

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs



Le Grand Narbonne, Communauté d'Agglomération

12 bd Frédéric Mistral, CS 50100 - 11785 NARBONNE Cedex
Tél. : 04.68.58.14.58 - Fax : 04.68.58.14.59

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

Le territoire de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne

Le territoire de la Communauté d'Agglomération

Le Grand Narbonne, dès l'époque romaine, a été un carrefour des grandes voies de communications. La rencontre de la Via Domitia et de la Via Aquitania fut à l'origine d'un développement important.

a) Le Grand Narbonne, au cœur du projet du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement du Territoire.

Ce territoire est promis à un développement incontestable car il est en capacité de réussir les paris de l'accueil, des mobilités et de l'ouverture, les trois clefs qui constituent les défis du XXI^{ème} siècle.

Le département, dans son projet, a inscrit la part Audoise du grand quadrilatère formé entre Agde, Pézénas, Lézignan Corbières et Port La Nouvelle, dont Béziers et Narbonne occupent le centre, comme un territoire à fort potentiel qui représente l'ouverture à la Méditerranée et donc une « tête de pont » de tout l'Ouest Audois.

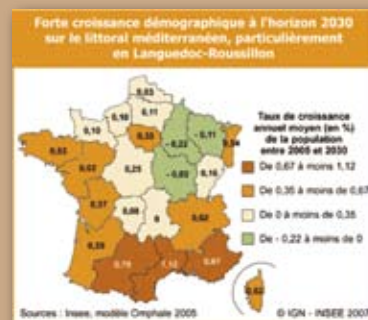
Dans ce quadrilatère, l'A75, l'A9, et l'A61 ainsi que la LGV et la ligne Bordeaux-Marseille seront reliées. C'est pourquoi les gares de la future LGV seront déterminantes afin que le rôle central de ces villes soit renforcé.

Le SCOT de la Narbonnaise arrêté en mai 2006, voté par l'ensemble des acteurs de la Narbonnaise, a positionné la gare TGV sur un axe de densité allant de Névian à Salles d'Aude avec une éventualité à Montredon-des-Corbières.

b) Les enjeux de notre territoire

Trois enjeux fonderont l'organisation de l'espace régional : l'accroissement de la capacité d'accueil, la répartition équilibrée de la population, la « fluidité » du territoire permettant à ses habitants l'accès à l'emploi, à l'éducation et, globalement, aux services.

A l'heure actuelle l'attractivité des territoires se mesure à leur capacité à former, accueillir, et retenir les actifs. Or cette capacité n'est pas seulement basée, comme ce pourrait être le cas du Languedoc-Roussillon, et en particulier du Territoire de l'Agglomération de Narbonne, sur les qualités climatiques.





Il s'agit plutôt d'agir sur l'agencement optimal de plusieurs facteurs tels que l'emploi, le capital, la technologie. L'action de la gouvernance en matière d'animation de réseaux liés à la recherche, à la production, et à la fluidité du territoire déterminera ces capacités d'attractivité des actifs.

c) Le Narbonnais contraint par des enjeux environnementaux



Le territoire Narbonnais doit faire face à une contrainte environnementale forte (Parc Naturel, espaces protégés, sites classés) et doit être très attentif au tracé de cette ligne. En effet, il faut limiter les effets négatifs sur le milieu naturel et préserver cet atout qu'est la biodiversité, tout en permettant de faire de la ligne nouvelle du TGV et de sa future gare, des atouts de développement économique.

Le Languedoc-Roussillon et le territoire du Grand Narbonne Communauté d'Agglomération à la « confluence » des Suds Européens

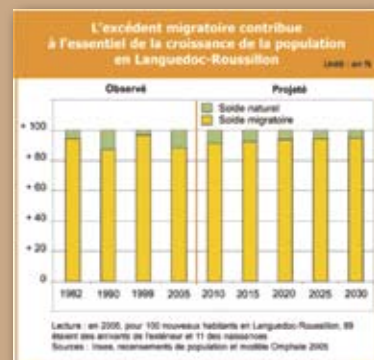
Par sa situation entre l'Espagne et l'Europe, le Languedoc-Roussillon est impliqué dans une politique de coopérations transnationales et transfrontalières.

Ces influences, fonctionnant dans les deux sens, sont liées à des phénomènes d'attractivité de pôles d'emplois extérieurs, de périurbanisation, de consommation de fonctions urbaines, d'imbrication de bassins économiques.

Celles-ci sont indéniablement vouées à s'accroître dans une situation de dynamique de croissance.

