en cause mais le projet de tracé de la nouvelle ligne Montpellier – Perpignan, tel qu'il est proposé, soulève un grand nombre de problèmes pour tout le Nord du bassin de Thau. Le projet aura de très importants impacts sur ce territoire : . - Un impact paysager sur de vastes espaces de garrigues méditerranéennes jusqu'alors préservées. - Un impact foncier car les POS et les PLU des communes du nord du bassin de Thau ont tous réservé une emprise TGV sur leur territoire. - Un impact patrimonial, notamment avec des passages sur la Via Domicia.. - Un impact économique et touristique avec, paradoxalement, un accès plus difficile au transport ferroviaire, et donc une perte de mobilité, pour les usagers de la gare de Sète. Malgré tous les problèmes et les nuisances qu'elle va subir avec la création de cette ligne, malgré aussi le fait que le projet doit être financé à hauteur de 12,4 millions d'euros par les contribuables du territoire via Sète agglomération Méditerranée, la population du bassin de Thau ne bénéficiera en rien de cet équipement de transport. En conclusion, la population du bassin de Thau, et en particulier celle du Nord de ce territoire, sera considérablement impactée et pénalisée par la création de la nouvelle ligne. La Ville de Mèze demande à Réseau Ferré de France de prendre en compte les remarques, les nuisances et les impacts que générera un tel projet sur ce territoire.
E1131 @1137	GLEIZES Charlotte	... Les doléances de la société CBRB ne portent pas sur le trajet lui-même de la ligne LGV Montpellier-Perpignan, prévu de longue date, mais sur la décision récente de la mise en place d'une « base de travaux » pour la construction de cette ligne et d'une « base maintenance ferroviaire ». Choix inadapté de l'emplacement de la base de travaux. Le site est entouré de terrains quasi désertiques Le projet nécessite de déplacer les entreprises récentes, ce qui aura un impact écologique évident. L'impact financier du projet n'est pas analysé dans le dossier d'enquête publique. La surface expropriable est excessive pour le projet. En conclusion, la surface expropriable pourrait donc être d'au moins 15 ha. Les demandes et propositions de la société CBRB : implanter le site de travaux ailleurs - à défaut, une solution pourrait être un échange de terrains ou la diminution de la surface expropriée.
@1133	Magnan Nathalie	... un non-sens économique : . La LGV s'abandonne le terroir viticole du Picpoul (une des trois AOC du Languedoc). Elle mettra en difficulté économique nombre de viticulteurs, exploitants agricoles, propriétaires de gîtes. Quid de l'activité touristique de l'ensemble de la région ( et les thermes de Balaruc?) . ... 2 Milliards d'euros, la construction de 2 nouvelles gares excentrées à Béziers et Narbonne, villes distantes de si peu de kms!! 3) un non-sens en termes de mobilité de Thau qui va être enclavé !!

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		... En conclusion, nous allons payer très cher (40% aux collectivités locales 40% Etat et 20% Europe) pour une dégradation irrémédiable de notre cadre de vie si jalousement envié par tous ceux qui viennent s'y ressourcer Notre région n'a pas vocation à être un couloir ferroviaire ou autoroutier mais un lieu de vie dans un cadre magnifique à préserver pour les générations futures
@1141	genevive berger-grospiron	1 –?3 – Sur le plan économique cette LGV est une catastrophe pour le Bassin de Thau - perte d'une partie des revenus des producteurs de Picpoul dont le terroir serait amputé de 10%, des agriculteurs, ostréiculteurs, oléiculteurs, éleveurs et apiculteurs car les terres annexées subiront les ravages de la LGV- financement de la LGV entraînant de fait une hausse importantes des impôts car le financement tripartite sera imputable aux contribuables- absence d'une partie des 53 000 curistes qui se rendent chaque année à Balaruc les Bains (première station thermale de France !) dont nombre d'entre eux arrivent en TGV en gare de Sète, ce qui ne pourra plus être le cas- perte de la valeur des biens immobiliers à proximité de la LGV- etc... Question : comment ces pertes de revenus directs ou indirects seront-elles compensées ?
@1143	SOLANS Fabrice	<p>l'analyse et requêtes de la commune de VILLENEUVE-LES-BEZIERS. Fabrice, SOLANS, maire de VILLENEUVE-LES-BEZIERS</p> <p>..... La commune de VILLENEUVE LES BEZIERS exige à titre de compensation provisoire :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- l'élargissement du pont SNCF de la rue des Gloriettes (Cf annexe 1 de la pièce jointe)</li> <li>- l'élargissement du pont SNCF au niveau de ruisseau de la Reynarde en vue de la création d'une voie d'intérêt communautaire dont la réalisation est déjà actée et programmée Cf annexes 2 et 3 de la pièce jointe)</li> <li>- une liaison de désenclavement entre la zone de la Montagnette et de la Claudery par le biais d'un pont de franchissement de la RD612, (Cf annexe 4 de la pièce jointe)</li> <li>- Une passerelle piétonne de franchissement de la voie ferrée pour relier le chemin de Parazols et l'avenue des Colombes, (Cf annexe 5 de la pièce jointe)</li> <li>- La construction de murs anti-bruit non prévus sur 500m de la rue des Gloriettes au chemin St-Michel, (Cf annexes 6 et 7 de la pièce jointe)</li> <li>- La sortie de l'emprise de la LGV de la rue du Lieutenant Rodgers afin qu'elle demeure priorité communale car elle permet l'accès à un forage d'eau potable et à la résidence senior, (Cf annexe8 de la pièce jointe).</li> <li>- La création d'un bassin de rétention au franchissement du ruisseau du Mairec au titre de la transparence hydraulique, (Cf annexes 9, 10 et 11 de la pièce jointe)</li> <li>- que les compensations écologiques suite aux désordres environnementaux provoqués par le projet soient réalisées sur le territoire communal</li> <li>- L'exonération de toute participation financière de la commune au projet, phase 1 et 2</li> <li>- Un moratoire sur la construction de logements sociaux et le gel de toute pénalité pour carence</li> <li>- que la commune de VILLENEUVE-LES-BEZIERS obtiennent des compensations financières pour les pertes induites par les trente années de gel de terres potentiellement constructibles ainsi que pour le démantèlement de la ZAC de la Montagnette engendrant ne importante perte de recettes fiscales.</li> <li>- Réclame à SNCF Réseau l'élargissement du pont SNCF de la rue des Gloriettes afin de mettre en sécurité les usagers</li> <li>- Elle réclame à SNCF Réseau la construction d'un merlon ou mur anti-bruit sur ce linéaire de 500 m.</li> <li>- Elle réclame la construction d'un bassin de rétention au niveau du franchissement de la LGF phase 1 et du ruisseau du Malrec.</li> </ul>
@1144	Fisher Marie-Antoinette	LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION DE NOTRE TERRITOIRE LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION DE NOTRE PATRIMOINE LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION DE NOS OUTILS DE TRAVAIL LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION D'UN MILIEU AQUATIQUE EXCEPTIONNEL LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION D'UNE FLORE EXCEPTIONNELLE LA LGV, C'EST LA DESTRUCTION D'UNE FAUNE EXCEPTIONNELLE

