

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), Interventions Préparatoires phase 1
Montpellier-Béziers**

Conclusions et avis de la commission d'enquête

Le, 31 janvier 2026

Président de la commission d'enquête : Eric Durand

SOMMAIRE de la partie AVIS

Table des matières

Conclusions et avis de la commission d'enquête	3
1 - Remarques préliminaires :	3
2 - Conclusions sur le déroulement de l'enquête	4
3 - Conclusions générales :	5
3.1 Commentaires de la commission d'enquête sur le mémoire en réponse au PV de fin d'enquête publique :	5
1 Thématique : Eau potable, nappes, captages :	6
2 Thématique Agriculture / viticulture :	9
3 Patrimoine et archéologie :	13
4 Thématique mobilités :	15
5 Cadre de vie urbain (nuisances acoustiques et paysagères) :	19
6 Thématique milieu naturel :	24
7 Justifications du projet :	27
8 Thématique Foncier :	28
9 Autres thématiques (non spécifiées) :	33
CONCLUSION générale sur les observations :	36
4 – Avis de la Commission d'enquête :	36
AVIS : Enquête d'autorisation environnementale :	38

Conclusions et avis de la commission d'enquête

1 - Remarques préliminaires :

L'enquête s'est déroulée sans difficultés particulières, par contre la très grande majorité des personnes qui se sont exprimées (tant lors des permanences que sur le registre dématérialisé) a réagi sur le tracé, les perturbations du futur TGV et fret, mais peu sur l'objet précis de l'enquête : Interventions préparatoires.

Nous notons principalement deux types d'observations, celles très majoritairement défavorables, qui s'opposent au tracé du fait des perturbations écologiques, paysagères (VIADUC de Poussan notamment) et environnementales (aire de captage d'eau potable, ISSANKA ... faune et flore) puis les personnes qui posent des questions sur le foncier, pour leurs parcelles situées dans la bande réservée. Parmi ces dernières, certaines sont inquiètes, d'autres ne comprennent pas car, contactées ou pas par la SNCF, n'ont ni réponse ni information claire.

Il semble que l'enquête DUP n'a pas du tout abouti sur le registre foncier et que de nombreuses personnes restent dans l'incertitude après avoir été contactés, pour celles qui ont été rencontrées en 2024 voire même en 2025 par la SNCF ou ses partenaires fonciers ! Cette situation a fortement perturbé l'enquête dans la mesure où nous n'avions ni réponse ni information à transmettre à ces personnes.

Les suites de l'enquête DUP de 2021-22 semblent très lentes, montrant un flou et beaucoup d'incertitudes, alors que certaines personnes concernées ne sont pas opposées à une vente amiable.

Un événement inattendu est arrivé le 17 décembre : un avis favorable du CNPN sur le dossier des interventions préparatoires, 5 jours avant la clôture de l'enquête, après les deux précédents avis défavorables qui étaient intégrés au dossier.

A propos du dossier et de la réalisation de la LNMP :

Les délais de réalisation des études et des travaux nous semblent beaucoup trop lents, au minimum 15 ans voire plus pour cette portion de ligne de Montpellier à Perpignan. Si l'on compare avec d'autres pays européens la réalisation serait sûrement bien inférieure à 10 ans, ce délai étant déjà très important.

Le dossier, comme la plupart des dossiers d'enquête comporte de nombreuses redites. Mais ici, cela aboutit à plus de 16 000 pages dont une majorité en format A3. Le tirage a été effectué en une dizaine d'exemplaires en papier couleur de haute qualité. Ceci représente un gros gaspillage de papier, d'autant plus qu'un dossier aussi copieux est très peu lu. La plupart des cahiers n'ont jamais été ouverts ! Il faudrait pour les enquêtes à venir, optimiser vraiment l'étendue des textes et n'imprimer que le strict nécessaire pour la consultation du dossier par le public et assurer les permanences (un dossier plus léger est « transportable » alors que celui-ci ne l'était pas).

2 - Conclusions sur le déroulement de l'enquête

L'enquête s'est déroulée de manière satisfaisante, conformément à l'arrêté préfectoral du 14 octobre 2025 et à la réglementation :

- La publicité a été effectuée correctement (en référence aux rapports des commissaires de justice et à nos propres constatations), cependant des personnes venues aux permanences ont fait des remarques sur des panneaux ayant été enlevés et sur l'implantation, peu ergonomique le long de grands axes de circulation.
- Les locaux mis à la disposition des commissaires enquêteurs étaient pour certains suffisamment vastes et permettant la confidentialité et l'accueil de publics pendant les permanences, d'autres étaient initialement plus sommaires mais ont été rectifiés.

NOTA : le local mis à disposition en mairie de Montpellier ayant d'autres usages, l'accueil et les dispositions n'ont pas été satisfaisantes.

- L'accessibilité au dossier de consultation et au registre d'enquête était aisée pendant et en dehors des permanences, dans les 4 communes concernées avec un guide de lecture facilitant l'accès aux pièces recherchées.

NOTA : par contre le dossier excessivement lourd (5 cartons – 16 000 pages) n'est pas adapté au grand public qui ne peut s'approprier un tel volume de documents dont la manipulation requiert en plus une force physique importante.

- Les neuf demi-journées de permanences, ont été choisies pour correspondre aux horaires d'ouverture habituelle des mairies de Montpellier, Béziers, Florensac et Gigean permettant ainsi de venir s'exprimer et de rencontrer un commissaire enquêteur (23 visites ont été effectuées par une ou plusieurs personnes à Montpellier : 0, à Béziers : 5, à Florensac : 7 et à Gigean : 11).
- Nous constatons que l'utilisation du registre dématérialisé attire au moins 10 fois plus de public qui s'exprime sans se déplacer.

Les dossiers et les quatre registres ont été à disposition du public pendant les heures d'ouverture tous les jours ouvrés dans les 4 mairies (aucune consultation n'a été observée, et très peu d'observations ont été mises en dehors des permanences.

Un seul rendez-vous, sollicité par le SBL, a été assuré par la commission d'enquête compte tenu de l'importance du sujet. Le compte rendu de cette visite (station André Filliol) figure en annexe du PV de fin d'enquête, lui-même annexé au rapport.

3 - Conclusions générales :

3.1 Commentaires de la commission d'enquête sur le mémoire en réponse au PV de fin d'enquête publique :

Alors que le CNPN avait donné deux avis défavorables, quelques jours avant la fin de l'enquête, un avis FAVORABLE pour les interventions préparatoires a été communiqué (et versé au dossier d'enquête).

Certes, un certain nombre d'observations dont un rapport de France Nature Environnement (FNE) fait référence aux problématiques environnementales et, pour certaines, s'appuient sur les deux avis défavorables initiaux, mais assez peu.

Nos commentaires suivent les questions posées au maître d'ouvrage à travers le PV de fin d'enquête (le PV intégral de la commission d'enquête figure en annexe 8 du rapport et les réponses complètes et illustrées de SNCF Réseau constituent l'annexe 9).

Introduction aux commentaires qui suivent :

NOTA : pour plus de précisions sur les réponses du maître d'ouvrage on se référera aux annexes 9 et 10 qui intègrent les documents exhaustifs avec les illustrations (PV de la commission d'enquête et mémoire en réponse de SNCF Réseau).

*L'analyse des réponses apportées par SNCF Réseau aux préoccupations de mobilité et toutes autres thématiques soulevées lors de l'enquête publique (**ne relevant pas des IP**) révèle une stratégie de réponse bien sûr structurée mais qui s'appuie fréquemment sur des arguments de procédure ou le renvoi de responsabilité vers d'autres autorités.*

Ainsi, la SNCF recourt à l'utilisation systématique d'un « bouclier procédural » pour presque chaque question relative à la desserte ferroviaire ou aux temps de trajet. Elle commence en effet par souligner que l'enquête porte sur les Interventions Préparatoires (IP) et non sur l'exploitation future de la ligne.

