

Enquête publique

Décision N°E 25000127 / 34 du Tribunal administratif de Montpellier du 19 septembre 2025

Projet de Train à grande vitesse Montpellier – Béziers - SNCF réseau

Arrêté Préfectoral N° 2025.10-DRCL-0437 – du 14 octobre 2025

Objet :

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale délivrée au
titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement concernant
le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 -
Interventions préparatoires Montpellier-Béziers

ANNEXES AU RAPPORT

Annexes au Rapport LNMP

A1 - Nomination de la commission d'enquête en date du 19 septembre 2025

A2 – Insertion dans la presse (exemple – La Gazette)

A3 – Insertion dans la presse (exemple - Métropolitain)

A4 – Arrêté Préfectoral du 14 octobre 2025

A5 – Avis d'enquête (tel qu'affiché sur les sites et en mairies)

A6 – Détail relatif à la complétude du dossier au niveau réglementaire

A7 - Certificats d'affichage ET constats d'huissier

A8 – Glossaire

A9 – PV de fin d'enquête de la commission d'enquête

A10 - Mémoire en réponse du maître d'ouvrage au PV de la commission d'enquête

Annexe : A1

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

DECISION DU

TRIBUNAL ADMINISTRATIF DE MONTPELLIER

19/09/2025

La présidente du tribunal administratif

N° E25000127 /34

Décision portant désignation d'une commission d'enquête

Vu enregistrée le 8 septembre 2025, la lettre par laquelle le Préfet de l'Hérault demande la désignation d'une commission d'enquête en vue de procéder à une enquête publique préalable à la délivrance de l'autorisation environnementale, au titre des articles L.214-1 à L.214-6 du code de l'environnement, pour la phase 1 - section comprise entre Montpellier et Béziers- du projet de Train à Grande Vitesse de la ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan consistant en la réalisation de 52,3 kms de ligne nouvelle pour une mise en service prévue en 2035 ;

Vu le code de l'environnement, notamment ses articles L 123-1 et suivants et R 123-5 ;

Vu la décision en date du 1er juillet 2025 par laquelle la Présidente du tribunal administratif a délégué Mme Fabienne CORNELOUP, vice-président, pour procéder à la désignation des commissaires-enquêteurs ;

Vu les listes départementales d'aptitude aux fonctions de commissaire enquêteur établies au titre de l'année 2025 ;

DECIDE

ARTICLE 1 : Il est constitué une commission d'enquête de trois membres chargée de conduire l'enquête publique ci-dessus visée :

- Monsieur Eric DURAND est désigné en qualité de Président,
- Monsieur Patrice BONNIN et Monsieur Vincent ROUE sont désignés en qualité d'assesseurs.

ARTICLE 2 : Monsieur Gilles ROBICHON est désigné en qualité de commissaire enquêteur suppléant pour l'enquête publique mentionnée ci-dessus.

ARTICLE 3 : Pour les besoins de l'enquête publique, le commissaire enquêteur est autorisé à utiliser son véhicule, sous réserve de satisfaire aux conditions prévues en matière d'assurance, par la législation en vigueur.

ARTICLE 4 : L'indemnisation des membres de la Commission d'enquête sera assurée par SNCF Réseau, responsable du projet, en application de la décision du président du tribunal administratif fixant les sommes qui leur sont dues.

ARTICLE 5 : La présente décision sera notifiée au Préfet de l'Hérault, à Monsieur Eric DURAND, à Monsieur Patrice BONNIN, à Monsieur Vincent ROUE et à Monsieur Gilles ROBICHON.

Fait à Montpellier, le 19 septembre 2025.

La magistrate-déléguée,

Fabienne CORNELOUP

Annexe : A2 (insertion dans la presse – GAZETTE)

La Gazette n° 1953 - Du 20 au 26 novembre 2025

les annonces légales 65



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale
délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement
sur les interventions préparatoires de la phase 1 concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) Montpellier-Béziers,
sur les communes 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, Louplan, Mèze, Poussan, Villeveyrac par SNCF réseau

du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00

RAPPEL

Le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Montpellier-Béziers sur les communes 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, Louplan, Mèze, Poussan, Villeveyrac, porté par SNCF réseau, est soumis à une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase 1 délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement qui se déroulera du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00, soit 34 jours consécutifs.

La présidente du tribunal administratif de Montpellier a désigné par une décision du 19 septembre 2025, une commission d'enquête composée de Monsieur Eric DURAND président, et des assesseurs Monsieur Patrice BONNIN et Monsieur Vincent ROUE.

Le responsable du projet auprès duquel des renseignements peuvent être demandés est auprès de Monsieur Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – téléphone 04 48 18 58 51.

CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, sera déposé et consultable du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

Mairie de Montpellier, siège de l'enquête, 1 place Georges Frêche 34287 Montpellier cedex 2, du lundi au vendredi : 8h30 à 17h30 et jeudi 19h00

Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, 39 boulevard de Verdun CS30567 - 34 036 Béziers cedex, du lundi au vendredi : de 08h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h30

Mairie de Florensac, Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac, du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 et 13h30 à 18h00

Mairie de Gigean, 1 rue Hôtel de Ville 34770 Gigean, du lundi au jeudi : 08h00 à 12h00 et 13h30 à 17h30, le vendredi : 08h00 à 12h00 et 13h30 à 16h30

- sur le site Internet du registre dématérialisé, au lien suivant : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daelp>

- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant : www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2

- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement, téléphone 04 67 61 61 61.

RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

• sur les registres d'enquête déposés aux lieux et horaires mentionnés ci-dessus.

• par correspondance à la commission d'enquête :
« LNMP – Autorisation environnementale phase 1 Montpellier-Béziers »
1 place Georges Frêche 34 287 Montpellier cedex 2

• par voie électronique sur le site Internet comportant le registre dématérialisé : <https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daelp>

• les déposer par courriel à l'adresse suivante : lnmp-phase1-daelp@mail.registre-numerique.fr

• Les commissaires enquêteur recevront les observations et propositions du public aux dates et horaires suivants :

Mairie de Montpellier (siège de l'enquête) 1 Place Georges Frêche 34287 Montpellier cedex 2	
Mercredi 10 décembre 2025	14h00 à 17h00
Lundi 22 décembre 2025	14h00 à 17h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée 39 boulevard de Verdun CS30567 34036 Béziers cedex	
Mardi 9 décembre 2025	13h30 à 17h00
Mardi 16 décembre 2025	9h00 à 12h00
Mairie de Florensac Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac	
Mercredi 3 décembre 2025	9h00 à 12h00
Vendredi 18 décembre 2025	14h00 à 17h00
Mairie de Gigean 1 rue Hôtel de Ville 34770 Gigean	
Mardi 2 décembre 2025	13h30 à 17h00
Jeudi 11 décembre 2025	14h00 à 17h00
Mercredi 17 décembre 2025	9h00 à 12h00

Ils pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui en fera la requête.

Toute personne en faisant la demande auprès de la préfecture pourra à ses frais, obtenir la communication du dossier à la Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, dès la publication de l'avis d'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique dans les mairies de Montpellier, siège de l'enquête, Florensac et Gigean et à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée et sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant : <https://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/ENQUETES-PUBLIQUES2>.

À l'issue de l'enquête publique, le préfet de l'Hérault sera amené à prendre un arrêté d'autorisation ou, le cas échéant, un arrêté de rejet, pour la demande d'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase 1 Montpellier Béziers présentée par SNCF réseau pour le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Annexe : A3 Annonce dans le METROPOLITAIN : (28octobre 2025)

ENQUETE PUBLIQUE



AVIS D'ENQUETE PUBLIQUE

portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale délivrée au titre des articles L. 181-I et suivants du Code de l'environnement sur les interventions préparatoires de la phase I concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) Montpellier-Béziers, sur les communes Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Vil-le-neuve-les-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Vil-leveyrac par SNCF réseau

Le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Montpellier-Béziers sur les communes Béziers, Cers, Villeneuve-les-Béziers, Montblanc, Castelnau-de-Guers, Montagnac, Pinet, Pomérols, Bessan, Florensac, Saint-Thibéry, Fabrègues, Lattes, Montpellier, Saint-Jean-de-Védas, Villeneuve-les-Maguelone, Balaruc-le-Vieux, Gigean, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac, porté par SNCF réseau, est soumis à une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase I délivrée au titre des articles L. 181-I et suivants du Code de l'environnement qui se déroulera **du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00, soit 34 jours consécutifs.**

La présidente du tribunal administratif de Montpellier a désigné par une décision du 19 septembre 2025, une commission d'enquête composée de Monsieur Eric DURAND président, et des assesseurs Monsieur Patrice BONNIN et Monsieur Vincent RIOUE.

Le responsable du projet auprès duquel des renseignements peuvent être demandés est auprès de Monsieur Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – téléphone 04 48 18 56 51.

Consultation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, sera déposé et consultable du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

Mairie de Montpellier, siège de l'enquête	1 place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2	du lundi au vendredi : 8h30 à 17h30 et jeudi 19h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34536 Béziers cedex	du lundi au vendredi : 08h00 à 12h30 13h30 à 17h30

Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac	du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 13h30 à 18h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34770 Gigean	du lundi au jeudi : 08h00 à 12h00 – 13h30 à 17h30 le vendredi : 08h00 à 12h00 – 13h30 à 16h30

- sur le site internet du registre dématérialisé, au lien suivant

<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daeip>

- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant :

www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2

- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement téléphone : 04 67 61 61 61.

Recueil des observations et propositions du public :

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

* sur les registres d'enquête déposés aux lieux et horaires mentionnés ci-dessus.

* par correspondance à la commission d'enquête :

« LNMP – Autorisation environnementale phase I Montpellier-Béziers »
1 place Georges Frêche
34 267 Montpellier cedex 2

* par voie électronique sur le site internet comportant le registre dématérialisé :

<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daeip>

* les déposer par courriel à l'adresse suivante :

lnmp-phase1-daeip@mail.registre-numerique.fr

* Les commissaires enquêteur recevront les observations et propositions du public aux dates et horaires suivants :

Lieux	Adresses	Dates	horaires
Mairie de Montpellier (siège de l'enquête)	1 Place Georges Frêche 34267 Montpellier cedex 2	Mercredi 10 décembre 2025 lundi 22 décembre 2025	14h00 à 17h00 14h00 à 17h00 13h30 à 17h00 9h00 à 12h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34536 Béziers cedex	Mardi 9 décembre 2025 mardi 16 décembre 2025	13h30 à 17h00 9h00 à 12h00
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34510 Florensac	Mercredi 3 décembre 2025 vendredi 19 décembre 2025	9h00 à 12h00 14h00 à 17h00

Annexe : A4 Arrêté Préfectoral du 14 octobre 2025



*Direction des relations avec les collectivités locales
Bureau de l'environnement*

Montpellier, le 14 octobre 2025

ARRÊTÉ PRÉFECTORAL n°2025.10.DRCL.0437

portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement sur les interventions préparatoires de la phase 1 concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) Montpellier-Béziers, sur les communes 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 par SNCF réseau

Le préfet de l'Hérault

VU le Code de l'environnement ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU le décret du 13 septembre 2023 portant nomination de Monsieur François-Xavier LAUCH en qualité de préfet de l'Hérault ;

VU l'arrêté n°2024.12.DRCL.0630 du 24 décembre 2024 portant renouvellement de l'arrêté préfectoral n° 2021-1-1484 du 22 décembre 2021 modifié portant renouvellement de l'arrêté préfectoral n° 2019-1-097 du 30 janvier 2019 qualifiant de projet d'intérêt général (PIG) la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, sur la base du fuseau acté par décision ministérielle du 29 janvier 2016, dans sa traversée du département de l'Hérault ;

VU le décret n° 2023-111 du 16 février 2023 déclarant d'utilité publique et urgents les travaux nécessaires à la réalisation de la ligne ferroviaire nouvelle entre Montpellier et Béziers et portant 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 département de l'Hérault ;

Préfecture de l'Hérault
Place des Martyrs de la Résistance
34062 MONTPELLIER Cedex 2
Modalités d'accueil du public : www.herault.gouv.fr/
@Prefet34

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

VU l'avis n°2024-120 émis le 30 janvier 2025 par l'Autorité Environnementale (Inspection Générale de l'Environnement et du Développement Durable (IGEDD) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage ;

VU le 1^{er} avis du conseil national de la protection de la nature du 20 février 2025 relative au projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan;

VU le 2^e avis du conseil national de la protection de la nature du 22 septembre 2025 relative au projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan;

VU l'avis de la commission départementale de la nature, des paysages et des sites, intégrant l'avis de l'architecte des bâtiments de France du 23 juin 2025 ;

VU la décision n°E25000127/34 du 19 septembre 2025 de la présidente du tribunal administratif de Montpellier désignant une commission d'enquête ;

VU le dossier d'autorisation environnementale présenté par SNCF Réseau pour être soumis à enquête publique ;

Sur proposition de la secrétaire générale de la préfecture de l'Hérault ;

ARRÊTE :

ARTICLE 1 : Objet et durée de l'enquête

Le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Montpellier-Béziers sur les communes 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, porté par SNCF réseau, est soumis à une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase 1 délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement qui se déroulera du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00, soit 34 jours consécutifs.

ARTICLE 2 : Commission d'enquête

La présidente du tribunal administratif de Montpellier a désigné une commission d'enquête composée de Monsieur Eric DURAND président, et des assesseurs Monsieur Patrice BONNIN et Monsieur Vincent ROUE.

ARTICLE 3 : Personne responsable du dossier

Le responsable du projet auprès de laquelle des renseignements peuvent être demandés est auprès de Monsieur Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – téléphone 04 48 18 56 51.

ARTICLE 4 : Consultation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, sera déposé et consultable du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

Mairie de Montpellier, siège de l'enquête	1 place Georges Frêche 34 267 Montpellier cedex 2	du lundi au vendredi : 8h30 à 17h30 et le jeudi 19h00
Communauté d'Agglomération	39 boulevard de Verdun	du lundi au vendredi :

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

Béziers Méditerranée	CS30567 34 536 Béziers cedex	08h00 à 12h30 13h30 à 17h30
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34 510 Florensac	du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 13h30 à 18h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34 770 Gigean	du lundi au jeudi : 08h00 à 12h00 – 13h30 à 17h30 le vendredi : 08h00 à 12h00 – 13h30 à 16h30

- sur le site internet du registre dématérialisé, au lien suivant :
<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daeip>
- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant :
www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2
- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement téléphone 04 67 61 61 61.

ARTICLE 5 : Recueil des observations et propositions du public :

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

* sur les registres d'enquête déposés aux lieux et horaires mentionnés ci-dessus.

* par correspondance à la commission d'enquête :

« LNMP – Autorisation environnementale phase 1 Montpellier-Béziers »
1 place Georges Frêche
34 267 Montpellier cedex 2

* par voie électronique sur le site internet comportant le registre dématérialisé :

<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daeip>

* les déposer par courriel à l'adresse suivante :

lnmp-phase1-daeip@mail.registre-numerique.fr

* Les commissaires enquêteur recevront les observations et propositions du public aux dates et horaires suivants :

Lieux	Adresses	Dates	horaires
Mairie de Montpellier (bureau de l'enquête)	1 Place Georges Frêche 34 267 Montpellier cedex 2	Mercredi 10 décembre 2025 lundi 22 décembre 2025	14h00 à 17h00 14h00 à 17h00

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34 536 Béziers cedex	Mardi 9 décembre 2025 mardi 16 décembre 2025	13h30 à 17h00 9h00 à 12h00
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34 510 Florensac	Mercredi 3 décembre 2025 vendredi 19 décembre 2025	9h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Gigan	1 rue Hôtel de ville 34 770 Gigan	Mardi 2 décembre 2025 jeudi 11 décembre 2025 mercredi 17 décembre 2025	13h30 à 17h00 14h00 à 17h00 9h00 à 12h00

Ils pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui en fera la requête.

