

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**

Rapport de la commission d'enquête



Le, 31 janvier 2026

Commissaire enquêteur, président de la Commission d'enquête : Eric Durand

Sommaire

Table des matières

Première partie : Les généralités	3
1.1 – Synthèse du rapport d'enquête	3
1.2 – Généralités concernant l'enquête	3
0 – Contexte législatif et juridique : (objectif de l'enquête publique)	3
1 – Objet de l'enquête :	4
Partie 2 – Organisation et déroulement de l'enquête	4
2.1 - Organisation	4
2.2 – La publicité.....	5
2.2.1 – Autres moyens.....	6
2.2.2 - La presse locale.....	7
2.3 - Déroulement de l'enquête	8
2.4 – Description sommaire du parcours de la ligne de Train à Grande Vitesse entre Montpellier et Béziers :	10
2.5 – Composition du dossier d'enquête :	14
2.5.1 – Pièces du Dossier d'Autorisation Environnementale :	14
2.5.1.2 - Etude qualitative et de complétude du dossier.....	14
2.5.1.3 - Présentation des pièces O à I (sauf C) :	15
2.5.3 – Pièce J - Avis (AE, DDTM, CNPN, CLE, CDNPS/ABF, ARS) et Mémoires en réponses de la SNCF Réseaux :	22
2.6- Dates des permanences de réception du public.....	27
Troisième partie :	28
3.1 - Les observations du public.....	28
3.2 - Statistiques du registre dématérialisé :	28
3.3 - OBSERVATIONS sur les REGISTRES	30
3.4 – Analyse relatives aux observations du public :	37

Première partie : Les généralités

1.1 – Synthèse du rapport d'enquête

La présente enquête a été menée par une commission d'enquête avec pour président Eric Durand et pour assesseurs Patrice BONNIN et Vincent ROUE. Gilles Robichon a été désigné comme commissaire enquêteur suppléant.

L'enquête est organisée par la préfecture de l'Hérault, bureau de l'environnement.

Le projet est porté par la SNCF réseau.

L'objectif de l'enquête préalable consiste à obtenir la délivrance de l'autorisation environnementale pour le projet de ligne à grande vitesse LNMP entre Montpellier et Béziers, pour la réalisation des interventions préparatoires.

Le présent rapport détaille le déroulement de l'enquête les données sur la publicité, les permanences et le contenu du dossier. Les analyses et commentaires de la commission d'enquête relative à toutes les observations figure dans le document AVIS de la commission d'enquête en réponse au mémoire du PV de fin d'enquête qui synthétise et détaille le contenu de l'avis émis par la commission d'enquête.

1.2 – Généralités concernant l'enquête

0 – Contexte législatif et juridique : (objectif de l'enquête publique)

Art. L123-1 : « *L'enquête publique a pour objet d'assurer l'information et la participation du public ainsi que la prise en compte des intérêts des tiers lors de l'élaboration des décisions susceptibles d'affecter l'environnement mentionnées à l'art. L123-2. Les observations et propositions recueillies au cours de l'enquête sont prises en considération par le maître d'ouvrage et par l'autorité compétente pour prendre la décision.*

Art. L123-13 : « *Le CE conduit l'enquête de manière à permettre au public de disposer d'une information complète sur le projet, plan ou programme et de participer effectivement au processus de décision. Il permet au public de faire parvenir ses observations et propositions ...* »

Articles relatifs à l'enquête environnementale :

- Autorisation environnementale, et Etude d'impact : notamment : articles L122-1 L350-3, R122-2, **articles L. 181-1 et suivants du Code de l'environnement.**
- On trouvera en annexe également un détail des références réglementaires et appréciation des réponses dans le dossier DAE.
- 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.

1 – Objet de l'enquête :

L'enquête comprends un très important dossier relatif à l'autorisation environnementale pour la réalisation des interventions préparatoires de la LNMP entre Montpellier et Béziers (phase1).

Pour l'enquête publique les principales pièces suivantes constituent le dossier :

- Une étude d'impact très conséquente, d'autant plus qu'elle porte sur la totalité du tracé de Montpellier à Perpignan
- Le dossier DAE
- Les AVIS des PPA, avis de l'autorité environnementale, DREAL et DDTM, deux avis du CNPN etc.
- Pièces administratives.

Nota :

- L'avis conforme favorable du ministère de la transition écologique et de la diversité portant sur cinq espèces d'oiseaux protégées relevant de la compétence ministérielle a été intégré au dossier d'enquête ;
- Un nouvel avis – FAVORABLE – du CNPN est parvenu le mercredi 17 décembre transmis à la commission par SNCF réseau et intégré au dossier les derniers jours d'enquête.

Partie 2 – Organisation et déroulement de l'enquête

2.1 - Organisation

Suite à la requête présentée par Mr le préfet de l'Hérault, l'enquête préalable consiste à obtenir la délivrance de l'autorisation environnementale pour le projet de ligne à grande vitesse entre Montpellier et Béziers, (sont concernées les 23 communes suivantes : 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), Madame la Présidente du tribunal administratif de Montpellier a, pris une ordonnance N°E 25000127 / 34 du 19 septembre 2025, désignant une commission d'enquête avec Eric Durand, architecte consultant, retraité, en qualité de président et de M Patrice Bonnin et Vincent Roué en qualité d'assesseurs de la commission, chargés de conduire cette enquête.

Les modalités pratiques de l'enquête publique ont été fixées en accord avec Mme PRINTEMPS, bureau de l'environnement de la préfecture de l'Hérault, entité organisatrice des enquêtes en relation avec le maître d'ouvrage la SNCF réseau ;

Les données explicatives ont été transmises par la SNCF réseau au cours de plusieurs réunions et d'une visite des sites comme décrit ci-après.

La durée de l'enquête a été fixée à 34 jours : du mercredi 19 novembre à 9h00 au lundi 22 décembre 2025 à 17h00.

2.2 – La publicité

Les moyens d'information par la presse locale ont été respectés, au regard du délai des 15 jours.

Le registre dématérialisé a été mis en place 15 jours avant le début de l'enquête pour permettre au public d'accéder au dossier avant le démarrage de l'enquête.

Le 4 novembre le site a été ouvert, **uniquement pour consultation du dossier**, mais celui-ci était incomplet. Quelques jours plus tard le site a donc été complété, car il n'avait pas été possible matériellement de mettre en ligne toutes les pièces à la date du 4 novembre comme souhaité initialement.

Une page internet : <https://www.ligne-montpellier-perpignan.com/> est également un espace d'information en continu tenu à jour par SNCF réseau.

Les 3 sources complémentaires au registre numérique sont :

- La page LinkedIn du projet
- Une actualité en page d'accueil sur le site Internet du projet : www.lalignenouvelle.com
- Une page dédiée à l'enquête publique dans le site Internet du projet.

Quarante personnes environ se sont rendues aux permanences des commissaires-enquêteurs, mais nous avons eu de très nombreux téléchargements de pièces du dossier sur le registre dématérialisé.

L'affichage réglementaire a été mis en place, le long du parcours et sur les panneaux des 4 mairies concernées. Nous l'avons constaté et vu sur le dossier de photos des panneaux transmis notamment avec les constats des commissaires de justices et de PUBLILEGAL.

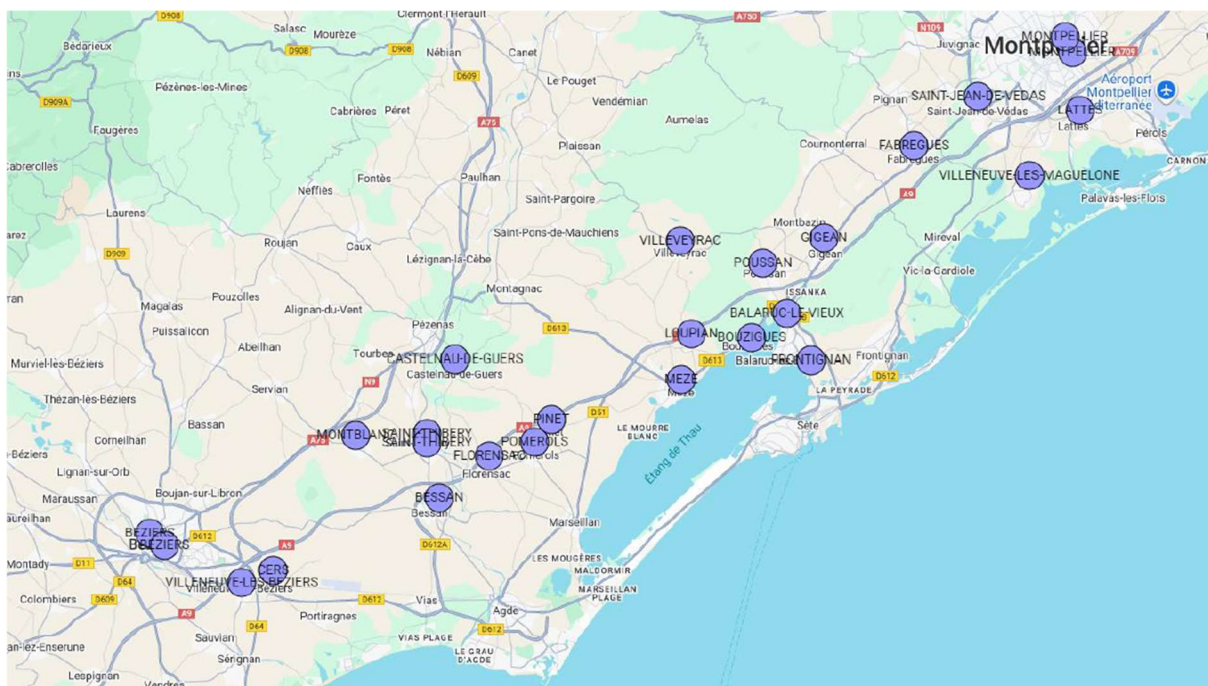
Les documents affichés sont restés en place jusqu'au dernier jour d'enquête comme nous l'avons constaté. Cf également le certificat d'affichage en annexe.