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		Une LGV, pour 18 minutes gagnées pour quelques-uns ... une vie entière brisée pour nombre d'autres, des anonymes, des riens, des personnes. Si des gens qui jours après jours font ce territoire, qui défendent leur outil de travail, le font vivre et progresser. Détruire tout le tissu économique d'une région n'est juste pas acceptable. Des territoires lourdement impactés par le passage d'un ouvrage pharaonique, qui en auraient tous les inconvénients mais aucun avantage. Et en plus des territoires qui doivent payer pour cela... Si , pour une fois l'orgueil était mis en sourdine.
@1146	Johnson Maureen	Encore un "grand projet inutile" qui détruira l'économie locale, fondée sur la viticulture, l'ostréiculture et le tourisme. Et pourquoi ? Pour permettra à des gens d'affaires ou aux touristes de traverser au plus vite notre territoire pour aboutir ailleurs ! Pour économiser 15 minutes de trajet, on sacrifierait notre région ! Et pas seulement ;
E.1147	valerie boadella	... Perte économique pour le tourisme local qui ira ailleurs faute d'être desservi. - Investissement démesuré sur un territoire qui a déjà bien contribué et qui va avoir que les effets négatifs du projet notamment les impôts et le bruit -
@1149	VANDERMEERSCH Bruno	<p>Sur le fond, je ne suis pas contre le transport par le rail, bien au contraire. Et surtout pour le fret. Par contre l'argument de gagner quelques minutes sur un trajet se discute, se mesure en rapport des inconvénients, des préjudices, des coûts générés. Quand une nouvelle technologie sera mature (Hyperloop ou autre) et nous permettra de gagner à nouveau 18 ou 30 minutes, on installera une nouvelle infrastructure ? Mais Je suis contre ce projet de tracé pour le tronçon LGV Montpellier Béziers, tel que présenté, pour un certain nombre de motifs :</p> <p>le projet va coûter des milliards, les études déjà des millions d'euros, mais nous n'avons pas une maquette des principaux ouvrages (et je pense surtout aux viaducs, donc celui de plus d'un kilomètre de long sur la commune de Poussan), pas même un photo montage ! Nous ne pouvons pas nous prononcer sans avoir au moins une esquisse.</p> <p>Motifs économiques : - Coût du projet (porté en partie par notre agglomération, ce qui est un comble, alors nous n'en supportons que des inconvénients. Les impôts locaux pour l'intérêt général national ? européen ? Est-il toujours aussi si nécessaire de gagner 18 minutes de Perpignan pour rejoindre Paris ?</p>
@1158	Helene	Je ne suis pas d'accord avec la LGV Destruction de la nature, de l'environnement et du patrimoine
@1166 @1173 @1175 @1111	Maffre-Baugé Sophie	<p>domaine de CHAZONNES</p> <p>... Je suis propriétaire et habitante du Domaine de Chazottes, situé sur la commune de Cers. Notre propriété, comprenant un corps de ferme sur 2 hectares de terrain, est doublement impactée par le projet actuel : • d'une part par la ligne nouvelle qui longera l'A9 ( à 1,2 kilomètres) • d'autre part, et surtout, par le raccordement (déviation du fret) dont le tracé passe sur notre propriété ou à quelques mètres. Le tracé actuel aura des conséquences désastreuses à plusieurs niveaux :</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Impact architectural et patrimonial : selon le PLU de Cers (cf. pièce jointe), le Domaine de Chazottes présente un intérêt pour sa valeur historique et architecturale (ferme fortifiée du XVème et XVIème siècle, défendue par un mur avec un chemin de ronde sur consoles, dont l'entrée est surmontée d'une bretèche avec mâchicoulis</li> <li>2. Impact archéologique : le tracé actuel prévoit de passer sur une parcelle (attenante au domaine et visible de nos fenêtre) classée « sites archéologiques avérés » (</li> <li>4. Impact économique : le potentiel économique des terres agricoles qui entourent la propriété, actuellement exploitées par ma mère Mme Marguerite Maffre-Baugé, sera gravement touché, en raison du morcellement des parcelles.</li> <li>5.. Il s'ensuit une dévalorisation et dévaluation considérables d'un bien familial transmis depuis trois générations, auquel nous sommes sentimentalement profondément attachés et dans lequel, mon mari et moi avons investi beaucoup de temps et d'argent pour sa rénovation et sa valorisation, afin de continuer à l'améliorer pour le transmettre à nos enfants.</li> </ol>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		7. La LNMP réduit à néant de nombreuses perspectives : l'investissement dans un corps de ferme représente un actif immobilier recherché des investisseurs qui souhaitent à la fois se rapprocher de la nature, du milieu agricole, et s'installer dans un environnement calme et reculé. Par ailleurs, un corps de ferme comme le Domaine de Chazottes comprenant un ensemble de bâtiments (dépendances, maisons, cave, écurie...) peut se transformer en maison d'hôtes, en gîte, ou encore en appartements locatifs, valorisant ainsi le potentiel touristique et immobilier de la commune, voire de la région.
@1167	Thérèse	Je m'oppose à cette ligne LGV Par la destruction de la végétation, de l'environnement, de la via domitia Nuisances sonores et visuelles Perte du tourisme
@1174	ESCAFIT Joan-Lois	<p>UNION REGIONALE DES ASSOCIATIONS - ETUDES ET CONSOMMATIONS - CFDT OCCITANIE ET PYRENEES MEDITERRANEE</p> <p>... La première exigence que nous rappelions régionalement lors des ÉTATS GÉNÉRAUX DU RAIL ET DE L'INTERMODALITÉ initiée par la nouvelle collectivité publique régionale était « PRIORITÉ AUX TRAINS DU QUOTIDIEN ET, SUR LES LIGNES NOUVELLES APTES À LA GRANDE VITESSE, À LA MIXITÉ DU TRAFIC VOYAGEURS/FRET » Pyrénées-Méditerranée et ses partenaires dans ce dossier qui ont lancé en septembre 2019 une pétition commune (France Nature Environnement Languedoc- Roussillon, FNAUT régionale Occitanie Pyrénées-Méditerranée et Coordination Régionale Inter associative LNMP) concerne la mixité du transport ferroviaire :</p> <p>... - Pour une mixité de la ligne nouvelle de bout en bout ...</p> <p><b>En conclusion</b> Notre avis ne pourrait être favorable que si ces exigences étaient enfin entendues même si c'est sur la phase 2 qu'elles portent pour une large part mais elles nécessitent dès à présent des engagements concrets des pouvoirs publics en particulier pour que les habitants du pourtour du bassin de Thau ne se ressentent pas comme les oubliés, voire les victimes de la LNMP, et pour que soit prévenue et éventuellement sanctionnée toute atteinte à la sauvegarde de la biodiversité et des espaces naturels comme au respect des droits individuels et collectifs des travailleurs sur ce vaste et long chantier et des populations à son contact. Et pourtant l'ASSECO- CFDT des Pays du Grand Biterrois confirme sa volonté que soit enfin bouclé en respectant les impératifs écologiques et sociaux un grand corridor ferroviaire Méditerranéen améliorant prioritairement les transports marchandises en respectant tous les territoires traversés et en écoutant les attentes légitimes de leurs populations... La réalisation de cette infrastructure doit en particulier réduire les niveaux élevés de chômage dans les zones d'emploi traversées où les taux restent très lourds (jusqu'à un long record national sur la ZE d'Agde-Pézenas) ce qui appelle la mise en place d'importantes clauses sociales dans les cahiers de charges.</p>
C.1187	GAUDY, Vincent, GELLY, François	<p>mairie de FLORENSAC -</p> <p>... je viens vous demander de prendre en considération plusieurs de nos inquiétudes :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Le projet LGV nous assure de la pose d'un mur anti-bruit sur notre territoire, à ce jour nous subissons les nuisances sonores liées à la présence de l' A9, la pose de ce dispositif ne devra aucunement aggraver les nuisances existantes et nous demandons un constat d'huissier avant et après la pose de ce futur ouvrage.</li> <li>- Le projet LGV va impacter nos chemins et voiries communales, nous demandons un constat d'huissier global du secteur impacté avant et après travaux pour récupérer nos ouvrages à leur état initial.</li> <li>- Nous demandons qu'une compensation qualitative soit trouvée avec nos viticulteurs ainsi qu'avec les caves, qu'elles soient coopératives ou indépendantes, sur la perte induite.</li> <li>- Nous demandons une étude d'impact hydraulique spécifique du secteur Florensacois eu égard à l'inondabilité liée à la présence du fleuve Hérault.....</li> </ul>
C.1188	LAUER, Sophie	... En effet, le tracé impacte en partie mon exploitation, comme beaucoup d'autres viticulteurs de la commune, le problème étant que la particularité de notre appellation est que la culture ne peut se faire que sur un certain terroir, terroir qui ne peut être remplacé. Ce qui engendre des pertes de production donc de marché et par conséquent une augmentation des frais de cave.