Bien que juridiquement exact, cet argument pourrait être perçu comme une forme de légèreté ou d'esquive par le public, car il dissocie les travaux préparatoires (objet de l'autorisation) de la finalité même du projet (la mobilité), alors que le CNPN rappelle par exemple que, en ce qui concerne les conditions d'octroi d'une dérogation, leur appréciation s'élabore à l'aune de l'objectif final.

Dans son mémoire en réponse, SNCF réseau a donc donné des réponses pour une partie satisfaisantes pour d'autres imprécises voire insatisfaisantes. Notre analyse suit les 9 thématiques choisies pour structurer le mémoire en réponse en distinguant celles relatives aux IP des autres.

1 Thématique : Eau potable, nappes, captages :

1.1 Thématique Eau se rapportant aux IP

Demande n°1 du Syndicat intercommunal d'adduction d'eau des communes du Bas Languedoc (SBL) : Répondre très précisément et concrètement aux demandes et inquiétudes exprimées, préalable à la réalisation de tous travaux préparatoires, sondages, forages, fouilles etc.

(et ***demande n°24-1*** de Alerte LGV Thau)

- *Précautions 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.*

Réponse de SNCF réseau : Description du mode opératoire des sondages géotechniques.

- *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).*

Réponse de SNCF réseau : description du mode opératoire des fouilles archéologiques avec la présence d'un hydrogéologue.

Réponses SATISFAISANTES

- *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.***

Réponse de SNCF réseau : Rien n'est dit sur l'engagement de la SNCF réseaux à construire les puits en amont, en remplacement des puits en aval (et le raccordement à la station).

Cela relève bien sûr des phases ultérieures mais le syndicat attend cet engagement dès les interventions préparatoires.

Réponse INSATISFAISANTE (incomplète)

Question n°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 ?*

Réponse de SNCF réseau :

- Description du mode opératoire des sondages géotechniques (éviter toute mise en communication entre différentes strates aquifères, assurer l'étanchéité des forages pendant et après leur réalisation, garantir un rebouchage conforme aux règles de l'art, notamment par l'utilisation de matériaux adaptés), avec l'appui d'un hydrogéologue, en capacité d'adapter immédiatement les modalités d'intervention en cas de risque identifié.
- Description du mode opératoire des fouilles archéologiques (remise en état des terrains, sans modification durable des écoulements ni atteinte aux milieux souterrain, aucun diagnostic archéologique programmé dans le périmètre de protection rapprochée (PPR) du captage d'Issanka, mise en place d'un Groupe Technique Ressource en Eau (GTRE) afin d'examiner les problématiques relatives à la ressource en eau soulevées lors de l'enquête, placé sous l'égide de la préfecture, associant notamment le BRGM, les services de l'État et les acteurs concernés, élaboration d'un plan d'intervention et de secours associant le maître d'ouvrage, l'exploitant du captage, les gestionnaires concernés et les autorités sanitaires permettant d'encadrer les modalités d'alerte et de réaction en cas d'incident, le cas échéant).

Réponses SATISFAISANTES

Question n°5 : *Une étude hydrogéologique complète et actualisée ainsi que des investigations hydrogéologiques ont été demandées 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 ?*

Réponse de SNCF réseau : Les interventions préparatoires ont justement pour but d'actualiser l'étude hydrogéologique demandée par l'ARS (caractérisations approfondies du champ captant pour statuer, en pleine connaissance de cause, sur la compatibilité du projet avec la préservation de la ressource en eau). C'est une sécurisation pour préserver le bon fonctionnement du champ captant.

Réponse SATISFAISANTE

Question n°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 ?*

Réponse de SNCF réseau : L'arrêté autorisant les sondages dans l'aire de captage d'Issanka n'a pas été modifié à ce stade. Une procédure d'évolution distincte de cet arrêté est en cours, sous pilotage de la préfecture de l'Hérault. Une réunion est programmée en mars 2026. Cette procédure est **indépendante de la présente enquête publique**. Les autorisations nécessaires à la réalisation des sondages géotechniques relevant des interventions préparatoires feront l'objet des **procédures réglementaires spécifiques**, distinctes de l'arrêté de 1988.

L'arrêté n'est pas modifié alors qu'il doit l'être pour intervenir lors des interventions préparatoires. Cela ne peut être indépendant, comme indiqué ci-dessus, du présent dossier.

Réponse INSATISFAISANTE

1.2 Thématique Eau ne portant pas sur les IP

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

Réponse de SNCF réseau : Des appuis intermédiaires sont nécessaires pour franchir l'emprise de 2km du champ captant. La conception future de l'ouvrage tiendra compte des connaissances hydrogéologiques consolidées justement par les interventions préparatoires.

Réponse SATISFAISANTE

Question n°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 ?*

Réponse de SNCF réseau : Les viaducs de Poussan et de la Vène sont dimensionnés pour assurer la transparence hydraulique. L'alimentation en eau douce de la zone humide est donc maintenue. Les impacts sur les zones humides et la nappe associée sont limités à l'implantation des piles des viaducs. Ces impacts seront approfondis dans le cadre des études réglementaires à venir.

Réponse SATISFAISANTE

2 Thématique Agriculture / viticulture :

2.1 Thématique Agriculture portant sur les IP

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

Ils souhaitent être informés précisément des travaux préparatoires qui vont être réalisés et de leurs conséquences sur l'exploitation de leurs trois parcelles avec notamment la problématique de leur accès. Ils souhaitent par ailleurs savoir si ces parcelles seront acquises partiellement ou totalement pour la construction de la ligne et s'il est possible de replanter dès maintenant la parcelle B 1014 en vigne.
le de replanter dès maintenant la parcelle B 1014 en vigne.

Demande n°3 : Répondre aux demandes et inquiétudes concrètes exprimées ci-dessus (Trois observations).

Réponse de SNCF réseau : Ces interventions sont de durée limitée et donnent lieu à une indemnisation et une remise en état systématique des terrains après intervention. Lorsque les parcelles sont exploitées, une indemnisation spécifique est prévue en cas de perte de production ou de jouissance avérée, conformément aux protocoles indemnitaires conclus avec la profession agricole.

La réponse mentionne que les interventions sont « majoritairement réversibles »,
Qu'en est-il pour ces cas NON réversibles ?
Sinon PEU SATISFAISANTE

Observation de Monsieur Christian MARTINEZ (N°R184)

Demande n°4 : 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.

Réponse de SNCF réseau : Toutes les personnes qui se sont manifestées lors de cette enquête seront contactées de façon spécifique par le pôle foncier de SNCF RÉSEAU

La réponse mentionne qu'il n'est pas opportun de faire les travaux d'entretien de la
vigne pour la prochaine récolte, quelles parcelles ? non précisé ?
Réponse PEU SATISFAISANTE car imprécise même s'il est dit :
Celle-ci sera indemnisée

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

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

Question n°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) ?

Réponse de SNCF réseau : Une réflexion spécifique sera engagée afin d'examiner les modalités de redistribution de ces terrains à ces candidats, dans une logique de compensation des impacts du projet. Les orientations relatives à cette redistribution seront arrêtées lors du comité technique de la SAFER programmé le 29 janvier.

Les explications / réponses sont assez générales, il serait nécessaire d'avoir des engagements plus concrets que « une réflexion spécifique sera engagée »
Réponse PEU SATISFAISANTE mais qui nécessite un engagement formel avec un calendrier complet pour 2026

Question n°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.

Réponse de SNCF réseau : Au stade actuel des études, le tracé définitif de la ligne n'est pas arrêté. ...

Les explications intègrent le récurrent « les propriétaires concernés feront l'objet d'une indemnisation »
Réponse PEU SATISFAISANTE car la question centrale est la mise en péril des cultures

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 : Répondre aux 4 demandes exposées ci-dessus et dans le courrier.

