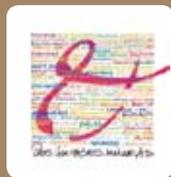


Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Pays Corbières & Minervois

Maison Gibert - 24 Boulevard Marx Dormoy - 11200 Lézignan-Corbières

Tél. : 04 68 27 88 10 - Fax : 04 68 27 62 47 - accueil@payscorbieresminervois.fr - www.payscorbieresminervois.fr

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteur
n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



« Les effets structurants du TGV n'existent pas (...) une infrastructure ne peut avoir un effet que si le tissu socio économique est capable de l'intégrer, de la valoriser et de corriger les effets négatifs susceptibles d'apparaître. Ainsi les effets de la LGV ne se manifestent qu'en présence de potentialités locales. Parmi les variables stratégiques (on repère) les politiques menées par les acteurs publics et privés des différents territoires et les complémentarités entre ces politiques. »

Analyse prospective des impacts de la Ligne à Grande Vitesse est-européenne dans l'agglomération rémoise et la région Champagne-Ardenne, Rapport final, Université de Reims Champagne-Ardenne, février 2006

Le Pays Corbières & Minervois est une structure de développement local.

Sa vocation est d'anticiper et d'accompagner le développement de son territoire pour « mettre en œuvre un projet politique participatif, pour un territoire rural vivant, actif, qui maîtrise son devenir », Charte de développement.

Il est structuré en un syndicat mixte et un conseil de développement (association loi 1901) depuis fin 2005.

Un travail de fond a été engagé dans les différents secteurs touchant au développement économique, à la préservation de l'environnement et à l'épanouissement des acteurs vivant sur ce territoire.

L'enjeu d'un Pays est de coordonner efficacement les différents acteurs qui interviennent sur un territoire, qu'il s'agisse d'acteurs publics ou d'acteurs privés.

Il a aussi pour mission, au travers du Contrat de Pays, d'harmoniser les différentes échelles d'intervention des politiques publiques pour optimiser les investissements réalisés sur son territoire.



Les choix qui seront faits dans la réalisation de la LGV Montpellier – Perpignan impacteront le développement du Pays Corbières & Minervois.

Tout comme la politique de développement menée par le Pays, en lien avec celle des territoires voisins, du Département et de la Région, permettra (ou pas) une réelle efficacité de la LGV.

Nous avons souhaité contribuer au débat public en présentant la dynamique de développement en cours au niveau du Pays, les choix stratégiques de structuration du territoire et les enjeux que nous relevons dans les choix de mise en œuvre de la LGV.

Le Pays Corbières & Minervois est un territoire d'accueil parmi les plus dynamiques du Languedoc Roussillon

Source OREF « Pays Corbières Minervois, éléments d'analyse », février 2009

Depuis 1999, le Pays est passé de 38 000 à 45 000 habitants, accueillant 7 000 nouvelles personnes.

L'évolution démographique du Pays entre 1999 et 2006 est plus élevée qu'au niveau régional :

18% pour le Pays Corbières & Minervois, contre 10.4% pour la Région-Languedoc Roussillon.

La dynamique d'accueil se situe essentiellement dans les zones de plaine (bassins lézignanais et ginestaquois), cependant, une bonne partie des Corbières n'est pas en reste.

La création d'emplois privés en Pays Corbières & Minervois suit cette tendance entre 1996 et 2006, car elle se situe au-dessus de la moyenne régionale : 41.4% pour le Pays, contre 40.6% pour la Région.

Cette dynamique de création d'emplois place le Pays Corbières & Minervois au 3ème rang parmi les autres Pays de la région (après le Pays de la Narbonnaise).

Les secteurs d'activité les plus créateurs d'emploi (hors secteur agricole et public) sont :

- la construction => 14.7% de l'emploi total, évolution de 21% entre 2003 et 2007,
- le commerce de détail et la réparation => 13.9% de l'emploi, évolution de 21%,
- la santé et l'action sociale => 11.3% de l'emploi, pas d'évolution,
- le commerce de gros => 10.1% de l'emploi, pas d'évolution,
- le transport => 8.8% de l'emploi, évolution de 3%,
- l'industrie agroalimentaire => 6.5% de l'emploi, évolution de 31%,
- l'hôtellerie restauration => 6.3% de l'emploi, évolution de 31%.