ARTICLE 6 : Communication du dossier

Toute personne en faisant la demande auprès de la préfecture pourra à ses frais, obtenir communication du dossier à la Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, dès la publication de l'avis d'enquête publique.

ARTICLE 7 : Publicité de l'enquête

Publicité sur site et en mairies :

Quinze jours au moins avant l'ouverture de l'enquête et pendant toute sa durée et sauf impossibilité matérielle, il sera procédé par les soins du maître d'ouvrage, à ses frais, à l'affichage de l'avis sur les lieux prévus pour la réalisation du projet. Ces affiches doivent être visibles et lisibles de là où, s'il y a lieu, des voies publiques et être conformes aux caractéristiques et dimensions fixées par arrêté ministériel du 9 septembre 2021.

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, Gigan, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac, devront afficher l'avis d'enquête dans les mêmes délais et éventuellement par tout autre procédé. L'accomplissement de cette mesure de publicité incombe au maire qui devra le certifier.

Les présidents de Montpellier Méditerranée Métropole, de Sète agglomération Méditerranée, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée afficheront l'avis dans les mêmes conditions et en attesteront par un certificat d'affichage.

Publicité dans la presse :

Cette enquête sera également annoncée, quinze jours au moins avant son ouverture par les soins du préfet de l'Hérault et aux frais du demandeur, dans deux journaux locaux ou régionaux diffusés dans le département de l'Hérault et rappelée au plus tard dans les huit premiers jours de l'enquête.

Publicité sur le site internet :

L'avis au public d'enquête publique sera publié sur le site internet des services de l'État dans l'Hérault (www.herault.gouv.fr) quinze jours au moins avant le début de l'enquête publique et pendant toute sa durée.

ARTICLE 7 : Consultation des collectivités

Les conseils municipaux des 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, Gigan, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac, et les présidents de Montpellier Méditerranée Métropole, de Sète agglomération Méditerranée, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée concernées par le projet sont appelés à donner leur avis sur la demande

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

d'autorisation au titre des articles L 181-1 et suivants du Code de l'environnement dès l'ouverture de l'enquête publique et au plus tard dans les quinze jours suivant la clôture du registre d'enquête.

En l'absence de délibération dans les délais, l'avis sera réputé favorable.

ARTICLE 8 : Clôture de l'enquête

A l'expiration du délai visé à l'article 2, les registres d'enquête seront clos et signés par le président de la commission d'enquête ou par les assesseurs.

Article 9 : Procès-verbal de la commission d'enquête

Le président de la commission d'enquête examinera les observations consignées et annexées aux registres d'enquête et, dans la huitaine de la clôture de l'enquête, convoquera le demandeur afin de lui communiquer sur place les observations écrites ou orales consignées dans un procès-verbal de synthèse, en l'invitant à produire, dans un délai de 15 jours, ses observations éventuelles.

Article 10 : Rapport et conclusions de la commission d'enquête

Le président de la commission d'enquête transmettra l'exemplaire du dossier de l'enquête déposé au siège de l'enquête, accompagné du ou des registres et pièces annexées, avec le rapport et les conclusions motivées à la préfecture de l'Hérault – Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, 34 place des Martyrs de la Résistance 34 062 Montpellier cedex 2.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique dans les mairies de Montpellier, siège de l'enquête, Florensac et Gigean et à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée.

Ils seront également déposés sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault www.herault.gouv.fr durant le même délai.

ARTICLE 11 : Décision à l'issue de l'enquête

À l'issue de l'enquête publique, le préfet de l'Hérault sera amené à prendre un arrêté d'autorisation ou, le cas échéant, un arrêté de rejet, pour la demande d'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase 1 Montpellier Béziers présentée par SNCF réseau pour le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

ARTICLE 12 : Exécution

La secrétaire générale de la préfecture de l'Hérault, le directeur départemental des territoires et de la mer de l'Hérault, le directeur régional de l'environnement de l'aménagement et du logement d'Occitanie, le directeur de SNCF réseau, les présidents de Montpellier Méditerranée Métropole, de Sète agglomération Méditerranée, de la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée, de la communauté d'agglomération Hérault Méditerranée, les maires 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 les commissaires enquêteurs sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Le préfet,



François-Xavier LAUCH

Annexe : A5

Avis d'enquête (tel qu'affiché en mairie de Montpellier, Béziers, Gigan, Florensac, ...)



AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement sur les interventions préparatoires de la phase 1 concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) Montpellier-Béziers, sur les communes 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 par SNCF réseau

Le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Montpellier-Béziers sur les communes 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, porté par SNCF réseau, est soumis à une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase 1 délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement qui se déroulera du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00, soit 34 jours consécutifs.

La présidente du tribunal administratif de Montpellier a désigné par une décision du 19 septembre 2025, une commission d'enquête composée de Monsieur Eric DURAND président, et des assesseurs Monsieur Patrice BONNIN et Monsieur Vincent ROUE.

Le responsable du projet auprès de laquelle des renseignements peuvent être demandés est auprès de Monsieur Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan – téléphone 04 48 18 56 51.

Consultation du dossier d'enquête

Le dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, sera déposé et consultable du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

Mairie de Montpellier, siège de l'enquête	1 place Georges Frêche 34 267 Montpellier cedex 2	du lundi au vendredi : 8h30 à 17h30 et jeudi 19h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34 536 Béziers cedex	du lundi au vendredi : 08h00 à 12h30 13h30 à 17h30
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34 510 Florensac	du lundi au vendredi : 08h30 à 12h00 13h30 à 18h00
Mairie de Gigan	1 rue Hôtel de ville 34 770 Gigan	du lundi au jeudi : 08h00 à 12h00 – 13h30 à 17h30 le vendredi : 08h00 à 12h00 – 13h30 à 16h30

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

- sur le site internet du registre dématérialisé, au lien suivant :
<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daeip>
- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant :
www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2
- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement téléphone 04 67 61 61 61.

Recueil des observations et propositions du public :

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions durant l'enquête du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

* sur les registres d'enquête déposés aux lieux et horaires mentionnés ci-dessus.

* par correspondance à la commission d'enquête :

« LNMP – Autorisation environnementale phase 1 Montpellier-Béziers »
1 place Georges Frêche
34 267 Montpellier cedex 2

* par voie électronique sur le site internet comportant le registre dématérialisé :

<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daeip>

* les déposer par courriel à l'adresse suivante :

lnmp-phase1-daeip@mail.registre-numerique.fr

* Les commissaires enquêteur recevront les observations et propositions du public aux dates et horaires suivants :

Lieux	Adresses	Dates	horaires
Mairie de Montpellier (siège de l'enquête)	1 Place Georges Frêche 34 267 Montpellier cedex 2	Mercredi 10 décembre 2025 lundi 22 décembre 2025	14h00 à 17h00 14h00 à 17h00
Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée	39 boulevard de Verdun CS30567 34 536 Béziers cedex	Mardi 9 décembre 2025 mardi 16 décembre 2025	13h30 à 17h00 9h00 à 12h00
Mairie de Florensac	Avenue Jean Jaurès 34 510 Florensac	Mercredi 3 décembre 2025 vendredi 19 décembre 2025	9h00 à 12h00 14h00 à 17h00
Mairie de Gigean	1 rue Hôtel de ville 34 770 Gigean	Mardi 2 décembre 2025 jeudi 11 décembre 2025 mercredi 17 décembre 2025	13h30 à 17h00 14h00 à 17h00 9h00 à 12h00

Ils pourront également recevoir, sur rendez-vous, toute personne qui en fera la requête.

Toute personne en faisant la demande auprès de la préfecture pourra à ses frais, obtenir communication du dossier à la Direction des Relations avec les Collectivités Locales – Bureau de l'Environnement, dès la publication de l'avis d'enquête.

Le rapport et les conclusions motivées seront tenus à la disposition du public pendant une durée d'un an à compter de la clôture de l'enquête publique dans les mairies de Montpellier, siège de l'enquête,

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

Florensac et Gigean et à la communauté d'agglomération Béziers Méditerranée et sur le site internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant :

<https://www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/ENQUETES-PUBLIQUES2> .

À l'issue de l'enquête publique, le préfet de l'Hérault sera amené à prendre un arrêté d'autorisation ou, le cas échéant, un arrêté de rejet, pour la demande d'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase 1 Montpellier Béziers présentée par SNCF réseau pour le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Annexe : A6 –

Détail relatif à la complétude du dossier au niveau réglementaire

Dans le détail

221/ Composition du dossier d'enquête Conformément à l'article R123-8 (modifié par Décret n°2015-1783 du 28 décembre 2015 - art. 9) du code de l'environnement.

Le dossier comprend au moins :

1° Lorsque le projet fait l'objet d'une évaluation environnementale :

a) L'étude d'impact et son résumé non technique, ou l'étude d'impact actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article [L. 122-1-1](#) ; => *Pièce C*

c) L'avis de l'autorité environnementale mentionné au III de l'article L. 122-1, le cas échéant, au III de l'article L. 122-1-1, à l'article [L. 122-7](#) du présent code ou à l'article [L. 104-6 du code de l'urbanisme](#), ainsi que la réponse écrite du maître d'ouvrage à l'avis de l'autorité environnementale ; => *Pièce I*.

3° La mention des textes qui régissent l'enquête publique en cause et l'indication de la façon dont cette enquête s'insère dans la procédure administrative relative au projet, plan ou programme considéré, => *Pièce 0 (préambule : pages 5, 6), pièce A (note de présentation non technique : pages 5 à 7)*, ainsi que la ou les décisions pouvant être adoptées au terme de l'enquête et les autorités compétentes pour prendre la décision d'autorisation ou d'approbation ; => *Arrêté préfectoral n°2025.10.DRCL.0437 du 14 octobre 2025*.

4° Lorsqu'ils sont rendus obligatoires par un texte législatif ou réglementaire préalablement à l'ouverture de l'enquête, les avis émis sur le projet plan, ou programme ; => *Pièce I (Avis de l'ARS, de la CDNPS, de l'architecte des bâtiments de France, du CNDP (2 pièces), du Service Agriculture Forêt, du Service Eaux Risques et Nature, de la DRAC, de l'Office Français de la Biodiversité (4 avis), des SAGE (2 avis), du Syndicat Mixte du Bassin de Thau et du Syndicat Intercommunal d'Adduction d'eau des Communes du Bas Languedoc)*.

5° Le bilan de la procédure de débat public organisée dans les conditions définies aux articles L. 121-8 à L. 121-15, de la concertation préalable définie à l'article L. 121-16 ou de toute autre procédure prévue par les textes en vigueur [...] le rapport final prévu à l'article L. 121-16-2.

=> *Pièce A, 2 (page 7)*.

6° La mention des autres autorisations nécessaires pour réaliser le projet dont le ou les maîtres d'ouvrage ont connaissance => *DUP prononcée par décret ministériel n°2023-111 du 16 février 2023*.

222/ Pour la demande d'autorisation environnementale, le dossier doit comprendre, au titre de l'Article R181-13 :

1° Lorsque le pétitionnaire est une personne physique, ses nom, prénoms, date de naissance et adresse et, s'il s'agit d'une personne morale, sa dénomination ou sa raison sociale, sa forme juridique, son numéro de SIRET, l'adresse de son siège social ainsi que la qualité du signataire de la demande ; => *Pièces A et B*.

2° La mention du lieu où le projet doit être réalisé ainsi qu'un plan de situation du projet à l'échelle 1/25 000, ou, à défaut au 1/50 000, indiquant son emplacement ; => *Pièce B*.

3° Un document attestant que le pétitionnaire est le propriétaire du terrain ou qu'il dispose du droit d'y conduire son projet ou qu'une procédure est en cours ayant pour effet de lui conférer ce droit ; => *La DUP de 2023 stipule les méthodes d'acquisition (amiable ou expropriation) et rend possible les occupations temporaires pour la réalisation des IP. Il faut ajouter deux arrêtés : le N°2024.04.DRCL.0181 portant autorisation de pénétrer et d'occuper temporairement pour les sondages géotechniques et le N°765-2024-0206 du 26/02/2024 portant prescription et attribution d'un diagnostic d'archéologie préventive sur 14 des 15 sites et une lettre stipulant que le site de Bessan ne fera pas l'objet de telles recherches.*

4° Une description de la nature et du volume de l'activité [...] de l'article 3 du décret n° 2006-649 du 2 juin 2006 relatif aux travaux miniers, aux travaux de stockage souterrain et à la police des mines et des stockages souterrains dont le projet relève. => *Pièces B, C (volume 2) et D.*

Elle inclut les moyens de suivi et de surveillance, les moyens d'intervention en cas d'incident ou d'accident ainsi que les conditions de remise en état du site après exploitation et, le cas échéant, la nature, l'origine et le volume des eaux utilisées ou affectées. Elle inclut également [...] en remplacement de l'eau potable ; => *Pièce D.*

5° Soit, lorsque la demande se rapporte à un projet soumis à évaluation environnementale, l'étude d'impact réalisée en application des articles R. 122-2 et R. 122-3-1, s'il y a lieu actualisée dans les conditions prévues par le III de l'article L. 122-1-1, soit, dans les autres cas, l'étude d'incidence environnementale prévue par l'article R. 181-14 ; => *Pièce C.*

7° Les éléments graphiques, plans ou cartes utiles à la compréhension du dossier, notamment de celles prévues par les 4° et 5° ; => *contenues dans l'ensemble des pièces du dossier.*

8° Une note de présentation non technique ; => *Pièce A.*

9° Lorsque l'implantation d'une installation nécessite l'obtention d'une autorisation d'urbanisme, la justification du dépôt de la demande de cette autorisation d'urbanisme si celle-ci a été effectuée préalablement ou en même temps que la demande d'autorisation environnementale ; => *le paragraphe 2.3.1.3. de la pièce 0 (page 6) stipule que le nombre d'autorisations d'urbanisme nécessaires à ces opérations de diagnostics ne peut être identifié à ce stade de l'étude. Ce travail serait en cours en collaboration avec la DRAC et les opérateurs d'archéologie préventive. SNCF Réseau indique procéder à ces démarches préalablement au démarrage des travaux.*

10° Le cas échéant, la mention des autres demandes d'autorisation ou déclarations, hors autorisations d'urbanisme, nécessaires à la réalisation du projet et requérant l'organisation d'une enquête publique, lorsque cette enquête n'a pas encore été réalisée [...] au troisième alinéa du I du L. 181-10 ; => *Aucune mention à cet article.*

11° Le cas échéant, lorsqu'une demande de titre minier [...] du code minier. Le pétitionnaire peut inclure dans le dossier de demande une synthèse des mesures envisagées, sous forme de propositions de prescriptions de nature à assurer le respect des dispositions des articles L. 181-3, L. 181-4 et R. 181-43. ; => *Aucune mention à cet article, ne serait ce que pour l'évacuer de l'étude.*

Alinea final Le pétitionnaire peut inclure dans le dossier de demande une synthèse des mesures ERC. => *Pièce C, volume 5, Pièce D (chapitre IV, 2 Incidences et mesures pages 222 à 278), Pièce E, 2 sur 2 (chapitre III et IV notamment § 3.5 pour les mesures C).*

223/ L'Article R181-14 (version en vigueur depuis le 01 mars 2017) indique de plus que :

I– L'étude d'incidence environnementale établie pour un projet qui n'est pas soumis à étude d'impact est proportionnée à l'importance de ce projet et à son incidence prévisible sur l'environnement, au regard des intérêts mentionnés à l'article L. 181-3.