Exemple : Panneau devant la mairie de Gigan

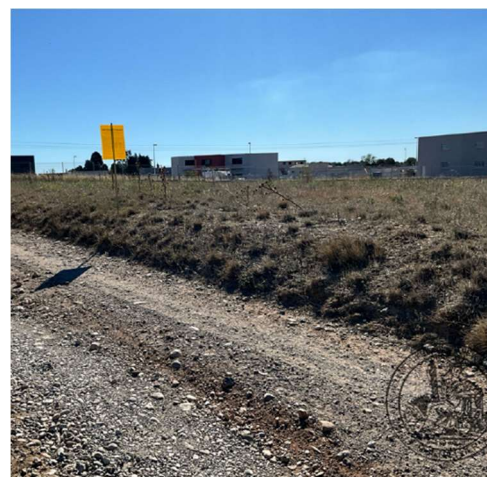
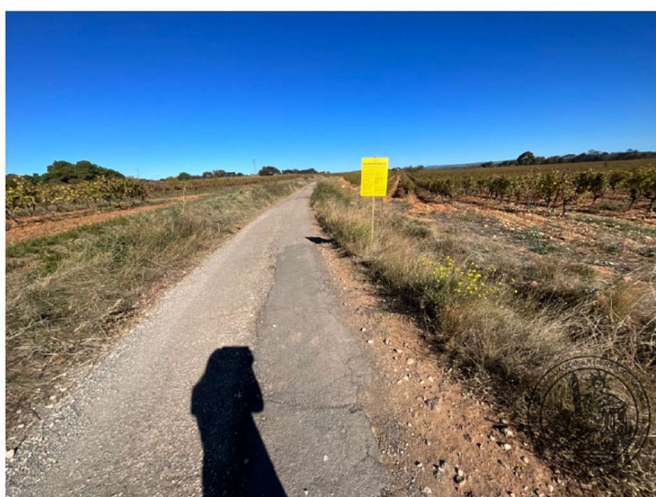
2.2.1 – Autres moyens

L'avis d'enquête a fait l'objet d'un affichage sur le site le long du parcours du Train à Grande Vitesse (panneaux réglementaires jaunes dans les communes traversées et dans les quatre mairies concernées) répertoriés sur le plan ci-dessous (Cf. certificats d'affichages en annexe) :



Plan détaillant les lieux d'affichages des panneaux réglementaires

Point n°56 Bois de la Vallongue / Via Domitia – 34810 PINET



Chemin Hervé Baisse à Mèzes

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

Point n°81 501 AV, DES LAURIERS – 34140 POUSSAN



Chemin de l'hermite à Fabrègues

Exemples d'affichages le long du parcours de la LNMP dans quelques communes concernées

2.2.2 - La presse locale

Conformément à la réglementation, des avis d'ouverture d'enquêtes publiques ont été publiés dans la presse locale :

- **Métropolitain** : (N°2290 du 28 octobre 2025) et (2294 du 25 novembre 2025) - 2 parutions.
- **La Gazette n° 1950** - Du 30 octobre au 5 novembre 2025 et **La Gazette n° 1953** - Du 20 au 26 novembre 2025 : 2 parutions.

Les copies des 4 publications dont deux sont jointes en annexe. Les originaux de chaque journal (Métropolitain et Gazette) sont conservés par la Préfecture de l'Hérault et le maître d'ouvrage.

2.3 - Déroulement de l'enquête

Le premier contact de la commission d'enquête a été pris au cours d'une VISIO organisée par la SNCF avec l'accord de la Préfecture et une transmission au préalable par liens électroniques d'une grande partie des pièces du dossier (le 3 octobre 2025). A cette première réunion après une prélecture sommaire du dossier transmis en fichiers informatiques difficiles à lire (format A3). La SNCF avait préparé un power-point qui a été commenté et servi de base pour les échanges.

Puis une réunion en présentiel et « visio », s'est tenue à la SNCF le 7 octobre avec la présence de Mme Printemps de la préfecture. Au cours de cette réunion ont été décidées les modalités de l'enquête (dates, permanences notamment et diffusion des dossiers auprès des commissaires enquêteurs).

Il y avait été décidé :

- Mise à disposition du dossier complet dans une salle à la préfecture pour la commission d'enquête qui pourra également s'y réunir,
- Pour le dossier du siège de l'enquête : Paraphes uniquement sur la première page pour le dossier, chez l'imprimeur,
- En fin d'enquête : un certificat d'affichage sera à récupérer sur les 23 communes,
- Une visite de site sera organisée par le maître d'ouvrage,
- Le second mémoire en réponse au second avis du CNPN sera envoyé au plus tôt et joint au dossier d'enquête,
- SNCF Réseau demande l'avis conforme du ministre pour les espèces à compétence ministérielle, il sera envoyé à la commission d'enquête dès sa réception (reçu le 17 novembre par la commission d'enquête).

L'enquête se ferait sur 34 jours du 19 novembre au 22 décembre.

NOTA : il sera demandé un prolongement de 30 à 45 jours pour la remise du rapport du fait de la période de Noël / jour de l'an).

Une réunion/formation a été organisée le 6 novembre pour présentation et utilisation optimale du registre dématérialisé (traitements, statistiques, gestion des mails et observations).

Autres réunions :

Mardi 18 novembre : Réunion avec M. le Préfet :

La commission a été reçue par M. le Préfet en présence notamment de Mme OUAHAB et Mme Printemps et de Mme Martin Saint-Léon la secrétaire générale de la préfecture. Les discussions ont porté après une brève introduction sur les enjeux et motifs de l'enquête sur les problématiques environnementales majeures en rapport avec les compensations agricoles et environnementales, le changement climatique notamment (Issanka, Sète Agglopol Méditerranée, viaduc de Poussan, site pilote Valmagne, Pinet ont été évoqués.)

L'objectif sous-jacent est l'amélioration des pratiques compensatoires et l'optimisation de leurs intégrations dans le tissu agricole et plus largement sur le territoire.

2 décembre 2025 - dans les locaux SNCF :

Ce RV avait pour objectif de caler le calendrier, notamment pour la SNCF, et de définir les dates de remises des PV et rapports et les réunions préalables entre le maître d'ouvrage et la commission d'enquête. En janvier 2026 les études continueront à être produites ou finalisées par SNCF réseau et ses partenaires.

Lundi 8 décembre : Florensac Station André Filliol :

Une demande de rendez-vous a été faite par le Syndicat Intercommunal d'Adduction d'eau des Communes du Bas Languedoc, via le registre de Montpellier. La commission d'enquête s'y est rendue pour se faire expliquer les enjeux et les attentes en termes d'études avant d'accepter des partenariats avec la SNCF. Un compte rendu détaillé de cette visite est en annexe, les questions sont posées au maître d'ouvrage dans le PV de fin d'enquête.

A l'issue de l'enquête, une réunion en « Visio » est menée le 23 décembre avec PUBLILEGAL pour utiliser au mieux les données du registre dématérialisé. ...

Une réunion de la commission d'enquête **le 5 janvier 2026** permet de finaliser le contenu du PV qui est transmis à SNCF réseau le soir du 8 janvier

Une réunion est organisée à la SNCF **le lundi 12 janvier 2026** pour partager les premières conclusions de la commission et commenter le PV de fin d'enquête au maître d'ouvrage. Il s'agit aussi d'élaborer le calendrier de remise du rapport, fin janvier 2026 après réception des réponses au PV qui sont prévue au plus tard le 26 janvier matin.

Au cours de cette réunion la SNCF nous a proposé que son mémoire en réponse, rédigé avec ses prestataires, soit organisé par thématiques. Les questions des ressources en eau potable, nappes et captages sont prioritaires (SBL et ISSANKA étant au cœur des préoccupations).

Les réponses pourront être regroupées au sein des thématiques si pertinent. La SNCF détaillera également une série d'engagements.

L'ensemble des réponses de SNCF réseau est pris en compte pour l'Avis motivé de la commission d'enquête.

Les réponses aux questions et demandes du PV de la commission d'enquête ont été reçues le lundi 26 janvier 2026 en fin de journée via un envoi par courriel adressé aux membres de la commission d'enquête.

Une dernière réunion dans les locaux de SNCF réseau s'est tenu le jeudi 29 janvier.

2.4 – Description sommaire du parcours de la ligne de Train à Grande Vitesse entre Montpellier et Béziers :

Visite des sites du tracé de la LNMP : Cette réunion/visite des sites a été réalisée le 20 octobre 2025.

Présentation du parcours et du projet (à partir de la visite du site organisée par le maître d'ouvrage) : un minibus a conduit la commission d'enquête entre Montpellier et Béziers avec plusieurs arrêts pour visualiser à travers huit exemples de lieux concernés par le tracé et notamment les lieux des expérimentations sur les interventions préparatoires, forages et autres fouilles archéologiques. (Vues ci-après prises lors de la visite du site).

Liaison à Montpellier : (départ réseau)



Remblai sur lequel la LNMP se poursuivra au-dessus de la voie existante. Sondages et mesures d'évitement prévus sur site



Le raccordement se fera dans le prolongement de la gare Sud de France et ouvrage de génie civil déjà en place.