Réponses SNCF RÉSEAU :

- 1) Cf. question 2
- 2&3) Le cahier des charges de ce marché intégrera, la prise en compte de la réduction des impacts sur l'AOP Picpoul de Pinet, ainsi que les dispositions visant à la préservation de la ressource en eau.
- 4) Les interventions préparatoires seront planifiées, dans la mesure du possible, en dehors des périodes de récolte et de vendanges de 2026. Les travaux d'archéologie ne sont prévus qu'à partir de 2028 sur la zone du Picpoul de Pinet.

Les explications donnent des cadres pour les interventions ultérieures, donc à préciser.
Il n'y a pas de réponse à la question « EXCLURE les sondages entre avril et octobre.
Réponse PEU SATISFAISANTE car les réponses sont partielles et imprécises

Maire de Pomérols :

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...

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

Réponses SNCF RÉSEAU :

- 1) ... chaque parcelle concernée ne fait l'objet d'investigations que durant un temps limité : depuis l'ouverture éventuelle de l'accès jusqu'à la restitution des terrains à la suite de l'intervention après remise en état. Etc
- 2) Les propriétaires des parcelles concernées par des interventions préparatoires ont été contactés par courrier à la fin de l'enquête publique. (Cf annexe 1&2)
- 3) Les communes seront informées en amont des interventions susceptibles d'avoir un impact sur la circulation routière ou de générer des nuisances

Les explications répondent aux questions.
Réponse SATISFAISANTE

Marina Paoli et Laurent Vincent (N°122 et 123) - Claude Jourdan (Domaine Félines Jourdan)

Question n°8 : 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) ?

Réponse SNCF RÉSEAU : SNCF RÉSEAU a organisé des réunions d'information en février 2025 en y conviant tous les propriétaires concernés par les sondages et les investigations archéologiques. Elle a contacté par courrier l'ensemble des propriétaires dont les parcelles étaient concernées par des interventions préparatoires. Les propriétaires des parcelles concernées par les autres tronçons seront contactés dans un deuxième temps au moment de la deuxième phase de diagnostics archéologique qui aura lieu à partir de 2028. Madame Claude Jourdan sera donc contactée à ce moment-là. Etc.

Les explications répondent aux questions : **Réponse SATISFAISANTE**

2.2 Thématique Agriculture Ne portant pas sur les IP

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

Question n°1 : 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 ?

Réponse SNCF RÉSEAU : Toutes les personnes qui se sont manifestées lors de cette enquête seront contactées de façon spécifique par le pôle foncier de SNCF RÉSEAU ou un de ses représentants pour traiter des problématiques relatives à leur(s) parcelle(s).

A ce jour, la SAFER dispose d'environ 22 hectares de parcelles classées en AOP Picpoul de Pinet au sein de sa réserve foncière, constituée avec un financement de SNCF Réseau. Parmi ces surfaces, 14 hectares ont récemment fait l'objet d'une mise en publicité par la SAFER en vue de leur rétrocession (voir annexe 3 du mémoire).

Les explications répondent aux question : **Réponse SATISFAISANTE**

N°163 – GAEC DU PEYRET : Parcelles impactées par le tracé de la ligne TGV

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

Réponse SNCF RÉSEAU : À ce stade, les enjeux sont caractérisés et les modalités précises en termes de compensation seront définies lors des demandes d'autorisation environnementale ultérieures.

Le devenir de ces parcelles a déjà été abordé en réponse aux demandes 3 et 18 et à la question 17.

Les explications répondent aux questions mais elles seront à poser à nouveau lors de la prochaine enquête. Un rappel devra être fait en temps voulu au GAEC DU PEYRET

Réponse PEU SATISFAISANTE

Mais un engagement à les recontacter doit être pris par SNCF Réseau

3 Patrimoine et archéologie :

3.1 Patrimoine et archéologie portant sur les IP

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

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. 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 » ...

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

Réponse SNCF RÉSEAU :

- 1 Les interventions concernées sont ponctuelles, encadrées et majoritairement réversibles, et feront l'objet d'une attention particulière,
- 2 Les diagnostics d'archéologie préventive sont réalisés sous l'autorité scientifique de l'État, conformément au code du patrimoine
- 3 Dans ce cadre, SNCF Réseau veillera à assurer une information appropriée des acteurs intéressés, ...
- 4 Les services compétents de l'État, notamment la Direction régionale des affaires culturelles (DRAC) et l'Architecte des Bâtiments de France, seront associés dans le cadre des procédures réglementaires applicables.

Les explications répondent partiellement aux questions. A la 2 il n'est pas répondu

Réponse PEU SATISFAISANTE

Il est souhaité un engagement plus concret d'informer l'association

3.2 Patrimoine et archéologie ne portant pas sur les IP

N° 219 – Maire de Poussan

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, ...

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 : 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.

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

Points 1 - 2 - 5 - 6. : la phase 1 du projet LNMP ne prévoit pas la création de gare nouvelle, y compris sur le bassin de Thau. Cette phase vise prioritairement à répondre aux phénomènes de saturation croissante de la ligne ferroviaire classique en reportant sur la ligne nouvelle une part significative des circulations TGV et fret. Ce report permettra de libérer des capacités sur la ligne existante, aujourd'hui contrainte, afin de développer et fiabiliser l'offre TER, mieux adaptée aux mobilités du quotidien et à la desserte fine des territoires... Par ailleurs, la phase 2 du projet fera l'objet d'une concertation spécifique programmée en 2026, visant à redéfinir les fonctionnalités de la ligne sur la portion Béziers-Perpignan.

Point 3 : la vitesse de 220 km/h ne répondant pas aux objectifs et ambitions de services offerts aux voyageurs avec notamment une accessibilité aux services de la grande vitesse améliorée pour les agglomérations de l'axe méditerranéen. Le coût du viaduc de Poussan a fait l'objet d'un chiffrage précis ... Le comité de pilotage dédié composé de partenaires de SNCF R (Etat et collectivités) procédera à la validation finale du cahier des charges de l'ouvrage et de son coût associé.

Point 4 : mise en place un Groupe Technique Ressource en Eau (GRTE) pour discuter des problématiques énoncées dans les retours de l'enquête. Et Cf demande n°24.

Les explications répondent aux questions mais nécessitent d'être prolongées par un dialogue au cours des phases suivantes

Réponse PEU SATISFAISANTE il est souhaité un engagement de poursuivre un dialogue constructif avec la collectivité

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

Question n°29 : Quelles mesures spécifiques de sauvegarde ou de mise en valeur du patrimoine archéologique sont prévues pour la Via Domitia ?

Réponse SNCF RÉSEAU : Le projet prévoit l'élaboration d'un schéma directeur d'aménagement paysager, dont les exigences seront intégrées aux cahiers des charges du marché de conception-réalisation (COREA) et s'imposeront au titulaire du marché. Ce schéma directeur intègre l'ensemble des enjeux liés au patrimoine culturel et historique, et notamment la Via Domitia, etc.

SNCF Réseau s'engage, dès à présent, à rétablir la continuité de la Via Domitia sur l'ensemble des secteurs concernés.

Les explications répondent aux questions mais ne mentionnent pas les « destructions éventuelles » qui à priori seraient minimales ou inexistantes, à préciser.

Réponse PEU SATISFAISANTE

4 Thématique mobilités

4.1 Thématique mobilités portant sur les IP :

Aucune demande ou question concernant les interventions préparatoires ne concerne cette thématique.

4.2 Thématique mobilités ne portant pas sur les IP

Observation de très nombreuses personnes relatives à l'enclavement de Sète et du Bassin de Thau, grief le plus récurrent (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).

233, 234, 235, 237, 241, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 257, 263, 264, 265, 266 et 299).
257, 263, 264, 265, 266 et 299).

Question n° 15 : 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 ?

Question n° 16 : Combien de TER seront ajoutés, compte tenu de la libération de sillons ferroviaires sur la ligne « classique » ?