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
C.1189	ARNAU, Gautier -	<p>... Étant viticulteur sur la commune de Pinet, Pomerols et Castelnaud de Guers, producteur AOP Picpoul de Pinet, l'amputation foncière que va générer le passage de la LGV met en péril mon exploitation. Les pertes financières ne sont même pas chiffrables. J'avais plutôt prévu de transmettre ces terres à mes enfants comme l'on fait mes aïeux depuis des générations.</p>
C.1191	JEANJEAN, Jérôme	<p>... 'ai l'honneur d'intervenir devant vous en tant que conseil de la société CBRB, dont le siège social est sis 21 Boulevard de la Liberté, 34550 BESSAN, prise en la personne de son co-gérant, Monsieur Maurice GLEIZES, domicilié sur les présentes et leurs suites en mon cabinet.</p> <p><b>a-L 'impact financier</b> du projet n'est pas analysé dans le dossier d'enquête publique Le terrain industriel, les pertes locatives pour la société CBRB, les indemnités d'éviction pour les sociétés exploitantes dont les infrastructures pourront ou non, être relocalisées représentent des sommes astronomiques qui pourraient être facilement évitées.</p> <p><b>2 l a surface expropriable</b> est excessive pour le projet La société CBRB serait expropriée de 50 hectares sur les 70 ha qu'elle possède. Les 20 hectares hors bande expropriable ne sont pas urbanisables en l'état des documents d'urbanisme. La société CBRB perd donc tout : les ¾ de ses terrains ; quasiment tous ses revenus locatifs ; la possibilité d'utiliser les terrains qui lui resteraient. Il est possible de réduire la surface expropriable : Les concepteurs SNCF du projet LGV pour la construction de la ligne Montpellier-Béziers estiment à 1 000 000 de tonnes la quantité de ballast à stocker sur le site pour la réalisation du projet.</p> <p><b>L'expropriation envisagée priverait la société CBRB de 96,5% de ses revenus.</b> ► Enfin, une autre solution pourrait être acceptée par la société CBRB, à savoir la diminution de la surface expropriée L'exclusion des parcelles situées le long de l'autoroute, pour la supernc1e correspondante au parc photovoltaïque actuel et au parc projeté, permettrait à la société CBRB de maintenir son activité é photovoltaïque sur le site tout en abandonnant son activité industrielle.</p>
C.1192	Jean-Marc SAILLARD	<p>EIFFAGE Route</p> <p>... l'enquête publique préalable à la déclaration d'utilité publique du projet de Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), Phase 1, portant sur la section Montpellier-Béziers, laquelle comprend dans son fuseau les communes de Bessan et de Saint-Thibéry (département de l'Hérault) sur le territoire desquelles le groupe EIFFAGE exerce d'importantes activités industrielles, et ce, depuis de longues années. Il s'agit d'un site industriel dont l'emplacement est stratégique pour notre groupe. Au vu du dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique, il s'avère qu'une partie significative du site industriel est incluse dans le fuseau de la ligne ferroviaire, ce qui ne sera pas sans conséquences pour les entités et activités exercées sur ce site.</p> <p>... 3) Les impacts : L'interaction entre ces activités différentes ..... sur un site unique constitue en effet un facteur important de compétitivité dont bénéficie chacune des entités présentes. Cela se traduit d'abord et évidemment sur le plan économique, mais également en termes d'optimisation de la performance carbone qui est déjà et sera encore plus déterminante dans l'avenir. Autant donc d'impacts majeurs sur ce site stratégique. Dans ce contexte, le groupe EIFFAGE y compris la S.E.M dont il est actionnaire, se tient à la disposition de l'autorité expropriante pour l'étude de toute éventuelle variante, tout aménagement possible et, plus généralement, pour la mise en place de mesures d'accompagnement de sorte à réduire les impacts de toute nature.</p>
C.1193	BARRAU, Gérard -	<p>... <b>Préjudice économique</b></p>

N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		<p>De plus, ce tracé présente l'unique particularité de traverser le vignoble d'appellation d'origine protégée du « Picpoul de PINET ». Les conséquences économiques dramatiques d'un tel projet sont énormes car plus de 150 hectares seront retirés de la surface de la zone Picpoul de PINET soit 10% de cette zone. C'est absolument désastreux !</p> <p><b>Préjudice touristique :</b> La prévision de ce tracé qui ne desservirait plus les gares de Sète et d'Agde impacterait lourdement non seulement ces deux villes qui voient leur population multipliée par 10 grâce à l'apport des touristes. Il en est de même pour toutes les communes avoisinantes qui vivent elles aussi grâce au tourisme. Là aussi sur le plan de l'économie touristique c'est désastreux !</p> <p><b>En résumé</b> les problèmes environnementaux, économiques et touristiques liés au passage du TGV et du Fret ferroviaire qui y sont associés risqueraient d'entraîner une véritable catastrophe à travers notre territoire et il n'est pas possible d'accepter que notre territoire soit à ce point dégradé sans les mesures compensatoires permettant à toutes les victimes d'un tel choix de ligne TGV d'être intégralement compensées des pertes occasionnées et ce dans des conditions à la hauteur des préjudices causés.</p>
C.1194	PAGES, Christian et Elodie	<p>... Outre l'ensemble des impacts négatifs visuels et sonores, nuits et jours, il en va aussi de la qualité de notre terroir, de notre AOP, de la qualité du service que nous rendons à notre clientèle et plus globalement de notre qualité de vie. Notre activité viticole sera directement impactée</p>
C.1195 C.1198 C.1199 C.1200 C.1202	Les Vignerons - DELSOL, Pierre PAGES, Elodie PAGES, Christian	<p>... Il s'agit également d'un très fort préjudice à l'égard du travail des vignerons qui ont valorisé et renforcé l'image et la notoriété de ce terroir en s'appuyant sur sa spécificité et son originalité.</p> <p>Le passage du TGV constitue des préjudices économiques majeurs pour cette appellation très dynamique, considérée comme la locomotive des vins blancs du Languedoc : en moyenne, l'AOP produit plus de 87 000 hl/an et constitue 80% de l'export des vins blancs du Languedoc. La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression,</p> <p>Elle entraînera également de fortes complications économiques pour nos outils collectifs que sont les caves coopératives, du fait du manque de volume corrélé à l'investissement dans le matériel viticole et de vinification.</p>
C.1196 C.1197	Les vignerons Domitienne GFA LA MADONE	<p>entre d'opposition au passage de la LGV sur les tronçons n° 4 et 5</p> <p>... En effet, les tronçons n°4 et n°5, qui concernent le passage du TGV sur notre AOP, amputent directement l'aire géographique délimitée Picpoul de Pinet d'environ 150 ha soit 10 % de l'aire de production.</p> <p>La réalisation d'une telle infrastructure au cœur du vignoble AOP Picpoul de Pinet constitue une atteinte terrible à ce terroir, l'un des mieux valorisés du Languedoc. Ayez conscience que chaque parcelle qui disparaît est irremplaçable et affecte notre potentiel de production.</p> <p>La perte de près de 150 hectares serait donc fortement préjudiciable dans un contexte où les marchés sont en pleine progression, où les opérateurs risquent déjà de manquer de produit et où la grande majorité de l'aire délimitée est déjà plantée en cépage picpoul blanc et revendiquée en AOP Picpoul de Pinet .....</p>
C.1201	Mr MICHEL Nicolas	<p>Président du conseil d'administration de la cave coopérative Montagnac- ... viticulteur m'oppose, par la présente, au passage du TGV sur les tronçons n°4 et n°5.</p> <p>En effet, la construction d'un tel ouvrage aura des répercussions très néfastes sur le plan économique dû à la perte de potentiel de production sur un marché actuellement demandeur et qui pourrait se traduire par des pertes <b>de parts de marché</b>.</p>
C.1203 C.854	Laurent et Jean-Benoît	<p>Syndicat de l'AUP PICPOUL</p> <p>... La perte de près de 150 ha, soit 10% de la production « Picpoul de Pinet » constitue un préjudice économique désastreux pour cette appellation très dynamique et parmi les mieux valorisées et ce dans un contexte où les marchés sont en pleine progression et où les</p>



