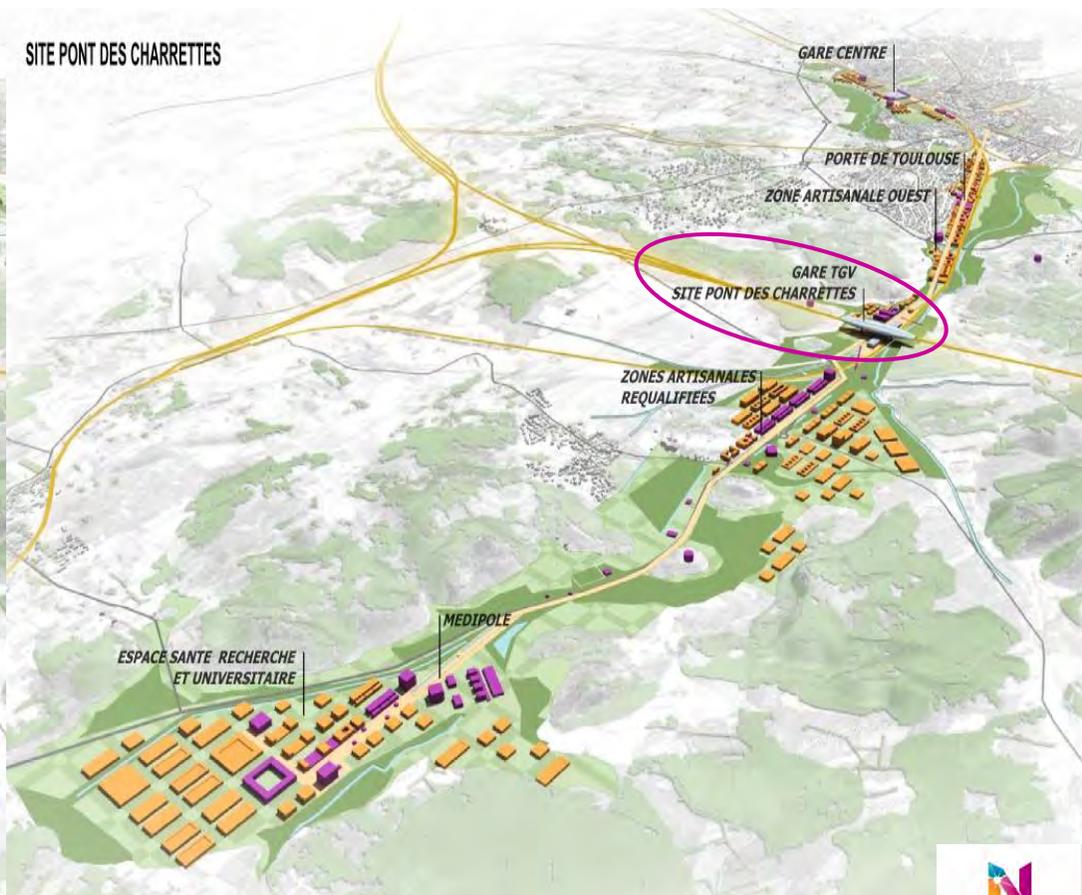
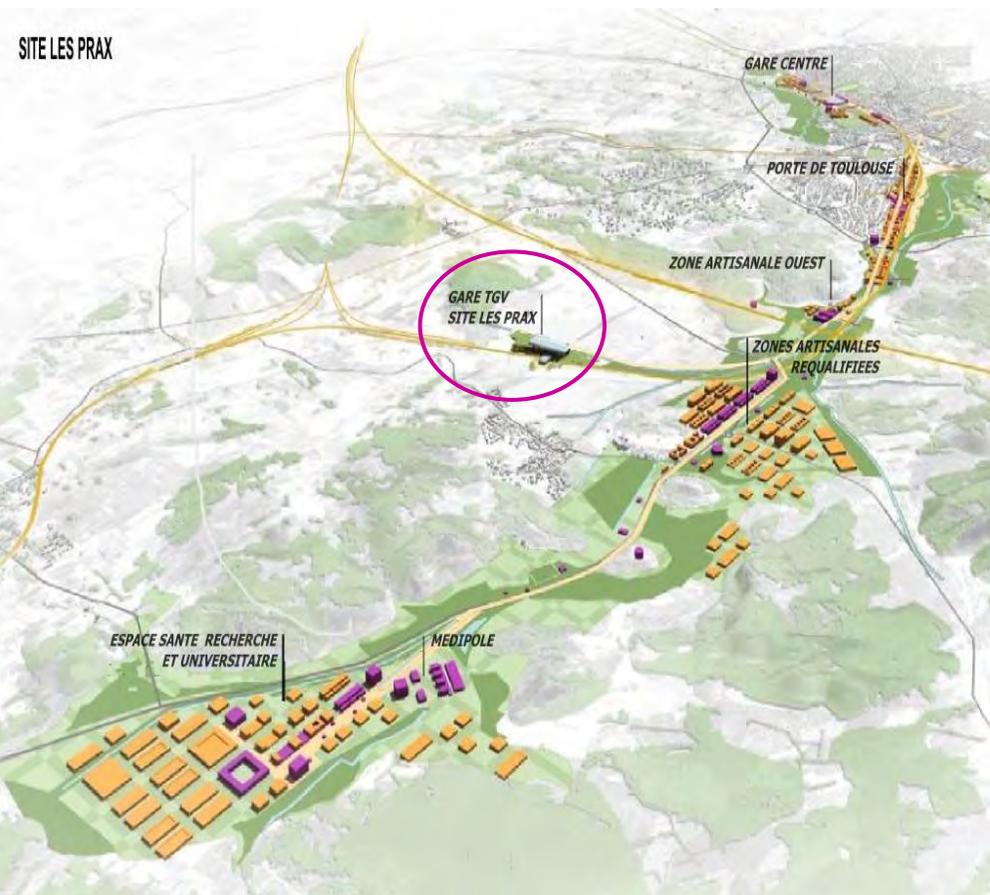