Réponses de SNCF réseau : Elle décline toute responsabilité décisionnelle de la SNCF concernant les questions cruciales sur le nombre de trains ou les mesures palliatives pour Sète :

- Nombre de TER supplémentaires : la SNCF confirme que le projet libérera de la capacité (plus de 70 sillons par jour entre Montpellier et Béziers), mais affirme que la décision d'ajouter effectivement des trains relève exclusivement de la Région Occitanie.
- Desserte de Sète : face à la crainte d'un allongement des trajets (jusqu'à 1h30 pour rejoindre les gares périphériques), la SNCF répond que les « modalités concrètes de renforcement de l'offre TER » dépendent de la Région.

Les réponses aux questions n°15 et n°16 sont **PEU SATISFAISANTES** car il s'agit de renvois de responsabilités vers le financeur et décideur politique.

La réponse, pertinente sur le plan institutionnel, reste frustrante pour le public qui n'obtient aucune garantie contractuelle de service minimum.

Observation de Agile Water SAS (n°114).

Demande n° 17 : Répondre aux interrogations exprimées.

Réponse de SNCF réseau : Au sujet de la desserte, elle n'apporte rien de plus que celles données aux questions 15 et 16. Celle relative à la réduction de la vitesse des trains invoque le respect du décret de Déclaration d'Utilité Publique (DUP) de 2023 et les objectifs de continuité européenne entre la France et l'Espagne pour justifier le maintien de la grande vitesse par la « qualité de service » et l'accessibilité internationale, refusant de rouvrir le débat économique sur le rapport coût/gain de temps (estimé à seulement 18 minutes de gain pour la phase 1).

Les réponses à la demande n°17 sont **PEU SATISFAISANTES** car porteuses de frustrations identiques quant aux sujets liés à la desserte du bassin de Thau et fermant

la porte à toute possibilité de reconsidérer le sujet de la vitesse des trains sur une
courte portion du trajet.

Observation du Maire de Poussan (n°219).

Demande n° 22 : 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.

Réponse de SNCF réseau : Elle renvoie l'examen de l'opportunité de nouvelles gares (comme une gare multimodale à Poussan) ou de l'évolution des usages à une concertation spécifique programmée en 2026 pour la phase 2 (Béziers-Perpignan). La question budgétaire n'est pas traitée car la réponse se veut laconique en évoquant une intégration au budget global. Les sujets techniques sont bien traités.

Cette réponse à la demande n°22 n'est **INSATISFAISANTE** car reste évasive et laisse entrevoir des opportunités susceptibles de répondre à la question en reportant la résolution de problèmes de mobilité immédiats nés de la phase 1 (perte de TGV directs à Sète) sur une phase ultérieure dont le financement et le tracé font encore l'objet de questionnements.

Observation Alerte LGV Thau (n° 263).

Demande n° 24 : Répondre aux 4 points évoqués ci-dessus.

Réponses de SNCF réseau : Les réponses aux points techniques soulevés par l'association « ALT » apportent des éléments d'appréciations construits (création par exemple d'un Groupe Technique Ressource en Eau (GRTE)) et apparaissent détaillées et concrètes. Elles rejettent en revanche toute nouvelle réflexion relative à des options de haltes (gare bassin de Thau) en s'appuyant sur les décisions ministérielles n°2 du 15/12/2012, n°3 du 29/01/2016 et n°4 du 01/02/2017. Elles montrent donc une volonté de co-construction sur les objets techniques (ouvrages d'art) plutôt que sur les services de transport.

Si les réponses à la demande n°24 sont **SATISFAISANTES** sur les **sujets techniques**, elles restent globalement **PEU SATISFAISANTES** car toujours frustrantes quant aux **sujets liés à la mobilité**.

*En conclusion de ce paragraphe dédié à la mobilité, il peut être dit que SNCF Réseau reste délibérément **en retrait et évasive** sur les aspects de **service et d'usage**, qu'elle considère comme ne relevant pas de sa compétence directe ou du calendrier actuel.*

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

*SNCF Réseau apporte des réponses bien plus précises sur les aspects **techniques et réglementaires** de la construction.*

5 Cadre de vie urbain (nuisances acoustiques et paysagères) :

5.1 Cadre de vie urbain portant sur les IP :

Néant – aucune observation

5.2 Cadre de vie urbain ne portant pas sur les IP :

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

Nature des nuisances identifiées :

- *Les nuisances de chantier : les travaux préparatoires, les forages et l'activité des « bases de vie ».*
- *Le bruit de roulement opérationnel.*
- *Les nuisances vibratoires.*

Points d'application et zones sensibles :

- *Villeneuve-lès-Maguelone (Quartier du Pont) : (N°164, 185).*
- *Gigean, Poussan et Bouzigues (N° 34, 165).*
- *Balaruc-le-Vieux (N° 103).*
- *Florensac (N° 41).*
- *Loupian et Pinet (N° 9, 206).*

Mesures palliatives demandées par le public :

1. *Murs antibruit systématiques : cette demande est récurrente pour protéger les jardins et les habitations (N° 41, 74, 164, 185, 266).*
2. *Traitement acoustique des ouvrages d'art : (N° 164, 266).*
3. *Transparence sur les mesures : (N° 164).*

Question n°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 que les seuils réglementaires ne seront pas dépassés en valeur absolue ?

Réponses SNCF RÉSEAU : (extraits)

Modélisation des effets cumulés : Cette modélisation permet d'évaluer les niveaux sonores cumulés en valeur absolue, conformément à la réglementation en vigueur, et d'identifier les secteurs susceptibles de nécessiter des mesures de protection.

Les explications répondent à la question mais ne répondent pas aux différents autres
sujets concrets abordés comme les murs anti-bruit par exemple

Réponse SATISFAISANTE

**Ces questions devront faire l'objet de réponses / échanges avec les personnes
concernées lors de la phase suivante notamment sur le sujet des murs anti-bruit**

Question n°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 ?

Réponse SNCF RÉSEAU : Le modèle prévisionnel de bruit prend en compte les phénomènes atmosphériques favorables à la propagation du bruit (dont les vents portants) garantissant ainsi le respect des seuils.

Réponse SATISFAISANTE

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

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 antibruit permettrait d'atténuer la nuisance sans la supprimer pour autant.

Demande n°14 : 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.

Réponse SNCF RÉSEAU : Une protection acoustique est bien prévue côté sud afin de préserver le lotissement de la rue des Amandiers à Villeneuve-lès-Maguelone, conformément aux dispositions arrêtées dans le cadre de la DUP.

Réponse SATISFAISANTE

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

1. *Le pourcentage de diminution de camions sur l'A9 en raison du développement du fret ferroviaire sur la ligne nouvelle ?*
2. *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.*

Observations de Mme GARBIT (N°42)

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

Demande n°15 : répondre aux questions et inquiétudes concrètes exprimées ci-dessus

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

Les trafics ferroviaires évoluant peu, les trafics routiers sont stables avec des variations en tonnage qui se situent entre -0,2 % et -0,4 % sur les sections les plus circulées de l'autoroute A9.

Concernant les nuisances sonores, il est bien prévu des protections acoustiques à la source de type écrans au droit de Florensac pour protéger les bâtiments ; Pour les bases travaux, le choix d'implantation définitif sera connu à l'issue des études produites par le futur titulaire de la COREA et SNCF Réseau sera particulièrement attentif à l'implantation de cette base au regard des contraintes et enjeux environnementaux en présence.

Le pôle foncier a déjà pris contact avec les propriétaires de biens bâtis afin de leur présenter une première proposition financière, assurant ainsi une information et une démarche transparente dès les premières étapes du projet.

**Réponse PEU SATISFAISANTE sur la forme, mais démontre une certaine
inefficacité du report modal depuis la route vers le fer.**

Les personnes concernées ont intérêt à s'informer et selon leur situation
Cf mémoire en réponse SNCF et son annexe 6 et le cas échéant saisir le tribunal
administratif

N° 235 - Compagnie Mot pour Mot (extraits)

Notre structure demande que le projet LNMP soit revu afin d'intégrer une desserte TGV pour la ville de Sète Cf. réponse à la question 15).

N° 239 - Commune de Balaruc-le-Vieux (Cf. Mémoire en réponse complet ou courrier).