La Gardiole :



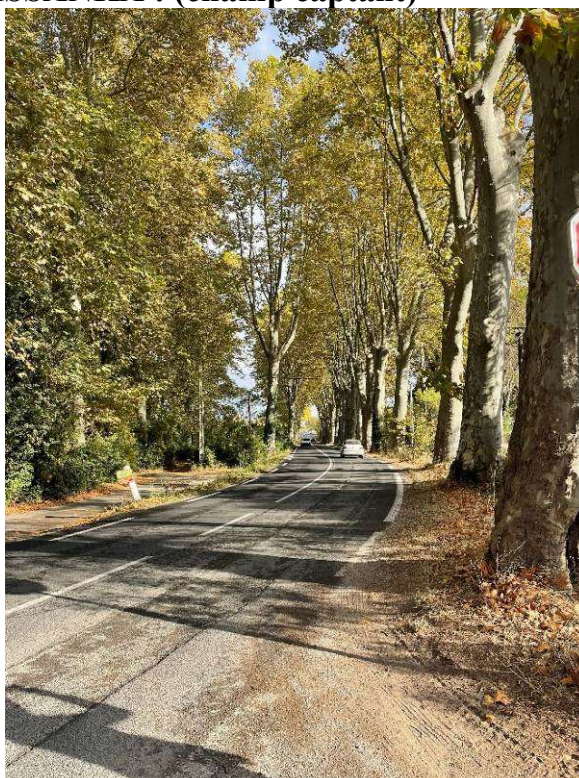
Vue vers le futur tunnel et plan de tracé



Le site de la Gardiole au-dessus du futur tunnel



ISSANKA : (champ captant)



Sur un futur viaduc la LNMP croisera la route par-dessus



Site de captage d'EP alimente la ville de Sète, sondages prévus pour connaître les points de résurgence, sens d'écoulement des eaux

Franchissement de l'A9



Vue vers l'A9 : Ce franchissement s'effectuera par une tranchée couverte sous l'A9



Vue vers la LNMP

Boucle de l'HERAULT

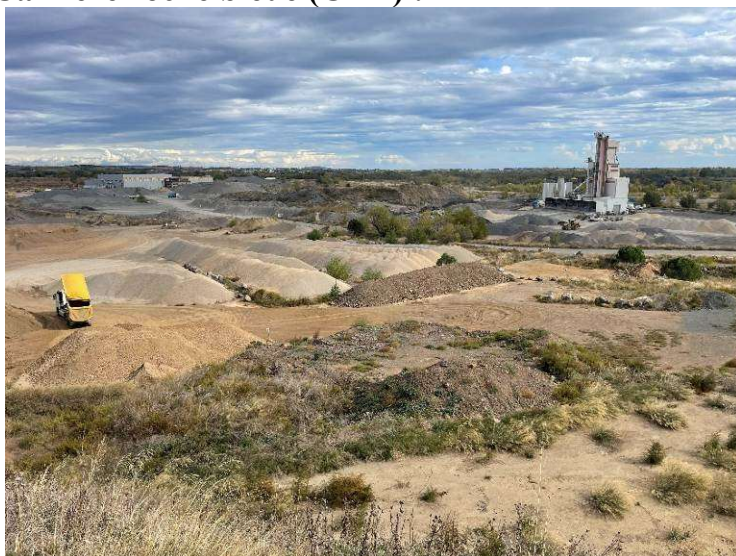


Lieu de franchissement de la LNMP au-dessus de la boucle de l'Hérault



Lieu où seront menées des fouilles au bord du fleuve Hérault : Ce site, caractérisé par de fortes suspicions de présences de vestiges archéologiques datant du Néolithique, fera l'objet de diagnostics incontournables

Carrière roche bleue (CRB) :



Future base de travaux, après fermeture de la carrière, la future LNMP passera derrière, au nord. Ce site abritera notamment des voies de service utiles aux travaux.



Mont Blanc (lieu d'expérimentations) :



Vue vers A9

En coordination avec le conseil scientifique dirigé par le CNRS, ici notamment pour les crapauds.

Restauration de mares



Expérimentations et espace de compensation (entre A9 et LNMP largeur de 800m soit 200 m utiles)
Espace de chasse

Ce site sera concerné par la restauration d'une mosaïque de milieux semi-ouverts méditerranéens. Cela se fera par le biais d'expérimentations écologiques et de mesures de compensation, 5 actions et 5 mesures compensatoires.

Villeneuve les Béziers (raccordement) :



Lieu du futur raccordement : la voie passera le long de l'allée, au raz des bâtiments ci-dessus, qui seront démolis



Plan du site de raccordement

2.5 – Composition du dossier d'enquête :

Le dossier très volumineux peut se classer en 3 parties décrites ci-après :

- Les pièces relatives à l'autorisation environnementale
- L'étude d'impact
- Les Avis et Mémoires en réponse

2.5.1 – Pièces du Dossier d'Autorisation Environnementale :

Le dossier d'autorisation environnementale comporte 10 pièces et annexes :

0 - Préambule

A - Note non technique

B - Présentation des IP

C - étude d'impact (*description et analyse à part*)

D - Police de l'eau et milieux aquatiques

E - Dérogation espèces protégées

F - Sites classés

G - Défrichement

H - Monuments historiques

I – Haies

J -Avis émis

2.5.1.2 - Etude qualitative et de complétude du dossier.

1/ Appréciation sur la qualité pédagogique du dossier

• Accessibilité

La version informatique reste difficile à lire sur un écran en raison de son format A3. En revanche, la version imprimée se lit et s'exploite parfaitement.

• Intelligibilité

La pièce 0, non obligatoire au titre du code de l'environnement, facilite la lecture globale de ce dossier très volumineux. Outre le fait d'évoquer les IP à la phase 1, objets de la présente DAE, elle éclaire sur l'avenir, à savoir la future DAE relative à la réalisation des travaux de la phase 1 (horizon 2029) puis sur la future DUP relative à la phase 2 (horizon 2030). Le lecteur peut ainsi avoir une vision d'ensemble très utile de la réalisation de la LNMP dans son entièreté. Les autres pièces se caractérisent par le recours à une pédagogie de très bonne facture, notamment au travers des cartes, photos aériennes et tableaux très éclairants.

• Exactitude des données

L'étude environnementale a fait l'objet d'une réactualisation à l'initiative de SNCF Réseau, après l'obtention de la DUP du 16 février 2023, pour les raisons invoquées en page 6 de la pièce 0. En ce sens, il est possible d'affirmer que le dossier répond à cette exigence.

2/ Appréciation sur la complétude du dossier

21/ En synthèse, l'étude de complétude du dossier relève les manquements suivants :

Au titre de l'article R.181-13 :

- SNCF Réseau n'a pas procédé, au moment de la dépose du dossier de DAE, à la demande des autorisations d'urbanisme nécessaires car non identifiées à ce stade de l'étude (R.181-13, 9°).
- SNCF Réseau ne stipule pas clairement l'absence de nécessité d'autres demandes d'autorisation ou déclarations, hors autorisations d'urbanisme, nécessaires à la réalisation du projet (R.181-13, 10°).
- SNCF Réseau ne stipule pas clairement l'absence de nécessité de formuler une demande de titre minier (R.181-13, 11°).

Au titre de l'article L.181-25 :

- SNCF Réseau affirme, d'une manière pouvant être considérée en première approche comme péremptoire, que la conduite des IP ne présente aucun danger en lien avec l'article susmentionné ce qui justifie, à ses yeux, l'absence d'une quelconque étude de danger.

2.5.1.3 - Présentation des pièces O à I (sauf C) :

Préambule

Ce document, joint au dossier d'autorisation environnementale (DAE) des premières interventions préparatoires (IP) de la phase 1 du projet Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan (LNMP), a pour vocation de faciliter la prise de connaissance du projet, des IP et de la constitution du dossier par l'ensemble des lecteurs

Ses 31 pages s'articulent en cinq chapitres qui répondent aux objectifs assignés grâce à une rédaction pédagogique de qualité. Le chapitre 1 rappelle notamment les procédures réglementaires suivies et à suivre pour l'obtention de l'autorisation de lancer les travaux tant de la phase 1 que de la phase 2, cette seconde partie n'étant pas utile pour l'enquête, objet de ce rapport. Le chapitre 2 présente le dossier sur la forme et le fond, se contentant de montrer sa cohérence avec les exigences requises au titre du seul Article R.181-13 du code de l'environnement. Les chapitres 3 à 5 fournissent glossaire, liste des sigles et une cartographie des territoires traversés. Ce préambule, pièce optionnelle, est réellement facilitateur pour le lecteur qui découvre le sujet.

Pièce A : note de présentation non technique

Au-delà de reprendre quelques points déjà mentionnés en préambule, cette pièce de 78 pages assure une meilleure compréhension du dossier pour le grand public. Son chapitre 2 fournit un tableau explicatif des pièces du dossier en rappelant leurs exigences réglementaires. Par ailleurs, les résumés non techniques (chapitre 3) des différentes demandes d'autorisation et dérogation obligatoires répondent aux articles R.181-13 et L.123-6 du code de l'environnement. Enfin, le document comprend le formulaire Cerfa n°15964*03 relatif à la DAE, objet du présent rapport et fournit une cartographie utile de localisation des différentes IP, objets de la présente DAE. Les mesures ERC sont abordées dans cette pièce.

Pièce B : description des IP et de leurs modalités de réalisation

Les 129 pages de cette pièce entrent dans le détail pour permettre une bonne compréhension des 3 types d'IP de la phase 1, objets de la présente DAE. Les 53 photos aériennes renseignées apportent leur excellente visualisation dans l'espace. Le document apporte aussi les éléments de compréhension utiles et relatifs au statut foncier des emplacements nécessaires à la réalisation des IP. La question de l'application des solutions de substitution aux premières IP est également abordée. **La lecture de cette partie enseigne que sur les 14 tronçons archéologiques identifiés, seuls 6 sont concernés par la présente demande (1, 2, 3, 7, 9, 12).**

Pièce D : demande d'autorisation au titre de la police de l'eau et des milieux aquatiques

Cette pièce de 312 pages fournit des éléments d'appréciation des incidences de ces IP sur l'eau et les milieux aquatiques (L.214-1) au regard de la nomenclature des Installations, Ouvrages, Travaux et Activités (IOTA). La rédaction fait montre d'une très bonne pédagogie, très illustrée (41 figures, 85 tableaux, 58 photos et 37 cartes) faisant clairement apparaître des synthèses suivies d'explications de détails, de conclusions partielles et de tableaux utiles la bonne compréhension du dossier.

Pièce E, partie 1 sur 2 : demande de dérogation au titre des espèces protégées, de leurs habitats et des habitats protégés ; partie relative au contexte et à l'état initial

Ces 511 pages constituent le dossier de demande de dérogation à l'interdiction d'atteintes aux espèces et habitats d'espèces protégées (article D. 181-15-5 du code de l'environnement) pour la réalisation des premières IP de la phase 1 du projet de LNMP. Il convient de retenir que le bilan des mesures de compensation étant équilibré (cf. § 3.6 du Chapitre IV de la présente pièce), il peut être affirmé sous couvert de la mise en œuvre du programme de compensation que le projet ne portera pas atteinte au maintien des populations des espèces concernées dans un état de conservation favorable dans leur aire de répartition naturelle.

Le paragraphe 1.3.3. indique toutefois que, bien que les IP liées aux opérations d'archéologie préventive nécessitent des déclarations ou permis d'aménager, le nombre d'autorisations d'urbanisme (permis d'aménager et/ou déclarations d'urbanisme) nécessaires n'a toujours pas pu être identifié. Ce travail est en cours. Pour autant, SNCF Réseau affirme pouvoir procéder aux démarches nécessaires préalablement au démarrage des diagnostics.