N°	Contributeur	Extrait de la contribution
		opérateurs risquent déjà de manquer de produit. Au-delà de la perte de chiffre d'affaires, les baisses de volumes peuvent aboutir à de pertes totales de marchés sur certains créneaux, mettant en difficulté l'appellation, en péril de nombreuses exploitations individuelles ou coopératives et entraînant la baisse des cotisations versées au Syndicat qui lui permettent de communiquer et de fonctionner. Des atteintes qui mettent en péril les exploitations et caves. Le morcellement et déstructuration des exploitations, la perte de surface et de récolte entraînant l'augmentation des « coûts de production », les rallongements des parcours d'accès aux parcelles, les impacts visuels et sonores qui remettront en question l'activité oenotouristique et l'image des domaines et des caves entraîneront des difficultés économiques mettant en péril la viabilité de leur exploitation ou de leur coopérative.
C.1204 C1274	Marc, BISSONNET, Marc,	ELEMENTS ... C'est pourquoi nous avons signé en 2020 avec Monsieur Maurice Gleizes, propriétaire de la Carrières Basaltiques des Roches , une convention prévoyant deux opérations sur ses terrains pour le développement d'un projet photovoltaïque Notre projet consiste en la construction : - D'un parc au sol sur 10 hectares d'une puissance de 12 Mégawatts Crète (soit l'équivalent de la consommation électrique de 12 000 personnes) - des ombrières photovoltaïques d'une puissance de 2,3 Mégawatts Crète (soit l'équivalent de la consommation électrique de 2 000 personnes), en remplacement des tentes du gardiennage de caravanes voisin. C'est en 2021 que nous avons appris que la SNCF souhaite occuper l'intégralité de notre zone afin d'y installer une station de nettoyage et de maintenance des trains, dont les contours semblent encore flous. C'est en outre un projet d'intérêt général qui aurait permis de produire de l'électricité verte pour 14 000 habitants et qui aurait permis d'économiser 1460 tonnes de CO2 par an. Cela représente également l'équivalent la consommation de 18 millions d'ampoules LED ou un parcours équivalent à 326 fois le périmètre de l'équateur avec une voiture individuelle ! Ainsi, nous demandons par la présente le retrait des terrains objet du projet photovoltaïque du périmètre de la DUP pour la ligne ferroviaire LM NP.
C.1205	TUZET	Je vous écris pour vous manifester mon opposition à la ligne LGV car en effet elle nous impacte directement. Notre entreprise est située dans la zone artisanale des Clachs à Poussan et le tracé passe à dix mètres de mon local, ce qui engendre une délocalisation de mon entreprise, des frais, et retrouver un local équivalent. Nous résidons aussi à titre personnel à Poussan. Il y a incontestablement une nuisance ..... écologique.
C.1217	Syndicat des conchyliculteurs	... Nous nous opposons à ce tracé concernant la ligne LGV car c'est celui qui impacte le plus l'environnement, la population, le territoire et les gens qui y travaillent. Nous aurons aussi une pollution visuelle qui impactera la nature mais aussi le tourisme qui est une source de revenu importante pour notre profession. Mais par répercussion toute une économie car en emploi indirect nous représentons plus de 10 000 familles.
C.1218	RICARD, Jean-Marie	PRUDHOMIE DE L'ETANG DE THAU ... Dans le cadre du tracé LGV que vous proposez, nous souhaitons vous faire part de notre total désaccord et vous exposer les raisons de ce refus. En effet, un viaduc à l'abord de la crique de l'angle serait un réel danger pour l'étang de Thau or il s'agit de notre lieu de travail et il ne sera jamais à l'abri de recevoir des produits nocifs transportés sur cette ligne. Les 100 pêcheurs de l'étang de Thau s'opposent à ce projet insensé

### Pertes pour l'économie locale

Certains contributeurs déplorent l'enclavement économique de SETE, de la station thermale de BALARUC, l'impact sur le tourisme et sur toutes les activités locales, notamment la conchyliculture, la viticulture (picpoul de PINET déjà plus développé dans le chapitre « Agriculture – viticulture »

Pour la phase de travaux, une majorité de contributeurs s'interroge sur les dommages inévitables (excavation - déblais, remblais, terrassement, transport de matériaux, etc. ....).

### Réponse SNCF Réseau

*L'enclavement de Sète en projet évoqué par les contributeurs est relatif, car les études de trafic réalisées par le Maître d'Ouvrage montrent que le potentiel commercial (attractivité du bassin de vie sétois) est suffisant pour que les entreprises ferroviaires soient intéressées par le maintien de liaisons TaGV directes en lien avec Paris (3 allers-retours quotidiens en phase 1 du projet en lieu et place de 6 actuellement).*

*Par ailleurs, la libération de capacité sur la ligne classique permise par le projet LNMP offrirait les conditions d'une hausse de l'offre TER (que le Maître d'Ouvrage évalue jusqu'à 10 allers-retours quotidiens entre Montpellier et Narbonne en phase 1), ce qui renforcerait la cohésion sociale et la coopération économique des territoires de l'ex-Région Languedoc-Roussillon (meilleure accessibilité des bassins d'emplois et autres aménités, notamment pour les personnes économiquement fragiles).*

*Malgré les efforts de réduction et d'évitement, le projet induit indéniablement des impacts économiques résiduels directs (notamment au travers de l'emprise au sol de l'infrastructure nouvelle). Ces impacts économiques ont été estimés indirectement au travers des montants de compensation.*

*Ces derniers figurent dans le montant d'investissement initial du projet, qui est retenu dans les coûts du bilan socio-économique. Les avantages économiques locaux liés au chantier de la phase 1 ont été évalués en première approche (sous la forme d'un test de sensibilité) à environ 90 M€<sub>2019</sub> actualisés. Les effets liés à la cohésion sociale et à la coopération économique des territoires locaux n'ont quant à eux pas été quantifiés.*

*Enfin, le chantier de la ligne nouvelle représentera une opportunité économique (nouveau marché de construction) pour les entreprises et travailleurs de la région ;*

## COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Les études de trafic réalisées pas le maître d'ouvrage montrent que l'attractivité du bassin sétois serait suffisante pour que les entreprises ferroviaires soient intéressées par le maintien de liaisons TaGV directes en lien avec Paris (3 AR /jour en phase 1). Nous notons que cette réponse faite au conditionnel n'est pas en mesure de tranquilliser les contributeurs qui demandent le maintien des 6 AR actuels.

**Nous souhaitons que le nombre de dessertes journalières de TaGV ne soit pas inférieur à 3 AR/jour comme indiqué dans le dossier d'enquête.**

Nous notons que la libération de sillons sur la ligne classique pourrait augmenter l'offre TER évaluée à 10 AR/jour, ce qui permettrait entre autres de rejoindre les TGV de la LNMP aux gares de Montpellier et de Béziers, mais aussi d'accroître l'offre globale de déplacements régionaux.

**Nous souhaitons que les montants de compensation des impacts économiques soient appréciés à leur juste valeur pour les biens touchés par le projet, mais aussi pour ceux situés aux abords.**

### Pression sur la fiscalité

Une majorité de contributeurs indiquent que les travaux de la LGV devraient générer un coût de 5,5 milliards d'euros pour le tronçon MONTPELLIER/BEZIERS et une hausse de la fiscalité locale, voire nationale, (Europe 20% - État 20% - Collectivités locales 40%), tout en ayant à leurs yeux insuffisamment de retombées pour leur territoire. Ils prennent conscience que le coût, les impacts financiers et environnementaux imposés par répercussion aux collectivités concernées auront une incidence sur la qualité de vie et la prospérité professionnelle de la viticulture, du milieu agricole.