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

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

1. SNCF Réseau s'est engagé à concevoir le viaduc de Poussan dans le cadre d'un concours d'architecture et a par ailleurs engagé une démarche de concertation citoyenne. Le choix d'un viaduc répond par ailleurs à des objectifs techniques et environnementaux clairement identifiés. La Ligne Nouvelle, incluant le principe de franchissement de la plaine par un ouvrage d'art, a déjà fait l'objet d'une concertation approfondie et a été validé dans le cadre de la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Les réflexions actuelles s'inscrivent donc dans une logique d'amélioration qualitative et d'insertion fine du projet, en dialogue avec le territoire, et non dans une remise en cause de ses fondements.
2. ctuelles s'inscrivent donc dans une logique d'amélioration qualitative et d'insertion fine du projet, en dialogue avec le territoire, et non dans une remise en cause de ses fondements.

3. tuelles s'inscrivent donc dans une logique d'amélioration qualitative et d'insertion fine du projet, en dialogue avec le territoire, et non dans une remise en cause de ses fondements.
4. Concernant les nuisances sonores, le projet a fait l'objet d'une modélisation acoustique permettant de déterminer les impacts et les protections nécessaires pour réduire ces impacts. Le village de Balaruc-le-Vieux, éloigné de la plate-forme ferroviaire bénéficiera de l'effet des écrans acoustiques (voir annexe 6).
5. Les enjeux sur la zone d'Issanka sont connus et seront pris en compte lors des futures autorisations environnementales pour les travaux de génie civil de la ligne.

Réponses PEU SATISFAISANTES en référence à la DUP

Le dialogue doit se poursuivre pour minimiser les impacts paysagers et mieux appréhender la réduction des impacts environnementaux

NUISANCES SONORES : (observations relevées extrait – se référer au mémoire en réponse dans les annexes)

Les nuisances de chantier : (N° 257).

Le bruit de roulement opérationnel grief le plus cité : (N° 3, 23, 27, 32, 34).

Les nuisances vibratoires : (N° 27, 144).

Question n°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 ?*

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

Les seuils réglementaires de 60 dB(A) pour la période de jour (6h–22h) et de 55 dB(A) pour la période de nuit (22h–6h) correspondent aux niveaux LAeq définis par l'arrêté du 8 novembre 1999 relatif au bruit des infrastructures ferroviaires, et non à une moyenne lissée sur 24h.

Les études de bruit réalisées dans le cadre du projet permettent d'identifier les secteurs nécessitant des protections acoustiques. Les dispositifs de protection seront précisés et dimensionnés une fois la conception définitive du projet arrêtée.

Réponse SATISFAISANTE

Question n°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 ?*

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

La cartographie demandée ne pourra être produite qu'à l'occasion de la dernière demande d'autorisation environnementale.

Réponse SATISFAISANTE

En effet pour produire une cartographie il y a nécessité d'un projet arrêté

Question n°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 ?

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

Des études acoustiques dédiées à la phase travaux seront menées en phase ultérieure et permettront de définir l'impact acoustique des bases travaux et de dimensionner les éventuelles protections de réduction de bruit.

D'autre part, un dossier bruit de chantier sera rédigé et remis aux Préfet et Maires concernés.

Réponse SATISFAISANTE

En effet nécessite un projet arrêté avec définition précise des implantations.

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 : Pourquoi ne pas avoir privilégié un tunnel ou un tracé plus au nord pour éviter cet ouvrage d'art monumental ?

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

Le viaduc de Poussan fait effectivement l'objet d'interrogations légitimes quant à son insertion paysagère. Conscient de ces enjeux, SNCF Réseau a engagé une démarche spécifique de concertation approfondie dédiée à cet ouvrage. Le choix d'un viaduc répond par ailleurs à des objectifs techniques et environnementaux clairement identifiés.

Réponse PEU SATISFAISANTE mais difficile à accepter par une partie de la population riveraine.

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.

Question n°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 ?

Réponse SNCF RÉSEAU : (extraits)

Une longue démarche itérative de définition du projet en 3 étapes menées en concertation avec les acteurs du territoire concerné et le grand public, assorties d'analyses multicritères et qui ont conduit au choix du projet proposé à l'enquête publique « LGV voyageurs à 300 km/h et fret à 120 km/h » en 2021.

Réponse SATISFAISANTE

C'était l'objet de la précédente enquête qui a abouti au projet actuel, non remis en cause dans cette enquête portant sur les IP. Cf également la question ci-dessous

Question n°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 ?

Réponse SNCF RÉSEAU : Cf. demande n°23 et à la question n°26

6 Thématique milieu naturel :

6.1 Thématique milieu naturel portant sur les IP

Demande n°5 : Répondre aux recommandations suivantes :

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

Réponse de SNCF réseau : description du mode opératoire prévu et des contrôles prévus de celui-ci.

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

Réponse de SNCF réseau : Les mesures sont prises pour éviter ou réduire les impacts des interventions préparatoires sur la continuité écologique (optimisation des emprises pour minimiser la fragmentation des habitats et l'impact sur la migration des espèces).

Réponses SATISFAISANTES

6.2 Thématique milieu naturel ne portant pas sur les IP

Demande n°6 de la SCI La Palmeraie d'Issanka, demande n°18 de Alternatiba Montpellier, demande n°24-1et 2 d'Alerte LGV Thau et demande n°25-1et 2 :

- *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 projet prévoit également que la ligne ferroviaire s'insèrera en plein cœur d'une zone humide et inondable. 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.*
- *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. Un projet alternatif existe, plus respectueux de l'environnement, moins coûteux, permettant fret et voyageurs.*

Réponse de SNCF réseau : Justification du tracé retenu relevant de l'instruction du dossier et de la concertation préalable à la DUP : choix de la variante la moins impactante, passage par le secteur d'Issanka sous réserve de prescriptions environnementales renforcées, mesures d'évitement et de réduction. Tous les moyens sont mis en œuvre pour prendre en compte les enjeux environnementaux tout le long du projet.

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

La SNCF réseau a bien identifié l'enjeu fort que représente la Renouée de France (démarche d'évitement spécifique sur le secteur de Roumège-Cabrau, recherche d'évitement complémentaire, analyse de solutions alternatives par décalage local du tracé...).

- *Les mesures de la séquences Eviter-Réduire-Compenser sont insuffisantes compte tenu des impacts générés par le projet.*

Réponse de SNCF réseau : Effectivement la séquence Éviter–Réduire–Compenser n'est pas complète car elle ne concerne que les interventions préparatoires et non pas l'ensemble du projet.

Réponses SATISFAISANTES

Question n°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 ? ***et question n°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 ?*

Réponse de SNCF réseau : Les axes migratoires et les déplacements journaliers sont identifiés et seront approfondis et affinés en 2026 pour proposer des mesures d'atténuation adaptées, dont des dispositifs anticollisions. Pour les nuisances sonores inéluctables perturbant des individus, des mesures d'évitement/ réduction seront proposées, et des mesures de compensation sur les impacts résiduels notables devront être mises en œuvre.

Réponse SATISFAISANTE à ce stade de l'élaboration du projet

Question n°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 ?*

Réponse de SNCF réseau : Description des dispositifs techniques de prévention du matériel roulant et sur l'entretien de la végétation aux abords de la ligne. Une concertation spécifique avec le Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Hérault (SDIS 34) a donné lieu à une convention ad hoc.

Réponse SATISFAISANTE

Demande n°19-2 : *Intégration des scénarios climatiques de long terme, avec une exigence d'exemplarité environnementale, notamment dans les secteurs sensibles comme l'étang de Thau.*

Réponse de SNCF réseau : L'étude d'impact identifie les points de vigilance pour le long terme et sera précisée et actualisée dans les étapes ultérieures.