L'étude d'incidence environnementale :

1° Décrit l'état actuel du site sur lequel le projet doit être réalisé et de son environnement ; => *Pièce C, volumes 3 et 7A.*

2° Détermine les incidences directes et indirectes, temporaires et permanentes du projet sur les intérêts mentionnés à l'article L. 181-3 eu égard à ses caractéristiques et à la sensibilité de son environnement ; => *Pièce C, volume 5 et 7A.*

3° Présente les mesures envisagées pour éviter et réduire les effets négatifs notables du projet sur l'environnement et la santé, les compenser s'ils ne peuvent être évités ni réduits et, s'il n'est pas possible de les compenser, la justification de cette impossibilité ; => *Pièce C, volumes 4, 5 et 7A.*

4° Propose des mesures de suivi ; *! Pièce E, 2 sur 2 (chapitre IV, § 4 pour mesures compensatoires)*

5° Indique les conditions de remise en état du site après exploitation ; => *Pièce A, chapitre III, 2, 2.1 (page 32 à 37), Pièce E, 2 sur 2, chapitre IV, §2.*

6° Comporte un résumé non technique. => *Pièce C, volume 1*

II. 1° Lorsque le projet est susceptible d'affecter des intérêts mentionnés à l'article L. 211-1, l'étude d'incidence environnementale porte sur la ressource en eau [...] climatiques. Elle précise [...] des objectifs de qualité des eaux prévus par l'article D. 211-10. => *Pièce D*

II. 2° Lorsque le projet est susceptible d'affecter un ou des sites Natura 2000, l'étude d'incidence environnementale comporte l'évaluation au regard des objectifs de conservation de ces sites dont le contenu est défini à l'article R. 414-23. => *Pièce C, volume 8*

224/ L'Article D 181 apporte les exigences complémentaires suivantes :

Article D181-15-1

Lorsque l'autorisation environnementale concerne un projet relevant du 1° de l'article L. 181-1, demande d'autorisation au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques

Lorsque l'autorisation environnementale concerne un projet relevant du 1° de l'article L. 181-1, le dossier de demande est complété dans les conditions suivantes [...] Article L.214-1 et suivants, concernant les régimes d'autorisation ou de déclaration des installations, ouvrages, travaux et activités susceptibles d'affecter l'eau et les milieux aquatiques ; => *Pièce D*

D181-15-3 bis

Méthodes d'évaluation pour établir l'état initial et évaluer les effets du projet –
Présentation des difficultés rencontrées

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

Lorsque l'autorisation environnementale concerne un projet relevant du 3° de l'article L. 181-1, le dossier de demande est complété par :

2° Un exposé relatif aux méthodes de recherches ou d'exploitation envisagées et, le cas échéant, aux tranches de travaux projetées ; => *Pièce C, volume 6*

Article D181-15-4

Demande d'autorisation de travaux en site classé => *Pièce F*

D. 181-15-5

Dérogation espèces protégées (si concerné) => *Pièce E*

D. 181-15-9

Demande d'autorisation de défrichement => *Pièce G*

D. 181-15-10

Demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques => *Pièce H*

225/ L. 181-25 mentionne une étude de dangers

Le demandeur fournit une **étude de dangers** qui précise les risques auxquels l'installation peut exposer, directement ou indirectement, les intérêts mentionnés à l'article L. 511-1 en cas d'accident, que la cause soit interne ou externe à l'installation.

Le contenu de l'étude de dangers [...] à réduire la probabilité et les effets de ces accidents. => *SNCF Réseau affirme ne pas avoir identifié de danger particulier relatif à la conduite des IP.*

226/ R.122-5 II 4°

Il impose la nécessité de conduire, dans le cadre de son étude d'impact, une approche des effets cumulés du projet avec les 14 (pour la phase 1) autres projets existants ou approuvés.

=> *Pièce E, 2 sur 2, page 63.*

227/ L181-2 I 19°

Cet article liste les autorisations, enregistrements, déclarations, absences d'opposition, approbations et agréments portés par l'autorisation environnementale. L'absence d'opposition à la déclaration ou à l'autorisation uni que de destruction de haies prévues aux articles L412 22 et L412 23 du Code de l'environnement a été intégrée dans cette liste.

=> *Pièce I*

Annexe : A7 - Certificats d'affichage (exemples parmi les 54 exemplaires de début et fin – 2 par commune)



Montpellier Méditerranée Métropole

Certificat d'affichage

Je soussigné Michaël DELAFOSSE, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, certifie que :

Le(s) media(s) suivant(s) a/ont été affiché(s) sur le panneau réservé à cet effet au siège de la Métropole,
50 place Zeus à Montpellier :

- Avis d'enquete AE LNMP (eEvin5PacseALqf4bNe6tdAuMf-75.pdf) à partir du 21/10/2025

Fait à Montpellier le 06/11/2025,

Le Président de Montpellier Méditerranée Métropole
Le Maire de la ville de Montpellier

Michaël DELAFOSSE

Début



Montpellier Méditerranée Métropole

Certificat d'affichage

Je soussigné Michaël DELAFOSSE, Président de Montpellier Méditerranée Métropole, certifie que :

Le(s) media(s) suivant(s) a/ont été affiché(s) sur le panneau réservé à cet effet au siège de la Métropole,
50 place Zeus à Montpellier :

- AP n2025-10-DRCL-0437 AOEP AE LNMP (ec5M4P0600L237nPCEAR713NA0-2L-3OE45DPA-0.pdf)
à partir du 21/10/2025

Fait à Montpellier le 14/01/2026,

Le Président de Montpellier Méditerranée Métropole
Le Maire de la ville de Montpellier

Michaël DELAFOSSE

Fin

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

V/Réf. : PROJET LIGNE NOUVELLE
MONTPELLIER PERPIGNAN

N/Réf. : EP25865

CERTIFICAT D'AFFICHAGE FINAL

Je soussigné : Manuel STOECKLIN

Qualité de la personne signataire : Maire

de la commune de GIGEAN

Certifie qu'il a été apposé dans les panneaux d'affichage administratif, à la vue du public, en application des dispositions légales et réglementaires, une affiche informant le public de :

AVIS D'ENQUÊTE PUBLIQUE

portant ouverture d'une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement sur les interventions préparatoires de la phase 1 concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) Montpellier-Béziers, sur les communes 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, Gigeon, Bouzigues, Loupian, Mèze, Poussan, Villeveyrac par SNCF Réseau

du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00

Cette affiche a été apposée du 19/11/2025 au 22/12/2025 inclus.

En foi de quoi est délivré le présent certificat, afin de servir et valoir ce que de droit.

Fait à GIGEAN

le :

**CACHET
(obligatoire)**

SIGNATURE



Exemple de FIN pour la commune de Gigeon

Extrait du dossier réalisé par les commissaires de justice :

Société Civile Professionnelle
Véronique BERTHEZENE - Sophie DAUDIBERTIERES

Commissaires de Justice Associés
Audienciers près la Cour d'Appel
14, rue de la république - 34000 Montpellier
TEL: 04.67.60.75.79 - 06.83.26.79.55
Membre d'une association de gestion agréée
Règlement des honoraires par chèque accepté

Procès-verbal de constat



Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

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 par SNCF Réseau

du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00

Le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan Montpellier-Béziers sur les communes de Béziers, Cers, Villeneuve-lès-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, porté par SNCF Réseau, est soumis à une enquête publique préalable à l'autorisation environnementale sur les interventions préparatoires de la phase 1 délivrée au titre des articles L.

181-1 et suivants du Code de l'environnement qui se déroulera du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00, soit 34 jours consécutifs.

La présidente du tribunal administratif de Montpellier a désigné par une décision du 19 septembre 2025, une commission d'enquête composée de Monsieur Eric DURAND président, et des assesseurs Monsieur Patrice BONNIN et Monsieur Vincent ROUE.

Le responsable du projet auprès duquel des renseignements peuvent être demandés est Monsieur Stéphane LUBRANO, SNCF Réseau, Mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan - téléphone 04 48 18 56 51.

CONSULTATION DU DOSSIER D'ENQUÊTE

Le dossier d'enquête comprenant notamment l'étude d'impact, l'avis de l'Inspection générale de l'environnement et du développement durable (IGEDD) et le mémoire en réponse du maître d'ouvrage, sera déposé et consultable du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00 :

- Mairie de Montpellier, siège de l'enquête, 1 place Georges Frêche 34 267

Montpellier cedex 2, du lundi au vendredi : 8h30 à 17h30, 19h00 le jeudi

- Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée, 39 boulevard de Verdun CS30567 - 34 536 Béziers cedex, du lundi au vendredi :

08h00 à 12h30 et de 13h30 à 17h30

- Mairie de Florensac, Avenue Jean Jaurès 34 510 Florensac, du lundi au vendredi: 08h30 à 12h00 et de 13h30 à 18h00

- Mairie de Gigean, 1 rue Hôtel de ville 34 770 Gigean, du lundi au jeudi :

08h00 à 12h00 et de 13h30 à 17h30, le vendredi: 08h00 à 12h00 et de 13h30 à 16h30

- sur le site internet du registre dématérialisé, au lien suivant :

<https://www.registre-numerique.fr/lnmp-phase1-daeip>

- sur le site Internet des services de l'État dans l'Hérault au lien suivant :

www.herault.gouv.fr/Publications/Consultation-du-public/Enquetes-publiques2

- au moyen du point numérique pour les usagers dans le hall d'accueil de la préfecture de l'Hérault, accessible sur rendez-vous auprès du bureau de l'environnement téléphone 04 67 61 61 61.

RECUEIL DES OBSERVATIONS ET PROPOSITIONS DU PUBLIC

Le public pourra déposer ou transmettre ses observations et propositions edurant l'enquête du mercredi 19 novembre 2025 à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00

Mairie de Montpellier, siège de l'enquête

1 Place Georges Frêche 34 267 Montpellier cedex 2

Mercredi 10 décembre 2025

Lundi 22 décembre 2025

14h00 à 17h00

14h00 à 17h00

Communauté d'Agglomération Béziers Méditerranée

39 boulevard de Verdun CS30567 34 536 Béziers cedex

Mardi 9 décembre 2025

Mardi 16 décembre 2025

13h30 à 17h00

9h00 à 12h00

Mairie de Florensac

Avenue Jean Jaurès 34 510 Florensac

Mercredi 3 décembre 2025

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

Point n°4 Croisement Rue des Gloriettes / Rue de l'Alizé – 34420 VILLENEUVE-LES-BEZIERS



7.



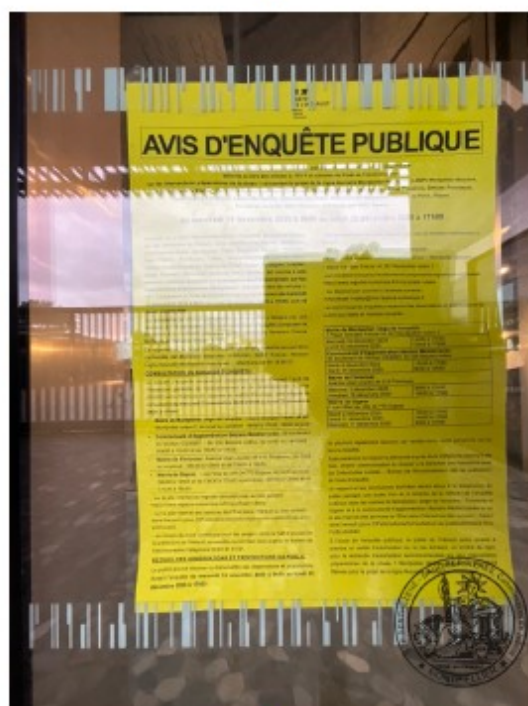
8.

Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale concernant le projet de la
Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 Montpellier-Béziers

Mairie de Montpellier



348.



349.

De tout ce que dessus, j'ai dressé le présent procès-verbal de constat sur 223 pages pour servir et valoir ce que de droit.

Coût de l'acte

Les articles font référence
au Code de Commerce

Émoluments (Art A444-10)

Déplacement (Art R. 444-48)

Sous total HT

TVA à 20%

TOTAL TTC

Mémoire

Mémoire

Mémoire

Mémoire

Mémoire



Sophie DAUDIBERTIÈRES
Commissaire de Justice

Annexe 8 : Glossaire

ABF	Architecte des bâtiments de France
Ae	Autorité environnementale
AEP	Adduction d'eau potable
ARS	Agence régionale de la santé
CDNPS	Commission départementale de la nature des paysages et des sites
CLE	Commission locale de l'eau
CNPN	Conseil national pour la protection de la nature
CORINE (biotope)	Coordination et recherche de l'information en environnement
DAE	Demande d'autorisation environnementale
DDTM	Direction départementale des territoires et de la mer
DRAC	Direction régionale des affaires culturelles
DREAL	Direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement
DUP	Déclaration d'utilité publique
EBC	Espace boisé classé
EI	Etude d'impact
EP	Enquête publique
ERC (mesures)	Eviter, réduire, compenser
EUNIS	European nature information system
GEMAPI	Gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations
IOTA	Installations, ouvrages, travaux et activités
IP	Interventions préparatoires
LGV	Ligne à grande vitesse
LNMP	Ligne nouvelle Montpellier Perpignan
OFB	Office français de la biodiversité
PPA	Personne publique associée
PV	Procès verbal (de fin d'enquête)
RIIPM	Raison impérative d'intérêt public majeur
RNCFS	Réserve nationale de chasse et de faune sauvage
SAFER	Société d'aménagement foncier et d'établissement rural
SAGE	Schéma d'aménagement et de gestion des eaux
SIACBL (SBL)	Syndicat intercommunal d'adduction d'eau des communes du Bas Languedoc
SINP	Syndicat d'information sur la nature et les paysages
SMBT	Syndicat mixte du bassin de Thau
SME	Système de management environnemental
SNCF Réseau	Gestionnaire d'infrastructure du réseau ferré national
TGV	Train à grande vitesse
ZNIEF	Zone naturelle d'intérêt écologique faunistique et floristique
SME	Système de management environnemental
ZSC	Zone spéciale de conservation
ZPS	Zone de protection spéciale

Annexe : A9 – PV de la commission d'enquête :

Enquête publique

Décision N°E 25000127 / 34 du Tribunal administratif de Montpellier du 19 septembre 2025

Projet de Train à grande vitesse Montpellier – Béziers - SNCF réseau

Arrêté Préfectoral N° 2025.05-DRCL-du 2025

Objet :

**Enquête publique préalable à l'autorisation environnementale
délivrée au titre des articles L. 181-1 et suivants du Code de
l'environnement concernant le projet de la Ligne Nouvelle
Montpellier Perpignan (LNMP), phase 1 - Interventions
préparatoires Montpellier-Béziers**

PV de fin d'enquête publique

Le, 8 Janvier 2026

Président de la Commission d'enquête : Eric Durand
Assesseurs : Patrice Bonnin et Vincent Roué

SOMMAIRE DU PV de la commission d'enquête

Table des matières

0 - Introduction :	28
1 – Observations relatives aux Interventions Préparatoires :	29
1.1 – Observations ORALES au cours des permanences et autres issues des registres papiers :	29
1.1.1 - Montpellier (siège de l'enquête) :	29
1.1.2 - GIGEAN :	30
1.1.3 - FLORENSAC :	30
1.1.4 – BEZIERS :	32
1.2 - Observations émanant des entreprises, associations et collectivités, personnes morales et sociétés :	33
1.2.1 – Observations favorables :	33
1.2.2 – Observations défavorables :	33
1.3 Observations issues du registre dématérialisé	37
1.4 – Observations générales du registre dématérialisé, par acteurs et thèmes (concernant notamment les IP) :	39
1.4.1. Préservation de l'eau et des nappes phréatiques	39
1.4.2 Problématiques foncières et agricoles	39
2 – Autres observations globales	42
2.1 – Observations orales lors des permanences et autres issues des registres papier :	42
2.1.1 - Montpellier (siège de l'enquête) :	42
2.1.2 - GIGEAN :	42
2.2.3 - FLORENSAC :	44
2.2.4 – BEZIERS :	44
2.2 - Autres OBSERVATIONS émanant des entreprises, associations et collectivités, personnes morales et sociétés :	46
2.2.1 Observations favorables avec demandes et recommandations :	46
2.2.2 – Observations défavorables émanant des entreprises, associations et collectivités, personnes morales et sociétés :	49
2.3 –Autres observations générales du registre dématérialisé, par acteurs et thèmes :	52
2.3.1. Biodiversité et protection des milieux naturels :	52
2.3.2. Desserte de Sète et accessibilité ferroviaire pour les habitants du bassin de Thau :	54
2.3.3 Problèmes fonciers non directement lié aux IP :	55
2.3.4. Nuisances sonores et vibratoires :	56
2.3.5. Économie et Tourisme :	58
2.3.6. Compensations de la séquence ERC :	58
2.3.7. Autres thématiques dominantes identifiées :	58
2.4 - Autres observations représentatives – particuliers :	60
3 – Conclusions	61
ANNEXE	62

0 - Introduction :

Le présent PV exprime les questions pour lesquelles la commission d'enquête attend des réponses et / ou un argumentaire explicatif, des éclaircissements ou des engagements de la part du maître d'ouvrage, la SNCF Réseau, pour le projet de la ligne Nouvelle Montpellier Perpignan (LNMP) phase 1 de Montpellier à Béziers. L'enquête environnementale porte sur les interventions préparatoires.