Pièce E, partie 2 sur 2 : demande de dérogation au titre des espèces protégées, de leurs habitats et des habitats protégés ; partie relative aux impacts et mesures

Il s'agit d'un rapport environnemental technique et réglementaire très complet de 284 pages, conforme aux exigences du Code de l'environnement et à la doctrine ERC. Les nombreuses illustrations (42 figures, 17 tableaux, 8 photos et 14 cartes) aident à la compréhension, toutefois difficile pour un lecteur non initié. Il démontre une volonté réelle de limiter et compenser les impacts du projet sur les espèces protégées, avec un cadre de suivi robuste. Une certaine vulnérabilité opérationnelle liée à la complexité foncière et écologique des compensations, semble toutefois perceptible.

Le lecteur retiendra, au titre des principaux enseignements écologiques, que les espèces et habitats concernés sont essentiellement les Outarde canepetière, Œdicnème criard, Rollier d'Europe, chiroptères arboricoles (Minioptère de Schreibers, Noctule de Leisler), amphibiens, reptiles, odonates, habitats méditerranéens, zones humides et ripisylves.

Le document s'articule autour de quatre grands axes :

1. Évaluation des impacts des IP (chapitre III : identification des effets directs et indirects sur les habitats naturels, la faune et la flore protégées puis détail des mesures d'évitement et de réduction mises en place.
2. Analyse des impacts résiduels et cumulés (étude des effets persistants après application des mesures d'atténuation, et de leur cumul avec d'autres projets existants : A9, aménagements urbains, etc.).
3. Stratégie de compensation écologique (chapitre IV : définition des principes ERC, application du concept de "non perte nette de biodiversité", explication de la méthode d'évaluation des pertes et gains écologiques, présentation des mesures compensatoires spécifiques et de leur mise en œuvre sur plusieurs sites pilotes (Montblanc, Mirabeau, Thongue), maîtrise foncière assurée en partie par la SAFER.
4. Dispositif de suivi, gestion et gouvernance.

Pièce F : demande d'autorisation de travaux en site classé

Les 63 pages de la pièce rappellent que si la phase 1 du projet LNMP n'intercepte que deux sites classés (le massif de la Gardiole (4 200 ha) et le ~~le~~ parc d'Issanka (3 ha)), la présente demande d'autorisation de travaux ne porte que sur les sondages géotechniques et expérimentations écologiques des garrigues de Mirabeau au sein du site classé du massif de la Gardiole. Le lecteur apprend en outre que **ces IP ne sont pas de nature à avoir un impact notable sur le site classé du massif de la Gardiole**. Les nombreux plans de détails (pages 29 à 45 pour sondages et 47 à 48 pour expérimentation écologiques) facilitent la visualisation de ces IP sur le terrain.

Pièce G : demande d'autorisation de défrichement

Cette pièce de 62 pages constitue la demande d'autorisation de défrichement pour les premières IP, objet de la présente DAE.

Il est important de préciser que les surfaces objet de la présente demande d'autorisation de défrichement sont uniquement celles localisées au droit des opérations d'archéologie préventive prévues sur certains tronçons. La surface totale des boisements soumis à cette autorisation est de 28,4 hectares répartis sur les communes de Gigean (0,2 ha), Poussan (0,05 ha), Mèze (9,1 ha), Montblanc (9,2 ha) et Béziers (9,8 ha). Aucun des boisements n'est concerné par une protection de type Espace Boisé Classé (EBC). Seules les parcelles D195 et D196 à Gigean et ES9 à Béziers ont été touchées par un incendie lors des 15 dernières années.

Pièce H : demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques

La présente demande d'autorisation de travaux aux abords de monuments historiques ne porte, dans ces 59 pages, que sur une partie des sondages géotechniques et diagnostics

archéologiques aux abords de 4 monuments historiques : « Pont de Villeneuve », « Domaine du Vieux Mujolan », « Vestiges archéologiques du Pallas » et « Via Domitia ». **L'analyse de trois critères permet de conclure à une incidence globalement négligeable à faible de ces IP sur les monuments historiques** (durée et superficie limitée des travaux, éloignement des IP au sein du périmètre protégé, réversibilité des IP, modulo 4 piézomètres au droit de sondages).

Pièce I : Destruction de haies

Cette pièce de 25 pages constitue la déclaration préalable à la destruction de haies pour les premières IP.

Il s'agit de la protection réglementaire des haies, en détaillant les exigences légales pour leur retrait et les mesures de compensation obligatoires de replantation. Des tableaux et des cartes détaillés identifient des parcelles où la végétation sera préservée ou défrichée. Les méthodes de défrichement des terres sont décrites, y compris l'abattage d'arbres, tout en soulignant l'importance d'éviter les zones écologiquement sensibles.

2.5.2 - Pièce C Étude d'impact : Dossier d'enquête préalable à l'autorisation environnementale des interventions préparatoires de la phase 1

C'est une étude très claire facile à lire car très bien présentée et très illustrée. Mais elle compte à elle seule près de 8000 pages A3. Elle comporte comme souvent de nombreuses redites entre les différents chapitres. La pièce « C » est donc très difficile à appréhender pour le public.

Volume 0 : Guide de lecture : (et résumé)

Le document vise à faciliter la compréhension des modifications apportées à l'étude d'impact du projet de Ligne Nouvelle Montpellier – Perpignan (LNMP), initialement présentée en 2021. Il s'agit d'une mise à jour pour la demande d'autorisation environnementale des premières interventions préparatoires de la phase 1.

L'étude d'impact actualisée permet d'évaluer les incidences des interventions préparatoires, notamment les diagnostics archéologiques et les sondages géotechniques. Il souligne que les modifications apportées sont principalement pour faciliter la lecture et de fond pour actualiser les données sur l'état initial de l'environnement et les effets du projet.

Volume 1 : Résumé non technique : (Pour mémoire)

Volume 2 - Description projet (248 pages) En 2 chapitres :

1)Présentation du projet

- Doubler la part du ferroviaire dans les transports passagers et une part marchandises (report modal). Le respect de l'environnement, on éviterait 131 20 TeqCo2, sur 35 ans 825 00 TeqCo2. Projet écoconçu multipliant l'offre de trajets, des gains de temps et un accroissement de la sécurité dans tous domaines. Objectif d'éviter les incidences Natura 2000.

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

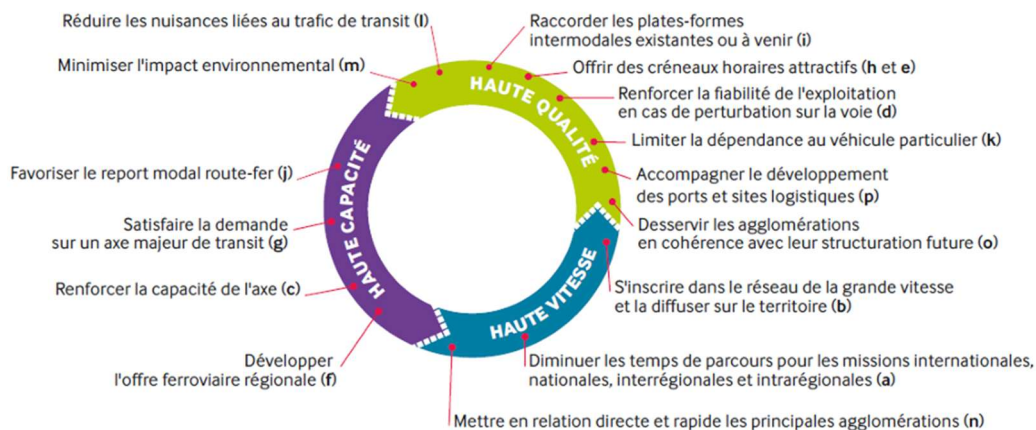


Figure 8 : Les axes prioritaires du projet (Source : SNCF Réseau)

- Le projet permettra aussi d'avoir plus de souplesse, en été pour le tourisme sur la voie classique de bord de mer (Problème d'inondabilité de cette ligne non acceptable pour un TGV)
- Cout projet 2040 M€

2) Modalité réalisation des travaux :

- Descriptions des plateformes déblais / remblais puis des ouvrages d'arts, ponts et viaducs et tunnels et gares (Villeneuve les Béziers) de l'optimisation des tracés (courbes) de la signalisation et moyens de surveillance.
- Modalité travaux (dont préparatoires et archéologie) et expérimentations écologiques et gains compensatoires espérés.

VOLUME 3 -1 : état initial de l'environnement (526 pages) En 2 chapitres :

Présentation des territoires :

De Montpellier à Béziers : Gardiole et MOSSON – Bassin de Thau – Vallée de l'hérault.

Etat initial de l'environnement :

- Les thèmes traités : le relief, climat et réchauffement Climatique, eaux (enjeu majeur, risque inondations et débordements de nappe), risque feu de forêt, ...
- 5 sites Natura 2000 et des ZNIEF, protection du biotope, des RNC Faune Sauvage et zones humides, Plans Nationaux d'Action.
- Continuités écologiques, trames vertes et bleues déjà perturbées par l'A9 et zones périurbaines

VOLUME 3 -2 : Traite des thèmes Agriculture, humain, patrimoine, synthèse des enjeux, évolution probable de l'environnement et facteurs susceptibles d'être affectés. (230 pages)

- La surface agricole a baissé sauf dans l'Hérault et les surfaces en Bio ont quadruplé.
- Croissance démographique supérieure à la moyenne.
- Les servitudes liées au captage de l'eau représentent un enjeu fort.

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

- Le réseau ferroviaire actuel supporte un trafic conséquent (surtout le fret).
- Enjeux paysages : risque de coupure la Gardiole et entrée de Balaruc le Vieux (traversée du bassin de Thau), Mosson.

Volume 4 : principales solutions de substitutions : (105 Pages)

1) Rappel des décisions principales de justification du projet :

- La concertation a modifié le tracé et choix des bases de travaux (5 sur la phase 1). Définition de critères, de même pour les autres sites techniques (2021 essentiellement). Solutions alternatives proposées.
- Dossier de demande de prescriptions pour les interventions préparatoires - diagnostics archéologiques déposés en janvier 2024
- Expérimentations des mesures compensatoires

2) Approfondissement des solutions alternatives :

Le volume 4.2 - principales solutions examinées (ce sont les annexes).

