



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER D'ACTEUR DU PARC NATUREL RÉGIONAL DE LA NARBONNAISE EN MÉDITERRANÉE

EN BREF

Le Parc de la Narbonnaise, un soutien historique et exigeant au projet de LNMP

Le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée, à travers son syndicat mixte et aux côtés des élus du territoire fortement impliqués, réaffirme une position inchangée depuis 2009 et réitérée aujourd'hui avec les communes du Parc :

Un soutien affirmé au projet de Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, considérée comme un mode de transport structurant pour les voyageurs et les marchandises, efficace pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre et favorable au développement économique du territoire entre Montpellier et Perpignan. Le Parc rappelle également son attachement à la mixité fret-voyageurs et à une exigence d'excellence environnementale sur son périmètre, en faisant de cette infrastructure un projet exemplaire au niveau national, tant en matière de limitation des impacts paysagers qu'en matière d'évitement et de préservation des zones à enjeux naturels et paysagers.



Concertation garantie par



Le Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée

est un territoire rural habité, reconnu pour la richesse de ses lagunes, de son littoral, de ses garrigues et de ses massifs calcaires, classé Parc naturel régional par l'État dès 2003.

Son action est portée par un syndicat mixte réunissant la Région, le Département, les chambres consulaires, les intercommunalités et les communes adhérentes, en partenariat avec l'État et de nombreux acteurs locaux.

Sa mission est de protéger, gérer et valoriser les patrimoines naturels, paysagers et culturels, tout en accompagnant un développement local durable. Le Parc agit en appui aux collectivités, aux habitants et aux entreprises, par l'expertise, l'animation territoriale, la concertation et la diffusion des connaissances.

À ce titre, le Syndicat Mixte s'engage dans les démarches de planification et de grands projets susceptibles d'avoir un impact sur son territoire, afin d'y porter une lecture scientifique, environnementale et territoriale, au service de l'intérêt général et de la préservation des équilibres écologiques et paysagers qui fondent son identité.

Contacts :

Céline PAYA Directrice

c.paya@pnrm.fr

LA POSITION DU PARC DE LA NARBONNAISE : INCHANGÉE DEPUIS LES ANNÉES 2000

Dès 2009, le Parc de la Narbonnaise contribuait au débat public pour ce projet de ligne nouvelle, notamment sous la forme d'un cahier d'acteurs. Il s'y positionnait résolument **en faveur de l'arrivée de cette nouvelle infrastructure de transport, à condition qu'elle prenne en compte l'exceptionnelle richesse patrimoniale de ce territoire** (paysages, biodiversité, etc.), et qu'elle réponde aux enjeux environnementaux de notre siècle, via :

- ↔ la nécessaire participation de cette nouvelle infrastructure à la limitation des émissions de gaz à effet de serre,
- ↔ l'anticipation des effets du changement climatique sur la voie ferrée actuelle, soulignant sa grande vulnérabilité vis-à-vis de la submersion marine, dans un contexte d'élévation du niveau de la mer.

Pour ces raisons, le Parc se positionnait résolument **en faveur d'une ligne mixte fret-voyageurs**, scénario permettant d'optimiser le report modal du transport de marchandise sur le train, et ainsi soulager les infrastructures routières et autoroutières qui traversent la Narbonnaise.

Cette position était réaffirmée par un avis émis par le comité syndical du Parc en juillet 2011, puis lors de la consultation élargie des acteurs du printemps 2013.

En 2021, lors de l'enquête publique pour la Déclaration d'utilité publique de la Phase 1 (Montpellier - Béziers), le Parc était invité à donner son avis sur la Phase 2 du projet (Béziers-Perpignan).

Cette étape du projet a permis au comité syndical du Parc de juger de la **« non-cohérence » du scénario aujourd'hui dit 'de référence' avec la Charte 2010 2025 du Parc**, considérant que :

- Le projet ne considérait pas le Parc comme une zone à enjeu paysager ;
- Les mesures d'évitement et de réduction des impacts paysagers et sur la biodiversité n'étaient pas à la mesure des enjeux exceptionnels du territoire ;
- Le maintien du fret sur la ligne "des étangs" ne permettait pas d'envisager un soulagement de l'A9 et de la RD6009 pour le transport de marchandises, voire laissait craindre une augmentation du trafic de poids lourds sur ces 2 voies déjà proches de la saturation aujourd'hui.