Les réponses seront prises en compte dans le rapport final et pour l'avis de la commission d'enquête.

Au cours de l'enquête publique qui s'est déroulée du mercredi 19 novembre à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00.

Au cours de l'enquête ont été déposées sur le registre dématérialisé : deux cent quarante-trois observations

Sur les registres papier de Montpellier, Florensac, Gigan et Béziers : respectivement : 1, 7, 11 et 5 observations, soit un total de 24 observations et/ou courriers dont deux avec pièces jointes.

Le présent PV pose au maître d'ouvrage, les questions de la commission d'enquête relatives aux observations : les observations orales et celles liées aux registres papiers, puis celles marquant un avis défavorable sur le projet émanant du registre dématérialisé y compris pour des sujets non-directement liés à l'objet de l'enquête (interventions préparatoires).

En effet le projet provoque des inquiétudes et rejets face auxquels il est impératif de répondre.

Chaque question ou série de questions se rapporte à une observation (numérotée avec le nombre correspondant au registre dématérialisé, ou en référence au registre de la commune citée) et à laquelle le maître d'ouvrage devra se reporter pour avoir le texte intégral et les éventuelles pièces jointes du déposant.

Une série de questions des commissaires enquêteurs également qui se rapporte au dossier présenté à l'enquête.

Le maître d'ouvrage doit apporter une réponse à **chaque question** posée et à chaque demande exprimée dans le texte du présent PV.

1 – Observations relatives aux Interventions Préparatoires :

1.1 – Observations ORALES au cours des permanences et autres issues des registres papiers :

1.1.1 - Montpellier (siège de l'enquête) :

Nous ne relevons aucune observation sur le registre, un courrier a, en revanche, été
reçu.

**Lettre du Syndicat Intercommunal d'Adduction d'eau des Communes du Bas
Languedoc : (lettre en annexe et compte rendu de visite de la commission
d'enquête) :**

- 1) Concernant les IP et donc l'enquête publique en cours : des précautions doivent
être prises pour que les sondages géotechniques ne perturbent pas le site,
notamment pour qu'il n'y ait pas de risque de percolation entre des couches de
nappe de profondeurs différentes. Chaque fouille archéologique doit être faite en
un temps le plus court possible, en dehors des périodes de risque de crue de
l'Hérault, en rebouchant la fouille en respectant l'ordre des couches successives
(sous contrôle d'un hydrogéologue).
- 2) Concernant les travaux et l'exploitation de la phase 1 : tout accident générant la
moindre pollution dans le cours de l'Hérault impactera quasiment
instantanément les nappes situées en aval du viaduc de franchissement de
l'Hérault à la hauteur de la station de pompage. Une solution permettant de
poursuivre le projet LNMP semble toutefois s'imposer : les études (avec
l'intervention de l'hydrogéologue) qui conduiront à la réalisation de 10 nouveaux
puits en amont de la zone, inclus dans le périmètre rapproché. Aucune
convention ne pourra être signée tant que ces études ne seront pas faites. Le
Syndicat attend les garanties correspondantes.

**Demande n°1 de la Commission d'enquête : répondre très précisément et
concrètement aux deux demandes et inquiétudes exprimées ci-dessus :
préalable à la réalisation de tous travaux préparatoires, sondages, forages,
fouilles etc.**

1.1.2 - GIGEAN :

Nous avons relevé 11 observations sur le registre (y compris une lettre datée du 23 décembre non prise en compte) – une seule concerne les IP.

NOTA : beaucoup de personnes qui sont venues rencontrer les commissaires enquêteurs ont évoqué des questions sur le FONCIER : personnes inquiètes qui nous ont montré que la partie foncière n'est pas du tout résolue et génère STRESS et incompréhensions.

Demande n°2 de la Commission d'enquête : il est indispensable que SNCF réseau joigne TOUTES les personnes concernées, dans le cadre des IP et plus globalement pour toutes les expropriations potentielles.
--

1.1.3 - FLORENSAC :

Nous relevons 7 observations, défavorables, sur le registre dont l'une ne pose pas de question spécifique. Quatre observations concernent les IP.

2 visiteurs n'ont pas inscrit de contribution sur le registre : l'un est concerné par un sondage (et par une fouille archéologique future), sans problème et le contact est pris avec la SNCF ; le second est le Maire de Castelnau-de-Guers dont la commune n'est pas concernée directement par le tracé mais sera vigilante lors des étapes ultérieures à l'aspect paysager, au vignoble de Picpoul de Pinet, au rétablissement du réseau de liaison et d'accès...

1.1.3.1 Observation de Céleste Renault - Directrice du Syndicat de l'appellation Picpoul de Pinet.

Opposée au projet de LNMP. 80 ha de vigne en appellation vont être supprimés et ne pourront être compensés par de nouvelles parcelles car après la « révision d'aire » de l'appellation, en cours, indépendamment de la LNMP, aucune parcelle répondant aux critères du terroir ne sera disponible. D'autre part, cette révision d'aire correspond à des parcelles qui ne sont pas connues à ce jour et qui seront impactées probablement.

Question n°1 de la Commission d'enquête : effectivement les surfaces prises par le projet de LNMP ne pourraient être compensées sur la commune de Pinet. Mais, selon le Maire de Florensac, lors d'une récente réunion entre l'AOC Picpoul de Pinet et la SNCF, des compensations conséquentes en hectares ont été trouvées sur les communes de Florensac et Pomerols. Pouvez-vous préciser ce point pour répondre à l'observation ?

NB : des interventions préparatoires sont sur des parcelles en appellation et les propriétaires n'ont pas été contactés par la SNCF.

1.1.3.2 Observation de Romain Fournier, Domaine du Petit Roubié

Demande le déplacement d'un sondage de quelques mètres pour éviter d'impacter une canalisation d'irrigation et l'accès à la parcelle.

1.1.3.3 Observation de Marie-Line et Olivier Thieules – GAEC du Peyret (N°163)

Leurs parcelles (B 1008, B 1009 et B 1014 à Pinet) sont susceptibles d'être impactées par les interventions préparatoires. Ils ont repéré, à proximité des parcelles B 1008 et B 1009, des sondages avec essais pressiométriques ainsi qu'une zone de remblai {vert} et une zone de déblai {rouge}. Ils souhaitent être informés précisément des travaux préparatoires qui vont être réalisés et de leurs conséquences sur l'exploitation de leurs parcelles avec notamment la problématique de leur accès.

Ces parcelles seront-elles acquises partiellement ou totalement pour la construction de la ligne ? peut-elle replanter dès maintenant la parcelle B 1014 en vigne ?

1.1.3.4 Observation de M Baldy :

Souhaite savoir les impacts sur ses parcelles sises à Florensac : B 686/687/691/1157/1158 (cultivées en vignes).



Demande n°3 de la commission d'enquête : répondre aux demandes et inquiétudes concrètes exprimées ci-dessus (Trois observations).

1.1.4 – BEZIERS :

Nous relevons 5 observations sur le registre dont une favorable. Une seule concerne les IP. Les quatre autres peuvent être respectivement classées dans les registres *foncier*, *incohérence du dossier*, *demande de renseignement sur le calendrier de réalisation des IP* puis enfin *nuisance sonore et perte de valeur vénale de biens immobiliers*.

1.1.4.1 Observation de Monsieur Christian MARTINEZ (N°R184).

Ce monsieur est viticulteur à Cers, en contact avec Mme NAVARO (cabinet Systra). En plus d'évoquer la faiblesse de la valeur estimée de rachat d'une partie de ses terres qui comprennent la ferme et son habitation, il souhaite obtenir des informations relatives au calendrier de réalisation des IP sur ses propriétés car il pense peut-être pouvoir encore les exploiter en 2026. Il veut donc savoir s'il peut se lancer dans les travaux préparatoires à la récolte possible en 2026.

Demande n°4 de la commission d'enquête :

Faire en sorte de fournir au plus vite les informations relatives au calendrier des IP sur les terres concernées afin que ce viticulteur puisse ou non se lancer dans ses travaux agricoles annuels mais significatifs.

1.2 - Observations émanant des entreprises, associations et collectivités, personnes morales et sociétés :

1.2.1 – Observations favorables :

N° 35 du CESER :

Le CESER, favorable, émet un certain nombre de recommandations en 6 points. Nous retenons notamment ceux étant pertinents pour les interventions préparatoires :

3/ Attention particulière concernant les engins utilisés pour la desserte, comme pour l'approvisionnement du chantier, qui doivent être les plus « verts » possible.

4/ Une vigilance à ne pas interrompre la migration des espèces, fragmenter l'habitat naturel ou provoquer une dégradation de celui-ci et des écosystèmes.

5/ La problématique de l'eau doit être prise en compte, en particulier la pollution des nappes phréatiques lors de la construction.

Demande n°5 de la commission d'enquête : répondre aux 3 recommandations exposées ci-dessus pour les IP.

1.2.2 – Observations défavorables :

Observations N° 170, 172&173 : Solène LE TARGAT avocate SCI LA PALMERAIE D'ISSANKA et Claude Jourdan

N°172 et 173 - SCEA FELINES JOURDAN (extraits)

Opposition ferme et argumentée au passage de la Ligne à Grande Vitesse (LGV) sur les tronçons n°4 et n°5, dont le tracé impacterait directement et gravement notre exploitation agricole située sur la commune de Pomerols. Notre domaine subirait une perte foncière majeure de 7 hectares 35, comprenant 6 hectares 19 ares 40 de vignes en production AOP Picpoul de Pinet (la destruction ou la fragmentation de cette parcelle entraînerait des conséquences irréversibles : perte de cohérence agronomique, désorganisation des pratiques culturales, baisse durable de rendement et atteinte à la qualité des vins) et 1 hectare 15 ares 60 de terres agricoles.

Cette perte représente non seulement une atteinte directe à notre outil de travail, mais aussi une remise en cause profonde de l'équilibre économique, environnemental et patrimonial de notre exploitation.

Plusieurs sondages géotechniques prévus impactent directement nos parcelles, comme détaillé dans les documents du projet :

PR161_119.4_O1_3 – parcelle H0356, commune de Pomerols (page 169) ·

PR160_119.3_C2_3 – parcelle H0369, commune de Pomerols (page 168) ·

EPEM512_119.5_C3 – parcelle H0357, commune de Pomerols (page 347) ·

EPEM513_119.5_C3 – parcelle H0355, commune de Pomerols (page 346).

Les trois premiers sondages sont situés sur une parcelle en jachère, en bordure immédiate d'une vigne AOP Picpoul de Pinet en production.

Or, la réglementation agricole interdit toute intervention sur les jachères, sous peine de sanctions financières, de refus de versement des aides PAC et des Paiements pour Services Environnementaux (PSE).

Ainsi, les travaux projetés nous exposent à des risques économiques majeurs, indépendants de notre volonté.

De plus, les sondages PR161_119.4_01_3 et EPEM512_119.5_C3, réalisés en bordure de vigne, occasionneront des arrachages de souches, des dégâts irréversibles sur les systèmes racinaires, le retournement des sols, ainsi que la destruction d'un fossé et d'une haie naturelle, éléments essentiels à l'équilibre écologique, à la biodiversité et à la protection contre l'érosion.

Le sondage EPEM512_119.5_C3, en particulier, est extrêmement destructeur, puisqu'il implique la réalisation d'une fosse de grande ampleur, avec un impact durable sur les sols et la végétation. Enfin, le sondage EPEM513_119.5_C3 est prévu au cœur même d'une vigne en production AOP Picpoul de Pinet.

Sa réalisation nécessitera l'arrachage de plusieurs rangs de vigne sur plusieurs mètres, un bouleversement profond des sols, ainsi que des dommages collatéraux sur les souches environnantes, compromettant durablement la production future. L'accès à ce sondage est prévu par un chemin privé étroit, bordé d'un jeune plantier de vignes et présentant des virages à 90 degrés. Ce chemin est totalement inadapté au passage d'engins de chantier, ce qui entraînera inévitablement des dégradations majeures du chemin, des vignes avoisinantes et du boisement limitrophe, aggravant encore l'impact environnemental et agricole du projet. De plus, j'ajoute que je suis également concerné par de futures zones de fouilles archéologiques en bordures de l'emprise de la LGV sur un champ que je dois planter en AOP Picpoul de Pinet le mois prochain, janvier 2026.

Je suis en relation avec Mme NOVARO du groupe SYSTRA, mais les géomètres mandatés pour ces piquetages se sont bien déplacés mais ont réalisé d'autres piquetages qui sont probablement les sondages cités plus haut dans ce courrier (les piquetages ne correspondent d'ailleurs pas aux coordonnées données dans l'enquête).

Au regard de l'ensemble de ces éléments, il apparaît clairement que le passage de la LGV sur ces tronçons constitue une atteinte disproportionnée et irréversible à une exploitation viticole durable, reconnue et économiquement viable.

Ce projet met en péril un patrimoine agricole, environnemental et humain, bâti sur plus de quarante années de travail. Je vous demande donc instamment de reconsidérer le tracé de la LGV sur les tronçons concernés et de prendre pleinement en compte les conséquences économiques, agricoles, environnementales et réglementaires qu'il engendre.

Questions n° 2 et 3 de la commission d'enquête :

2 Quand la SNCF entend-elle contacter les propriétaires concernés, pour fournir les informations susceptibles de répondre à leurs interrogations (mesures compensatoires, impacts sur les exploitations, impacts sur les accès, dédommagements) ?

3 Répondre aux craintes et à l'ensemble de ces points relatifs aux sondages et à la possibilité de modifier le tracé pour ne pas mettre en péril cette exploitation viticole.