### Réponse SNCF Réseau

*Le coût de la phase 1 du projet de Ligne Nouvelle est estimé à 2,04Md€<sub>2020</sub>. S'il n'est pas prévu une hausse de fiscalité nationale fléchée vers ce grand projet d'infrastructure, une fiscalité locale devrait être mise en place dans le cadre de la société de projet dont l'ordonnance a été signé le 2 mars 2022 en Conseil de Ministres. La nature de cette fiscalité (taxes), son assiette et son niveau seront fixés prochainement après échanges entre les partenaires cofinanceurs et l'Etat.*

*Concernant les impacts, malgré les efforts de réduction et d'évitement, le projet induit indéniablement des atteintes économiques et environnementales résiduelles directes (en particulier à l'égard des riverains de l'infrastructure nouvelle). Ces atteintes ont été estimées indirectement au travers des montants de compensation.*

*Néanmoins, à travers l'amélioration globale de la desserte ferroviaire locale (offre TER) et longue distance (grande vitesse), le projet apporte des bénéfices économiques, sociaux et environnementaux :*

- Le report modal des marchandises et voyageurs de la route vers le train réduirait la congestion routière, la pollution atmosphérique et les risques d'accidents de la route, ce qui représente une amélioration de la qualité de vie des habitants de la région.*
- Le chantier de la ligne nouvelle constitue une opportunité pour les entreprises et les travailleurs locaux. Ainsi, une partie des recettes fiscales pourrait être réinjectée directement dans l'économie locale.*
- La meilleure accessibilité de la région améliorerait le rayonnement régional. Cela pourrait conduire à une hausse des échanges économiques et touristiques avec les autres régions de France et d'Europe si l'attractivité territoriale de la région se maintenait.*
- L'amélioration de la desserte ferroviaire locale serait de nature à renforcer la cohésion sociale et la coopération économique des territoires de la région, au bénéfice notamment des plus fragiles (meilleure accessibilité des zones d'emplois et autres aménités).*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous considérons que le financement manquant (20%) devrait être obtenu avant la déclaration d'utilité publique.

Concernant la pression sur la fiscalité : Le maître d'ouvrage précise qu'il n'est pas prévu de hausse de la fiscalité nationale fléchée vers la LNMP. Il indique que la société de projet « Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan » se réunira prochainement pour fixer la nature de cette fiscalité, son assiette et son niveau, après échanges entre les partenaires cofinanceurs et l'État.

De nombreux contributeurs s'étant élevés contre l'augmentation de la fiscalité locale nous souhaitons que le financement manquant soit obtenu sans mettre à contribution les collectivités locales.

#### Concernant la rentabilité

Parmi l'ensemble des contributions, une a attiré notre attention

Contribution @620 (association ECCLA) :

### La rentabilité socio-économique

De quoi s'agit-il ? Comme dans une analyse financière, il s'agit d'évaluer les coûts du projet et les rentrées financières, d'en faire la différence avec un taux d'actualisation, ce qui donne la valeur actualisée nette ou bénéfice actualisé net. Sauf que le mot socio-économique signifie qu'à côté des aspects monétaires, on prend en compte d'autres avantages. Ainsi dans le cas du train, on valorise financièrement les minutes économisées. On arrive alors à gonfler artificiellement les bénéfices.

Remarquons de suite qu'ici un seul scénario est pris en compte et c'est le scénario actuel AMS.

Le résultat est la valeur actualisée nette dite VAN-SE (SE pour socio-économique) ou bénéfice actualisé net. Cette valeur doit être positive. Le résultat est donné dans ce tableau : Plus de 90% du bénéfice repose sur les voyageurs. Pire sur les 11 milliards d'euros économisés grâce aux voyageurs, 71% sont des bénéfices liés aux anciens voyageurs, donc liés aux quelques minutes que chaque voyageur va économiser sachant que pour des gares excentrées, le voyageur ne va peut-être rien gagner du tout. Les bénéfices liés à de nouveaux voyageurs (qui sont normalement l'objectif même de ce projet) ne pèsent que pour 18%.

Quant au fret, il compte négativement, mais en fait pour presque rien.

Bilan de ces études socio-économiques : Pas sûr que ce projet soit vraiment rentable

Proposition : Puisque l'essentiel de la rentabilité repose sur les voyageurs existants, la SNCF devrait faire une enquête dans les trains pour savoir si les voyageurs sont d'accord avec une LGV qui ne s'arrêtera pas dans la gare centre en précisant la nombre de minutes gagnées de gare à gare. Il est encore possible de faire cette enquête rapidement pour changer les choix de la seconde phase

Compte tenu de la très faible rentabilité économique qui est basée sur la monétarisation des quelques minutes gagnées de gare à gare, sans prendre en compte les minutes perdues pour aller vers des gares excentrées, ECCLA donne un avis négatif à ce projet en l'état, Et demande une reprise complète de la phase 2. »

### Réponse SNCF Réseau

*Le Maître d'Ouvrage tient à souligner que la contribution définit tout à fait correctement le principe de la rentabilité socio-économique. Pour autant, les précisions suivantes se doivent d'être apportées :*

- *Le second scénario de référence (AME), plus favorable au projet, a bien été considéré en test de sensibilité (Cf. pièce G, pages 125 et 127). En AME, les VAN-SE sont de +4 080 Mds€<sub>2019</sub> pour la phase 1 du projet et de +6 298 Mds€<sub>2019</sub> pour le projet complet. Les VAN-SE du scénario AMS, bien que positives, sont significativement inférieures. Le Maître d'Ouvrage a donc adopté **une attitude prudente** en retenant le scénario AMS comme le scénario central de l'étude.*

- L'évaluation du projet complet (avec le scénario de référence AMS) montre bien qu'une part significative des bénéfices du projet revient aux voyageurs (environ +11 Mds€<sub>2019</sub>, dont 71% lié aux anciens usagers). Mais cela ne représente pas 90% des avantages, mais 72% (**Cf. figure 152 de la pièce G**)
- Les temps de rabattement / diffusion entre les gares et les différentes zones du territoire ont bien été prises en compte et modélisées dans l'étude de trafics voyageurs. Le raisonnement s'effectue bien, relation par relation, sur des flux de bout en bout, c'est-à-dire de zone à zone (avec une description des déplacements entre une commune d'origine et une commune de destination, avec les différentes étapes intermédiaires).
- Si en AMS la contribution du transport de fret au bilan du projet est relativement faible, elle est bien **globalement positive**, et non négative comme l'affirme le contributeur. Le bilan des chargeurs est en effet de +262 M€<sub>2019</sub>, auquel on peut ajouter des effets positifs sur le plan environnemental et pour les transporteurs ferroviaires de marchandises. Il est possible de retrancher quelques coûts (notamment subies par les autres opérateurs de transport de fret (-33 M€<sub>2019</sub>), **mais au total le projet génère plus de gains que de coûts sur le plan du transport de marchandises**. En AME, le mode ferroviaire est plus attractif qu'en AMS, ce qui conduit à une saturation de la ligne classique en absence du projet : la demande de transport de fret ferroviaire ne peut être entièrement satisfaite. L'arrivée de LNMP de bout en bout permet une désaturation de la ligne classique et un report modal massif de marchandises vers le train. Cela augmente significativement les apports positifs du projet pour le fret, puisque le bilan des chargeurs, pour ne citer que lui, est de plus de +2,3 Mds€<sub>2019</sub>.

Concernant la proposition d'enquête, la sensibilité des voyageurs aux temps de rabattement/diffusion et de correspondance a été intégrée à la modélisation de trafics. Elle se base sur les dernières connaissances des modélisateurs en la matière. Une enquête ad hoc ciblée sur les voyageurs ferroviaires fréquentant les gares Béziers, Narbonne Sète ou Agde permettrait sûrement d'affiner le modèle de prévision de trafics, **mais il s'agirait d'une amélioration marginale, qui ne remettrait pas en cause la supériorité des avantages face aux coûts**.

À titre d'information, le Maître d'Ouvrage indique que les services ferroviaires voyageurs ont été conçus en lien avec les caractéristiques principales du trafic. Ainsi, les volumes principaux correspondent à des flux d'échange entre les principales agglomérations de la côté languedocienne et d'autres régions françaises ou étrangères (Ile de France, notamment). En cas de doublet de gare entre le centre-ville et une zone excentrée (par exemple Montpellier St-Roch / Montpellier Sud de France), les missions « terminus » sont associés à la gare du centre-ville tandis que les missions en transit desservent la gare excentrée. Cette configuration permet ainsi d'offrir une offre de centre-ville adaptée aux relations centre à centre (Paris – Montpellier St-Roch), mais également de permettre des gains de temps importants pour les usagers situés plus loin sur la ligne en privilégiant la desserte de Montpellier Sud de France qui optimise l'utilisation de la ligne nouvelle. La desserte est ainsi plus attractive pour Béziers, Narbonne ou encore Perpignan, avec des temps de parcours à bord diminués (de 37 à 47 minutes en moyenne et en fonction des relations avec le projet complet), ce qui favorise le report modal.