La mobilité et l'interdépendance évoquées auront une répercussion sur l'aménagement du territoire, notamment les « avant-pays », destinés à devenir un territoire d'accueil mais également un espace économique producteur.

Dans ce contexte, la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne a conscience d'être à la fois un territoire ouvert et attractif ainsi qu'une voie de communication et d'articulation au niveau européen.



Les principaux axes d'actions que Le Grand Narbonne souhaite voir pris en compte :

- Réaliser un grand pas pour l'Europe ferroviaire en soutenant la déclaration des Mairies pour l'interconnexion des réseaux de grande vitesse Espagnol et Français.
- Rapprocher les villes de la Région entre elles et des régions voisines pour favoriser les échanges entre les pôles régionaux.
- Accélérer les études de l'interconnexion à grande vitesse Bordeaux-Toulouse, Carcassonne-Narbonne pour coordonner sa réalisation à la nouvelle ligne Montpellier-Perpignan.
- Confirmer l'orientation du SCOT de la Narbonnaise en demandant que la future gare TGV soit implantée sur l'axe de densité structurant le territoire du Grand Narbonne.
- Agir pour le développement durable et lutter efficacement contre les gaz à effets de serre. La nouvelle ligne ferroviaire doit donc permettre le déplacement à grande vitesse des voyageurs mais aussi des marchandises. Le scénario n° 3 est celui qui répond le mieux à cette observation.
- Exiger que les choix de tracés prennent en compte les spécificités des territoires et s'accompagnent de



mesures adéquates en faveur de la protection de l'environnement, au regard de la sensibilité des territoires et des défis environnementaux.

Pour répondre aux défis humains, économiques et environnementaux à relever dans notre territoire, il est nécessaire que la nouvelle ligne de Montpellier-Perpignan :

- Soit performante, en permettant la grande vitesse,
- S'envisage avec l'interconnexion de l'axe Toulouse-Carcassonne
- Contribue à la réduction des nuisances urbaines induites par le fret,
- Respecte les sensibilités des territoires, la qualité des sites et la biodiversité,
- Soit adaptable, pour ne pas hypothéquer l'avenir.

Les atouts de Narbonne pour l'implantation de la future Gare TGV

Narbonne est la ville centre de la Communauté d'Agglomération du Grand Narbonne, territoire comprenant 18 communes et 87 278 habitants (source INSEE 1er janvier 2009).

Le bassin d'emploi de Narbonne s'évalue à 130 000 habitants répartis sur la ville centre et 81 communes.

Le taux de chômage, de 11,5 % en 2007 y est inférieur à celui de l'Hérault (12,4 %) et du bassin d'emploi de Béziers (13,4 %).

Le territoire Narbonnais dispose d'un atout certain en terme de dynamique économique.

Par ailleurs son potentiel touristique, fondé sur un littoral attractif et équipé, s'appuie également sur un arrière pays riche de sa culture, et de son patrimoine historique bâti, et naturel.

Ce territoire est un lieu de convergence et de passage des flux qui traversent la Méditerranée, associé à sa fonction de nœud routier entre l'Est et le Nord. Cet espace d'articulation structure le territoire et permet de forger son aptitude à gérer la multiplication des contacts. Cela apporte de réelles retombées économiques et démographiques... Cette identité s'est peu à peu transformée en une notion purement fonctionnelle de « l'eurocorridor » avec l'A61 et l'A9.

Depuis des années, le Grand Narbonne a excellé et s'est épanoui au sein d'une agriculture audoise (viticulture et viticulture). C'est « une mer de vignes » qui représentait au XIXème siècle 90 % de la surface cultivée de l'arrondissement de Narbonne. Aujourd'hui, la vigne est omniprésente dans le paysage et dans l'architecture traditionnelle. Elle représente toujours 75 % de la surface agricole utile.

L'identité marine est tout aussi présente : le territoire du SYCOT du Grand Narbonne couvre la totalité des 42 km du rivage audois, entre les Cabanes de Fleury (limite de l'Hérault) et port Leucate (limite des Pyrénées-Orientales). Le patrimoine historique du Grand Narbonne s'est développé grâce à cette association mer et vigne.

Notre territoire a toujours été considéré comme une terre d'accueil : les peuples Romains, les Cathares, les travailleurs migrants (employés dans les vignes), les touristes auxquels s'ajoute une population étrangère (anglaise et néerlandaise) avec l'achat d'anciennes demeures.