N° 113, 170, 171 de la SCI la Palmeraie d'Issanka :

Le projet va détruire le parc d'Issanka et ses arbres centenaires. La LGV impose un viaduc à hauteur de Poussan et un immense remblai à Issanka qui vont détruire faune &

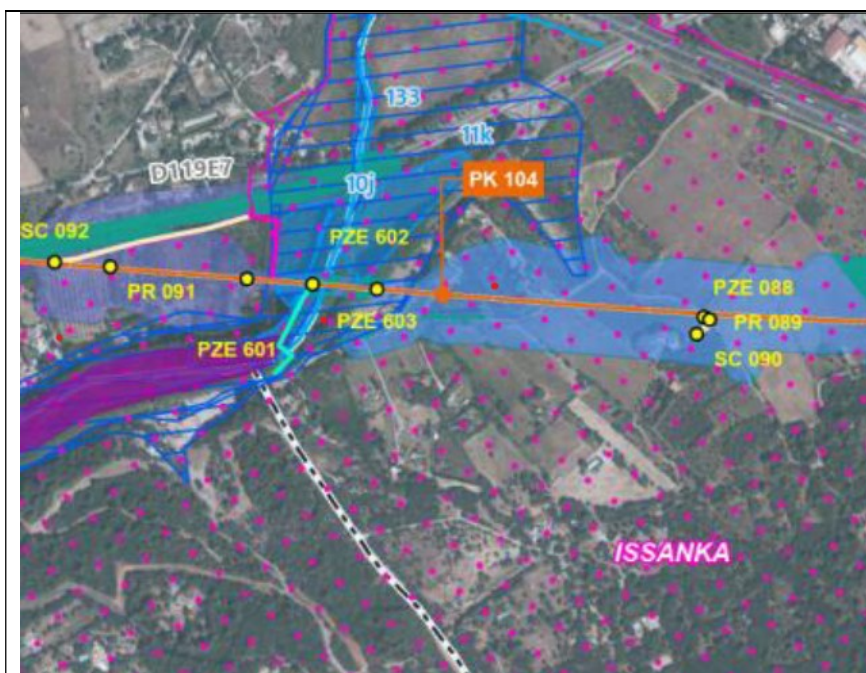
flore. Le captage à Issanka en eau potable pour le bassin de Thau est menacé. S'il est nécessaire d'envisager une solution pour la ligne actuelle qui est confrontée au risque de montée des eaux, le projet actuel de la SNCF paraît dépassé, coûteux et attentatoire à l'environnement alors qu'une ligne « moins rapide » permettrait un tracé plus vertueux et bien moins onéreux.

Cette SCI est propriétaire de 3 parcelles cadastrées section BM n° 196, 191 et 195 sur la commune de Poussan (34560), au lieudit « Parc d'ISSANKA ». Celle-ci entend présenter ses observations initiales dans le cadre de l'enquête publique qui se déroule concernant les interventions préparatoires de la Phase 1 du projet LNMP (extraits du courrier de l'avocat – joint en annexe).

En premier lieu, il doit être constaté que l'impact écologique du projet est bien trop lourd pour compenser les soi-disant gains économiques et sociaux.

Du point de vue environnemental, et au seul stade de la phase préparatoire à la phase 1, le projet dans son ensemble intercepte 7 sites Natura 2000 (3 ZPS et 4 ZSC), 19 ZNIEFF de type I et 8 ZNIEFF type II, 2 Réserves naturelles de chasse et de faune sauvage, 7 Réserves volontaires, un parc naturel régional et 3 sites CEN.

Le projet emporte également le risque de perdre une des 10 stations au monde de la Renouée de France, identifiée comme étant à enjeu très fort.



Le projet prévoit également que la ligne ferroviaire s'insérera en plein cœur d'une zone humide et inondable, ainsi qu'au sein du périmètre de protection rapprochée de la source d'ISSANKA.

Les impacts de ce viaduc tel que retenu dans le dossier soumis à enquête publique ont fait l'objet d'observations plus que défavorables de l'autorité environnementale dans son avis n° 2024-120 en date du 30 janvier 2025.

En deuxième lieu, il sera relevé que le projet méconnaît les dispositions L. 411-1 et L. 411-2 du code de l'environnement dès lors qu'il ne peut être caractérisé de raison d'intérêt public majeur.

Dans le cadre du projet LGV Montpellier-Perpignan, il doit être relevé que le bénéfice économique et social de ce projet n'est objectivement pas suffisant pour justifier d'un tel intérêt.

Un collectif d'élus locaux réunis sous l'agglomération Sète Agglopôle Méditerranée a d'ores-et-déjà manifesté son désaccord par un courrier en date du 6 janvier 2025 transmis au Premier Ministre (PJ) au regard du bilan socio-économique et environnemental du projet et faisait déjà état de ces contraintes (signé des Maires de Balaruc les Bains, Balaruc le Vieux, Bouzigues, Frontignan, Gigean, Loupian et Sète). En dernier lieu, il sera relevé que les mesures de la séquences Eviter-Réduire-Compenser sont insuffisantes compte tenu des impacts générés par le projet.

Demande n° 6 de la commission d'enquête : répondre aux critiques et questions exposées ci-dessus et dans les courriers joints et notamment relatifs aux impacts écologiques, les questions d'intérêt général majeur et de bénéfice économique et social, des demandes de modification de tracé (élus) et de la séquence ERC

N°163 – GAEC DU PEYRET (extraits)

Parcelles impactées par le tracé de la ligne TGV

Commune	Lieu-Dit	Section et Numéro	Superficie
Parcelle N° 1 PINET	Soumaltre	Section B N° 1008	0 ha 29a 85ca
		Section B N° 1009	<u>0 ha 41a 60 ca</u>
			0 ha 71a 45ca
Parcelle N° 2 PINET	Soumaltre	Section B N° 1014	0 ha 87a20ca
		TOTAL	1 ha 58a 65ca

Les 2 parcelles citées ci-dessus ne sont pas concernées par les sondages géotechniques (planche 22/34).

En revanche, à proximité de la parcelle B N° 1008 et B N° 1009 vont être réalisés des sondages avec essais pressiométriques et nous avons repéré une zone de remblai (vert) et une zone de déblai (rouge) à proximité immédiate également de cette même parcelle.

Nous souhaitons être contactés afin d'être informés précisément des travaux préparatoires qui vont être réalisés et de leurs conséquences sur l'exploitation de nos parcelles avec notamment la problématique de leur accès.

Demande n° 7 de la commission d'enquête : répondre à cette demande et s'engager à contacter les personnes pour répondre à toutes questions notamment pour gérer les problèmes d'accès.

1.3 Observations issues du registre dématérialisé

Nota : dans les observations suivantes certaines questions ne concernent pas uniquement les IP.

Observation N° 151 de Isabelle POITOUT avocate pour le syndicat Picpoul de Pinet :

Le courrier interpelle SNCF réseau sur :

Les pertes foncières « provisoires » : demande de clarification sur les termes de remise en état et la manière dont cela se fera :

1. Indemnisations ? à négocier en amont et versement des indemnités correspondantes (et conventions).
2. Perturbations ressources en eau (études et validation de emplacements des bassins de rétention).
3. Remblais : ne jamais stocker sur les parcelles de l'AOP et validation des emplacements et végétalisation des remblais.
4. Sondages : INAO associée aux choix des sites des sondages et EXCLURE les sondages entre avril et octobre.

Demande n° 8 de la commission d'enquête :
~~La commission d'enquête demande de répondre aux 4 demandes exposées ci-dessus et dans le courrier.~~

N° 180 -181 - Association "Via Domitia Collectif Occitanie"

Ce patrimoine étant impacté par le projet LNMP entre les communes de Pinet et de Loupian, notre association émet **un avis favorable** assorti des réserves suivantes :

1. Au vu du peu d'incidences des travaux préparatoires sur les abords du tronçon inscrit « monument historique », nous demandons simplement que soit portée la plus grande attention à son environnement, lors des opérations.
2. Nous souhaitons être associés à la publication des diagnostics archéologiques, afin d'enrichir notre connaissance de la voie par d'éventuelles découvertes.
3. Concernant le tronçon le plus sensible, entre Pinet et Loupian, nous demandons à être étroitement associés aux équipes qui conduiront le projet.
4. Enfin nous demandons que les phases suivantes du projet prennent la pleine mesure de l'importance de la préservation de la Via Domitia, le « grand ancêtre » de l'autoroute et de la LGV.

Demande n° 9 de la commission d'enquête :
Répondre et donner des « gages » à l'association de bonne prise en compte des 4 demandes et réserves exprimées

N° 238 - Maire de Pomérols (extraits) :

Je souhaitai que la SNCF contacte les propriétaires concernés par les sondages géotechniques sur les communes afin de les informer sur la réalisation technique des sondages, la date et ses conséquences pour l'exploitation de la parcelle.

1. Veiller à ce que les Travaux préparatoires soient réalisés en minimisant les impacts sur les parcelles pour que les viticulteurs continuent d'exploiter dans les meilleures conditions possibles jusqu'à l'expropriation.
2. Être attentif aux doléances de chacun car notre territoire est porté par une appellation AOP Picpoul de Pinet reconnue.
3. Informer la Commune de POMEROLS sur les conséquences éventuelles en matière de circulation routière et toute autre nuisance possible (poussière, Amat de terre, stockage de matériels...)

Demande n° 10 de la commission d'enquête : Répondre au maire de Pomérols et s'engager à mettre en œuvre les trois demandes précises exprimées ci-dessus.

1.4 – Observations générales du registre dématérialisé, par acteurs et thèmes (concernant notamment les IP) :

Pour les questions se rapportant directement à l'enquête (interventions préparatoires), la commission attend des réponses détaillées et complètes sur tous les points cités de la part de SNCF réseau.

1.4.1. Préservation de l'eau et des nappes phréatiques

64 observations :

(N°9/19/21/26/32/39/48/52/55/83/97/102/104/107/112/113/114/120/121/125/129/130/131/133/135/136/137/145/147/149/151/160/161/162/165/169/170/171/176/182/190/193/199/200/204/205/210/212/215/216/217/219/225/230/236/239/241/252/253/255/256/263/265, évoquent la ressource en eau, les nappes phréatiques, les captages d'adduction d'eau. Même si ces observations, pour la plupart, sont relatives au projet global de la phase 1 de la LNMP, les interventions préparatoires sont concernées spécifiquement par ce sujet. Notamment pour le captage d'Issanka desservant les 45000 habitants de l'agglomération de Sète. Cela rejoint les demandes du SBL (voir ci-dessus) pour son réseau desservant plus de 500 000 habitants.

• Questions n° 4 à 7 de la commission d'enquête :

4 Quelles garanties techniques précises pouvez-vous apporter pour assurer l'absence de pollution ou de tarissement de la source d'Issanka lors du forage des piliers profonds du viaduc ? Quelles précautions sont prises pour la réalisation des fouilles archéologiques et surtout des sondages géotechniques pour ne pas risquer de modifier le fonctionnement de ce captage d'eau résurgent, pour qu'il n'y ait pas de percolation d'une strate à l'autre ?

5 Une étude hydrogéologique complète, et actualisée et des investigations hydrogéologiques ont été demandés par l'ARS. Ces travaux constituent en effet une étape indispensable pour caractériser la vulnérabilité du milieu et déterminer si les ouvrages envisagés sont compatibles avec la protection durable de cette ressource. Ces études ont-elles été menées, notamment pour évaluer l'impact des vibrations et des terrassements sur le système karstique fragile de la zone ?

6 Est-ce que l'ouvrage de franchissement du site pourrait être conçu pour éviter des appuis sur l'emprise du captage d'Issanka ?

7 L'arrêté préfectoral du 9 décembre 1988 pour autoriser les sondages dans l'aire de captage d'Issanka a-t-il pu être modifié ? Pouvez-vous communiquer ce document juridique à la commission d'enquête ?

1.4.2 Problématiques foncières et agricoles

Sujets fonciers directement liés aux interventions préparatoires :

Plusieurs citoyens et propriétaires fonciers sont déjà préoccupés par la phase de préparation (sondages, bases de vie, emprises temporaires) et ses conséquences immédiates sur la jouissance et la valeur de leurs terres.

« C'est un peu comme si, avant même que la construction d'une maison ne commence, les propriétaires s'inquiétaient déjà des marques de peinture faites sur leur gazon et de la cabane de chantier qui va y rester pendant trois ans ».

1. Refus de l'autorisation des IP en raison de l'indissociabilité des nuisances provoquées par le projet global et la conduite des IP (N° 172 et 173).

Claude Jourdan (**Domaine Félines Jourdan**) montre que la problématique des **interventions préparatoires** est indissociable de la menace globale du projet, car l'octroi de cette autorisation environnementale constitue le "point de départ" administratif de la destruction de son outil de travail.

Bien que Claude Jourdan ne détaille pas la nature technique des sondages (géotechniques ou archéologiques) dans son texte, elle cible précisément l'objet de l'enquête en manifestant son opposition pour les raisons suivantes :

- Cette DAE pour les IP validera un tracé impactant les **tronçons n°4 et n°5**, qui traversent directement ses parcelles les plus stratégiques.
- Cette DAE, autorisant ces interventions, reviendra à accepter à terme une **perte foncière de 7,35 hectares d'outil de travail**, dont plus de **6 hectares de vignes AOP Picpoul de Pinet** en pleine production.
- Cette DAE et les IP inhérentes constituent donc une menace directe sur le Domaine fondé en 1983, qui produit 300 000 bouteilles par an selon un **équilibre difficilement instauré**.

2. Manque d'informations sur les indemnisations : **Marina Paoli et Laurent Vincent (N°122 et 123)**

Leurs parcelles (A 1026 et B 2169 à Pinet) sont proches de sondages géotechniques (et sur des emprises d'un tronçon de fouilles archéologiques reportées ultérieurement).

- évictions et perte de terres et de végétaux en AOP Picpoul de Pinet ;
- perte de récolte évaluée sur 7 ans ;
- perte de fumure ;
- configurations gênantes du terrain après emprise et réaménagement spécifique.

• Question n° 8 de la commission d'enquête à la SNCF :

◦ Quand la SNCF entend-elle contacter les propriétaires concernés, notamment ceux cités ci-dessus pour fournir les informations susceptibles de répondre à leurs interrogations (mesures compensatoires, impacts sur les exploitations, impacts sur les accès, dédommagements) ?

3. Nuisances générées par des emprises temporaires et bases de vie et chantier.

Bien qu'une contribution (N°104) apporte des chiffres précis sur l'ampleur d'une base type, les autres contributeurs (issus de communes différentes comme Poussan, Sète ou

Pézenas) redoutent l'impact de ces installations sur leur propre territoire respectif, témoignant d'un **manque de visibilité sur leur localisation exacte**.

Un contributeur note que les « bases travaux / base vie » peuvent occuper entre 25 et 35 hectares. Il est demandé des garanties sur la localisation de ces emprises temporaires pour éviter les secteurs à enjeux et exiger un dossier détaillé sur la remise en état des terrains après ces occupations temporaires (N°104 à Balaruc-le-Vieux).

Plusieurs autres contributions mentionnent systématiquement l'installation d'une « Base de Vie Chantier » sur leur territoire (N° 112, 130, 131, 148, 253, 257, 265), ou s'interroge sur l'installation d'une telle base à proximité de sa parcelle (N° R42). Bien que souvent citée comme une nuisance globale, son emprise foncière temporaire mais massive, qui impacte la nature et le cadre de vie « pendant toute la durée des travaux », s'avère inquiétante.

Certaines contributions anticipant les impacts fonciers dès les phases de diagnostic et liant les interventions de terrain (nuisances sonores et vibratoires) à la dévalorisation immobilière et aux expropriations forcées (N°144), demandent si une compensation financière est prévue pour l'impact sur la valeur du bien (N°42).

• Questions N° 9 et 10 de la commission d'enquête :

◦ **Quels éléments de réponse précis la SNCF est en mesure de fournir pour rassurer les contributeurs quant à la localisation des différentes installations temporaires ?**

◦ **Quels éléments de réponse précis la SNCF est en mesure de fournir au sujet des compensations prévues au titre des IP ?**

4. Contestation de l'utilité de ces interventions préparatoires (N° 96).

Face à l'ampleur des « impacts environnementaux et territoriaux irréversibles » qu'elles engendrent dès le début du projet, un habitant de Gigean s'oppose formellement aux travaux préparatoires de la Phase 1.

2 – Autres observations globales

2.1 – Observations orales lors des permanences et autres issues des registres papier :

2.1.1 - Montpellier (siège de l'enquête) :

Nous ne relevons aucune observation sur le registre, et aucune contribution orale.

2.1.2 - GIGEAN :

2.1.21 Mesdames Jacqueline et M.C. DESJARDIN (N°R57)

Ces deux sœurs, respectivement propriétaires des parcelles B1862 pour l'une et D1481 et D1496 pour la seconde (parcelles sur la commune de Loupian) n'ont jamais été appelées au sujet de la LNMP.