*Par ailleurs, en l'absence de gares nouvelles, et compte tenu d'une desserte encore modeste des gares centre de Béziers et Narbonne par les TGV (variable en fonction des destinations), les usagers utilisent en réalité de manière importante les gares de Montpellier St-Roch ou Montpellier Sud de France, plus densément desservies, comme gare TGV de rabattement. La mise en service des gares nouvelles de Béziers Est et Narbonne Ouest génère certes des rabattements d'usagers (y compris en mode routier), mais dont certains sont raccourcis par rapport à ceux effectués sans le projet pour « aller chercher le TGV à Montpellier ».*

*Desservir les gares centre de Béziers et Narbonne oblige à utiliser la ligne existante et limite ainsi fortement l'intérêt de la ligne nouvelle. Un compromis dans la construction de l'offre ferroviaire doit donc être trouvé.*

*Le projet LNMP, outre ces questions de rabattement sur les gares qui peuvent effectivement générer des flux routiers de courte distance et parfois allonger le temps de trajet total, **contribue globalement à améliorer l'attractivité du mode ferroviaire et donc à augmenter sa part de marché.** Le projet LNMP permet ainsi à horizon 2035 de réduire d'un peu plus de 0,4 million de voyageurs le trafic routier grâce à la phase 1. Le projet complet permet de réduire de plus de 1,6 million le nombre de voyageurs routiers en 2045.*

*En définitive, l'évaluation socio-économique réalisée par le Maître d'Ouvrage, **dont la rigueur et la robustesse ont été confirmées par les experts indépendants mandatés par le Secrétariat Pour l'Investissement (SGPI), avance que le projet LNMP est créateur de valeur pour la collectivité, que ce soit en phase 1 ou avec le projet global, peu importe le scénario de référence retenu (AME ou AMS).***

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

L'étude socio-économique a été faite selon deux scénarii :

Le scénario « Avec Mesures Supplémentaires » (AMS), préconisé par les services de l'État, dont les hypothèses d'atteinte de la neutralité carbone en 2050 (Stratégie Nationale Bas Carbone). Ce scénario est peu favorable au report modal des marchandises de la route vers le mode ferroviaire : pour le projet complet, la Valeur Actualisée Nette (VAN) s'établit à +2,598 Md€, et +1,971 Md€ pour la phase 1.

Le scénario « Avec Mesures Existantes » (AME), repoussant la neutralité carbone à l'horizon 2070. Son utilisation aurait été beaucoup plus favorable avec une VAN de +4 080 Mds€<sub>2019</sub> pour la phase 1 du projet et de +6 298 Mds€<sub>2019</sub> pour le projet complet,

En AME, le mode ferroviaire est plus attractif qu'en AMS, mais conduit à une saturation de la ligne classique en absence du projet : la demande de transport de fret ferroviaire ne peut être entièrement satisfaite. L'arrivée de LNMP de bout en bout permet une désaturation de la ligne classique et un report modal massif de marchandises vers le train. Cela augmente significativement les apports positifs du projet pour le fret, puisque le bilan des chargeurs, pour ne citer que lui, est de plus de +2,3 Mds€<sub>2019</sub>.

Nous constatons que, quel que soit le scénario étudié, la valeur Actualisée Nette (VAN) est positive tant pour la phase 1 que pour le projet global. Nous considérons que le maître d'ouvrage a adopté une démarche prudente en retenant le scénario AMS en central dont les résultats ont été confirmée par les experts indépendants mandatés par le Secrétariat Pour l'Investissement (SGPI).

Ce scénario AMS a pour avantage de respecter l'objectif Zéro émission de gaz à effet de serre à l'horizon de 2050 (2070, pour le scénario AME).

D'autres contributeurs ont évoqué de nombreuses études démontrant l'inutilité et l'absurdité coût/rentabilité de ce projet en comparaison à une rénovation sérieuse de la ligne actuelle.

### Réponse SNCF Réseau

*Même optimisés et concertés, le montant d'investissement de la ligne nouvelle ainsi que son impact sur l'environnement naturel et humain constituent des « coûts » non négligeables que le Maître d'Ouvrage s'évertue à apprécier au mieux.*

*Nonobstant, les engagements climatiques et énergétiques de la France nécessitent notamment que les modes de transport les plus sobres en énergie, en émissions de gaz à effet de serre et autres polluants soient davantage utilisés par les voyageurs et les chargeurs. En cela, le train est un candidat tout désigné. Or, pour que le train soit davantage utilisé en lieu et place d'autres modes plus polluants et énergivores (voiture individuelle, avion), il convient de le rendre plus efficace relativement aux autres modes de transport. Cela passe par une amélioration globale des temps de parcours, une amélioration de la capacité à destination des trains de fret et de voyageurs (dont les TER) ainsi qu'une plus grande robustesse face à l'intensification prévisible des aléas climatiques. A elle seule, une rénovation « sérieuse » de la ligne ne permettrait pas une amélioration suffisante de la qualité des déplacements locaux et longues distances des voyageurs ferroviaires. Elle ne favoriserait donc vraisemblablement pas un report modal notable de la route/l'aérien vers le train, et contribuerait donc peu à répondre aux enjeux climatiques et énergétiques.*

*La phase 1 du projet LNMP, contrairement à une rénovation aussi « sérieuse » soit-elle de la ligne classique, apporterait également des bénéfices économiques et sociaux aux habitants de la région :*

- La meilleure accessibilité de la région améliorerait le rayonnement régional. Cela pourrait conduire à une hausse des échanges économiques et touristiques avec les autres régions de France et d'Europe si l'attractivité territoriale de la région se maintenait.*
- L'amélioration de la desserte ferroviaire locale serait de nature à renforcer la cohésion sociale et la coopération économique des territoires de la région, au bénéfice notamment des plus fragiles (meilleure accessibilité des zones d'emplois et autres aménités).*



*Enfin, il convient de noter que le projet de ligne nouvelle n'affranchit pas le Maître d'Ouvrage de ses obligations d'entretien et de renouvellement de la ligne classique ; et ce de manière sérieuse en respectant les standards de qualité et de sécurité pour garantir le niveau et la qualité d'exploitation.*

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que la rénovation « aussi sérieuse soit elle » de la ligne classique ne répondrait pas aux bénéfices attendus de la LNMP :

La ligne classique est pratiquement saturée, sans la LNMP, le trafic du fret ne pourra pas évoluer, il continuera à bloquer des sillons qui auraient pu profiter à l'augmentation du trafic TER.

Ne pas construire la LNMP consiste à se priver du doublon de voies, essentiel en cas d'aléas climatiques pour ne pas interrompre le trafic comme en 2019.

#### Une autre contribution a attiré notre attention

Contribution @207 :

« Avis favorable pour ce projet d'intérêt général : son évaluation économique, sociale et environnementale est positive. Il faut souligner qu'à l'avenir les évolutions des matériels de transport et des conditions d'exploitation (comme dans le passé la mise en service de TGV à étage) ou de fortes hausses du prix des carburants (impactant les trafics routiers et aériens) amélioreront encore ce bilan ».

### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Bien que le maître d'ouvrage n'ait pas répondu à cette contribution, nous souscrivons à son contenu concernant l'évolution du matériel et des conditions d'exploitation.

#### Questions personnelles

Quelques contributeurs ont posé des questions plus personnelles, concernant une situation qu'ils souhaitent porter à la connaissance du porteur de projet pour éléments de réponses.

*SNCF réseau prend bien note de ces contributions*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Au-delà des questions relatives au domaine foncier, nous recommandons au maître d'ouvrage d'apporter une réponse ciblée aux attentes des acteurs locaux et riverains dont la valeur des biens et/ou des activités serait impactée.

