

## Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

# Cahier d'acteurs



### Association de développement du pays de la Narbonnaise

1 avenue du forum - BP 7101 - 11781 NARBONNE CEDEX  
Tél. : 04 68 42 71 18 - Fax : 04 68 42 71 12 - info@paysdelanarbonnaise.org

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

## “ Le Pays, bassin de vie

Le Pays de la Narbonnaise rassemble le Grand Narbonne et la CC Corbières Méditerranée, soit l'intégralité du littoral de l'Aude et 104 378 habitants.

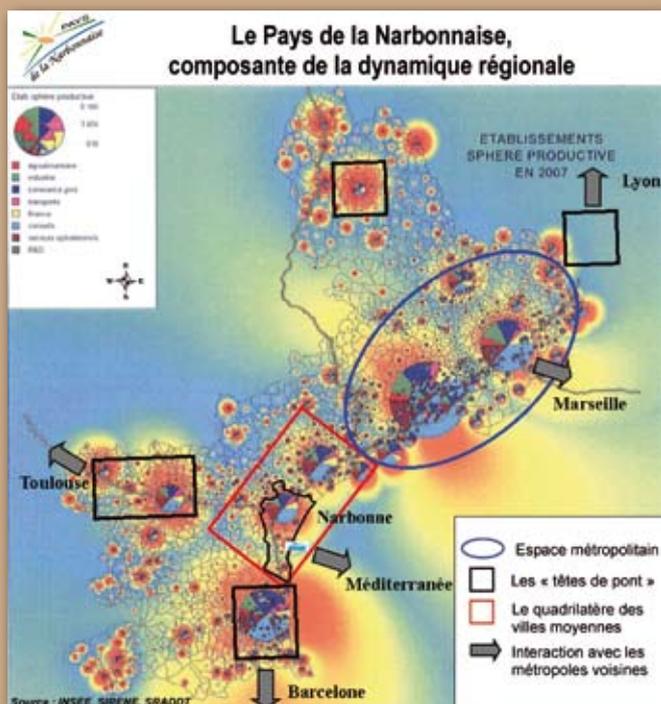
Le Pays est vecteur d'une stratégie de développement économique, de services et d'équipements. Lieu de collaboration des intercommunalités, il est force de réflexion et de proposition à l'échelle du bassin de vie pour mutualiser les moyens et s'assurer de l'effet levier des investissements structurants.

Un projet de territoire a été élaboré avec la société civile dès 1998. Cette Charte de Développement Durable met en avant la nécessité de conforter « la position de carrefour de la Narbonnaise en pesant sur les grandes décisions et les grands projets en matière d'infrastructures ». La gare TGV a été positionnée comme la priorité.

Instance de mobilisation des forces vives du territoire, le Conseil de Développement a réaffirmé cette volonté lors de la concertation pour la préparation du Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT). Les éléments portés dans ce document synthétisent les réflexions tirées des démarches thématiques du Pays.



## Le Projet de Territoire du Pays

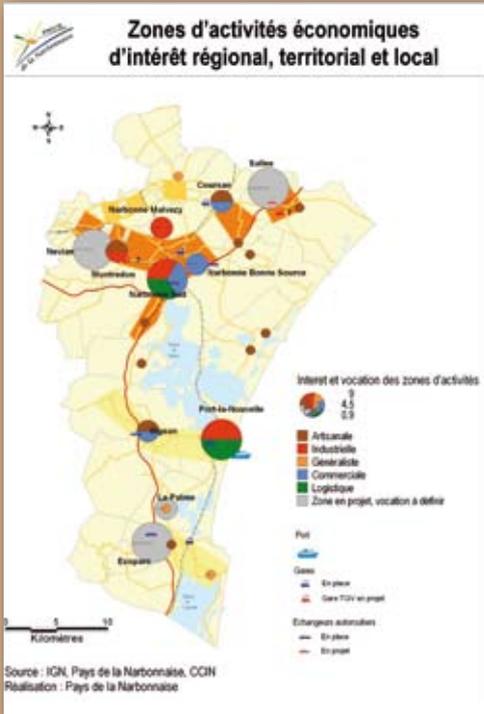


Les décideurs locaux portent le diagnostic

- **Un quadrilatère à structurer dans le territoire Régional.** La structuration d'un espace urbain entre les plaques de Montpellier, de Toulouse et de Barcelone est concrétisée par l'engagement du programme URBAN pour structurer les équipements. Ce quadrilatère Narbonne-Béziers est défini comme une interface de mobilité et un réservoir d'urbanité (services, future gare TGV...) jouant un rôle de « tête de pont » vers la Méditerranée avec notamment le port de Port-la-Nouvelle.
- **Une économie forte... à renforcer :** avec 9 241 entreprises, l'arrondissement de la CCI de Narbonne concentre 46,5% des entreprises audoises. Mis à part deux poids lourds régionaux - Lafarge et La Comurex -, les entreprises sont de petites tailles.
- **Un tourisme de masse... à diversifier :** capacité d'accueil de 237 378 lits et 1,242 millions nuitées, soit 60 % des nuitées audoises en constante progression.