Elles s'interrogent toutefois sur les impacts réels du projet sur leurs terrains. La propriétaire de la parcelle B1862 n'a de plus pas reçu l'autorisation de reconstruire à l'identique son bâtiment détruit en 2019. Elle souhaite savoir si cela est lié au projet LNMP, la mairie semblant être étonnamment dans l'incapacité de lui répondre avec précision.

Demande n° 11 de la commission d'enquête : s'engager à contacter ces personnes à l'issue de l'enquête (description détaillée dans le rapport d'enquête) pour leur apporter des éclaircissements.

2.1.2.2 M. Gilbert PIZZO (N°R57)

Propriétaire des parcelles AM20, AM80 et AM97 (commune de Lattes), il a été contacté début 2025 par Madame Novaro (cabinet SETIS ou XETIS ? ; le nom de cette dame a déjà été mentionné mais au titre du cabinet SYSTRA ; cf. § 1.2.2). N'ayant plus reçu de nouvelles de cette dame, il vit dans l'incertitude la plus totale et nourrit une certaine angoisse à l'idée de peut-être devoir quitter sa maison.

2.1.2.3 M. Rico MARAVAL (N°R59)

Propriétaire de la parcelle AL0186, il n'a pas été contacté mais imagine que son terrain sera impacté. Il s'inquiète sur la réalité des impacts concernant son terrain.

Demande n° 12 de la commission d'enquête : s'engager à contacter ces deux messieurs à l'issue de l'enquête pour leur donner la réalité de ce qui les attend.

2.1.2.4 M. et Mme THERON de Gigean (parcelle à Poussan). Ils n'ont jamais été appelés.

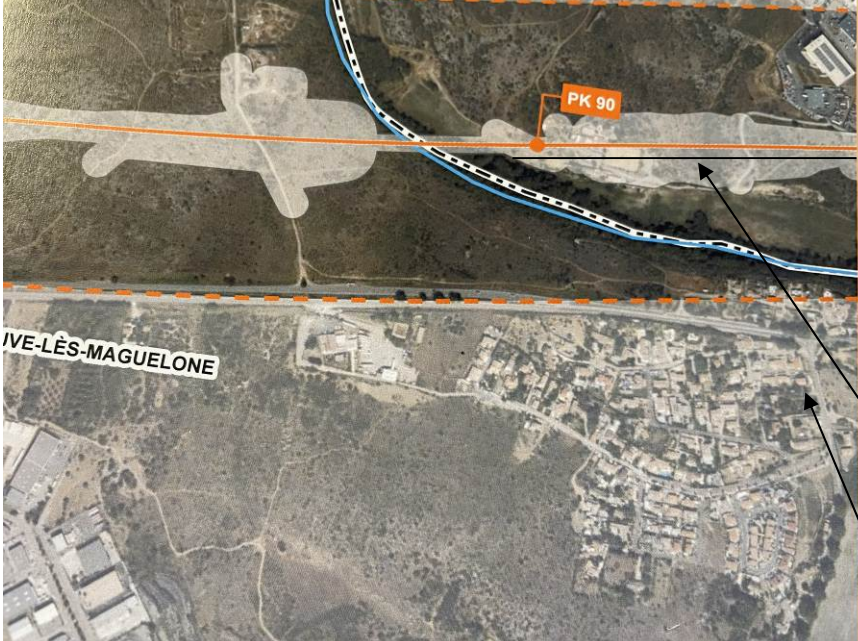
 Extrait du plan en mairie de Gigean	 Dans le dossier : cette parcelle BM 199
Parcelle : avec les points verts	

2.1.2.5 M. FUENTEFRIA Didier et Mme ASTRUC Lydie (frère et sœur) Poussan et Gigean : ont reçus plusieurs courriers (de Mme Novaro ?). Aucune suite donnée, aucun RV pris.

Demande n° 13 de la commission d'enquête :
s'engager à contacter ces personnes à l'issue de l'enquête (description détaillée dans le rapport d'enquête).

2.1.2.6 Mme Adeline CHAIGNEAU et M. Robin LASNIER (N°R164)

Habitant au Pont de Villeneuve-lès-Maguelone, ont écrit une observation déjà mentionnée lors d'une précédente permanence à Béziers.

	Ayant acheté récemment leur résidence principale à 350m de la ligne du futur TGV disent subir une perte de la valeur de leur bien, par ailleurs demandent la réalisation d'un mur anti-bruit au plus près de la ligne SNCF. Mur anti bruit ? Leur maison
--	---

Demande n° 14 de la commission d'enquête :

S'engager à contacter ces personnes à l'issue de l'enquête – et répondre à la question sur la réalisation d'un mur anti-bruit.

Nota : ces personnes ont rédigé plusieurs observations
(Registres papier et registre dématérialisé)

2.2.3 - FLORENSAC :

2.2.3.1 Observations de Isabelle et Stéphane AISSAOUI (N°41)

Ils s'interrogent sur :

- Le pourcentage de diminution de camions sur l'A9 en raison du développement du fret ferroviaire sur la ligne nouvelle ?
- Le bruit supplémentaire, en plus de l'A9, qu'occasionnera la LN ? Ils suggèrent un mur antibruit au droit de Florensac qui agira sur le bruit cumulé des 2 infrastructures.

2.2.3.2 Observations de Mme GARBIT (N°42)

Propriétaire d'une maison à 200m environ de la LN (domaine de Donzeilles à Florensac):

- Quelle protection sonore au Nord de la ligne pour protéger son bien ?
- Y aura-t-il une base travaux à proximité ?
- Quelle compensation financière vis à vis de la dépréciation de la valeur immobilière de son bien due à la LN ?

Demande n° 15 de la commission d'enquête : répondre aux questions et inquiétudes concrètes exprimées ci-dessus (deux observations).

2.2.4 – BEZIERS :

2.2.4.1 Observation de Madame Andi TORCHE et son époux (N°R92).

Ces personnes âgées, propriétaires de la parcelle AY224 (proche du raccordement de Villeneuve-Les-Béziers), ont été contactés par le cabinet SYSTRA qui leur a annoncé la construction de la LNMP avec un probable impact sur leur maison. Ils nourrissent de fortes inquiétudes quant à leur avenir dans cette maison qu'ils n'imaginent pas quitter à leur âge avancé. Ils ne supportent plus de vivre dans l'incertitude, d'autant que l'un de leurs voisins immédiats est en négociation avec la SNCF pour revendre son terrain et sa maison qui sera fortement impactée par la LNMP.

Demande n° 16 de la commission d'enquête :

faire en sorte que le service compétent de la SNCF s'engage à contacter ces personnes à l'issue de l'enquête.

2.2.4.2 Observation de Monsieur Romain CADOR (N°93).

Ce monsieur est directeur d'une carrière située sur le tracé de la phase 2 de la LNMP. Il note plusieurs incohérences sur les pièces relatives à la phase 2 et émet une hypothèse :

- Pièce C, volume 2 pages 56 et 59. Il note une discordance entre la figure 39 en page 56 et le plan en page 59.
- Il pense que ce décalage peut résulter de référencements différents, par exemple *Lambert 3* et *NGF*. Il met donc en garde la SNCF face à ce potentiel problème informatique qui pourrait s'avérer très dommageable si confirmé.
- Pièce C, volume 7B, partie 2-4, page 29 : la description faite du terrain de correspond pas du tout à la réalité.

Information potentiellement utile à la SNCF pour la suite du projet, d'autant qu'un problème de concordance entre les plans et la réalité sur le terrain a déjà été signalé au paragraphe 1.2.2 page 10.

2.2.4.3 Observation de Madame Adeline CHAIGNEAU et Monsieur Robin LASNIER (N°R185).

La remarque est exactement la même que celle mentionnée au paragraphe 2.1.2.6, ces personnes ayant jugé bon de rappeler leur requête à plusieurs reprises.

- Mme CHAIGNEAU a réellement paru très émue et fébrile à l'évocation de la perte significative de la valeur vénale de leur maison. La construction d'un mur anti-bruit permettrait d'atténuer la nuisance sans la supprimer pour autant.

Même exigence que celle exprimée au paragraphe 2.1.2.6.
--

2.2 - Autres OBSERVATIONS émanant des entreprises, associations et collectivités, personnes morales et sociétés :

Elles sont au nombre de 28, parmi elles 20 sont défavorables et/ou émettent des demandes ou formulent des réserves. Plusieurs observations sont favorables au projet notamment celles émises par la Région Occitanie, Université Toulouse Jean Jaurès, FNAUT Nouvelle Aquitaine et Montpellier Méditerranée Métropole - Pôle mobilité.

Les questions ci-dessous se rapportent aux observations concernées, soit individuellement soit de manière groupée : SNCF réseau peut dans son mémoire en réponse regrouper les questions qui sont redondantes ou faire un rappel ad hoc.

NOTA : un certain nombre d'observations, comme déjà mentionné ne concerne pas les Interventions préparatoires, mais le projet LNMP. Cependant il est demandé à SNCF réseau de répondre explicitement à toutes ces questions et autres recommandations et critiques émises notamment par des élus et associations.

2.2.1 Observations favorables avec demandes et recommandations :

N°114 Agile Water SAS :

Cette liaison est nécessaire mais il faut diminuer la vitesse 50 Km avant Montpellier, pour faire un ouvrage moins cher. Faire perdre 15 min, n'est pas un enjeu majeur alors qu'économiser 15 à 30%, d'argent public, sur 6 milliards € de budget est vital.

A voir aussi la desserte de Sète qui va être fortement pénalisée alors que les habitants, les curistes et les touristes l'utilisent massivement. Autre point, entre la phase 1 et 2 et surtout entre le fret voyageur et le fret marchandises qui n'est pas du tout cohérent.

Demande n° 17 de la commission d'enquête :
Répondre aux interrogations exprimées

N°147 - Alternatiba Montpellier :

(Extrait) Certes le train fait partie des solutions : mais le train dont nous avons besoin est celui des trajets du quotidien et celui du fret.

Or ce projet ne dit rien du devenir de la ligne actuelle qui dessert les centres villes et le fret et reste très vulnérable aux perturbations climatiques actuelles et encore plus celles à venir ! (cf. avis de l'Autorité Environnementale de septembre 2021).

Aujourd'hui nous savons que nous ne devons plus toucher aux terres agricoles, que l'approvisionnement en eau de notre région est fragile, que la biodiversité est en danger de mort.

Dans l'avis plus que réservé de l'AE de septembre 2021, nous voyons que les enjeux environnementaux de cette LNMP sont énormes. Le tracé, rectiligne pour cause de Grande Vitesse, va impacter les eaux souterraines et superficielles et de nombreux captages, traverser des zones Natura 2000 dont le massif de la Gardiole !

Un projet alternatif existe, plus respectueux de l'environnement, moins coûteux, permettant fret et voyageurs. Il doit être étudié sérieusement avant toute décision irrémédiable.

Demande n°18 de la commission d'enquête :
Répondre aux craintes exposées ci-dessus notamment sur les enjeux environnementaux, le devenir de la ligne actuelle et sur le choix du projet face aux alternatives.

N° 189 – Eurosud TEAM (extraits) :

Même si le propos commence par évoquer les IP, toutes les recommandations évoquées portent sur le projet global, c'est la raison pour laquelle la commission a décidé de positionner l'intervention d'Eurosud TEAM dans ce chapitre plutôt que celui dédié aux IP

Les travaux préparatoires issus de la DUP 2023 conditionnent la capacité du projet à répondre à l'urgence climatique, à la saturation du réseau existant et aux exigences de résilience face aux aléas climatiques.

2. Enjeux environnementaux :

La LNMP doit être appréhendée comme la constitution d'un véritable doublet de lignes, indispensable pour augmenter durablement les capacités, sécuriser l'exploitation, permettre le développement du fret et anticiper les impacts climatiques, notamment le recul du trait de côte.

3.1 Milieux naturels et biodiversité

Il est essentiel que les impacts cumulés avec les phases ultérieures soient analysés et que les mesures d'évitement et de réduction soient priorisées et précisément localisées.

3.2 Eau, sols et risques climatiques

Les travaux préparatoires doivent intégrer les risques d'inondation, de submersion, de remontée des nappes et d'incendie. Les effets indirects des incendies (érosion, ruissellements, mobilisation de ressources en eau) doivent être pleinement pris en compte afin de garantir la continuité et la robustesse de l'infrastructure.

3.3 Bruit, air et cadre de vie : les nuisances des travaux préparatoires sont temporaires mais doivent être strictement encadrées et accompagnées de mesures claires d'information des riverains.

4. La séquence ERC doit être un outil structurant au service de la capacité et de la résilience du corridor. Elle doit intégrer les scénarios climatiques de long terme, les risques d'incendie, l'objectif de continuité du service ferroviaire et des dispositifs de suivi sur l'ensemble du cycle de vie de l'infrastructure.

5. La concertation doit s'inscrire dans une démarche continue associant collectivités, acteurs socio-économiques, associations et usagers, avec une pédagogie renforcée sur les enjeux climatiques et de désaturation du corridor.

6. Conclusion et avis Eurosud TEAM : l'association émet un avis favorable, assorti de trois recommandations :

1. Inscription explicite des travaux dans l'objectif de constitution d'un doublet ferroviaire complet et cohérent à l'échelle Montpellier-Perpignan.
2. Intégration des scénarios climatiques de long terme, avec une exigence d'exemplarité environnementale, notamment dans les secteurs sensibles comme l'étang de Thau.
3. Mise en œuvre d'une gouvernance et d'une concertation continues, territorialisées et transparentes.

Demande n° 19 de la commission d'enquête :
Répondre aux 3 recommandations de l'association et commenter le contexte.

N° 261 - France Nature Environnement Occitanie-Méditerranée (extraits) :

France Nature Environnement Occitanie-Méditerranée a de tous temps affiché ne pas être opposée à ce projet, malgré ses impacts environnementaux très importants, à la condition *sine qua non* que les fonctionnalités de la ligne soient maximisées, et que ses impacts environnementaux soient minimisés. Ceci implique en particulier la mixité de la ligne de bout en bout, un tunnel sous les Corbières, une application stricte de la séquence ERC, et une bonne conception de la desserte.

1

Nous restons cependant dans l'expectative concernant le détail de cette prise en compte, les engagements de SNCF réseau restant pour l'heure flous, ce qui ne devrait pas être le cas pour une telle demande d'autorisation en particulier le volet dérogation espèces protégées.

Nous serons très attentifs à ce que le bilan de l'expérience acquise sur le CNM soit bien prise en compte dans les travaux futurs.

2

Cette justification ne peut reposer uniquement sur un pari politique. Nous sommes convaincus qu'il est possible d'améliorer le calcul du temps de retour carbone. Cet effort aurait déjà dû être fait depuis longtemps, et il n'est pas acceptable que SNCF-Réseau renvoie la question à plus tard alors qu'elle demande une dérogation espèces protégées. La justification complète de la RIIPM n'est pas censée être faite a posteriori et constitue une faiblesse juridique.

3

Les travaux ne sont pas censés commencer avant que les études environnementales soient totalement réalisées et la compensation mise en oeuvre. Par ailleurs, elles doivent apprécier l'impact de chaque phase du projet dans sa globalité. Les arrangements qui sont effectués ici pour coller à un calendrier prédéfini nous paraissent à la limite de la légalité.

4

Enfin, une grande partie des sites compensatoires proposés se situent à proximité immédiate de la future ligne alors que SNCF Réseau s'est engagée à intégrer dans la future autorisation environnementale de la phase 1, les dernières connaissances scientifiques démontrant le dérangement pour la faune occasionnée par le passage des trains. **Le maintien de ces sites en compensation des travaux préparatoires est un non-sens écologique du fait de leur proximité avec la ligne.**

5

Pour l'obtention de la dérogation, nous insistons sur la nécessité de donner des garanties de maîtrise foncière qui sont aujourd'hui largement absentes du dossier.