Volume 5 : Analyse des effets du projet sur l'environnement.

Volume 5.1 : Analyse globale des effets sur l'environnement (189 pages)

- Exposé du SME, situation d'urgence et information communication.
- Effets des mesures : Portant sur les chapitres vus sur les précédents documents (sols, eaux, risques, ..)
- Effets des mesures sur le patrimoine biologique et naturel, l'agriculture, l'humain, etc.
- Le projet portera atteinte à l'état de conservation d'espèces (7 sites) et 300 ha concernés par les mammifères (modéré à très fort). Et plus de 70 zones humides sont recoupées par le projet.

Volume 5.2 : Analyse globale des effets sur l'environnement (270 pages)

Effets des mesures en phase exploitation : (risque « positif » sur le climat)

Mêmes thèmes que le volume 1

Le projet LNMP comptera 350 ouvrages hydrauliques dont 270 interceptent des bassins versants et zones humides avec compensations.

Effets impactant sur la flore, espèces invertébrés, amphibiens, reptiles, oiseaux et mammifères.

Volume 5.3 : Analyse globale des effets sur l'environnement (163 pages) :

Effets base travaux : néant – phase exploitation : consommation terres agriculture et paysage (effets notables sur environnement physique et perte diversité habitats et espèces etc. (mesures réductions et compensations) (p31 image implantation gare Béziers).

Volume 5.4 : Analyse globale des effets sur l'environnement (209 pages) :

Prise en compte des effets sur la santé, et risques sanitaires en exploitation, réduction de la pollution de l'air ! Bruit et vibrations importants jusqu'à 200 - 500 m des voies ?

Risques liés au changement climatique, il n'y aurait pas ou peu d'aggravation du risque inondations et globalement moins que la ligne existante (rail de sécurité pour les risques d'accidents).

Volume 6 : Méthodes d'évaluation (301 pages).

En 3 chapitres dont annexe.

1) Cadre méthodologique général :

La pluie la plus pénalisante retenue pour le calcul du débit de pointe.

2) Méthodologie d'actualisation de l'étude d'impact.

3) Annexes.

Volumes 7A et 7B : Évaluation environnementale des phases 1 et 2.

Volumes 7A-1 : Évaluation environnementale Montpellier-Béziers (370 pages) :

Gardiole et Mosson, bassin de Thau et vallée de l'Hérault : Enjeux hydrogéologiques notamment dans la plaine alluviale de l'Hérault, enjeux de conservation à la Mosson qualité des eaux bassin de Thau Risques natures faibles. Enjeux forts sur bon nombre d'espèces (flore), forts à très forts sur les invertébrés, modérés sur les insectes, forts à très forts sur une partie des amphibiens et reptiles, fort à majeur sur quelques oiseaux (aigle, Pie Grièche), forts à très forts sur plusieurs mammifère, forts à très forts sur quelques poissons et mollusques, des enjeux forts sur de nombreuses zones humides.

Volumes 7A-2 : Évaluation environnementale Montpellier-Béziers (166 pages) :

Traite de l'agriculture et sylviculture (enjeu fort Gardiole et Mosson et vallée de l'Hérault) et des enjeux environnementaux. Etat des facteurs humains développement économique et servitudes, des transports et de la congestion du trafic. Description des patrimoines et du paysage.

Volumes 7A-3/3 : Évaluation environnementale Montpellier-Béziers (341 pages) :

Description de la phase 1 du projet LNMP, pour une mise en service en 2034 ; Tracé souvent proche de l'A9.

Risques : les pollutions chroniques et surtout accidentelles. (Détail des mesures ERC au cours de la phase 1 et rappel des prélèvements fonciers au détriment de l'agriculture).

Description des destructions d'individus de la faune et altération des continuités écologiques sur le tracé et mesures ERC concrètes comme les nichoirs bandes enherbées, restaurations ripisylves, transplantations d'espèces, etc. Et suivi des mesures. Effets positifs sur l'emploi.



Figure 68 : Le viaduc du Libron, photomontage depuis le chemin rural, au sud de l'A9 – vue prévisionnelle indicative (Source : Ingerop)

La via Domitia est rétablie dans sa continuité, mais impact sur le massif classé de la Gardiole.

Volumes 7B : Évaluation environnementale phase 2 (Béziers-Perpignan). Pour mémoire

Volume 8 : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 (Montpellier-Béziers).

Volume 8.1 : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 – état initial (119 pages) :

Sont décrits, les principes d'évaluation, les incidences Natura 2000 et une actualisation pour le projet LNMP. 32 zones ZSC et 23 ZPS (plans détaillés). Rappel de l'absence d'alternative de tracé mais l'évitement de l'est de Béziers. Une fiche descriptive par enjeu/espèce.

Volume 8.2 : Évaluation des incidences sur les sites Natura 2000 – (156 pages) :

Évaluation précise des incidences par espèce (flore, faune, insectes, oiseaux etc. Atteintes jugées globalement faibles à négligeables en phase préparatoire. Nombreux dessins explicatifs pour les restaurations des milieux – adaptation des travaux en neutralisant les périodes de reproduction ou autres à éviter. Il est dit en conclusion que le projet ne portera pas atteinte aux espèces d'intérêt communautaires au cours de cette phase.

8.3 concerne Béziers Perpignan. (Pour mémoire)

Volume 9 : Auteurs des études. (19 pages) :

Par domaine d'intervention sont détaillés les organismes et personnes ayant réalisé l'étude d'impact.

2.5.3 – Pièce J - Avis (AE, DDTM, CNPN, CLE, CDNPS/ABF, ARS) et Mémoires en réponses de la SNCF Réseaux :

Le projet LNMP est déclaré d'utilité publique. La Raison impérieuse d'intérêt public majeur (RIIPM) du projet global est confirmée par la continuité du réseau ferroviaire européen, par le report modal de la route et de l'aérien sur le rail et par la sécurisation du corridor ferroviaire méditerranéen face aux changements climatiques.

De nombreuses observations et recommandations portent sur les phases ultérieures du projet de LNMP et ne concernent donc pas la présente DAE. SNCF réseaux enregistre ces demandes pour la suite du projet. Des compléments sont envisagés dans une logique d'amélioration continue validée par la DREAL Occitanie.

Le **volet Natura 2000 (DDTM)** n'est pas concerné par les interventions préparatoires de cette DAE.

La **DRAC**, ayant défini les sondages archéologiques, n'a pas de remarque.

Le **Syndicat intercommunal d'adduction d'eau du Bas Languedoc** et le **SAGE Orb-Libron** n'ont pas de remarque concernant ces premières interventions préparatoires.

L'**ARS** constate que SNCF Réseaux a soigneusement examiné les effets sur la santé et a intégré ses recommandations préalables.

Le projet traverse plusieurs périmètres de protection critiques pour les sources publiques d'eau potable (AEP), notamment celles qui fournissent Sète et le syndicat du Bas Languedoc. Elle exige une attention particulière aux principaux sites de captage comme Filliol et Issanka. Pour Issanka, sur avis demandé à un hydrologue, elle lève l'interdiction de forage dans la zone de captage et rappelle qu'une autorisation doit être demandée impliquant une modification de l'arrêté préfectoral de la DUP du captage.

L'**ABF** demande qu'il n'y ait pas d'urgence disgracieuse sur le site classé de la Gardiole (dissimulation d'une pompe).

Le **volet « défrichement »** de l'avis de la **DDTM** ne concerne que les diagnostics archéologiques (les sondages géotechniques et les expérimentations environnementales ne nécessitent pas d'autorisation de défrichement) :

- Ajout en Pièce G d'un tableau de synthèse des surfaces défrichées pour les IP de cette DAE (à compléter ultérieurement) ;
- Modification de l'atlas cartographique de la Pièce G, chapitre IV (emprises et typologies des peuplements forestiers).

Des précisions ont été apportées par SNCF Réseaux pour compléter les éléments opérationnels des mesures compensatoires.

Les **Schéma d'aménagement et de gestion de l'eau (SAGE)** soulignent la nécessité de protéger les milieux aquatiques sensibles et les ressources en eau et critiquent l'absence de fichiers SIG (Système d'information géographique) accessibles pour une évaluation d'impact approfondie.

La Commission locale de l'eau (CLE) du **SAGE Orb-Libron** n'a pas de remarques concernant les interventions préparatoires et rappelle ses règles pour les phases ultérieures du projet nécessitant souvent une justification ou une compensation rigoureuse pour tout impact inévitable.

La CLE du **SAGE Thau-Ingril**, émet un avis défavorable car plusieurs sondages géotechniques prévus au sein de la zone protégée du bassin versant d'Issanka sont strictement interdits par la réglementation existante, rendant le projet incompatible avec un objectif majeur du SAGE en matière de préservation de l'eau douce.

La CLE du **SAGE Lez-Mosson-Etangs Palavasiens (LMEP)**, émet un avis avec réserves, s'inquiétant du fait que les travaux préparatoires auront un impact sur les zones humides protégées et leur espace fonctionnel minimum et exigeant que des mesures compensatoires soient mises en œuvre spécifiquement au sein du bassin de Lez-Mosson, plutôt que dans le bassin éloigné de La Thongue.

Pour répondre aux demandes du SAGE LMEP, la SNCF réseaux ajoute à la Pièce D du dossier les éléments suivants :

- Explication sur les sondages en mode « refus » ;
- Régilage des boues de forage en dehors des zones humides ;
- Balisage des circulations d'engins.

Dans la rédaction des marchés de travaux, les recommandations du SAGE seront prises en compte pour les remises en état à la fin des sondages et pour les risques de pollution accidentelle de la ressource en eau.

Le **Syndicat mixte du bassin de Thau (SMBT)** a demandé que des zones d'évitement soient ajoutées. La SNCF Réseaux les a prises en compte.

Le **Syndicat Intercommunal d'Adduction d'eau des Communes du Bas Languedoc** attire l'attention sur les précautions à prendre vis-à-vis des champs captants Filliol et Pesquiers à Florensac. La SNCF Réseaux a analysé les incidences potentielles des interventions préparatoires sur ces champs captants et proposent des mesures à même de les maîtriser.

Pour répondre aux demandes de :

- L'**Ae**, avis du 30 janvier 2025 et mémoire en réponse de SNCF Réseaux de mars 2025 ;
- L'**OFB**, avis du 12 novembre 2024 et avis complémentaires du 29 novembre 2024, mémoire en réponse de mars 2025 ;
- **Du CNPN**, avis du 20 février et du 22 septembre 2025, mémoires en réponse de juillet et octobre 2025.