Deux sites sont prévus pour l'implantation de la future gare TGV dans le Grand Narbonne. Il se situent pour l'un à la sortie Ouest de Narbonne, contigu à la ville de Montredon des Corbières proche de la RD6113, disposant d'un accès direct à l'A9 par une rocade (D69), à proximité d'un parc d'activités (47 ha existants, 43 ha en cours d'aménagement). En pleine expansion ce parc d'activités sera doublé par un autre parc d'activités en projet (67 ha) sur la Commune de Névia. Pour l'autre site, il pourrait être situé à proximité de Salles d'Aude, contigu à la future zone d'activités de 300 ha portée par le Conseil Régional et à proximité de l'A9.

Dans les deux sites, un réseau de transports interurbains dessert la zone, depuis Narbonne et innerve également le territoire de la Communauté d'Agglomération.

Enfin, ces deux sites bénéficient d'un contexte géo-technique favorable car ils ne sont pas situés en zone inondable et l'aléa sismique y est qualifié de faible.

Ce choix d'installer la future gare TGV dans le Grand Narbonne permettrait une interconnexion avec la ligne ferroviaire Carcassonne/Toulouse et développerait l'axe ferroviaire Ouest/Est d'une part, ainsi qu'une interconnexion avec l'Espagne et faciliterait les relations Nord/Sud mais également Nord/Ouest, Nord/Est ainsi que Sud/Ouest et Sud/Est, d'autre part.

En conclusion :

Le Grand Narbonne offre une double opportunité quant à l'implantation de la future gare TGV. En effet cette dernière peut être envisagée tant à l'Est qu'à l'Ouest de Narbonne. La Communauté d'Agglomération offre deux sites, l'un contigu à la ville de Montredon des Corbières proche de la RD6113 et disposant d'un accès direct à l'A9 par une rocade (D69). L'autre contigu à la ville de Salles d'Aude où la région vient d'investir pour la création d'un parc économique de 300 ha. Ce site sera relié à l'A9 et est aussi proche de la RD6113. Il offre un accès direct à la façade méditerranéenne et s'ouvre sur le Biterrois.

L'implantation dans le Grand Narbonne d'une gare TGV permettra l'organisation de la Région Languedoc-Roussillon en réseau, laquelle doit s'appuyer sur une qualité effective des transports collectifs. Elle permettra d'harmoniser les flux métropolitains, de transit et de fret, de localiser des gares et de définir leur capacité à constituer des pôles de développement en articulation avec les principaux aéroports (Toulouse, Carcassonne, Perpignan, Béziers et Montpellier). Enfin il conviendra d'articuler les différents modes de transports de marchandises (ports maritimes de Port Vendres, Port-la-Nouvelle et Sète, rail, route, port fluvial).

La connexion entre les réseaux ferrés Nord/Sud (Espagne, via Barcelone notamment, et France, via Montpellier) d'une part, ainsi qu'Ouest/Est (France, via Bordeaux/Toulouse notamment et l'Italie, via l'Europe de l'Est, via notamment Montpellier/Nîmes) est déterminante pour la mise en œuvre des liaisons interrégionales et internationales.

Le développement des relations économiques, l'amélioration des flux touristiques ou autres, sont conditionnés par la connexion entre les axes Nord/Sud d'une part et Ouest/Est d'autre part, dont la Ville de Narbonne, et le territoire intercommunal du Grand Narbonne Communauté d'Agglomération sont l'articulation naturelle et déjà effective.

L'arrivée de cette ligne à Grande Vitesse est une opportunité majeure pour Le Grand Narbonne. Constituant un levier de premier plan, notamment économique, il est impératif qu'une gare TGV y soit localisée.

Le rôle de la desserte ferroviaire est réaffirmé au travers du SCOT, avec :

- La future gare TGV dont l'implantation est à privilégier sur le secteur du Grand Narbonne (cf. croquis hypothèse 1 et hypothèse 2) qui accueillera un développement économique d'échelle communautaire, en relation avec le développement économique Régional.
- La gare de Narbonne et les secteurs au nord de la gare : lieu stratégique de développement.
- La gare de La Franqui, pour le développement de « l'Ecoparc » et la desserte de Leucate et Port-La-Nouvelle.

- La voie ferrée de Narbonne – Bize, à réactiver pour le développement des zones d'activités de Thruillas et des Quatre Chemins et pour l'essor touristique.
- La gare de Port-La-Nouvelle : transport des voyageurs mais aussi le fret maritime (plateforme multimodale).
- Enfin la réactivation des gares de Néviau et de Coursan devra être étudiée.

C'est la raison pour laquelle le positionnement de la future gare TGV dans le Grand Narbonne est indispensable.