En complément, le **Conseil scientifique et de prospective du Parc a émis en janvier 2022 un avis** estimant notamment nécessaire de :

- ↔ Ré-ouvrir le débat sur le creusement d'un tunnel pour le passage dans le piémont des Corbières
- ↔ Traiter le projet dans sa globalité à l'échelle du territoire du Parc, en intégrant la vulnérabilité de la voie ferrée des étangs, ainsi que l'analyse des impacts cumulés du projet sur ce territoire,
- ↔ Rechercher une solution mixte fret-voyageurs,
- ↔ Intégrer les connaissances du territoire et les compléter (paysages, continuités écologiques, karst, érosion/submersion, patrimoines culturels et socio-économiques, pollutions),
- ↔ Créer un comité de suivi propre au territoire du Parc, pluridisciplinaire et pluri-partenarial, dont le rôle serait de veiller à l'optimisation des choix et de la préservation des enjeux de la Narbonnaise.

Le Conseil scientifique et de prospective du Parc conclut sur la nécessité d'éviter systématiquement les impacts sur les éléments exceptionnels de paysage, de biodiversité et du cadre de vie des habitants.

« À espace exceptionnel, projet exemplaire. »

Le Conseil scientifique et de prospective du Parc

(Extrait des statuts du Syndicat mixte)

Les instances délibératives du Parc s'appuient sur un conseil scientifique et de prospective chargé d'éclairer ses décisions lorsque celles-ci requièrent une expertise scientifique ou technique à l'échelle du Parc naturel régional. Composé de scientifiques, experts et chercheurs reconnus dans tous les domaines d'intervention du Parc, il est notamment appelé à :

- Formuler des avis et conduire des réflexions, de sa propre initiative ou à la demande du comité syndical.
- Proposer des programmes de recherche fondamentale et appliquée en cohérence avec la charte du syndicat mixte.
- Contribuer à l'acquisition et à la diffusion des connaissances scientifiques et techniques relatives au Parc.

CHARTRE DU PARC 2027-2042 (projet) : ISSUE D'UNE LARGE CONCERTATION, ELLE RÉAFFIRME CES POSITIONS

(Extrait)

Disposition 16.1 – Faire de la LNMP un exemple national de limitation et de suivi des impacts sur les enjeux paysagers et agricoles et d'évitement sur les enjeux naturels

- Favoriser les espaces de dialogue et la concertation des acteurs locaux de la Narbonnaise
- Faire de la mixité de la ligne une priorité afin de permettre le fret
- Proposer et veiller au respect de préconisations architecturales, environnementales et paysagères approfondies et contextualisées
- Élaborer, en amont des projets, des prescriptions précises d'intégration paysagère, architecturales et environnementales sur les tronçons à forte sensibilité paysagère
- Veiller à la prise en compte de la TVB+ de la Narbonnaise et élever l'ambition de la limitation des impacts écologiques au-delà du strict respect des réglementations. En particulier, étudier des solutions les plus poussées possibles en termes d'évitement des impacts
- Participer à la maîtrise d'ouvrage du paysage devant porter des mesures de compensation locales (et non globales) à l'ensemble de la LNMP proportionnelles et contextualisées aux impacts localisés les plus forts (sites prioritaires localisés sur le plan du Parc)
- Veiller au maintien et/ou à la restauration de la continuité des réseaux de chemins et voies secondaires (accès agricoles, sentiers de randonnée, réseau de déplacements existants axés sur le tracé de la LNMP)
- Organiser le retour d'expérience du processus mis en place comme un exemple national de limitation des impacts sur les patrimoines naturels et paysagers par les grands projets
- Veiller à la limitation des impacts sur les espaces agricoles et à la bonne compensation des terres agricoles impactées (en particulier dans les Z3)

En complément :

Dans la mesure 16, l'État et ses établissements s'engagent à œuvrer en faveur d'une intégration environnementale et paysagère exemplaire de la LNMP et faire de cet aménagement une vitrine en termes d'intégration environnementale et paysagère.