- **Une attraction démographique marquée... mais assumée :** la croissance se concentre sur 28 communes qui accueillent aujourd'hui 31% de la population départementale. Elle a augmenté de 42 % sur la période 1982-2007. Le SCOT et les projections de l'INSEE prévoient une population du Pays entre 130 000 et 140 000 personnes à l'horizon 2030.
- **Un maillage de services aux publics dense... à conforter :** le territoire est bien maillé en services de proximité et Narbonne concentre des équipements structurants (théâtre Scène nationale, Médiathèque, Hôpital, zones commerciales, bureaux...).
- **Un cadre de vie remarquable... à valoriser :** la richesse et la qualité exceptionnelle des 80 000 ha d'espaces préservés démarquent notre territoire en Méditerranée : 5 AOC vitivinicoles, 18 sites Natura 2000, labellisations RAMSAR, Parc Naturel Régional et Ville d'Art et d'Histoire.

Le tracé défini le long des axes existants permet de limiter l'impact environnemental pour préserver la qualité des espaces et des patrimoines, élément fort de différenciation de notre territoire.



Les décideurs locaux se positionnent pour trouver un équilibre entre urbanité et productivité

- Affirmer le territoire sur le développement économique.**  
 Structurer un foncier économique de haute qualité pour renforcer les entreprises du territoire et accueillir des entreprises porteuses d'emplois : 600 ha de parcs d'activités aménagés et 300 ha programmés à long terme. Favoriser le développement et l'implantation d'entreprises dans le champ de l'innovation notamment en viticulture et en biotechnologie en s'appuyant sur l'Institut des Technologies de l'Environnement (ITE) basé à Narbonne et l'Institut Français de la Vigne et du vin (IFV). Faciliter l'accessibilité des centres de recherche de l'INRA Pech Rouge et Quatorze et la mobilité de nos chercheurs. Valoriser l'image et renforcer l'offre touristique en investissant dans des équipements structurants (musée de la romanité, centre aqualudique...) et en renforçant l'offre en hébergements de qualité. Elargir la saison touristique en communiquant sur la qualité des stations, du patrimoine et des paysages préservés.



- Structurer le développement démographique dans une armature de services cohérente.**  
 Planifier un habitat dense et harmonieux sur le « y » narbonnais pour limiter la consommation d'espace tout en respectant l'armature des villages et la qualité des espaces (SCOT) et conforter le maillage de services aux publics de qualité, adapté à l'accueil des populations. Structurer une offre de transports efficaces garantissant l'accessibilité aux services, aux zones d'activités et aux stations du littoral.

• **Valoriser un cadre de vie exceptionnel en Méditerranée.**

Conforter les démarches de réduction d'émissions de Carbone : depuis 1950, le territoire est innovant sur la production d'énergie renouvelable. Aujourd'hui, la production en énergie éolienne est suffisante pour éclairer la totalité du territoire et la plus grande ferme photovoltaïque d'Europe y est installée. Développer le ferroutage pour réduire les pollutions de l'air et des eaux de ruissellement induites par les poids lourds qui traversent le territoire.

Bénéficier de l'atout d'une gare TGV en contrepartie des désagréments causés par les nombreuses infrastructures.



## Pour desservir le territoire, le train a toujours été le moyen de transport collectif privilégié

La saturation des réseaux actuels :

- **Une saturation de trafic sur des espaces fragiles.** Lieu de carrefour routier et ferroviaire, le territoire est le passage obligé de nombreuses infrastructures (voie ferrée actuelle, A9, A61, RD 6009...) pour assurer les échanges internationaux entre l'Espagne et l'Europe du Nord ou l'Italie et, dans le prisme interrégional, pour desservir Midi-Pyrénées et l'Aquitaine.

Les flux routiers sont en constante progression et la saturation des infrastructures routières s'amplifie chaque année, alors même que la population augmente. Le développement des infrastructures doit concilier l'utilisation de l'espace dans un couloir contraint entre les étangs de Méditerranée et le piémont du Massif des Corbières, tout en prenant en compte les risques d'inondations.