Réponse SATISFAISANTE à ce stade de l'élaboration du projet

Demande n°20 : *interrogations /questions et remarques y compris juridiques de FNE.*

- *Prise en compte du retour d'expérience du contournement Nîmes/Montpellier (CNM) pour la protection des espèces protégées. Proximité de la ligne LNMP pour valider les sites de compensation.*

Réponse de SNCF réseau : Selon la réponse au 2ème avis du CNPN, cette prise en compte évolue et la démarche scientifique mise en place, notamment avec le CNRS la garantit. La définition des mesures et des sites spécifiques de compensation tiendra alors compte des effets liés à la proximité de la ligne dans les prochaines DAE.

- *Calendrier à la limite de l'illégalité. Procrastination des études environnementales complètes et de la mise en place des compensations (amélioration du calcul du temps de retour Carbone, justification complète de la RIIPM, appréciation de l'impact de chaque phase du projet dans sa globalité...)*
- *de la RIIPM, appréciation de l'impact de chaque phase du projet dans sa globalité...)*

Réponse de SNCF réseau : L'étude d'impact est réalisée pour l'ensemble du projet et est réactualisée à chaque phase. Conformément au dernier alinéa de l'article L.181-1 du code de l'environnement, l'autorisation environnementale peut être délivrée de manière échelonnée. Une autorisation environnementale distincte pour les interventions préparatoires s'inscrit dans le cadre réglementaire. Les besoins compensatoires sont évalués à chaque étape.

Réponses SATISFAISANTES

Question n°25 : *Les 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 ?*

Réponse de SNCF réseau : La démarche de restauration de la biodiversité est engagée en collaboration avec les acteurs du territoire et en recherchant la synergie et la cohérence des compensations. Outre la stratégie de préservation de la biodiversité, cette démarche prend en compte les stratégies de développement économique (retraduites dans les SCOTs et les PLUs) des parties prenantes.

Réponse SATISFAISANTE

7 Justifications du projet

7.1 Justifications du projet portant sur les IP

Sans objet – ne concerne pas les IP

7.2 Justifications du projet ne portant pas sur les IP

Demande n°6 de la SCI La Palmeraie d'Issanka

- *Le projet ne peut être caractérisé de raison d'intérêt public majeur. Il doit être relevé que le bénéfice économique et social de ce projet n'est objectivement pas suffisant pour justifier d'un tel intérêt.*

Réponse de SNCF réseau : Les Raisons Impératives d'Intérêt Public Majeur (RIIPM) relèvent de 3 axes : impact stratégique national et européen/échanges France-Espagne (priorité de l'Etat), bénéfices climatiques et environnementaux quantifiables (report modal, réduction CO₂, ZAN, neutralité 2050), sécurité du réseau ferroviaire existants et travaux de protection du littoral (urgence climatique). Le projet répond aux critères des RIIPM tels que définis dans le droit communautaire et national.

Réponse SATISFAISANTE

8 Thématique Foncier :

8.1 Thématique foncier portant sur les IP :

L'analyse des réponses de SNCF Réseau aux problématiques foncières soulevées par les particuliers et les exploitants agricoles (notamment en AOP Picpoul de Pinet) révèle une approche méthodique, mais qui oscille entre des engagements concrets et des renvois à des études ultérieures. La promesse de contacter chacune des personnes s'étant manifestées durant cette enquête relativement à des problématiques foncières s'avère en revanche essentielle et très rassurante.

Observation de nombreuses personnes inquiètes qui ont montré que la partie foncière n'est pas du tout résolue et génère stress et incompréhensions.

Demande n° 2 : Il est indispensable que SNCF réseau joigne TOUTES les personnes concernées, dans le cadre des IP et plus globalement pour toutes les expropriations potentielles.

Réponse de SNCF réseau : Face au stress et au sentiment d'abandon exprimés par de nombreux propriétaires, la SNCF adopte une posture d'ouverture proactive en s'engageant formellement à ce que le pôle foncier contacte individuellement chaque personne s'étant manifestée lors de l'enquête pour clarifier la situation de sa parcelle.

La réponse à la demande n°2 est donc TRES SATISFAISANTE.

Les questions n° 2 et n° 3 ne figurent pas explicitement dans les chapitres du mémoire de réponse de la SNCF au rang des problématiques d'ordre foncier. Il peut toutefois être pertinent de les **prendre en compte** pour une analyse foncière globale car, dans ce projet, les problématiques agricoles et foncières sont **intrinsèquement liées**.

Observations de Claude Jourdan (n°172 et 173).

Question n° 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) ?

Question n° 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.

Réponses de SNCF réseau : Au plan foncier, ces réponses montrent une SNCF qui maîtrise son calendrier administratif (courriers envoyés, enquêtes planifiées) mais qui reste incapable de fournir une vision technique précise de l'aménagement futur des parcelles (bassins, remblais).

En effet, la réponse à la question n° 2 est satisfaisante sur le plan de la procédure, mais reste restrictive sur le périmètre des personnes concernées. Par ailleurs, bien que classée sous le volet « agriculture », la réponse à la question n° 3 a un impact foncier majeur car elle concerne la configuration finale des terrains. Elle est jugée techniquement évasive.

L'appréciation portée sur les réponses aux questions n° 2 et n° 3 est donc celle d'une **gestion foncière procédurale efficace donc SATISFASANTE** mais d'une **transparence technique encore insuffisante donc INSASTISFAISANTE** pour lever les inquiétudes sur la valeur et la jouissance future des terres.

Observation de Marina Paoli et Laurent Vincent (n°122 et 123) et lettre de Solène LE TARGAT avocate SCI LA PALMERAIE D'ISSANKA (n°170).

Question n° 8 : Répondre aux 4 demandes exposées par les propriétaires et dans le courrier.

Réponse de SNCF réseau : Elle offre des garanties concrètes sur l'indemnisation et le calendrier et apporte des réponses structurées quant à la conduite des IP afin de rassurer les exploitants. En revanche, elle évite de répondre aux contraintes techniques et réglementaires pointues (accès, PAC, erreurs de piquetage) en les renvoyant à des phases d'études ultérieures ou à des prestataires futurs.

La réponse de la SNCF à la question n°8 peut donc être appréciée comme **SATISFAISANTE sur les aspects procéduraux immédiats, mais** elle demeure imprécise donc **PEU SATISFAISANTE** lorsqu'elle renvoie à des échéances futures **pour les questions plus techniques.**

Observation de Isabelle POITOUT avocate pour le syndicat Picpoul de Pinet (n°151).

Demande n° 8 : Répondre aux 4 demandes exposées dans le courrier.

Réponses de SNCF réseau : Le point 1 a déjà été traité de manière satisfaisante dans la réponse apportée à la demande n°2 et une garantie d'action est apportée au point 4 en affirmant que les diagnostics archéologiques sur ce secteur sensible ne débiteront qu'en 2028, après une nouvelle consultation du public.

Les points 2 et 3 restent cependant insatisfaits car la réponse est imprécise concernant les aménagements définitifs (bassins de rétention, remblais). La SNCF renvoie la responsabilité au futur titulaire du marché de conception-réalisation, tout en affirmant que le cahier des charges imposera la réduction des impacts.

-réalisation, tout en affirmant que le cahier des charges imposera la réduction des impacts.

La réponse à la demande n°8 est donc **SATISFAISANTE** pour les points 1 et 4,
Mais
PEU SATISFAISANTE pour les points 2 et 3.

Observations de certains contributeurs 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, demandent si une compensation financière est prévue pour l'impact sur la valeur du bien (n°144 et 42).

Question N° 10 : Quels éléments de réponse précis la SNCF est en mesure de fournir au sujet des compensations prévues au titre des IP ?

Réponse de SNCF réseau : Elle répond sur l'écologie là où les citoyens s'inquiètent de la valeur de leur maison.

En ce sens, il est possible de qualifier la réponse à la question n° 10 d'
INSATISFAISANTE.

8.2 Thématique Foncier ne portant pas sur les IP

Observations de certains contributeurs 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, demandent si une compensation financière est prévue pour l'impact sur la valeur du bien (n°144 et 42).

Question N° 9 : Quels éléments de réponse précis la SNCF est en mesure de fournir pour rassurer les contributeurs quant à la localisation des différentes installations temporaires ?