90% de la population active du Pays Corbières & Minervois travaille sur le bassin d'emploi de Narbonne.

La connexion de la LGV avec notre territoire permettrait d'attirer des CSP supérieures, qui sont pour l'instant peu nombreuses, et de continuer la dynamique positive du Pays en matière d'accueil de population et de développement de l'emploi car « le TGV accompagne les tendances démographiques structurelles, mais ne les crée pas » (Effet d'une gare TGV sur un territoire, DDE de Saône-et-Loire).

Le Pays est un territoire ouvert, accueillant et créateur d'emplois. Nous souhaitons conforter cette dynamique et nous donner le maximum de moyens en aménageant et structurant notre territoire et en développant une offre de services à la hauteur des attentes de la population.



Les élus et la population locale aménagent, structurent, le territoire et organisent l'offre de services pour optimiser l'accueil de ces nouvelles populations

Accueillir de nouvelles populations constitue un défi pour la plupart des territoires ruraux. Plusieurs axes doivent être travaillés simultanément pour accueillir dans de bonnes conditions ces nouveaux arrivants. Les questions de logement, de développement des villages, d'intégration des nouveaux arrivants et des nouveaux quartiers, mais aussi de mobilité et de fluidité des déplacements doivent être traitées par les politiques publiques.

Tout cela dans une logique de développement durable et dans le respect de l'identité culturelle locale.

Au niveau urbanisme et logements, un travail systématique est réalisé entre la DDE, le CAUE et le Pays en amont des projets de ZAC pour les orienter vers un urbanisme durable, tirant partie des contraintes et ressources locales et répondant aux enjeux du changement climatique.

Une politique coordonnée de l'habitat sera mise en œuvre à partir de 2010 pour répondre aux besoins de la population locale et des nombreux nouveaux arrivants. Le TGV, réducteur de temps de déplacements, permettra en effet à des populations nouvelles (notamment cadres et dirigeants) de s'installer dans le parc de logement développé (cf. Effets d'une gare TGV sur un territoire).

L'impact de la mise en service de la LGV Montpellier - Perpignan pourra être anticipé dans le cadre de cette politique coordonnée de l'urbanisme et de l'habitat.

En termes de déplacement, le réseau routier entre Lézignan et Narbonne est actuellement proche de la saturation. **Le développement d'une offre ferroviaire en direction de Toulouse et Narbonne (connectée à Montpellier et Perpignan) est nécessaire, tant pour les voyageurs que pour le fret.**

Au niveau du fret, il existe une ligne entre Bize Minervois et Narbonne sur laquelle de nombreuses entreprises sont embranchées, qu'il convient de ne pas négliger.

Les conditions d'accueil sont un élément clef de l'attractivité d'un territoire. Au-delà des infrastructures que celui-ci peut développer, l'accompagnement dans la vie de tous les jours par une offre de services publics et privés est essentiel.

Le Pays a développé un accompagnement et une animation spécifique des acteurs qui interviennent dans le champ des services, qu'ils soient culturels, sociaux, commerciaux, liés à la santé et au maintien à domicile, à la formation et l'emploi.

Un travail engagé sur les circuits courts de commercialisation, permettra de maintenir et d'installer des agriculteurs en répondant à une demande forte de la population locale. Ce travail de reterritorialisation de l'économie pour fixer de la valeur ajoutée sur le territoire du Pays fait partie intégrante de sa stratégie de développement.

Dans le même temps, l'espace de mobilité s'étend, notamment dans le domaine professionnel.

Le SRADDT prévoit d'accueillir 300 000 nouvelles personnes d'ici à 2030 en Languedoc-Roussillon et de connecter les villes de la région par une offre de transport régionale pour étendre le marché de l'emploi.

La plupart des études d'impacts préalables à l'implantation de gares TGV notent l'importance de la connexion de ces gares avec le réseau de transport régional (ferré, route et autoroute).

