

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



SyCoT de la Narbonnaise Syndicat de Cohérence territoriale de la Narbonnaise

2, rue Albin RICHOU - 11100 Montredon-des-Corbières
Tél. : 04 68 58 15 87 - Fax : 04 68 58 15 88 - Mail : contact@sycot.fr

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



Le SCoT de la Narbonnaise : « Préparons notre territoire à accueillir la LGV et la Gare Nouvelle »

Le projet tant attendu de la Ligne Nouvelle Perpignan-Montpellier a constitué, dès 2003, un enjeu essentiel lors de l'élaboration du SCoT de la Narbonnaise.

Bien au delà du consensus de la part des élus du territoire, ce projet structurant est au cœur d'une **véritable volonté politique partagée de tous les acteurs locaux de l'aménagement.**

Au-delà des 12 communes directement concernées par le projet de tracé de la LGV, c'est **l'ensemble des 40 communes du SyCoT qui ont décidé de mettre le projet de la LGV et de l'accueil d'une gare nouvelle au cœur de leur projet de développement.**

Depuis 2000 ans, notre territoire de la Narbonnaise tire son développement et son rayonnement de sa position stratégique à la convergence du Sud de l'Europe, au cœur de l'arc méditerranéen latin.

La Narbonnaise fut, tour à tour, le point de la jonction de la voie Aquitania et de la via Dominitia il y a vingt siècles, le lieu de rencontre de l'Aquitaine et de la Provence au cœur de l'Occitanie médiévale, le nœud des voies de transport ferroviaire et autoroutier (A9 et de l'A61) au XIX^{ème} et XX^{ème} siècle.

Le Schéma de Cohérence Territoriale, document clef de l'aménagement local du territoire

Document d'urbanisme, le SCoT (Schéma de cohérence territoriale) est la **traduction juridique de la volonté politique** des 40 communes du Grand Narbonnais **en vue de planifier l'aménagement de leur territoire.** L'objectif de ce document est de permettre un développement cohérent en matière économique, sociale et urbaine tout en respectant notre patrimoine environnemental et en conservant la « qualité de vie » qui caractérise ce territoire. Initié en 2003, **adopté à l'unanimité des 40 communes et des trois communautés de communes en novembre 2006, il est à ce jour le seul Scot approuvé sur le tracé « Montpellier-Perpignan »** (à l'exception du SCoT de Montpellier).



Pour impulser et poursuivre son développement, la **Narbonnaise du XXI^{ème} siècle** devra confirmer cette vocation de centralité.

La jonction entre les **barreaux LGV « Montpellier-Perpignan » et « Narbonne-Toulouse »** et l'accueil de la **gare nouvelle** seront au cœur de son développement économique et urbain.

Conscient de cet enjeu, les élus locaux ont souhaité, à travers le SCoT, inscrire leur territoire au cœur de ce projet d'avenir et le préparer, dès aujourd'hui, à accueillir la LGV et une gare nouvelle sur la **Narbonnaise**.

La LGV pour affirmer la vocation de la Narbonnaise comme centre de convergence du Sud de l'Europe