Demande n° 20 de la commission d'enquête : répondre aux 5 interrogations / questions et remarques y compris juridiques de FNE exposées ci-dessus et commenter le contexte si nécessaire.

2.2.2 – Observations défavorables émanant des entreprises, associations et collectivités, personnes morales et sociétés :

N° 40 - Coopérative Intégrale du Bassin de Thau

Pièce jointe – 2 pages

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

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

Demande n° 21 de la commission d'enquête :

L'association s'oppose au projet : proposer un argumentaire répondant à ces critiques tant économiques, qu'écologiques et sociales.

N° 219 – Maire de Poussan (extraits) :

1. L'absence totale de gare nouvelle sur le bassin de Thau constitue une lacune majeure. La réduction annoncée de l'offre TGV en gare de Sète contraindra une part importante des voyageurs à se reporter vers la gare de Montpellier Sud de France, principalement via l'autoroute A9. Cette organisation entraînera mécaniquement une augmentation du trafic routier, une hausse des émissions polluantes, en totale contradiction avec les objectifs de transition écologique.

2. À moyen ou long terme, sans gare sur la ligne nouvelle, le bassin de Thau pourrait se retrouver dans une situation de territoire « cul-de-sac », privé d'une desserte ferroviaire structurante et quotidienne.

3. Le choix d'une vitesse de 320 km/h entraîne une augmentation de coût estimée entre 25 et 30 % par rapport à une ligne conçue pour 220 km/h. Le coût du viaduc de Poussan, présenté comme un « ouvrage d'art sur concours international », n'a à ce stade fait l'objet d'aucun chiffrage précis et n'est pas intégré dans les comptes publics. Son coût devrait être intégré dans le financement global sans transfert de charge sur les collectivités locales.

4. La Via Domitia, patrimoine historique majeur, est également menacée d'ensevelissement ou de dégradation partielle. Aucune expertise indépendante et sérieuse n'a été conduite pour garantir l'absence d'impact négatif sur la ressource en eau potable, notamment le captage d'Issanka, essentiel à l'alimentation du bassin de Thau.

5. La ligne est conçue prioritairement pour des flux de passagers européens à grande vitesse, sans prise en compte suffisante des autres usages pourtant essentiels : fret ferroviaire (pour réduire le nombre de poids lourds sur l'A9), mobilités du quotidien, desserte fine des territoires.

6. La création d'une gare multimodale dans le secteur de Poussan, desservant l'ensemble du bassin de l'agglomération, constituerait une alternative crédible.

Demande n° 22 de la commission d'enquête :
Prenant en compte l'ensemble des 6 points et propositions évoquées dans le courrier du Maire de Poussan : répondre concrètement aux critiques craintes et interrogations décrites ci-dessus.

N° 235 - Compagnie Mot pour Mot (avis défavorable -extraits) :

Un projet ferroviaire d'une telle ampleur doit intégrer les besoins des acteurs économiques, culturels et professionnels des territoires concernés, et soutenir des pratiques de mobilité compatibles avec les objectifs environnementaux et sociétaux actuels.

En conséquence, notre structure demande que le projet LNMP soit revu afin d'intégrer une desserte TGV pour la ville de Sète, ou à défaut, des solutions garantissant un accès ferroviaire longue distance efficace, cohérent avec les engagements RSE et les ambitions culturelles du territoire.

N° 239 - Commune de Balaruc-le-Vieux (extraits) :

A partir de la délibération du 9/12/2025 par laquelle le Conseil Municipal de Balaruc-le-Vieux émet un avis défavorable au projet LNMP :

Monsieur le Maire rappelle que la nouvelle ligne prévoit la construction d'un viaduc qui sera aménagé sur la commune de Poussan. Il permettra la traversée de la plaine de Poussan, encaissée entre la Gardiole et les collines de la Mourre surplombant le bassin de Thau. Long de près d'1,4 kilomètre et construit à 30 mètres de hauteur, il permettra le franchissement de la zone d'activité des Clachs, la RD2E5, le ruisseau de la Lauze et le vignoble des Condamines.

1. Atteintes au cadre paysager et nuisances visuelles : La construction de cette infrastructure ferroviaire de grande ampleur entraînera une altération substantielle de la qualité visuelle, créant une rupture majeure dans la trame paysagère existante. Par ailleurs la ligne passe à proximité du site classé du Massif de la Gardiole et de la zone Natura 2000.
2. Nuisances sonores : En fonction des conditions météorologiques et notamment des vents dominants, une amplification de la propagation sonore vers la commune de Balaruc-le-Vieux est à craindre. Les caractéristiques topographiques et les variations de température sont susceptibles d'accentuer cette exposition acoustique, en particulier pendant les périodes nocturnes.
3. Risques environnementaux et hydrogéologiques : La ligne passe sur le territoire d'Issanka, sur lequel se trouve la nappe phréatique Astiene, constituant une ressource essentielle pour l'alimentation en eau potable pour la ville de Sète. Sa proximité avec la zone Natura 2000 soulève également des préoccupations majeures en matière de risques de pollution.

Demande n° 23 de la commission d'enquête :
Répondre concrètement aux 3 points décrits dans la délibération de la commune.

N° 263 - Alerte LGV Thau :

A-t-on aujourd'hui toutes les autorisations nécessaires pour maintenir ce projet en l'état ?

1. Risque sur les captations d'eau et interceptions des nappes phréatiques...
Dérogation pour la destruction des arbres à Issanka et la Gardiole, lieu de nidage d'espèces protégées.
2. Impact sur Natura 2000 (code de l'environnement R414-23).
3. Impact sur la Via Domitia (Autorisation de travaux en site classé D 181-15-4 Code Environnement).
4. Le besoin d'un réseau ferré qui répond aux besoins des habitants du bassin de Thau est indispensable au vu de la submersion de la ligne existante.

Demande n° 24 de la commission d'enquête :

Répondre aux 4 points évoqués ci-dessus.

2.3 –Autres observations générales du registre dématérialisé, par acteurs et thèmes :

Les 243 observations vues sur le registre dématérialisé sont majoritairement défavorables avec la plupart des observations se prononçant contre le projet de ligne nouvelle mais assez peu font allusion aux interventions préparatoires, objet de l'enquête. Quelques observations 27, dont les deux premières, sont au contraire favorables et certains disent leur impatience à voir réaliser le projet (elles représentent environ 10% des observations).

Dans le présent PV, nous avons retenu quelques observations marquantes et porteuses d'inquiétudes, voire d'angoisses auxquelles il convient de répondre avec des données concrètes et pour certaines en donnant des délais réalistes.

En effet de nombreuses critiques sont récurrentes, identiques, et se retrouvent dans un grand nombre d'observations (ce pourquoi nous avons regroupé les questions ou critiques par thèmes).

Nous avons sélectionné 217 contributions, en ayant retiré du total les contributions favorables et celles émanant de personnes morales ou de leur représentant. Celles-ci révèlent une opposition massive des habitants du bassin de Thau au projet de la Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP).

Les contributeurs dénoncent un coût financier exorbitant pour un gain de temps jugé dérisoire, tout en alertant sur les risques environnementaux irréversibles pour la faune, la flore et les ressources en eau potable comme la source d'Issanka. La construction d'un viaduc monumental à Poussan et d'un tunnel sous la Gardiole est perçue comme un saccage paysager définitif. Les citoyens craignent également un enclavement du territoire dû à la suppression des arrêts TGV à Sète, forçant l'usage de la voiture vers Montpellier. À l'inverse, une minorité de voix soutient le projet pour ses bénéfices sur le fret ferroviaire et la connexion européenne. En résumé, les citoyens qui se sont exprimés illustrent un conflit profond entre des ambitions de grande vitesse et la préservation de la qualité de vie locale. Le projet est jugé obsolète, coûteux et destructeur pour un gain de temps jugé dérisoire (environ 18 à 20 minutes).

Regroupées de manière thématique, les principaux autres points abordés sont les suivants :

2.3.1. Biodiversité et protection des milieux naturels :

L'analyse des contributions révèle que l'impact sur la biodiversité est l'un des points de crispation majeurs des citoyens, qui perçoivent le projet comme une menace irréversible pour des écosystèmes fragiles et protégés.

Les principaux griefs liés aux atteintes à la biodiversité sont les suivants :

1. Destruction et fragmentation de sites protégés :

Le tracé traverse des zones de haute valeur écologique, entraînant une artificialisation massive des sols (estimée à 2 650 hectares) est perçu comme une rupture des continuités biologiques (N° 3, 8, 35, 36, 102, 107, 112, 120, 129, 136, 149).

- Massif de la Gardiole : classé site pittoresque et reconnu ZNIEFF type I et II, ce massif subirait des dégâts considérables (tranchées, tunnels).
- Zones Natura 2000 : plusieurs contributions dénoncent le passage de la ligne dans des périmètres censés protéger la faune et la flore, notamment autour du bassin de Thau.
- Crique de l'Angle : le viaduc de Poussan impacterait directement cette zone humide sensible, refuge de nombreuses espèces.
- Espaces forestiers et arbres centenaires : destruction du parc d'Issanka et de ses arbres séculaires.

2. Menaces sur l'avifaune (oiseaux migrateurs et sédentaires) :

Le projet est situé sur un axe de migration majeur entre l'Europe et l'Afrique (N° 42, 104, 115, 117, 149, 155, 164, 182, 251).

- Espèces protégées impactées : Outarde canepetière, Aigle de Bonelli, Pie-grièche à poitrine rose, flamants roses, grues et divers rapaces (grand-duc, buse, chouette).
- Nuisances fatales : le bruit des trains et les risques de collision sont jugés incompatibles avec les zones de nidification et de ressourcement des oiseaux lagunaires.

3. Destruction de la flore patrimoniale :

Le projet menace des espèces végétales rares, souvent inscrites sur la liste rouge (N° 122, 123, 164, 182, 251).

- Espèces citées : Nonea erecta (ou Nonée brune), Renouée de France, Ail petit moly et Gagéas de Lacaita.

4. Scepticisme face aux mesures de compensation (ERC) :

Le principe « Éviter, Réduire, Compenser » est jugé théorique et insuffisant face à la perte définitive d'habitats (N° 7, 27, 60, 115).

- Dette écologique : des contributeurs soulignent que le temps de « retour carbone » ou de restauration de la biodiversité se compte en décennies, voire en siècles (plus de 200 ans pour compenser la pollution des travaux).

5. Risques d'incendie accrus :

Le passage de trains à grande vitesse dans le massif forestier de la Gardiole augmenterait le risque de départs de feu (étincelles de freinage), menaçant de détruire ce qui reste de l'espace naturel (N°28, 30, 126).

Autres contributions abordant les lotions de biodiversité :

4, 9, 11, 13, 19, 21, 25, 26, 34, 37, 39, 48, 46, 52, 55, 83, 96, 105, 106, 113, 114, 121, 130, 131, 137, 138, 143, 144, 145, 147, 156, 161, 162, 169, 175, 176, 190, 191, 193, 194, 200, 204, 205, 210, 212, 215, 216, 217, 236, 240, 241, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 250, 252, 253, 255, 263, 266.

• **Questions N° 11 à 14 de la commission d'enquête à SNCF Réseau :**

11 Garanties sur l'eau et les milieux humides : quelles études techniques "opposables" garantissent que l'implantation des piliers du viaduc de Poussan ne perturbera pas les flux d'eau douce vers la Crique de l'Angle et l'étang de Thau, essentiels à la survie des espèces protégées ?

12 Protection de l'avifaune : au-delà des simples "clôtures", quels dispositifs techniques innovants seront installés sur le viaduc de Poussan pour empêcher les collisions d'oiseaux migrateurs (flamants, grues) et réduire l'impact sonore en période de nidification ?

13 Prévention incendie : quelles mesures spécifiques de débroussaillage et de sécurisation des voies sont prévues dans la Gardiole pour garantir que le passage du TGV ne deviendra pas un vecteur de méga-feux en période de sécheresse ?

14 Quel sera l'impact réel du bruit et des chantiers sur les couloirs de migration et la nidification des oiseaux dans la Crique de l'Angle ?

2.3.2. Desserte de Sète et accessibilité ferroviaire pour les habitants du bassin de Thau :

L'analyse des contributions portant sur **Sète et le bassin de Thau**, révèlent une opposition massive et structurée. Bien que certains organismes comme le **CESER Occitanie** ou la **CCI Occitanie** soutiennent le projet pour son rôle de désenclavement et de report modal, la population locale exprime des craintes profondes liées à l'enclavement de son territoire et à la destruction de son patrimoine naturel.

L'enclavement de Sète et du Bassin de Thau est le grief le plus récurrent. Le projet LNMP est perçu comme une **trahison territoriale** car il ne prévoit aucune gare sur le bassin de Thau. Les habitants craignent une réduction drastique, voire une disparition à terme, des dessertes TGV directes en gare de Sète, obligeant les usagers à se reporter sur la gare de **Montpellier Sud de France**, augmentant ainsi le temps de trajet global estimé à près d'une heure et demie.

Les habitants du bassin de Thau affirment devoir subir les nuisances de construction du projet et de dégradation visuelle induite, tout en voyant s'éloigner les trains qui les reliaient jusqu'alors directement au reste du pays (N° 4, 9, 21, 24, 25, 26, 32, 35, 44, 45, 47, 52, 56, 65, 70, 74, 82, 87, 97, 98, 101, 102, 103, 104, 106, 107, 108, 112, 114, 115, 118, 120, 121, 124, 125, 129, 130, 131, 134, 135, 136, 137, 143, 145, 148, 165, 166, 167, 173, 182, 186, 187, 188, 190, 192, 193, 198, 201, 202, 205, 210, 211, 213, 214, 215, 216, 217, 219, 228, 229, 232, 233, 234, 235, 237, 241, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 257, 263, 264, 265, 266 et 299).

Pour rester sur des considérations liées au transport ferroviaire, beaucoup jugent par ailleurs le coût du projet (plusieurs milliards d'euros) disproportionné par rapport au gain de temps (environ 18 minutes). Une alternative à **220 km/h** au lieu de 320 km/h est suggérée pour suivre le tracé de l'A9 et éviter les ouvrages d'art les plus destructeurs.

• **Questions n° 15 et 16 de la commission d'enquête à SNCF Réseau :**

❓ **Quelles sont les mesures palliatives envisagées du fait que les TGV ne passeront plus par la gare de Sète, évolution qui devait entraîner un allongement du temps de trajet (estimé jusqu'à 1h30) pour les habitants du bassin de Thau devant rejoindre les gares périphériques ?**

◦ **Combien de TER seront ajoutés, compte tenu de la libération de sillons ferroviaires sur la ligne « classique » ?**

2.3.3 Problèmes fonciers non directement lié aux IP :

22 contributions mettent en lumière une anxiété profonde liée à la dépossession, à la perte de valeur des biens et à la désorganisation de l'espace agricole.

3.1. Procédures d'expropriation et incertitude administrative :

Le point le plus critique est le **sentiment d'insécurité juridique et psychologique** des propriétaires face à des procédures jugées opaques ou trop longues (N° R57, R58, R92, 212, 256).

• **Incertitude sur le devenir des habitations** : des résidents vivent dans le stress de ne pas savoir si leur maison sera totalement ou partiellement expropriée, ni à quelle distance exacte passera la ligne (parcelles AM20, AM80, AM97).

• **Attente et angoisse** : certains propriétaires (parcelle AY 224) attendent des informations précises depuis plus d'un an, ce qui génère une détresse importante chez les personnes âgées.

• **Blocage des projets locaux** : des propriétaires se voient refuser des travaux de reconstruction (bâtiment sur la parcelle B1862), peut-être mais sans en être certain, en raison de la servitude liée au projet LNMP.

3.2. Impact sur le foncier agricole et viticole (AOP Picpoul de Pinet)

Le tracé menace directement l'équilibre économique des exploitations, particulièrement dans les zones d'appellation protégée (N° 122, 123, 144, 231, 255).