Ce travail sur l'extension de la mobilité professionnelle, couplé à une politique de développement des services sur les territoires ruraux permettra de fixer les nouveaux arrivants en « décongestionnant » les villes et notamment l'agglomération de Montpellier.

L'arrivée de la LGV Montpellier - Perpignan peut amener un afflux de nouveaux habitants, qui travailleront à l'extérieur du Pays, mais consommeront au sein du territoire. Cependant, ce développement vertueux ne pourra se mettre en place que si le territoire bénéficie d'une gare dans une proximité proche (30 à 40 mn).

L'enjeu d'une gare sur l'axe majeur de déplacement audois (est - ouest) pour un raccordement Toulouse - Narbonne et Montpellier - Perpignan

Le Pays Corbières & Minervois s'étend de part et d'autre de la plaine audoise, axe majeur de communication pour le département et au-delà sur un axe Bordeaux - Marseille. **De ce fait, l'implantation d'une nouvelle gare, envisagée par le projet de LGV Montpellier - Perpignan représente une opportunité majeure pour le développement de notre territoire.** Si cette gare se situe à l'ouest de Narbonne comme évoqué dans un scénario, elle permettra à l'ensemble de la population et des entreprises du Pays de bénéficier des retombées liées au passage de la ligne. Si par contre, la nouvelle gare se situe entre Béziers et Narbonne, tout le secteur des Corbières, mais aussi de l'Ouest audois seront tenus à l'écart des bénéfices liés à la LGV. **Lézignan Corbières a besoin de se rapprocher de Montpellier et Perpignan, via Narbonne, mais aussi de Toulouse car ce bassin d'emploi est également très attractif.**

Seule une gare située à l'ouest de Narbonne permettra de réellement connecter notre territoire aux dynamiques de développement des zones urbaines et de continuer la politique d'accueil et de valorisation de nos ressources développée depuis 10 ans. Une gare située à Montredon des Corbières sera à 15 mn de Narbonne et Lézignan ; à 30 mn de Béziers, Capestang, Olonzac, Lagrasse, Durban, Leucate soit un « bassin de vie » de plus de 250 000 habitants.

L'enjeu de la LGV mixte voyageurs et fret

Au vu des projections de développement des transports, de la saturation actuelle des axes routiers, et des enjeux en matière de maîtrise et de réduction des émissions de CO², **il paraît indispensable d'envisager une ligne à grande vitesse mixte voyageurs et fret.** En effet, le scénario uniquement « voyageurs » handicaperait pour longtemps le développement du fret comme du déplacement régional, allant à l'encontre des politiques régionales (SRADDT), nationales (Grenelle de l'environnement) et européennes (lutte contre le changement climatique). Au regard de la conjoncture économique, mais aussi des enjeux environnementaux, il conviendra de trouver la meilleure adéquation entre la vitesse envisagée, les enjeux de préservation de la qualité des milieux traversés et le coût global du projet.

Le scénario idéal n'existe pas, mais une approche mixant plusieurs scénarios pourrait être envisagée en assurant la mixité de la ligne, réduisant partiellement la vitesse voyageurs pour préserver les milieux fragiles rencontrés, baisser le coût global de l'infrastructure et envisager une gare à l'ouest de Narbonne.

L'enjeu d'une connexion entre réseaux européens et l'ouverture du territoire : Intégrer Toulouse - Narbonne au projet de LGV Montpellier - Perpignan

Au-delà de l'intérêt de développement du Pays Corbières & Minervois, la réalisation de la ligne nouvelle Montpellier - Perpignan doit être l'occasion de connecter les grands axes européens entre eux.

Le tronçon Toulouse - Narbonne doit être intégré au projet de LGV Montpellier - Perpignan.

Comment concevoir un développement de Toulouse uniquement tourné vers l'Atlantique, au détriment de la Méditerranée ? Comment imaginer développer le pourtour méditerranéen, sans le connecter à l'Atlantique et au grand Ouest ? **Pourquoi ne pas intégrer aux études prévues les 150 km qui relieraient Narbonne à Toulouse et l'enjeu de la connexion de ces lignes entre elles ?**