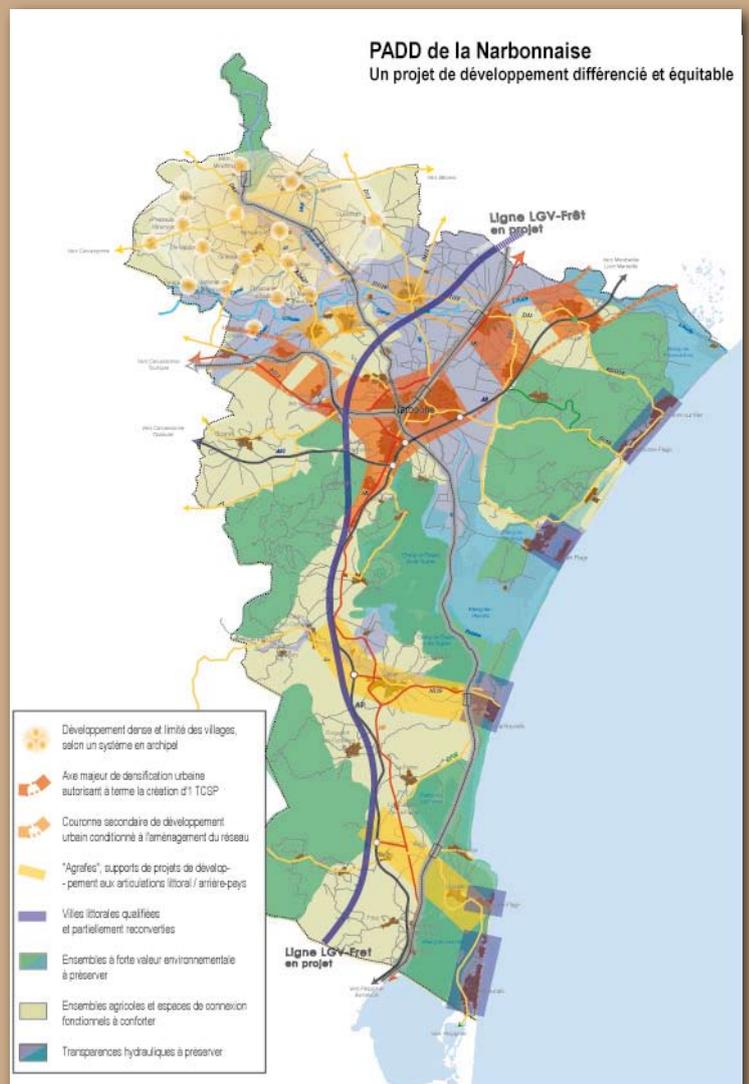
La construction de la LGV Montpellier-Perpignan constitue une étape essentielle pour restaurer la position stratégique de notre territoire.

Axe essentiel pour le développement des échanges entre le Nord et le Sud de l'Europe, il constitue également un axe majeur dans le cadre de développement de l'« Arc Latin » et, au-delà, de l'Euro-Méditerranée.

Alors même que la desserte LGV de l'ensemble du territoire national est en voie d'achèvement et que l'interconnexion « grande vitesse » des réseaux transnationaux constitue une priorité de l'Union Européenne, le retard pris dans le développement de cette ligne grande vitesse « Montpellier-Perpignan » ne fait que souligner gravement ce **chaînon manquant au cœur de l'euro-corridor que constitue la Narbonnaise**.

Le positionnement de la Narbonnaise comme nœud modal ne peut être dissocié de la priorité que constitue le **barreau manquant « Toulouse -Narbonne »**.

Localement, cette connexion permettra de renforcer le lien avec l'ouest du département de l'Aude et la région toulousaine. Plus largement, la construction de ce barreau manquant permettra, deux cents ans après le Canal du Midi, de restaurer le lien entre Méditerranée et Atlantique tout en participant au développement de l'Euro-Région Pyrénées-Méditerranée.



Carte de synthèse du PADD.

Sur cette carte, figure le projet de tracé de la LGV, tel que présumé en 2006 et à ce jour encore valable. L'axe figuré en rouge constitue l'axe majeur de développement économique et de densification urbaine de la Narbonnaise au cœur duquel les élus souhaitent voir implanter la gare nouvelle.



En positionnant ainsi Narbonne au cœur d'un carrefour européen, entre le nord et le sud, au cœur de la Méditerranée, au centre des échanges Atlantique-Méditerranée, le territoire souhaite pouvoir tirer parti des échanges de richesses et de biens qui la traverseront.

Conformément au Grenelle de l'Environnement, il est primordial que ce développement des échanges s'accompagne d'un développement du fret et du ferroutage.

Notre territoire dispose d'ailleurs d'atouts importants en termes de multi-modalité : nœud autoroutier, à proximité d'aéroports internationaux, il dispose également de la présence du troisième port français de Méditerranée avec Port-la-Nouvelle.

Le développement de cet équipement économique majeur, porte du territoire sur la Méditerranée, est d'ailleurs indissociablement lié à sa capacité de réception-émission de marchandises par le fret.

Ainsi, seul le scénario permettant une mixité de la ligne « voyageurs grande vitesse et fret » nous semble écologiquement et économiquement soutenable.

Ce point nous paraît d'autant plus évident que les perspectives laissent entrevoir déjà une saturation du réseau fret d'ici 15 ans ; saturation qu'il convient donc dès aujourd'hui à prendre en compte.

La gare nouvelle, cœur du projet de développement de la Narbonnaise

Dès 2006, les élus du territoire ont fait le pari de planifier un aménagement qui permette l'implantation d'une gare nouvelle sur la Narbonnaise et d'en tirer le meilleur parti.