La SNCF Réseau ajoute au dossier les éléments suivants :

- Cartographie des mesures d'évitement et de réduction et chiffrage du suivi écologique des travaux ;
- Cartes au 1/25000 décrivant les sites d'expérimentation environnementale ;
- Atlas cartographique des différentes périodes d'intervention favorables pour chaque tronçon archéologique et sondage ;
- Carte recensant les plantes hôtes ;
- Carte indiquant les milieux favorables au lézard ocellé ;
- Tableau récapitulatif des inventaires accompagné d'un atlas des pressions d'inventaire ;
- Fiches d'analyse fonctionnelle pour les zones humides impactées ;
- Nomenclature EUNIS (en parallèle à la nomenclature CORINE BIOTOPE), pour la caractérisation des habitats ;
- Précisions sur la qualification des incidences concernant les habitats des espèces les plus sensibles ;
- Renforcement des mises en défens des zones à préserver, sous le contrôle d'un écologue ;
- L'intégration du lit de l'hérault dans les « évitements » (correction d'une erreur) ;
- Détail des actions de prévention, contre les espèces invasives ;
- Rehausse d'enjeux impliquant un traitement particulier des compensations ;
- Analyse de l'équivalence écologique des mesures compensatoires pour destruction de zones humides.

Par ailleurs, SNCF Réseaux répond sur l'avancement de la maîtrise foncière, les modalités de contractualisation pour les sites de compensation et la méthode d'analyse des gains écologiques attendus. Elle indique aussi les recommandations de suivi des interventions qui seront prises en compte dans les plans de gestion du site qui seront produits (les plans de gestion, en cours d'élaboration, ne sont pas intégrés au présent dossier d'EP).

Sur d'autres points, SNCF réseaux précise en quel endroit du dossier se trouvent les réponses aux observations et recommandations exprimées :

- Présentation de l'ensemble des IP ;
- Prise en compte du contournement Nîmes-Montpellier ;
- Incidences paysagères ;
- Évaluation des incidences ;
- Cartes d'aléas et de risques d'inondation ;
- Calendrier des périodes d'intervention ;
- Garantie sur les mises en défens des sites à éviter ;
- Précisions sur la lutte contre le risque de pollution accidentelle pendant les travaux ;
- Localisation des zones favorables (chasse, reproduction, transit, gîtes...) pour les espèces les plus sensibles ;
- Quantification des impacts bruts sur les habitats (impacts résiduels) ;
- Défrichements et leurs compensations (avec ajout d'un tableau) ;
- Calcul des compensations relatives aux zones humides ;
- Mutualisation des compensations « espèces protégées » et « zones humides » ;
- Destruction de pieds d'espèce végétale d'intérêt patrimonial (1 cas exceptionnel) ;
- Pieds de plante hôte à éviter ou à transférer sur une parcelle d'expérimentation (1 cas éventuel) ;
- Calcul de la dette écologique (à améliorer/compléter pour les prochaines étapes) ;

Les données du Système d'Information sur la Nature et les Paysages (SINP) ont bien été intégrées dans cette DAE.

La démarche d'actualisation de l'étude d'impact demandée par l'Ae est continue tout au long de l'élaboration du projet. Elle prend en compte ce qui relève des premières IP pour le présent dossier de DAE et se précisera dans les prochaines étapes et DAE.

Notamment, les retours d'expérimentation environnementales viendront préciser, corriger le cas échéant, les mesures compensatoires, voire des évitements ou réductions, notamment par l'évaluation du caractère compensable de la renouée du France (translocation, renforcement d'autres sites existants). Les impacts résiduels seront plus détaillés, y compris sur la biodiversité « ordinaire ».

SNCF réseaux s'engage à continuer à étudier, l'évitement des mares de Roumège-Cabrau (demande insistante du CNPN), pour ne pas avoir à translocater la renouée de France. Pour ne pas se rapprocher de la baie des Angles de l'étang de Thau, c'est un décalage de la ligne vers le Nord qui prévaut, mais avec probablement des conséquences sur l'alimentation de la mare (ruissellement et nappe d'eau souterraine).

Vis-à-vis des réserves exprimées par le CNPN sur la pertinence du site de compensation de Montblanc, des justifications sont données dans le 2^{ème} mémoire en réponse de SNCF Réseaux : Les effets de perturbation de l'A9 se limitent à 50–100 m en présence des haies tampons et microreliefs en bordure A9. L'écart entre les deux infrastructures est de 500 à 800 mètres. Cependant les retours objectifs de la dérivation Nîmes-Montpellier

ont montré une intensité de perturbation variable sur des distances comprises entre 200 et 700 mètres et le CNPN, dans son 3^{ème} avis, indique des distances encore plus grandes.

Des précisions sont données sur les inventaires et les pressions d'inventaire. Des prospections complémentaires ont été faites en 2023 et 2024. Cependant les inventaires complémentaires faune/flore, y compris espèces invasives, réalisés en 2025 serviront à préciser les étapes ultérieures.

La démarche scientifique de suivi est faite en collaboration avec des experts écologues et des chercheurs universitaires. Le suivi, d'abord sur une période de 5 ans, sera prolongé si nécessaire sur toute la durée de suivi des mesures compensatoires du futur projet (30 à 50 ans). Le pilotage de cette démarche d'experts associera notamment le CNPN, le cas échéant.

Pour prioriser dans un premier temps des interventions de moindre impact, des opérations, telles que certains diagnostics archéologiques, sont différées et intégreront de prochaines DAE.

Le 3^{ème} avis du CNPN du 16 décembre 2025, est favorable pour les interventions préparatoires qui font l'objet de cette enquête publique. Cependant il rappelle les différents points qu'il faudra compléter pour les étapes ultérieures : justifier le moindre impact du projet retenu par rapport aux alternatives étudiées, minimiser le retour « carbone », sécuriser les mesures compensatoires sur une durée plus longue, contribuer au « zéro artificialisation nette » par des mesures compensatoires supplémentaires...

Madame la **Ministre de l'environnement** accorde une dérogation pour cinq espèces d'oiseaux protégées spécifiques relevant de sa compétence ministérielle, reconnaissant que le projet répond aux critères d'une raison impérative majeure d'intérêt public (RIIPM).

Des améliorations significatives du projet ont été apportées mais, selon **M. le Préfet de l'Hérault**, le projet est encore perfectible pour obtenir un avis favorable du CNPN pour les étapes ultérieures. L'approbation finale dépendra de la mise en œuvre rigoureuse par la SNCF Réseaux de cette démarche, en particulier 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. Cet avis était antérieur à la dernière position, maintenant favorable, du CNPN.

2.6- Dates des permanences de réception du public

Il a été prévu, conformément à la pratique courante, de la précédente enquête menée sur le même projet en 2021 et tenant compte de la nature de cette enquête environnementale et de la population des communes concernées par le tracé de la ligne à grande vitesse, d'organiser 2 ou 3 demi-journées de permanences dans chacun des 4 lieux d'enquête répartis sur le linéaire du projet, aux heures habituelles d'ouverture des mairies au public alternant si possible les jours et les horaires, essentiellement au cours de deux dernières semaines de l'enquête pour permettre au public d'avoir plus de temps pour étudier le dossier.

Le siège de l'enquête situé à Montpellier accueille la clôture de l'enquête. (Les personnes ont aussi la possibilité de prendre rendez-vous avec les commissaires enquêteurs) :

Montpellier (Siège de l'enquête) :

- 1) Le mercredi 10 DECEMBRE 2025 de 14 h à 17 h
- 2) Le lundi 22 DECEMBRE 2025 de 14 h à 17 h

Béziers :

- 1) Le mardi 9 DECEMBRE 2025 de 13h30 à 17h
- 2) Le mardi 16 DECEMBRE 2025 de 9h à 12h

GIGEAN :

- 1) Le mardi 2 DECEMBRE 2025 de 13h30 à 17h
- 2) Le jeudi 11 DECEMBRE 2025 de 14 h à 17 h
- 3) Le mercredi 17 DECEMBRE de 9h00 à 12h

FLORENSAC :

- 1) Le mercredi 3 DECEMBRE 2025 de 9h à 12h
- 2) Le Vendredi 19 DECEMBRE 2025 de 14 h à 17 h

Troisième partie :

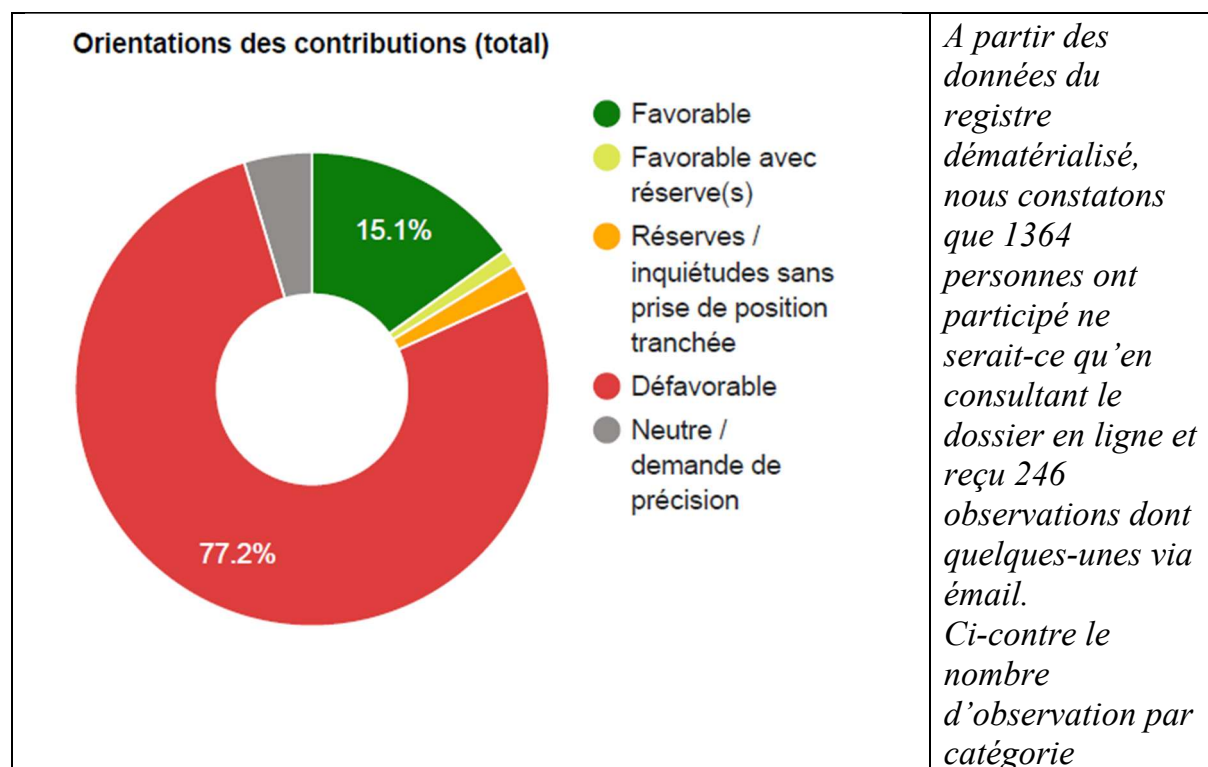
3.1 - Les observations du public

Le projet concerne la Phase 1 relative aux travaux préparatoires de la LNMP entre Montpellier et Béziers par SNCF réseau. L'enquête porte sur un dossier d'autorisation environnementale.