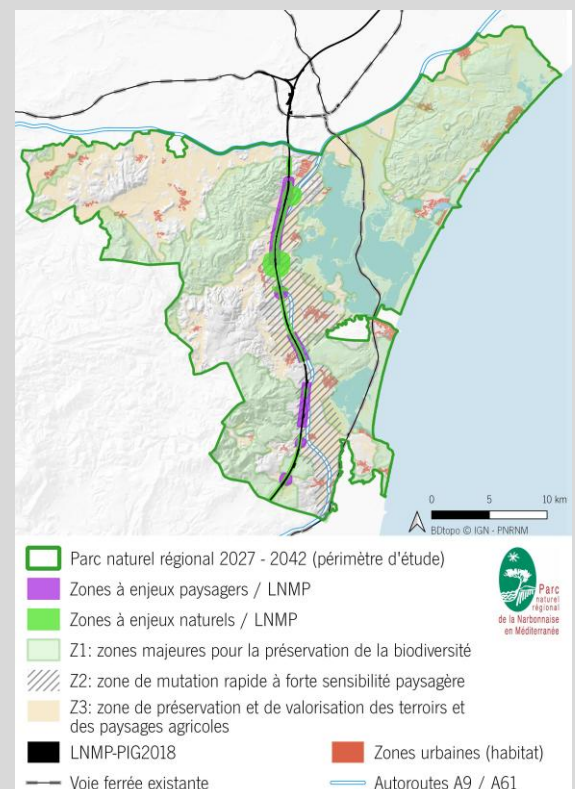
La disposition 26.6 souligne des objectifs : « de réduction des émissions des polluants atmosphériques, notamment en limitant le transport de marchandises par camion en optant pour une ligne mixte »

La disposition 26.8 souligne des objectifs de : « limitation des nuisances sonores liées aux grandes infrastructures de transport (autoroute, LNMP, RD 6009...) »

L'objectif de qualité paysagère n°2 vise à « réussir l'intégration paysagère des infrastructures de déplacement (dont la LNMP), de communication (antennes), d'extraction et de transport de l'énergie (réseaux) ».

Extrait du Plan de Parc

Le plan de Parc localise des zones à enjeux paysagers et des zones à enjeux naturels, concernées par le scénario 'de référence' de la LNMP.



QU'EN EST-IL DES 3 TRACÉS ENVISAGÉS EN 2026 ?

En l'état de connaissance des différents scénarios :

- **Projet de référence Voyageurs** → Scénario d'impact a priori maximal du fait de très importants déblais/remblais (paysages et cadre de vie, biodiversité), et du fait de sa non-mixité (pollutions, gaz à effet de serre).
 - Le Parc, ainsi que son Conseil scientifique, ont rendu un avis sur ce tracé, soulignant sa « non-cohérence » avec la Charte du Parc 2010 2025.
- **Variante mixte « littoral »** → scénario de surface qui est certes mixte, mais :
 - Passe en forte proximité des villages de Caves et Fitou, induisant le risque de nuisances sonores et une dégradation du cadre de vie
 - Impacte plus de terres agricoles à forte qualité agronomique et économique en fonction des partis pris visant à limiter la pente (déblais/remblais ou viaducs), pourra avoir un impact fort sur les continuités écologiques, les paysages, donc sur les enjeux d'attractivité du territoire, ainsi que du tourisme et du cadre de vie de ses habitants.
- **Variante mixte en tunnel** → Scénario certes mixte et en tunnel, mais sur seulement 28 % du linéaire traversant le PNR.
 - Il est celui qui évite a priori le plus d'impacts écologiques, paysagers et économiques en surface sur l'ensemble des tronçons en tunnel (sud du territoire du Parc)
 - L'impact sur le karst et la ressource en eau restent à analyser
 - Les secteurs dans le territoire du Parc où le tracé reste en surface reste cependant important (72 % du linéaire). Un tunnel sous les Corbières, de Roquefort à Fitou, serait véritablement de moindre impact.

CONCLUSION

Le Parc, son syndicat mixte aux côtés des élus du territoire fortement impliqués, réitère sa position claire :

Un soutien fort au projet de Ligne nouvelle Montpellier - Perpignan :

- intérêt pour ce mode de transport de personnes et de marchandises, réponse efficace pour limiter les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques,
- intérêt pour le développement économique du territoire

La mixité fret - voyageurs :

- En raison de la vulnérabilité de la ligne actuelle (dite « des étangs ») par rapport au risque de submersion et à l'élévation du niveau de la mer
- En raison des problématiques de pollution de l'air le long de l'A9, liée notamment au transport de marchandises par camions

L'excellence environnementale dans la traversée du territoire du Parc naturel régional de la Narbonnaise en Méditerranée ;

Et affirme l'importance de préservation des :

- **Zones à enjeux paysagers** / faire de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan un exemple national de limitation des impacts sur les paysages,
- **Zones à enjeux naturels** / faire de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan un exemple national d'évitement sur les enjeux naturels.

En Narbonnaise, le réseau routier est un contributeur majeur aux émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre
(graphique extrait du diagnostic de territoire du PNRNM 2022 - source ATMO)