Il est vrai que la présence d'une gare nouvelle sur la Narbonnaise constitue un élément essentiel pour l'« acceptabilité » de ce projet de ligne nouvelle. Dans un territoire fortement contraint où l'espace disponible est précieux, la mobilisation foncière nécessaire au passage de la LGV ne peut être socialement et politiquement acceptable que si ce projet participe activement au développement économique et urbain du territoire traversé par l'installation d'une gare nouvelle LGV. En outre, en l'absence de gare nouvelle sur la Narbonnaise, le département de l'Aude sera le seul département de l'arc méditerranéen français à en être dépourvu ; ce qui paraît peu équitable et peu acceptable.

Ainsi, le territoire, à travers le SCoT, a anticipé cette implantation en **positionnant la nouvelle gare sur l'axe de développement majeur du SCoT** (axe Névian-Montredon-Narbonne-Coursan-Salles).

Cette « artère urbaine » en devenir, lieu d'implantation des futurs équipements économiques et urbains, constituera demain le cœur de la Narbonnaise.

C'est au cœur de cette **nouvelle urbanité**, qui lie développement économique et densification de l'habitat, que les élus souhaitent voir positionner la gare nouvelle. Réalisation d'une zone d'activité à Montredon-Névian (en liaison avec le développement économique important de Lézignan), projet de zone d'activité régionale à Salles, le projet « Urban II » entre Béziers et Narbonne, constitution de réserves foncières à usage



Principe de structuration de l'artère urbaine principale du SCoT...

Une densification urbaine et économique, autour de l'axe géographique Villedaigne-Montredon-Narbonne à l'ouest et Narbonne Coursan-Salles au nord. Cette densification, appuyée sur un développement des transports et l'implantation de la gare nouvelle, intègre également les trames vertes (écologiques) et bleues (zones inondables).



d'habitations à l'ouest de Narbonne, les études pour imaginer une « entrée de ville » à l'échelle intercommunale (de Salles à Villedaigne)...

Autant de projets qui participent dès aujourd'hui à la définition de cette nouvelle entité urbaine en construction autour de la future gare nouvelle.

L'accessibilité vers et depuis la gare a également constitué une problématique prise en compte. En œuvrant pour le développement d'un réseau « capillaire » de desserte ferrée de proximité, en hiérarchisant le réseau de voiries, en engageant dès aujourd'hui les réflexions sur le développement et le cadencement des transports sur cette zone de densification urbaine et économique, le territoire se prépare à pouvoir, depuis cette gare, irriguer un territoire plus large, comprenant sa périphérie biterroise et lézignanaise.

Extrait du SCoT de la Narbonnaise, approuvé le 26 Novembre 2006 à l'unanimité des 40 communes de la Narbonnaise et les trois EPCI du territoire :

[La Narbonnaise] doit anticiper sur la mise en service du TGV. La future gare TGV pourrait être le point de départ d'une urbanisation nouvelle. Il convient donc d'ores et déjà d'anticiper ce développement [...]. Le présent document anticipe cette arrivée et organise le territoire afin que la future gare TGV puisse être accueillie dans les meilleures conditions. Au cœur d'une véritable artère urbaine et d'un noeud autoroutier et ferroviaire, elle desservira dans un périmètre proche, à la fois un secteur économique dynamique, un territoire préservé offrant des possibilités importantes de tourisme « vert » notamment sur des courts séjours (Corbières, Minervois, Clape) et enfin un littoral touristique. Dans un périmètre un peu plus large, elle est au centre d'un triangle, Perpignan, Carcassonne, Béziers qui regroupe plusieurs centaines de milliers d'habitants et offre des perspectives très intéressantes.

« La question de l'opportunité d'une LGV et d'une gare nouvelle sur ce territoire rencontre un soutien unanime de l'ensemble des élus et des acteurs de l'aménagement.

Cœur de notre projet de développement, ces infrastructures constitueront le point d'ancrage de la Narbonnaise dans le XXI^{ème} siècle et un atout immense pour son développement.

Demain, à l'issue du débat public, nous souhaitons tous que ce projet s'engage résolument dans une phase opérationnelle, en bénéficiant d'engagements partenariaux et d'un calendrier ferme pour permettre sa mise en œuvre concrète et rapide.

Quelle que soit notre citoyenneté, européenne, française, languedocienne, audoise ou narbonnaise, il en va de l'intérêt de tous et de chacun... Il en va de l'intérêt général »