• **Perte de potentiel de production** : les contributeurs dénoncent l'éviction de terres en **AOP Picpoul de Pinet** et la perte définitive de végétaux, avec un préjudice de récolte estimé sur plusieurs années.

• **Morcellement et inaccessibilité** : le projet va **morceler les parcelles**, rendant certaines portions irrécupérables pour la culture ou allongeant considérablement les parcours d'accès pour les agriculteurs.

3.3. Dépréciation immobilière et perte de jouissance

La proximité des infrastructures, notamment le viaduc, est perçue comme un facteur de **dévalorisation massive du patrimoine privé** (N° 71, 144, 212).

• **Voisinage immédiat du viaduc** : des propriétaires s'inquiètent de voir un viaduc monumental surplomber leur maison, ce qui détruirait la vue et la valeur vénale du bien.

• **Atteinte à la liberté individuelle** : l'expropriation forcée est vécue par certains comme une agression contre le droit de propriété et la liberté individuelle.

3.4. Erreurs cartographiques et gestion du foncier industriel

Une méfiance s'installe vis-à-vis de la maîtrise foncière affichée par la SNCF (N° R93, 75, 112, E171, 191, 253, 255).

- **Incohérences de zonage** : la contribution R93 pointe une discordance majeure entre les plans de la SNCF et la réalité du terrain : une zone est indiquée comme étant une garigue alors qu'elle est exploitée en **carrière depuis 2018** (ce point ne concerne que la phase 2). Un problème similaire a également été souligné dans la contribution n° 172.

• Question n° 17 de la commission d'enquête à la SNCF :

- **comment la SNCF entend-elle rassurer les citoyens quant au calendrier précis et au périmètre définitif des expropriations pour les résidences situées à proximité immédiate du tracé (par exemple : quartier du Pont à Villeneuve) ?**

2.3.4. Nuisances sonores et vibratoires :

L'analyse des contributions montre que les nuisances sonores constituent l'une des préoccupations majeures des riverains, particulièrement dans les zones où le projet LNMP vient s'ajouter à des infrastructures déjà bruyantes.

Les principaux griefs et leurs points d'application sont les suivants :

1. Nature des nuisances identifiées

Les contributeurs distinguent trois types de stress acoustique :

- **Les nuisances de chantier** : les travaux préparatoires, les forages et l'activité des « bases de vie » (accueillant des centaines d'ouvriers et de camions) sont redoutés pour leur impact immédiat sur la tranquillité (N° 257).

- **Le bruit de roulement opérationnel** : c'est le grief le plus cité, portant sur le bruit des trains une fois la ligne en service. Le passage fréquent des trains à grande vitesse (et éventuellement de fret) est perçu comme une source de perturbation durable du sommeil et de la vie sociale en extérieur (N° 3, 23, 27, 32, 34).

- **Cumul avec l'existant (A9 et lignes classiques)** : de nombreux riverains, déjà exposés au bruit de l'autoroute A9 ou de la ligne ferroviaire actuelle, redoutent une addition insupportable de décibels (N° 4, 23, 34, 79, 82, 160).

- **Portée du son et vents dominants** : le bruit est redouté à plusieurs kilomètres de distance, notamment lorsque la Tramontane ou le vent du sud portent les sons vers les zones habitées comme Balaruc-le-Vieux ou d'autres secteurs du bassin (N° 103, 164, 165, 266).

- **Impact sur la qualité de vie et la valeur immobilière** : les riverains anticipent une baisse de la jouissance de leurs extérieurs et une dépréciation de leurs biens (N° 9, 27, 79, 164, 185, 199, 206).

- **Les nuisances vibratoires** : certains riverains s'inquiètent des vibrations induites par le passage des trains, même sur viaduc (N° 27, 144).

2. Points d'application et zones sensibles :

Les sources identifient des secteurs géographiques où la problématique est critique :

- Villeneuve-lès-Maguelone (Quartier du Pont) : c'est le point le plus documenté. Un couple résidant à 300-350 m du tracé signale qu'il subit déjà 45 dB à cause de la ligne existante. Ils s'inquiètent des seuils annoncés de 60 dB le jour et 55 dB la nuit, craignant un « encerclement » sonore entre deux voies ferrées (N°164, 185).
- Gigean, Poussan et Bouzigues : les habitants soulignent l'effet de cumul sonore avec l'autoroute A9 existante. La question de la propagation du bruit par les vents dominants (Tramontane ou vent du Sud) est soulevée comme un facteur aggravant (N° 34, 165).
- Balaruc-le-Vieux : l'impact sonore du viaduc est comparé par un habitant au bruit des « rave-parties » du causse de Villeveyrac qui, par temps de Tramontane, s'entend à plus de 10 km (N° 103).
- Florensac : une demande spécifique est faite pour l'installation d'un mur antibruit afin de protéger la commune, idéalement positionné pour bloquer aussi le bruit de l'autoroute (N° 41).
- Loupian et Pinet : la proximité immédiate des habitations avec le tracé et le viaduc fait craindre une dépréciation immobilière liée au bruit (N° 9, 206).

3. Mesures palliatives demandées par le public :

Face à ces inconvénients, les contributeurs exigent des garanties concrètes :

- Murs antibruit systématiques : cette demande est récurrente pour protéger les jardins et les habitations (N° 41, 74, 164, 185, 266).
- Traitement acoustique des ouvrages d'art : un travail spécifique est demandé pour le viaduc de la Masson afin de limiter le bruit aérien, ainsi que pour le viaduc de Poussan (N° 164, 266).
- Transparence sur les mesures : les riverains demandent si les seuils de dB annoncés sont des moyennes ou des pics, et quels seraient les dédommagements en cas de dépassement (N° 164).

• Questions 18 à 22 de la commission d'enquête :

18 Étude des effets cumulés : comment la SNCF a-t-elle modélisé le cumul sonore de la LNMP avec les infrastructures existantes (A9 à Gigean/Poussan, ligne classique à Villeneuve-lès-Maguelone) pour garantir que les seuils réglementaires ne seront pas dépassés en valeur absolue ?

19 Modélisation aérologique : les études acoustiques ont-elles pris en compte la réverbération et le transport du son par les vents dominants (Tramontane et vent du Sud), fréquents dans le bassin de Thau, qui peuvent porter les nuisances à plusieurs kilomètres des ouvrages ?

20 Précision des seuils et garanties : les seuils de 60 dB (jour) et 55 dB (nuit) sont-ils des moyennes lissées sur 24h ou des niveaux maximums lors du passage d'un train ? En cas de dépassement constaté après travaux, quelle procédure d'indemnisation ou de renforcement des protections est prévue ? (*Contribution concernée ?*)

21 Cartographie des murs antibruit : fournir une carte précise des tronçons qui bénéficieront de murs antibruit dès la phase de construction, notamment pour les quartiers de Villeneuve-lès-Maguelone et les abords du viaduc de Poussan ?

22 Nuisances des bases travaux : quelles mesures d'atténuation sonore spécifiques seront mises en œuvre sur les « bases de vie » et les zones de stockage de matériaux situées à proximité immédiate des zones habitées ?

2.3.5. Économie et Tourisme :

Le projet pourrait potentiellement nuire à l'attractivité des **thermes de Balaruc-les-Bains** et à l'ostréiculture du bassin de Thau.

• **Contributions concernées** : N° 6, 9, 25, 32, 51, 104, 112, 120, 121, 125, 129, 130, 131, 133, 135, 136, 137, 145, 190, 197, 213, 231, 232, 252, 255.

• **Questions 23 et 24 de la commission d'enquête :**

23 Avez-vous chiffré l'impact économique pour le secteur thermal si la desserte ferroviaire directe est dégradée ?

24 Quelles mesures prévoyez-vous pour protéger les activités conchylicoles des pollutions accidentelles durant la phase de chantier ?

2.3.6. Compensations de la séquence ERC :

Sur les contributions qui évoquent les compensations, une seule les trouve utiles (N°156), les 10 autres (N° 7/13/60/104/107/121/149/182/219/265) expriment des doutes sur leur pérennité, leur efficacité, leur dimensionnement vis-à-vis des dégâts occasionnés. Certaines demandent qu'elles puissent être contrôlées avec garantie de résultats.

Question n° 25 de la commission d'enquête sur le renforcement des mesures de compensation écologique pour garantir qu'il n'y a pas de perte nette de biodiversité pour les espèces et les habitats touchés.

Ces compensations, importantes en besoins fonciers et donc difficiles à trouver, nécessitent, pour les concrétiser de manière réaliste, de les conjuguer, notamment avec la lutte contre la cabanisation, la gestion des milieux aquatiques et la prévention des inondations (GEMAPI) et l'agriculture.

Comment est menée cette démarche qui concerne le projet dans son ensemble ?

2.3.7. Autres thématiques dominantes identifiées :

• **Le Viaduc de Poussan** : décrit comme une "verrue" de 1,4 km à 1,8 km de long et 28 m de haut, il cristallise l'opposition pour son impact paysager massif.

◦ **Question n° 26 de la commission d'enquête : pourquoi ne pas avoir privilégié un tunnel ou un tracé plus au nord pour éviter cet ouvrage d'art monumental ?**

• **L'Alternative de vitesse (220 km/h vs 320 km/h)** : de nombreux citoyens demandent pourquoi une vitesse de 220 km/h, permettant de longer l'autoroute A9 et de réduire les coûts et les impacts, n'a pas été retenue.

Questions n° 27 et 28 de la commission d'enquête :

27 : Est-il possible de fournir une comparaison chiffrée (coût/impact environnemental) entre le projet à 320 km/h et une alternative à 220 km/h suivant strictement le couloir de l'A9 ?

28 : Plus ponctuellement, le viaduc de Poussan pourrait-il être moins haut ou supprimé s'il y avait réduction de la vitesse des TGV dans la traversée de ce site ?

• **Le Patrimoine Historique** : la destruction ou l'ensevelissement partiel de la **Via Domitia** (voie romaine) est jugée inacceptable.

Question n° 29 de la commission d'enquête : quelles mesures spécifiques de sauvegarde ou de mise en valeur du patrimoine archéologique sont prévues pour la Via Domitia ?

2.4 - Autres observations représentatives – particuliers :

Observation N°3 : (extraits)

1. Destruction de La Gardiole classé et reconnu ZNIEFF type I et II, destruction du paysage.
2. Gros risque écologique pour le bassin de Thau : site Natura 2000.
3. Il y a des lignes existantes à moderniser.

Demande n° 25 de la commission d'enquête :
Répondre aux 3 interrogations posées ci-dessus et commenter le contexte.

Exemple d'observation N°24 : (extraits)

Le projet de ligne nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP) présente des avantages indéniables en matière de mobilité et d'attractivité touristique. Une infrastructure de cette ampleur risque de modifier durablement cet équilibre : secteur du viaduc à Poussan (face à la ZI des Clash). Il est indispensable que des mesures d'accompagnement soient mises en place pour sécuriser ces espaces à proximité des piliers du viaduc, afin de préserver les activités existantes et éviter que ces surfaces ne deviennent des zones mortes. Développer et sécuriser les pistes cyclables entre le village de Poussan et la Zone Industrielle des Clash, permettant un accès facilité à l'étang de Thau.

Demandes :

1. Mise en œuvre d'un plan de sécurisation et d'aménagement sous le viaduc pour maintenir les usages actuels (promenade, jardins, agriculture) dans des conditions sûres.
2. Intégration d'un réseau cyclable renforcé et connecté aux infrastructures existantes.
3. Plan global pour améliorer la circulation sur l'avenue de Sète, incluant des solutions pour les mobilités douces.

Demande n° 26 de la commission d'enquête :
répondre aux 3 demandes exposées ci-dessus et commenter / illustrer le contexte.

3 – Conclusions

Le dossier d'enquête DAE est particulièrement imposant, mais les pièces largement illustrées sont rédigées de manière claire notamment grâce aux plans et photos, avec de plus un guide de lecture donc assez faciles à lire malgré les redondances (dossier très lourd et encombrant qui aurait pu être encore largement allégé).

Malgré cela des questions se posent notamment du fait des avis des PPA, et notamment de ceux du CNPN.

La précédente enquête DUP a encore un très fort impact, donnant l'impression au cours de l'enquête que pour le public, c'est la suite !

264 observations pour une population desservie d'environ 500 000 habitants, c'est peu en proportion mais très important en nombre de questions, pour beaucoup concrètes et pertinentes. S'agissant d'une seconde enquête, pour les personnes concernées, la logique de celle-ci est difficile à comprendre, d'autant que la plupart des gens ne se sont pas donné la peine et pour cause de lire ce dossier tellement lourd.

Questions de la commission d'enquête :

Dans le présent PV nous avons posé un certain nombre de questions (29) ou demandes et engagements (26) à formuler par la SNCF. Pour toutes ces questions (également hors IP) nous attendons des réponses concrètes et circonstanciées.

La commission d'enquête :

Eric DURAND – Patrice BONNIN – Vincent ROUE commissaires enquêteurs

ANNEXE

NOTA : Pour toutes les observations et questions, SNCF réseau et ses prestataires doivent se référer aux observations du registre et aux pièces jointes qui sont systématiquement disponibles.

Compte rendu de la visite de la commission d'enquête sur le site de la STATION André FILLIOL :

Un courrier a été adressé à la commission pour nous alerter sur la nécessité de réaliser des études complémentaires indispensables avant la réalisation de tout travaux, y compris certains sondages (cf. courrier déposé dans le registre de Montpellier).

La visite organisée par le **Syndicat Intercommunal d'Adduction d'eau des Communes du Bas Languedoc** le 8 décembre à Florensac pour la commission d'enquête a permis à la commission d'enquête de mesurer les enjeux que représentent tant les IP que les futurs travaux de la LNMP vis-à-vis des potentiels désordres et pollutions pour ce site qui alimente plus de 500 000 personnes en eau potable.

1) Concernant les IP et donc l'enquête publique en cours :

Des précautions doivent être prises pour que les sondages géotechniques ne perturbent pas le site, notamment pour qu'il n'y ait pas de risque de percolation entre des couches de nappe de profondeurs différentes (sous contrôle de l'hydrogéologue).

Chaque fouille archéologique doit être faite en un temps le plus court possible, en dehors des périodes de risque de crue de l'Hérault, en rebouchant la fouille en respectant l'ordre des couches successives (sous contrôle d'un géologue).

2) Concernant les travaux de la phase 1 :

Les risques que fera peser la LGV sur la station de pompage ne peuvent être négligés. En effet, tout accident générant la moindre pollution dans le cours de l'Hérault impactera quasiment instantanément les nappes situées en aval du viaduc de franchissement de l'Hérault à la hauteur de la station de pompage.

Celle-ci fonctionne aujourd'hui grâce à une dizaine de puits dont la mise en service devrait très certainement être interrompue en cas de pollution des nappes dans lesquelles ils s'approvisionnent.

Or, l'arrêt de cette station aurait des conséquences humaines et sociales inacceptables vu l'importance du réseau d'adduction concerné par cette ressource.

Une solution permettant de poursuivre le projet LNMP est possible : les études (avec l'intervention de l'hydrogéologue + la réalisation de 10 puits en amont de la zone inclus dans le périmètre rapproché.

Le Syndicat demande depuis 2007 ces études actuellement non lancées et donc non réalisées, elles sont indispensables si un dévoiement de réseau doit être réalisé.

Aucune convention ne pourra être signée tant que ces études ne seront pas faites. Le Syndicat attend les garanties correspondantes.

Station André Filliol à Florensac :



Entrée du site, les installations les plus anciennes datent de 1946.



Salles des pompes dans le nouveau bâtiment construit en 2011.

Le site en bord de l'Hérault : (nappe karstique étant à moins de 2m sous terre) - zone inondable.



Vue vers l'enfilade des puits et l'espace arboré.

Le puits le plus proche de la station.



Annexe : 10 – réponse au PV de la commission d'enquête :

Réponses du maître d'ouvrage **SNCF Réseau**

**Document intégral en annexe
ci-jointe**