### 5.13 MISE EN COMPATIBILITÉ DES DOCUMENTS D'URBANISME

N°	Contributeurs	Extrait des contributions
R 305	GINESTE Sandra RESTIVO Daniel	Demeurants Clos CASSIUS Rue Montels l'Église, 34970 LATTES - Emplacement N1 -Parcelles n° 169, 172, 173 Impacté par l'emplacement réservé N1 sans définition exacte de type de travaux à effectuer sur notre propriété. <b>Nous contestons car l'emplacement N1 a été agrandi par rapport au PLU actuel en vigueur.</b>
@573	SEUL-DUPOUIS Pascal	C'est en tant qu'habitant de la commune de Loupian que j'apporte les observations suivantes, après avoir suivi l'évolution du projet de ligne nouvelle depuis ses débuts (avec les 3 tracés proposés à l'origine) jusqu'à l'étude du projet soumis à enquête d'utilité publique. ... -une question tout d'abord sur le dossier soumis : <b>pourquoi Loupian, concernée par le projet, ne fait pas partie des communes listées pour la mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la 1ère phase du projet</b> , alors même que la LGV va passer sur son territoire, dans des zones sensibles ? ...
@611	ARTIS Louis-Jean	... Les multiples études effectuées lors du débat public ont conclu que la présence d'une gare à l'est de Béziers était indispensable. Il ne s'agit pas de desservir les 75 000 habitants de Béziers, mais ici les 400 000 habitants d'une zone d'influence incluant tout l'Ouest Hérault, les Hauts cantons et le secteur balnéaire du Cap d'Agde à Valras, avec ses touristes à forte mobilité. (Chiffrage des B.E.T. mandatés sur ce sujet). Son emplacement le plus efficace a été défini à l'échangeur de l'A9/A75. Avec celle de Narbonne, ces gares nouvelles accroîtront d'un million de passagers par an la fréquentation de la ligne. Sa liaison au réseau de bus de l'agglomération sera aisée, un terminus actuel étant à 200 m de la future gare. Sans elle, aucun TAGV ne desservira Béziers centre à terme, aucun exploitant ne fera perdre 45 minutes à ses voyageurs à longue distance. ....Le positionnement A75, bien accessible, sur la rocade, proche de l'aéroport accroîtra la compétitivité du train face à l'aérien et permettra de mutualiser toute amélioration d'infrastructure locale. <b>Il est donc indispensable que la modification des PLU de Cers et Villeneuve les Béziers</b> qui vont être nécessaires pour la première tranche, prennent en compte les contraintes géographiques de la gare A75 position haute et ne s'opposent en rien à sa réalisation dans la configuration validée dans la décision ministérielle N°3 du 29 janvier 2016.
@1062	Iziquel Yvon	Avis de Sète agglomération méditerranéenne : Le projet traverse le périmètre de protection rapproché (PPR) du captage d'Issanka, unique ressource d'approvisionnement de Sète agglomération méditerranéenne sur son territoire. <b>À ce jour, la construction de la LNMP est incompatible avec la déclaration d'utilité publique des captages d'Issanka qui interdit toutes nouvelles constructions (ligne de train, routes ou autres) au sein du PPR au droit des calcaires jurassiques affleurants.</b> Cette DUP est néanmoins en cours de révision pour ajuster les conditions de prélèvement aux besoins actuels.

N°	Contributeurs	Extrait des contributions
		<p>Dans le cadre du renouvellement de la DUP, l'hydrogéologue agréé spécifiait en 2017 : « A l'intérieur du Périmètre de Protection Rapprochée, on interdira (...) l'ouverture de nouvelle voie routière ou ferroviaire au droit des zones d'affleurements des calcaires. En dehors de ces zones d'affleurement des calcaires du Massif de La Gardiole, tout projet d'ouverture de nouvelles chaussées ou lignes ferroviaires devra faire l'objet, tant en ce qui concerne sa création que son fonctionnement, d'une étude d'impact et d'incidence sur la ressource en eau souterraine du champ captant d'Issanka. Cette étude devra être soumise à avis sanitaire d'un hydrogéologue agréé. »</p> <p>Aujourd'hui une étude hydrogéologique complémentaire a été réalisée et est actuellement soumise à l'avis de l'hydrogéologue agréé. <b>Toutefois, cette étude n'a pas fait l'objet d'une présentation devant le comité technique composé notamment du BRGM, du SMBT et de l'ARS qui disposent d'une connaissance approfondie du site, ce qui était pourtant un engagement de la SNCF qui n'a pas été respecté.</b> Cette étude indique : « Les reconnaissances géologiques ont permis de valider la présence de calcaire jurassique à l'affleurement au droit du futur tracé de la LNMP. <b><u>Sauf révision des prescriptions de l'hydrogéologue agréé, le projet, le projet LNMP n'est pas compatible avec la DUP.</u></b> »</p>
E1131	Société CBRB	<p>Zone réservée pour la base de travaux de Saint-Thibéry  ... 2- <b>La surface expropriable est excessive pour le projet</b>  La société CBRB serait expropriée de 50 hectares sur les 70 ha qu'elle possède.  Les 20 hectares hors bande expropriable ne sont pas urbanisables en l'état des documents d'urbanisme.  La société CBRB perd donc tout : les 3/4 de ses terrains ; quasiment tous ses revenus locatifs ; la possibilité d'utiliser les terrains qui lui resteraient.</p> <p><b>Il est possible de réduire la surface expropriable :</b>  Les concepteurs SNCF du projet LGV pour la construction de la ligne Montpellier-Béziers estiment à 1 000 000 de tonnes la quantité de ballast à stocker sur le site pour la réalisation du projet.  Compte tenu des contraintes spécifiques dues à la manipulation et au stockage de ces matériaux, les experts en la matière estiment de 25 à 30 ha la surface nécessaire pour le stockage de la totalité de ce ballast.  Or, la surface totale réservée pour ce projet est de 50 ha.  Si l'on déduit le tracé proprement dit de la ligne terminée, soit environ 5 ha, la base de travaux puis la base maintenance occupera de 40 à 45 ha... cela semble disproportionné par rapport à l'emprise de la ligne elle-même.  D'autant que la surface nécessaire au stockage des matériaux par rapport à la surface réservée fait ressortir un excédent de 15 ha environ et que les matériaux seront approvisionnés au fur et à mesure de l'avancement des travaux et non pas en totalité avant le commencement de ces derniers.</p> <p><b>En conclusion, la surface expropriable pourrait donc être diminuée d'au moins 15 ha (150 000m2).</b></p>
@1143	Commune de Villeneuve-lès-Béziers	<p>... De fait, la Commune de Villeneuve-lès-Béziers exige à titre de compensation provisoire  <b>La sortie de l'emprise de la LGV de la rue du Lieutenant Rodgers</b> afin qu'elle demeure propriété communale car elle permet l'accès à un forage d'eau potable et à la résidence senior (cf Annexe 8)</p>
@1178	AUDIBERT CLAUDE	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Une Gare dans cet environnement permettrait peut-être d'éviter un trop grand désagrément et impacte négatif pour les Villages de Cers et Villeneuve les Béziers. Et l'espace pour réseaux routiers, TER, ... est encore possible sans trop d'impacts nuisibles, mis à part comme j'ai entendu lors d'une précédente réunion d'UP : « la nuisance pour la mutation des grenouilles en rut !... »</li> <li>• <b>Il serait juste indispensable d'apporter quelques modifications au PLU entravant la bonne réalisation du projet</b> validé par décision ministérielle du 29 janvier 2016. Quelques aménagements pour épargner des couts exorbitants et des désagréments urbains (expropriations) sont ils à étudier. ...</li> </ul>

Sept observations ont été relevées concernant la mise en compatibilité des documents d'urbanisme.