- **Une rationalisation des infrastructures nécessaire et l'opportunité TGV.** Le Grenelle de l'Environnement a abouti à l'abandon du doublement de l'A9 alors que la montée du prix du pétrole va induire un transfert de flux de la route vers le rail. L'augmentation de la capacité ferroviaire est une opportunité unique à saisir pour les habitants, les touristes et les marchandises.

Les trains grandes lignes, seul mode de transport collectif de niveau national à Narbonne :

- **Les connexions aéroportuaires n'ont pas été développées à Narbonne.** Pour prendre l'avion, il faut se rendre aux aéroports de Carcassonne, de Béziers ou de Perpignan. Narbonne s'est donc toujours appuyé sur le réseau ferroviaire pour les connexions nationales - vers Toulouse, Bordeaux, Paris - et internationales - vers l'Allemagne, l'Espagne et l'Italie. La fréquentation de la gare de Narbonne dépasse le million de voyageurs chaque année.
- **Nécessité de rapprocher Narbonne de Montpellier, Toulouse, Barcelone, Lyon et Paris.** L'ambition de développer l'innovation et la recherche en renforçant les centres de recherche implique une desserte performante aux centres de décisions. Sur un territoire ne disposant pas d'aéroport, seule une connexion directe en TGV vers Montpellier, Toulouse, Barcelone, Lyon et Paris, permettra de rapprocher significativement ces villes de Narbonne. Pour rayonner à un niveau national voir européen, les centres de recherche doivent pouvoir être facilement accessibles par les cerveaux.

Le territoire a développé une part de son économie sur la logistique. Le port de Port-la-Nouvelle, 9<sup>ème</sup> port de France, développe son hinterland vers le Midi Toulousain, gros producteur de céréales. Aussi, les zones d'activités connectées au rail doivent trouver une réponse adaptée par le fret ferroviaire. L'association Profer ouvre des perspectives d'avenir au fret ferroviaire, notamment pour les wagons isolés.

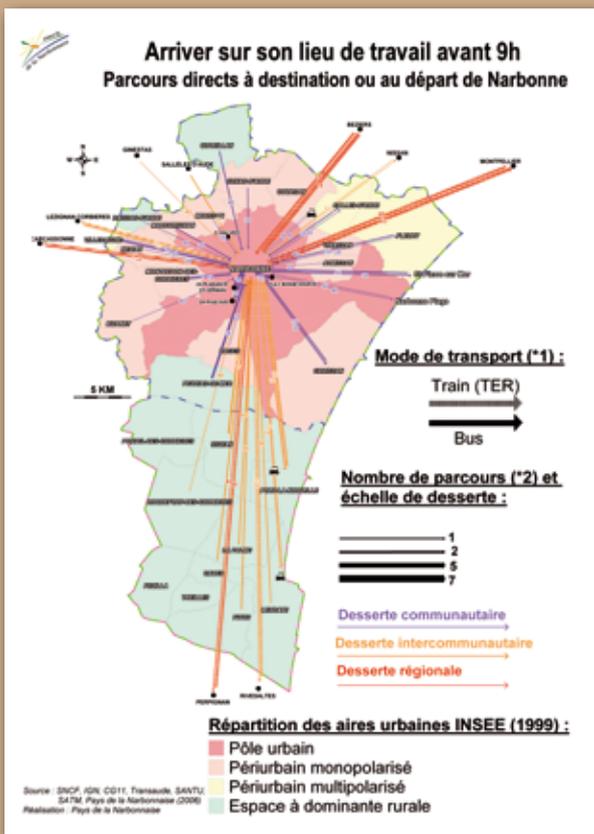
Les jeunes sont amenés à se former à l'extérieur de leur territoire d'origine. Alors que la situation géographique du Pays de la Narbonnaise est excentrée sur le plan national, il est nécessaire de garantir un accès facilité aux formations supérieures pour élever le niveau de formation global.



- Pour valoriser nos 5 stations, l'argument du TGV direct est absolument nécessaire. Sans aéroport et avec l'expérience du ferroviaire, le TGV est la solution incontournable. Il s'inscrit parfaitement dans le projet de territoire et assurera le levier nécessaire au déploiement d'un tourisme durable et valorisé. Les réseaux d'autocars sont déjà renforcés depuis les gares vers le littoral.

Notre territoire est le littoral de la Méditerranée le plus proche de l'agglomération toulousaine. Les propriétaires toulousains de résidences secondaires sont la principale clientèle de courts séjours. L'A61 est à saturation sur les allers-retours de week-ends, décourageant une part de la clientèle potentielle. L'alternative TGV offre une perspective essentielle au renforcement de cette clientèle : la Méditerranée à moins de 1h15 de Toulouse.