Parmi les personnes qui sont venues rencontrer les commissaires enquêteurs plusieurs ont déposé des observations sur les registres et ont fait des remarques pour la plupart s'opposant au projet tant pour des questions économiques qu'environnementales. Les observations, très majoritairement défavorables ne portent pas ou peu sur les travaux préparatoires, objet de l'enquête, mais sur le tracé et plus globalement contre le projet de TGV. Reviennent très souvent des observations sur les dégradations de l'environnement, massif de la Gardiole, Issanka et les ressources en eau, le bassin de Thau etc.

DEUX CENT QUARANTE SIX personnes ont écrit des observations sur le registre dématérialisé (majoritairement défavorables et quelques-unes exprimant une opinion favorable).

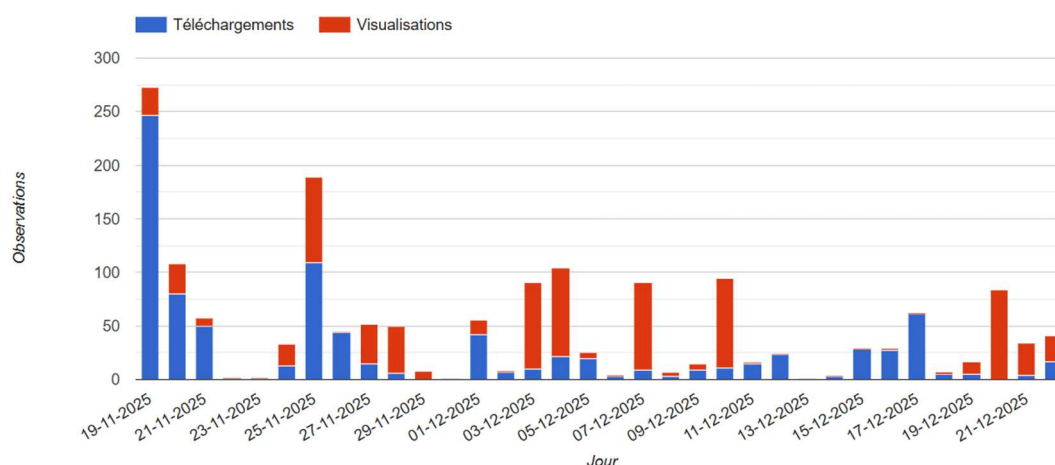
3.2 - Statistiques du registre dématérialisé :



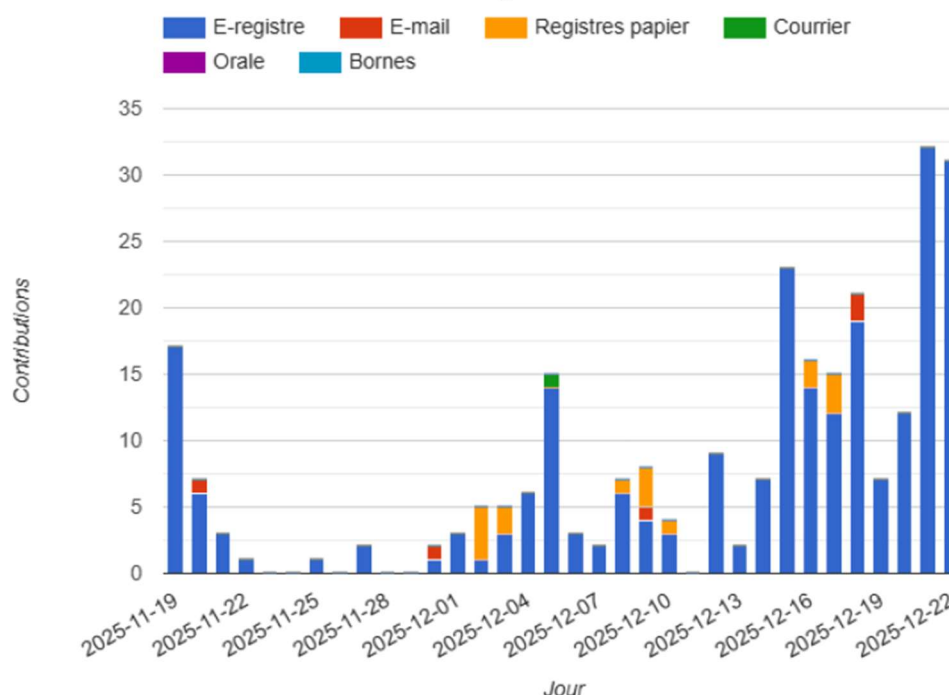
Dossier de l'enquête :

Avant ouverture

Pendant la procédure



La fréquentation du site et registre, est assez régulière tout au long de l'enquête et une accélération au cours des dernières journées.



Avec 246 observations déposées, ceci montre que d'assez nombreuses personnes (environ 5 fois plus) se sont renseignées sur le projet sans faire d'observation.

Les téléchargements les plus nombreux concernent la pièce B Notice NON technique, le guide de lecture et le préambule. Tous les fichiers ont été téléchargés à minima par 4 ou 5 personnes. Le maximum étant 40, nous pouvons en conclure que moins d'une personne sur 4 a téléchargé une partie du dossier.

NOTA : Une partie des observations sont anonymes. Parmi celles-ci la plupart ont émis un avis défavorable. On peut par ailleurs avoir l'impression que plusieurs sont rédigées par la même personne au vu de la similarité des textes et parfois des horaires d'envoi.

3.3 - OBSERVATIONS sur les REGISTRES

Le dossier complet était à disposition du public dans des conditions d'accès et de sécurité satisfaisantes dans les 4 lieux de permanence.

A) REGISTRE PAPIERS - Montpellier – siège de l'enquête :

1^{ère} permanence – 10 décembre 2025 : (0 visites – 0 personnes)

Dépôt d'un courrier de SBL demandant un rendez-vous à la commission d'enquête.

Entre la première et la seconde permanence : Aucune observation n'est portée sur le registre papier.

2^{ème} permanence (Clôture) – 22 décembre 2025 : (0 visites)

Personne n'est venu ; la permanence a été perturbée par la météo, vigilance ROUGE, celle-ci a dû être écourtée par décision préfectorale (fermeture des établissements publics).

Autres communes où se sont tenues des permanences :

B) REGISTRE PAPIER et observations orales – GIGEAN :

Première permanence : Le mardi 2 DECEMBRE 2025 de 13h30 à 17h

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 quant aux 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.

M. Gilbert PIZZO (N°R58)

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). 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.

M. Rico MARAVAL (N°R59)

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

Entre la première et la seconde permanence : Deux observations ont été portées sur le registre papier.

M. Thierry Albagnac de Mèze : contre le projet poursuivant un argumentaire en 5 points (budgétaire, sociétal, environnemental esthétique et historique et proposant l'abandon du projet.

M. Jean-François Duranton de Balaruc-le-Vieux : exprime des questions majeures sur l'environnement, bruit, protection de l'eau, etc : Non au projet, oui à la qualité de la vie

Seconde permanence : Le jeudi 11 DECEMBRE 2025 de 14h à 17h (2 visites 3 personnes)

Visite de M. et Mme PRATS habitant Poussan, retraités. Disent qu'il aurait dû suivre le tracé de l'autoroute, ne sont pas gênés mais ne voient pas l'intérêt donc sont contre ce projet cher et le bruit.

Visite de Mme de Bournet, habitant Balaruc de Vieux dit ne pas comprendre que l'on puisse faire fi de zones NATURA 2000 espaces sacrés, est contre le projet sur ce tracé qui sacrifie des zones agricoles, Issanka, dégrade des paysages alors que l'on pourrait faire mieux et pour moins cher (autre tracé ?) Ils ont décidé, on ne nous écoute pas !

Entre la seconde et la troisième permanence : aucune observation n'est portée sur le registre papier.

Troisième permanence : mercredi 17 DECEMBRE de 9h00 à 12h (6 visites 10 personnes) :

Messieurs Pierre et Bruno DULAC de Lattes. Ils ont déjà été expropriés sur le tronçon Nîmes-Montpellier. Ils ont été contactés par Mme martin et Mme Novaro en janvier 2025 : pour bâti et exploitation agricole – contact des domaines, on leur dit d'attendre ? tout semble bloqué, interlocuteur M. Ménard, mais aucune nouvelle.

Comment vont être compensées les terres impactées (zones humides et zones sèches ?) Une pinède et la moitié de leur cave sauterait : un flou complet.

M. et Mme THERON de Gigan (parcelle à Poussan), n'ont jamais été appelés. Ont été à des réunions de la chambre d'agriculture. Parcelle donnée à leurs enfants Séverine, Corinne et Nicolas) en 2018.

Parcelle BM 199 à Poussan de 1.0624 ha. Ils sont d'accord pour être contactés pour négociation.