Réponse de SNCF réseau : Elle parvient à rassurer sur le caractère éphémère et léger des installations de 2026/2027 (question n° 9).

Il est possible de qualifier la réponse à la question n° 9 de **SATISFAISANTE**.

Observation de Mesdames Jacqueline et M.C. DESJARDIN (n°R57).

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

Réponse de SNCF réseau : Elle précise que seule la partie nord de la parcelle B 1481, située dans l'emprise des travaux, fera l'objet d'une acquisition. Cette information permet de lever l'incertitude sur l'emprise physique du projet pour la propriétaire qui n'avait jamais été contactée auparavant.

Bien que la réponse affirme que la parcelle B 1862 n'est pas "impactée par la construction", elle ne précise pas si la parcelle subit une servitude administrative ou un gel de zone lié au tracé qui expliquerait le blocage du permis de construire.

Cette réponse à la question n° 11, **SATISFAISANTE** pour rassurer sur l'**intégrité physique des terrains** (notamment pour les parcelles non impactées), et **insatisfaisante** concernant le **préjudice d'urbanisme** (impossibilité de construire), reste toutefois globalement **SATISFAISANTE** car la SNCF s'est engagée à ce que son pôle foncier contacte de manière individualisée les personnes s'étant manifestées dans le cadre de la présente enquête.

Observations de M. Gilbert PIZZO (n°R57) et de M. Rico MARAVAL (n°R59).

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

Réponse de SNCF réseau : Monsieur Gilbert Pizzo, alors qu'il vivait dans une « incertitude la plus totale », apprend que ses parcelles (AM 20, 80 et 97) ne sont impactées que partiellement sur leur partie nord. Il lui est aussi offert l'option importante de pouvoir demander le rachat de la totalité de sa propriété s'il ne souhaite pas rester. Quant à Monsieur Rico Maraval, la réponse explicite confirme ses craintes : sa parcelle AL0186 est entièrement située dans l'emprise des travaux et sera donc intégralement acquise.

Cette réponse à la demande n° 12 est **SATISFAISANTE** car elle transforme une incertitude angoissante en une donnée technique claire (acquisition totale ou partielle) et garantit un rendez-vous futur. Elle reste cependant **frustrante** car elle confirme la perte des biens et renvoie la discussion finale à des échéances parfois lointaines.

Observation de M. FUENTEFRIA Didier et Mme ASTRUC (n° ?).

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

Réponse de SNCF réseau : Elle se contente de promettre un contact futur sans donner, dans l'immédiat, la « réalité de ce qui les attend » (emprise exacte, nature de l'impact), alors que c'était l'objet explicite de la demande. Une incertitude persistante sur le calendrier demeure : la satisfaction des propriétaires dépendra du type de terrain qu'ils possèdent (si leurs parcelles comportent du bâti : ils devraient être contactés prioritairement, car les enquêtes parcellaires pour les bâtis débiteront dès le 2^e semestre 2026, s'il s'agit de foncier non bâti : le contact pourrait être beaucoup plus tardif, les enquêtes parcellaires n'intervenant qu'après les études d'avant-projet détaillées au 2^e semestre 2027.

Cette réponse à la demande n° 13 peut être considérée comme **SATISFAISANTE** car elle apporte une garantie de procédure, même si elle ne fournit pas encore les éclaircissements techniques immédiats que les propriétaires attendaient.

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

Demande n°16 : Faire en sorte que le service compétent de la SNCF s'engage à contacter ces personnes à l'issue de l'enquête.

Réponse de SNCF réseau : Annonçant qu'il n'y aurait pas d'impact sur leur maison, la réponse contredit directement les informations reçues précédemment par le cabinet SYSTRA (mandaté par la SNCF), qui leur avait annoncé un « probable impact » sur leur maison. Cette contradiction risque de nourrir la méfiance des propriétaires vis-à-vis de la maîtrise foncière de la SNCF. Bien que la réponse soit techniquement rassurante (600 m de distance), elle ne traite pas pleinement la dimension humaine soulignée dans le rapport.

Si la réponse à la demande n° 16 est **SATISFAISANTE** car elle promet un rendez-vous et fournit une distance sécurisante (600 m), elle reste **fragile** car elle entre en contradiction avec les annonces antérieures du cabinet SYSTRA et ne prend pas totalement la mesure de l'angoisse vécue par ce couple face aux négociations déjà entamées dans leur voisinage direct.

Observation de 22 contributeurs qui 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.

Question n°17 : 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) ?

Réponse de SNCF réseau : Elle est techniquement précise sur le calendrier mais demeure potentiellement insuffisante pour apaiser l'angoisse psychologique des riverains, car elle confirme que l'incertitude durera encore plusieurs mois. Cette reconnaissance des difficultés humaines manque d'empathie. La SNCF apporte néanmoins une réponse structurée quant aux échéances précises pour la définition du périmètre définitif des expropriations.

Cette réponse à la demande n° 17 est **SATISFAISANTE** pour ceux qui attendent une **échéance administrative**, mais elle reste **frustrante** pour les propriétaires en **situation d'urgence émotionnelle ou financière** car elle valide le fait que la **levée du doute n'est pas immédiate**.

En résumé de ce chapitre relatif aux problématiques d'ordre foncier, la SNCF fournit une réponse efficace sur le plan du droit de l'expropriation et du calendrier, mais elle échoue encore à offrir une visibilité technique complète et une réponse financière adéquate à la perte de valeur patrimoniale. Elle démontre clairement un manque d'homogénéité de traitement des propriétaires susceptibles d'être impactés ce qui génère des inquiétudes inutiles voire nocives. En effet, certains propriétaires, dans une même situation foncière vis-à-vis du projet, ont été contactés une seule fois d'autres à plusieurs reprises quand quelques-uns n'ont pas encore été approchés.

9 Autres thématiques (non spécifiées) :

9.1 Autres thématiques portant sur les IP

Aucune demande ou question concernant les interventions préparatoires ne concerne cette thématique.

9.2 Autres thématiques ne portant pas sur les IP

Observations relatives aux nuisances occasionnées à l'attractivité des thermes de Balaruc-les-Bains et à l'ostréiculture du bassin de Thau (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).

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

Réponse de SNCF réseau : Se refusant à se lancer dans une approche de précision locale, la réponse ne chiffre pas l'impact spécifique pour le secteur thermal de Balaruc-les-Bains, arguant que son analyse économique repose sur une échelle « macro-territoriale » et non sur une « addition d'impacts par filière locale ».

Elle soutient par ailleurs que ces impacts ne concernent pas les interventions préparatoires actuelles et ne seront « affinés » que lors de la demande d'autorisation relative à la construction de la ligne. La commission d'enquête, qui avait saisi cette nuance temporelle, avait malgré tout maintenu cette question maintenant balayée d'un revers de main.

Enfin, en affirmant que les gains d'accessibilité globaux profiteront indirectement au tourisme, la SNCF élude la question précise de la dégradation de la desserte directe soulevée par les contributeurs.

Cette réponse à la question n°23 peut être qualifiée d'**INSATISFAISANTE** et de **frustrante** pour les acteurs économiques locaux.

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

Réponse de SNCF réseau : La SNCF fournit ici une liste de mesures de protection déjà prévues (systèmes d'assainissement préalable, bassins de décantation, filtres à paille et utilisation de kits d'intervention spécifiques - barrages flottants et absorbants - en cas de pollution accidentelle). Elle mentionne l'existence de procédures d'urgence et le traitement des eaux d'exhaure avant rejet dans le milieu naturel. Mais la SNCF précise cependant que les mesures détaillées ne seront fournies que lors des demandes d'autorisations environnementales ultérieures (DAE 3), s'abritant derrière ce découpage temporel pour éluder la réponse.

La réponse à la question n°24 est **SATISFAISANTE** sur le plan technique immédiat, mais demeure **procéduralement incomplète**.