Pour les moyens et longs séjours des clientèles d'Europe du Nord, la réduction du temps de trajet avec une gare TGV apportera un attrait supplémentaire pour venir découvrir les espaces préservés de notre Pays.



La clientèle catalane est de plus en plus séduite par les stations balnéaires à taille humaine au sein d'un littoral préservé. Ces dernières années et malgré les difficultés de connexion à l'Espagne, cette clientèle est en constante progression. L'enjeu est de proposer des séjours accessibles à moins de 2h de TGV de Barcelone (3h30 aujourd'hui) pour donner le souffle nécessaire à l'élargissement des ailes de saisons.

- Pour l'accès à l'emploi, accroître les mobilités domicile-travail.

Des personnes s'installent aujourd'hui à Narbonne pour avoir accès à un marché de l'emploi élargi aux agglomérations desservies en direct à 30' de Narbonne. Le projet LGV met Montpellier à 30' contre 50' aujourd'hui.

Si le cadencement TER domicile-travail rapproche les agglomérations régionales avec un temps de transport acceptable, le TGV ouvre d'autres bassins d'emploi comme Toulouse, Barcelone et la vallée du Rhône.



## Le choix du scénario : Ligne mixte voyageurs 320 km/h et fret 120 km/h

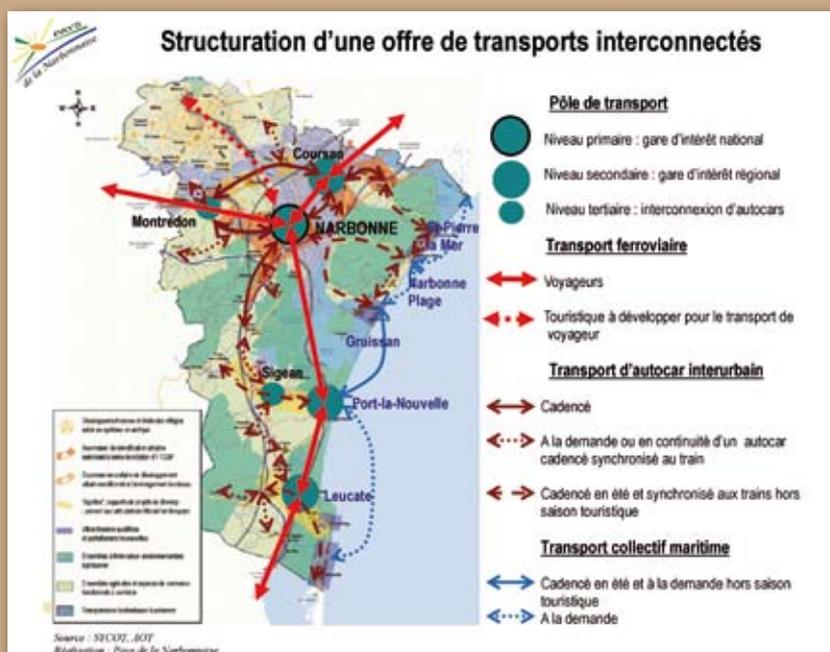
Le choix s'oriente vers le scénario le plus adapté aux enjeux du Pays de la Narbonnaise, celui qui concilie grande vitesse et fret dans un niveau de service performant et durable pour :

- Investir dans le long terme pour les voyageurs et le fret, ce qui permet d'optimiser les infrastructures sans doubler l'autoroute ;
- Assurer un service voyageur efficace pour rapprocher le Nord du Sud ;
- Éviter l'émission de 980 000 tonnes de CO2 par an, soit le meilleur bilan Carbone ;
- Prendre en compte un tracé limitant l'impact sur l'environnement et travailler sur les mesures compensatoires garantissant la meilleure intégration de l'infrastructure ;
- Rendre plus efficace le cadencement du TER programmé par la Région.

## Le choix d'une Gare TGV incontournable dans la Narbonnaise

**La Gare de Narbonne, noeud ferroviaire historique**

- La gare de Narbonne est l'étoile ferroviaire entre l'arc Méditerranéen et la façade ouest de l'Europe.
- Volonté des collectivités de maintenir le Grand Narbonne comme nœud ferroviaire Européen.



**Le choix d'une Gare Nouvelle sur le Grand Narbonne**

- Un choix qui optimise la vitesse.
- Un choix cohérent : l'implantation de la gare TGV sur l'axe de densification urbaine du SCOT.
- Un choix efficace : la gare sera articulée à un réseau coordonné de transports collectifs vers l'ensemble du territoire dont 5 stations du littoral pour un service clef en main.
- Un choix ouvert vers l'avenir : une gare raccordée avec la ligne existante et à terme avec une ligne nouvelle entre Toulouse et Narbonne (RFF).