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

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

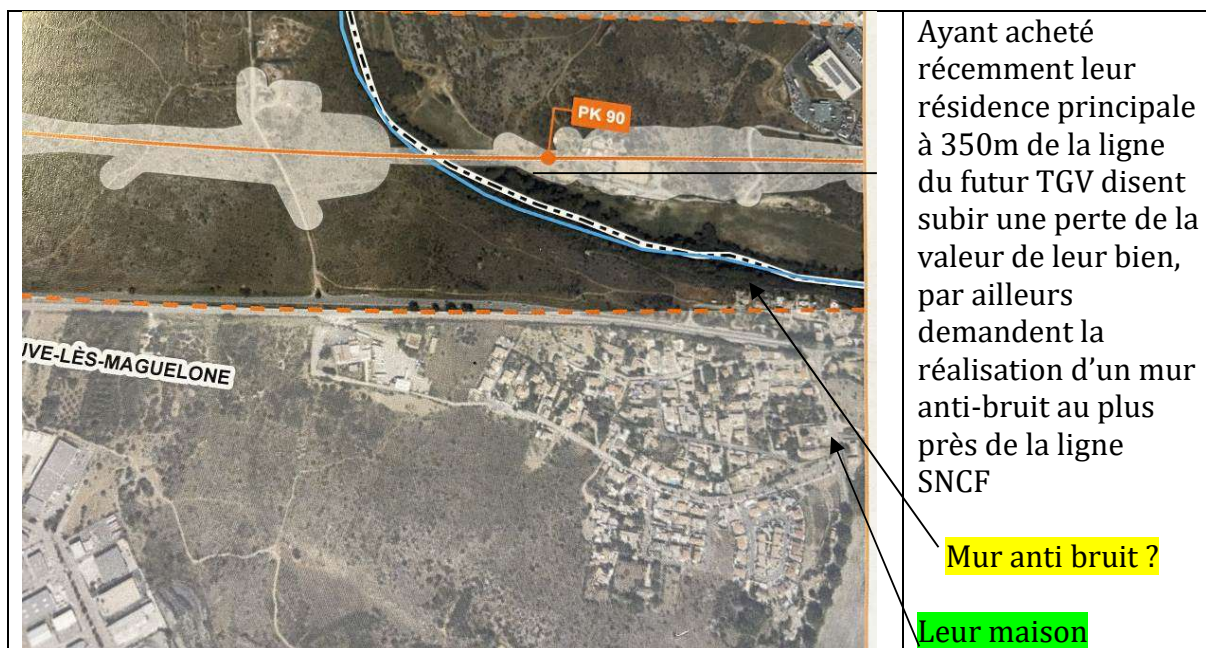
Ont dit que l'affichage en bord de route est mal fait – dangereux de s'arrêter. Disent que des panneaux 'jaunes' n'y sont plus, disparus.

N'ont eu l'information que 'trop tard' via FACEBOOK. Sont opposés au projet

Mme Le Breton de Loupian : a mis une observation sur le registre papier (défavorable et inquiète).

Mme Anne Varichon, chercheur habitant Gigan : A participé à plusieurs réunions, dit que les participants ont été pris pour des idiots, documents floutés. A mis une observation sur le registre papier. Dit être pénalisé car elle peut prendre le TGV à Sète en y allant à vélo.

M. Chaigneau et Mme Lasnier (habitant au Pont de Villeneuve-lès-Maguelone) :
(Ont écrit une observation sur le registre papier)



Sont également inquiets des conséquences sonores du viaduc de la Mosson.

C) REGISTRE PAPIER et observations orales – FLORENSAC :

Le mercredi 3 DECEMBRE 2025 de 9h à 12h

Mme et M. Isabelle et Stéphane AISSAOUI interrogent :

- sur le % de diminution de camions sur l'A9 en raison du développement du fret ferroviaire sur la ligne nouvelle ;
- sur 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.

Mme GARBIT, 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 due à la LN ?
- Une attention particulière vis à vis des nombreux animaux présents dans ce secteur, notamment des rapaces.

Le Vendredi 19 DECEMBRE 2025 de 14 h à 17 h

M. Johnson Maureen (Castelnau-de-Guers) et **M. Pierre Jacquemin** (Pézenas)

Défavorable au projet de LNMP en raison de l'impact sur le tourisme, la viticulture, l'environnement, la pollution due au chantier. Les usagers du train passeront sans s'arrêter sur le territoire.

Il a été précisé l'objet de l'EP et que la DUP était déjà prononcée. Ils ont exprimé leur détermination à poursuivre leur démarche d'opposition, éventuellement dans la rue !

Mme Céleste Renault, directrice du Syndicat de l'appellation Picpoul de Pinet :

Opposé 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 (1).

D'autre part, cette révision d'aire correspond à des parcelles qui ne sont pas connues à ce jour et qui seront impactées probablement.

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

- (1) Le Maire de Florensac, présent à la fin de la permanence, informe sur une récente réunion entre l'AOC Picpoul de Pinet et la SNCF. Des compensations conséquentes en hectares ont été trouvées. Effectivement ces terrains ne se trouvent pas sur la commune de Pinet car plus rien n'est disponible mais sur les communes de Florensac et Pomerols.

M Baldy, propriétaire et exploitant agricole :

Souhaite savoir comment ses parcelles sises à Florensac, cultivées en vignes, seront impactées (B 686/687/691/1157/1158)

M. 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.

Mme Thieules, propriétaire et exploitante agricole (voir contribution 163)

Ses parcelles ne sont pas concernées par des sondages géotechniques et ne le seront que marginalement par les fouilles archéologiques reportées.

Est-ce que ces parcelles seront acquises partiellement ou totalement pour la construction de la ligne ? Peut-elle replanter dès maintenant la parcelle B 1014 en vigne ?

M Laux :

Parcelle concernée par un sondage, en bout de parcelle, sans problème. Parcelles concernées ultérieurement (fouilles archéo).

Contact en cours avec la SNCF

(Pas d'inscription dans le registre)

M. Michel, Maire de Castelnau-de-Guers :

Commune non concernée directement par le tracé mais sera vigilant lors des étapes ultérieures à l'aspect paysager, au vignoble de Picpoul de Pinet, au rétablissement du réseau de liaison et d'accès...

(Pas d'inscription dans le registre)

D) REGISTRE PAPIER et observations orales –BEZIERS :

Le mardi 9 DECEMBRE 2025 de 13h30 à 17h

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.

Observation de Monsieur Romain CADOR (N°93).

Ce monsieur est directeur d'une carrière située sur le tracé 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.

Le mardi 16 DECEMBRE 2025 de 9h à 12h

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 une récolte possible en 2026.

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

La remarque est exactement la même que celle mentionnée sur le registre de Gigean le 17 décembre. 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.

E) REGISTRE DEMATERIALISE :

Remarque préalable :

Trois ans après l'enquête DUP (2021-2022), cette nouvelle enquête n'est pas bien comprise par la population. En effet la décision de réaliser cette LNMP étant « acquise », la partie de la population qui se mobilise est celle qui voit une opportunité d'insister sur leur rejet du projet et pour quelques autres au contraire de montrer leur impatience à voir arriver le TGV. Mais à part quelques observations et courriers, le nombre de remarques qui portent sur les interventions préparatoires reste faible.

Par contre ces dernières sont très importantes et déterminent largement l'avis de la commission d'enquête.

On trouvera en annexe 8 le PV de fin d'enquête de la commission d'enquête qui intègre notre analyse et nos remarques sur les observations déposées, par catégorie et selon une série de thématiques (en distinguant aussi celles favorables, ne se prononçant pas et défavorables). Une partie de celles-ci font l'objet des questions et demandes posées au maître d'ouvrage, SNCF Réseau.

Les réponses du maître d'ouvrage sont en annexe 9 du rapport.

Observations Favorables :

Elles sont peu nombreuses, 10% environ, émanent tant de particuliers désireux d'utiliser dès que possible le TGV.

Quelques courriers et observations d'entreprises ou de collectivités (région Occitanie, Montpellier Métropole notamment) marquent leur soutien et attente du projet LNMP.

Observations Défavorables :

Elles sont très nombreuses, beaucoup émanent de particuliers, quelques-unes sont « anonymes », d'autres d'associations ou de collectifs (viticulteurs, collectivités etc.). Les critiques portent largement sur les aspects économiques et les pollutions et autres dégradations de l'environnement (notamment le massif de la Gardiole), la biodiversité, la destruction des paysages (notamment par le viaduc de Poussan), le bruit etc. Un rejet du projet est très souvent exprimé notamment par les habitants et certains élus autour du Bassin de Thau qui voient une dégradation de leurs conditions d'accès au ferroviaire : absence de gares, trajets plus longs etc.

Le foncier est une préoccupation. Outre le fait que de nombreux propriétaires ne savent pas s'ils seront concernés et dans quel délai, ils s'interrogent sur les dédommagements dus à la baisse de valeur de leur patrimoine et/ou de leur exploitation.

Beaucoup s'inquiètent de l'impact sur la ressource en eau en raison de la fragilité des captages, notamment celui d'Issanka (la préservation de la ressource est primordiale pour ce secteur en raison des perspectives du changement climatiques). Cela concerne le projet en général mais aussi les interventions préparatoires.

3.4 – Analyse relatives aux observations du public :

3.4.1 - Analyse des observations du public (registre dématérialisé)

Les observations sont classées par catégories avec un commentaire valant analyse et sont en annexe dans le PV de la commission d'enquête.

3.4.2 - Analyse des observations du public (registre papier)

Les analyses et commentaires de la commission d'enquête sont intégrés dans le PV et également dans le présent document, et repris pour la totalité dans les réponses au mémoire du PV et concernent majoritairement des questions foncières et des inquiétudes.

3.4.3 - Réponses du maître d'ouvrage

Les réponses du maître d'ouvrage aux questions posées par la commission d'enquête, (reçues le 26 janvier 2026) sont en annexe 10 du présent rapport et ont été prises en compte pour établir nos conclusions et avis.

3.4.4 - Analyse des propositions produites durant l'enquête :

Plusieurs propositions et demandes ou suggestions d'améliorations ont été présentées aux commissaires enquêteurs, à travers les observations et parfois rencontres. Elles concernent essentiellement des demandes de changement de tracé, de réduction de hauteur (viaduc, ...). Celles-ci sont liées à un refus du projet mais ne sont pas en rapport avec l'objet de l'enquête sur les interventions préparatoires. On se référera au mémoire en réponse de la SNCF et à la partie AVIS de la commission d'enquête.