- La première conteste la modification prévue pour l'emplacement réservé N1 sur la commune de Lattes.
- La deuxième questionne l'absence de la commune de Loupian dans la liste des communes soumises à une mise en compatibilité des documents d'urbanisme pour la 1ère phase du projet.
- La troisième considère qu'il est indispensable qu'une modification des PLU de Cers et Villeneuve les Béziers prenne en compte les contraintes géographiques de la gare A75 position haute dès la phase 1 du projet.
- La quatrième indique que, sauf révision des prescriptions de l'hydrogéologue agréé, le projet LNMP ne sera pas compatible avec la DUP des captages d'Issanka qui interdit toutes nouvelles constructions (ligne de train, routes ou autres) au sein du PPR au droit des calcaires jurassiques affleurants. Et que SNCF réseau n'a pas été respecté son engagement d'une présentation devant le comité technique, composé notamment du BRGM, du SMBT et de l'ARS, de l'étude hydrogéologique complémentaire qui a été réalisée et est actuellement soumise à l'avis de l'hydrogéologue agréé.
- La cinquième demande la réduction de la surface expropriée de 15 ha sur le territoire de la commune de Saint-Thibéry.
- La sixième la sortie d'emprise de la rue du lieutenant Rodgers à Villeneuve-les -Béziers.
- La septième envisage de modifier le PLU de Vias, dans la perspective d'une délocalisation, sur la commune de Vias, de la gare TGV actuellement prévue à Villeneuve-lès-Béziers.

### **Réponse SNCF Réseau**

#### **1ère observation**

*36 emplacements réservés sont inscrits au PLU de Lattes. L'emplacement réservé N1 concerne la Ligne Nouvelle Languedoc Roussillon et le contournement de Nîmes et Montpellier (CNM) dont le bénéficiaire est indiqué « RFF », pour une superficie totale de 871 590 m<sup>2</sup>.*

*Le projet de Ligne Nouvelle ayant évolué depuis la création de cet emplacement réservé, il convient de faire évoluer cet emplacement réservé N1. La modification porte à la fois sur la liste des emplacements réservés et la représentation graphique de cet ER sur le plan de zonage.*

*De plus, la partie concernant le contournement de Nîmes et Montpellier est soustraite de cet ER et intégrée à l'ER N2, lui-même dédié au CNM.*

*À noter également que l'emplacement réservé pour le projet recoupe légèrement l'emplacement réservé N2 (emprise complémentaire pour raccordement du CNM). Le détail de ces évolutions, ainsi que la représentation cartographique est présenté dans le dossier de Mise En Compatibilité du Document d'Urbanisme de la commune de Lattes.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous considérons que si l'évolution de l'emplacement réservé est justifiée, une réponse du maître d'ouvrage aux questions posées est nécessaire.

2<sup>ème</sup> observation

*La réalisation et l'exploitation du projet LNMP est déjà compatible avec les dispositions du PLU de Loupian, notamment suite à la prise en compte de l'arrêté de PIG du 30/01/2019 dans le PLU. De fait, aucune procédure supplémentaire de mise en compatibilité du PLU de Loupian n'est nécessaire.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

La réalisation et l'exploitation du projet LNMP est déjà compatible avec les dispositions du PLU de Loupian, nous constatons ainsi qu'aucune procédure supplémentaire de mise en compatibilité du PLU de cette commune n'est nécessaire.

3<sup>ème</sup> observation

*La future gare de Béziers est intégrée dans la phase 2 du projet, Béziers-Perpignan, qui ne fait pas l'objet de la demande de déclaration d'utilité publique, celle-ci ne concernant que la phase 1 du projet. Dès lors, les demandes de mise en compatibilité des documents d'urbanisme ne peuvent traiter que de la phase 1 du projet.*

*Les PLU de Cers et de Villeneuve-lès-Béziers ne peuvent donc pas être modifiés pour intégrer les aménagements de la future gare de Béziers.*

*Le PIG 2019, en revanche, qui, lui, traite des deux phases du projet, intègre bien l'emplacement de la gare.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

La future gare de Béziers concerne la phase 2 du projet LNMP. La demande de mise en compatibilité des documents d'urbanisme concernant son installation ne peut donc pas être traitée dans le cadre de la présente enquête publique.

4<sup>ème</sup> observation

*Il convient de rappeler que le Cahier des Clauses Techniques et Particulières de cette étude complémentaire spécifique à Issanka a été élaboré en collaboration avec Sète Agglopôle Méditerranée, l'ARS, le SMBT et SNCF Réseau (se reporter au 2.6).*

*L'ensemble des partenaires ont été associés aux réunions d'échanges et de rendus effectuées le 09/07/2021, le 27/09/2021 et le 17/02/2022, cette dernière s'étant tenue en présence de l'hydrogéologue agréé.*

**COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Le maître d'ouvrage fait mention des dernières réunions d'échange sur le sujet. Nous tenons cependant à rappeler que si l'étude spécifique sur le site de captage d'Issanka est terminée, l'hydrogéologue agréé ne rendra son avis et ses préconisations qu'après des investigations complémentaires prévues courant 2022.

5<sup>ème</sup> observation

*Il convient de signaler dans un premier temps que la base de travaux/maintenance de Bessan-Saint-Thibéry ne s'étend que sur la commune de Bessan. L'emplacement réservé de LNMP sur la commune de Saint-Thibéry est liée uniquement à l'infrastructure.*

*En phase travaux, la mise en place des équipements ferroviaires du projet nécessite de réaliser une ou plusieurs "bases travaux" temporaires raccordées directement Ligne nouvelle en construction et de préférence aux voies ferrées existantes. Elles ont essentiellement pour fonctions de permettre :*

*La réception des trains d'approvisionnement du chantier ;*

*Le stockage des matériels d'équipements ferroviaires en attente de pose (ballast, rails, traverses, caténaires...);*

*Le chargement, la formation et la gestion des trains travaux avant leur départ sur le chantier ;*

*L'hébergement du personnel de la base.*

*La base travaux de Bessan-Saint-Thibéry, sera utilisée pour les travaux de la phase 1 puis pour les travaux de la phase 2 du projet de Ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan.*

*Celle-ci sera convertie à l'issue des travaux en base de maintenance.*

*L'accessibilité ferroviaire du site de la base travaux serait réalisée par la remise en circulation de la section Vias -Saint-Thibéry de la ligne Vias Lodève. Cette ligne à voie unique non électrifiée n'est aujourd'hui plus circulée. Sa régénération devrait, en cas d'utilisation pour l'alimentation de la base travaux, faire l'objet d'études spécifiques.*

*Cette base travaux pourra, à la fin des travaux, être aménagée afin de devenir une base de maintenance utilisée lors de l'exploitation de la Ligne Nouvelle.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous notons que si le maître d'ouvrage envisage la possibilité de minimiser les emprises de cette base de travaux/maintenance en accolant les voies et équipements à la voie ferrée existante et à l'autoroute A9, il n'est, pour l'instant, pas en mesure de prendre le moindre engagement dans ce sens.

#### 6<sup>ème</sup> observation

*SNCF Réseau a bien pris en compte le souhait de la commune de pouvoir continuer disposer de cette voirie, ce qui sera examiné lors des phases ultérieures d'études dans le cadre de la définition précise des emprises du chantier notamment.*

#### **COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE**

Nous considérons que le maximum doit être fait pour que la rue du Lieutenant Rodgers, qui permet l'accès à un forage d'eau potable et à une résidence senior, soit sortie de l'emprise de la LGV.

#### 7<sup>ème</sup> observation

*La commune de Vias n'est pas concernée par le tracé LNMP, ni par des aménagements liés au projet : elle ne fait donc pas partie du périmètre de la demande de DUP. A ce titre, la modification du PLU de cette commune ne relève pas de la présente procédure.*

*L'emplacement des gares nouvelles a été étudié et concerté avec l'ensemble des partenaires du projet, dans la période 2010-2015, et a fait l'objet de plusieurs études, restituées dans le dossier support à l'enquête publique et dans le Dossier Ministériel de fin d'étape 2 « Desserte » – consultable sur le site de SNCF Réseau.*

#### COMMENTAIRES DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE

Nous constatons que la commune de Vias n'est concernée ni par le tracé LNMP, ni par des aménagements liés au projet : elle ne fait donc pas partie du périmètre de la demande de DUP. La modification de son PLU ne relève pas de la présente procédure

Montpellier, le 07 avril 2022

Bernard COMAS



Jean-Pierre CHALON



André HIÉGEL



Richard AUGUET



Claudine-Nelly RIOU