En résumé, la SNCF semble plus à l'aise pour répondre par des protocoles techniques de chantier (Q24) que pour assumer les conséquences économiques structurelles (Q23) de la modification de la desserte ferroviaire.

Observation de Monsieur Romain CADOR (n°93).

Remarque de la commission d'enquête : 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.

Prise en compte par SNCF réseau : tout en en admettant l'existence d'incohérences résultant de l'utilisation de fonds de plan antérieurs à l'extension récente de la carrière, la posture de réception de la SNCF cherche à rassurer sur l'intégrité de ses études de conception et minimise l'impact de ces erreurs en assurant notamment que les véritables supports techniques utilisés pour les études de tracé s'appuient, eux, sur des données topographiques et d'imagerie récentes.

La prise en compte par la SNCF de l'alerte lancée par M. Romain Cador peut être qualifiée de vigilante sur la forme, mais elle tend à minimiser la portée technique des erreurs signalées.

En conclusion, la SNCF a bien « pris note » des remarques de M. Cador, ce qui est positif pour la suite du projet (Phase 2), mais sa réponse laisse transparaître un manque de mise à jour régulière des fonds de plans qui avait déjà été signalé ailleurs dans le rapport. L'information de M. Cador s'avère donc cruciale pour forcer le maître d'ouvrage à une plus grande rigueur cartographique afin de coller à la réalité du terrain.

CONCLUSION générale sur les observations :

Sur les observations : Les réponses à nos questions sont en partie satisfaisantes, sur les points simples et factuels, par contre une partie des réponses du maître d'ouvrage sont insatisfaisantes et/ou demandent des compléments d'information ou des engagements vis-à-vis des contributeurs. Ces points font donc l'objet de recommandations (observations hors sujet – ne concernant pas les IP) **ou de réserves quand il s'agit des Interventions préparatoires objet de l'enquête.**

Sur le dossier : Le dossier, très « lourd » est rédigé de manière claire avec, comme toujours pour les enquêtes, de nombreuses redondances.

Comme évoqué précédemment, il n'a pas été beaucoup utilisé par le public de ce fait, support essentiellement visuel pour les permanences, et difficile à étudier sur écran pour la majorité des personnes le format étant des pages A3.

4 – Avis de la Commission d'enquête :

Pour cette enquête DAE, relative au projet, LNMP partie 1 de Montpellier à Béziers, suivant les enjeux et réponses apportées par le maître d'ouvrage, propre à chacun des items, au regard des observations sur le projet LNMP déposées par les élus, les habitants et les entreprises et aux réactions contrastées des personnes concernées nous détaillons ci-après nos conclusions.

La commission d'enquête constate que :

Pour l'enquête Dossier d'autorisation environnementale (DAE) :

L'étude d'Impact en soi est bien faite, mais l'ensemble du dossier, si lourd dans tous les sens du terme est inabordable par le public et difficile pour les autres, même professionnels, en un temps court.

Un gros « point noir » était les deux premiers **avis défavorables du CNPN** dont une partie des observations a été prise en compte par la SNCF Réseaux, ce qui ne résout pas tout puisque l'avis favorable ne se rapporte qu'aux IP !

En conclusions :

- ❖ Nous pensons que le projet, qui ne se concentre, dans le cadre de cette enquête que sur la phase des interventions préparatoires, permet in fine d'être mené à bien sous réserve de quelques précautions et engagements.
- ❖ Nous constatons que l'enquête a suscité des interrogations et des craintes des personnes impactées par ces travaux (principalement viticulteurs).
- ❖ Nous avons constaté que la phase précédente DUP était non aboutie ce qui a suscité des questions, notamment sur le foncier.
- ❖ Nous avons entendu que le maître d'ouvrage répondrait aux demandes des personnes impactées ou inquiètes.
- ❖ Nous pensons qu'un travail permanent de communication et de dialogue avec les personnes concernées par le tracé et les élus des communes riveraines doit être mené en continu.
- ❖ Nous pensons que le projet répond à un besoin de développement des transports Ferroviaires de Montpellier à Perpignan et plus généralement au maillage européen des TGV.
- ❖ Les réponses du maître d'ouvrage au PV de la commission d'enquête, sont pour partie satisfaisantes, pour d'autres donnent lieu à des recommandations et à des réserves dans l'Avis ci-après.
- ❖ Nous constatons que la réglementation et notamment les articles R-112-5 et R-131-3 et du code de l'expropriation ont été respectés. Les procédures en vigueur dans ce registre semblent toutefois avoir pris du retard sur un calendrier qui serait acceptable aux yeux des citoyens concernés.

AVIS : Enquête d'autorisation environnementale :

- ❖ Nous constatons qu'une partie des observations est très favorable au projet.
- ❖ Nous constatons qu'une grande partie des personnes habitant le long du parcours ne s'est pas intéressée à l'enquête (plus de 500 000 personnes résident sur cette portion de la ligne).
- ❖ Nous constatons qu'il a été difficile pour la Commission d'appréhender les questions relevant du projet LNMP au-delà de l'objet réducteur de l'enquête.
- ❖ Nous pensons qu'il existe toutefois dans le projet un effort de minimisation des impacts environnementaux notamment pour respecter les réglementations, voir au-delà.
- ❖ Les réponses du maître d'ouvrage au PV de la commission d'enquête, sont partiellement satisfaisantes, d'où une série de recommandations notamment en réponses aux observations hors sujet, et quelques réserves à propos des Interventions Préparatoires objet de l'enquête.

En Conclusion la commission d'enquête donne un **AVIS « FAVORABLE »**, aux Interventions préparatoires de la LNMP partie 1 Montpellier-Béziers, traduit dans le dossier **d'autorisation environnementale**, que nous avons mené pour le compte de la Préfecture de l'Hérault sur les communes de Montpellier, Gignan, Béziers et Florensac, **avec les 7 RESERVES suivantes.**

Liste des Réserves :

1. Nécessité d'une signature d'une convention entre le SBL et la SNCF.
2. Modification de l'arrêté préfectoral du 16 janvier 1990 ou obtention d'un nouvel arrêté préfectoral autorisant les sondages dans *l'aire de captage d'Issanka*.
3. Donner une réponse concrète pour les interventions aux conséquences NON réversibles et préciser les mesures dans les sites mettant en péril les cultures.
4. Répondre précisément sur le sujet relatif aux parcelles de la Propriété MARTINEZ où il n'est pas opportun de faire les travaux d'entretien de la vigne en 2026.
5. Formaliser un engagement avec un calendrier complet pour 2026 pour les viticulteurs impactés par les IP et pour ceux concernés par la mise en péril des cultures (indemnisations).
6. S'engager à EXCLURE les sondages et les fouilles sur les exploitations viticoles entre avril et octobre.
7. S'engager à fournir des informations sur les compensations prévues au titre des IP.

RECOMMANDATIONS :

(Pour partie elles anticipent sur la phase suivante, pour partie les contacts devraient être pris rapidement et instaurer un dialogue permanent)

- S'engager à d'informer l'association Via Domitia Collectif Occitanie.
- S'engager à lever les inquiétudes sur la valeur et la jouissance future de leurs terres et informer les agriculteurs sur les échéances futures.
- S'engager à recontacter le GAEC DU PEYRET lors de l'enquête suivante.
- S'engager à poursuivre un dialogue constructif avec les collectivités de POUSSAN, Balaruc-le-Vieux et autres.
- Étude des effets cumulés : reprendre contact avec les personnes concernées lors de la phase suivante.
- Prendre contact avec M.C. DESJARDIN, concernant le préjudice d'urbanisme (impossibilité de construire).
- Informer sur les mesures envisagées pour protéger les activités conchyliques des pollutions accidentelles durant la phase de chantier.
- Tenir son engagement à contacter de manière individualisée toutes les personnes qui se sont manifestées auprès des commissaires enquêteurs.

Montpellier, le 31 janvier 2026

La Commission d'Enquête : Patrice Bonnin - Eric Durand - Vincent Roué

Le Président : Eric Durand