6.11. ANNEXE 11 : ANALYSES TERRITORIALES DU GRAND NARBONNE ET DE LA COMMUNAUTE  
D'AGGLOMERATION DE BEZIERS MEDITERRANEE

### LA GARE AUDOISE POINT D'ORGUE D'UN PROJET DE TERRITOIRE PARTAGE



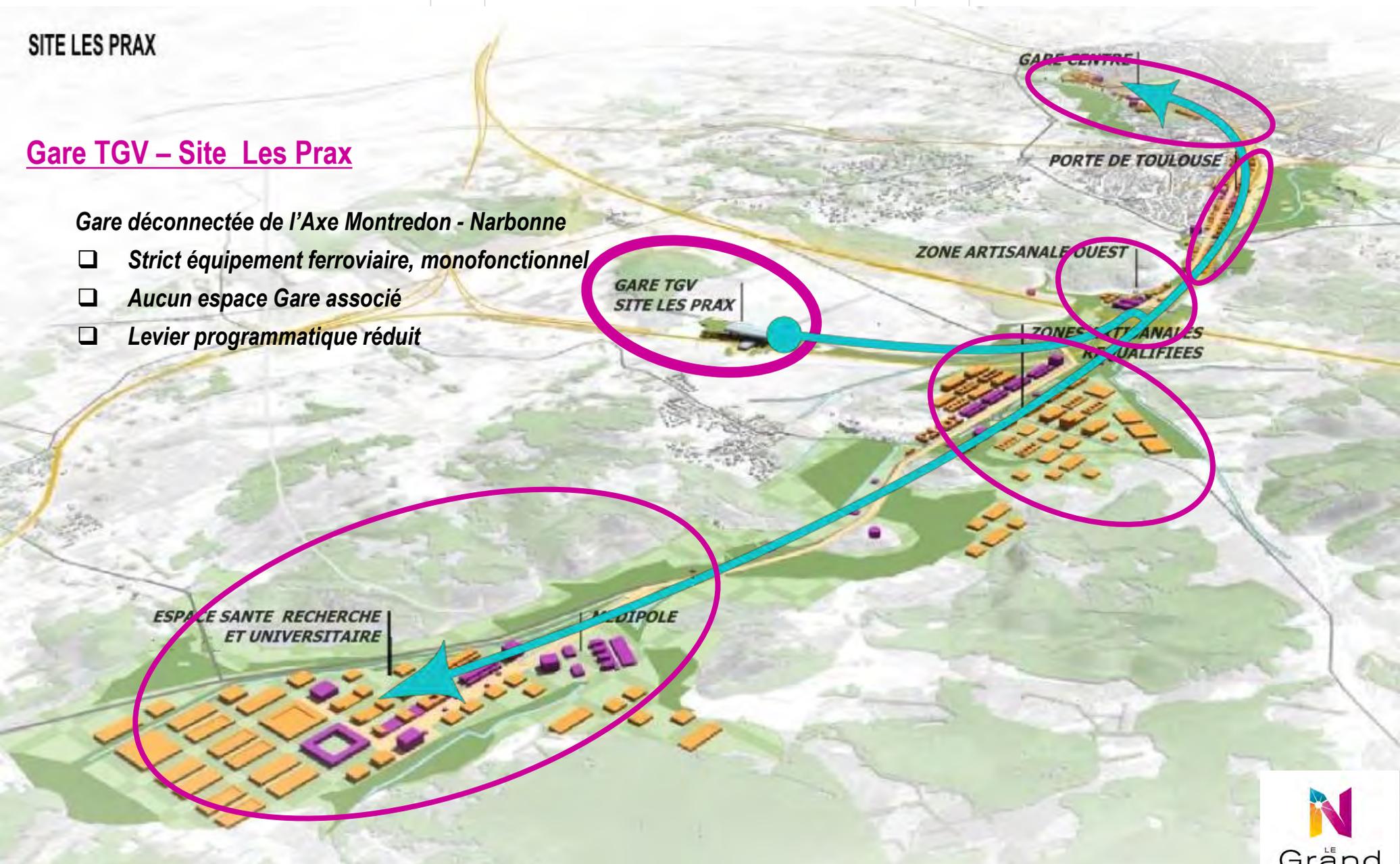
# LA GARE AUDOISE POINT D'ORGUE D'UN PROJET DE TERRITOIRE PARTAGE

## SITE LES PRAX

### Gare TGV – Site Les Prax

Gare déconnectée de l'Axe Montredon - Narbonne

- Strict équipement ferroviaire, monofonctionnel
- Aucun espace Gare associé
- Levier programmatique réduit

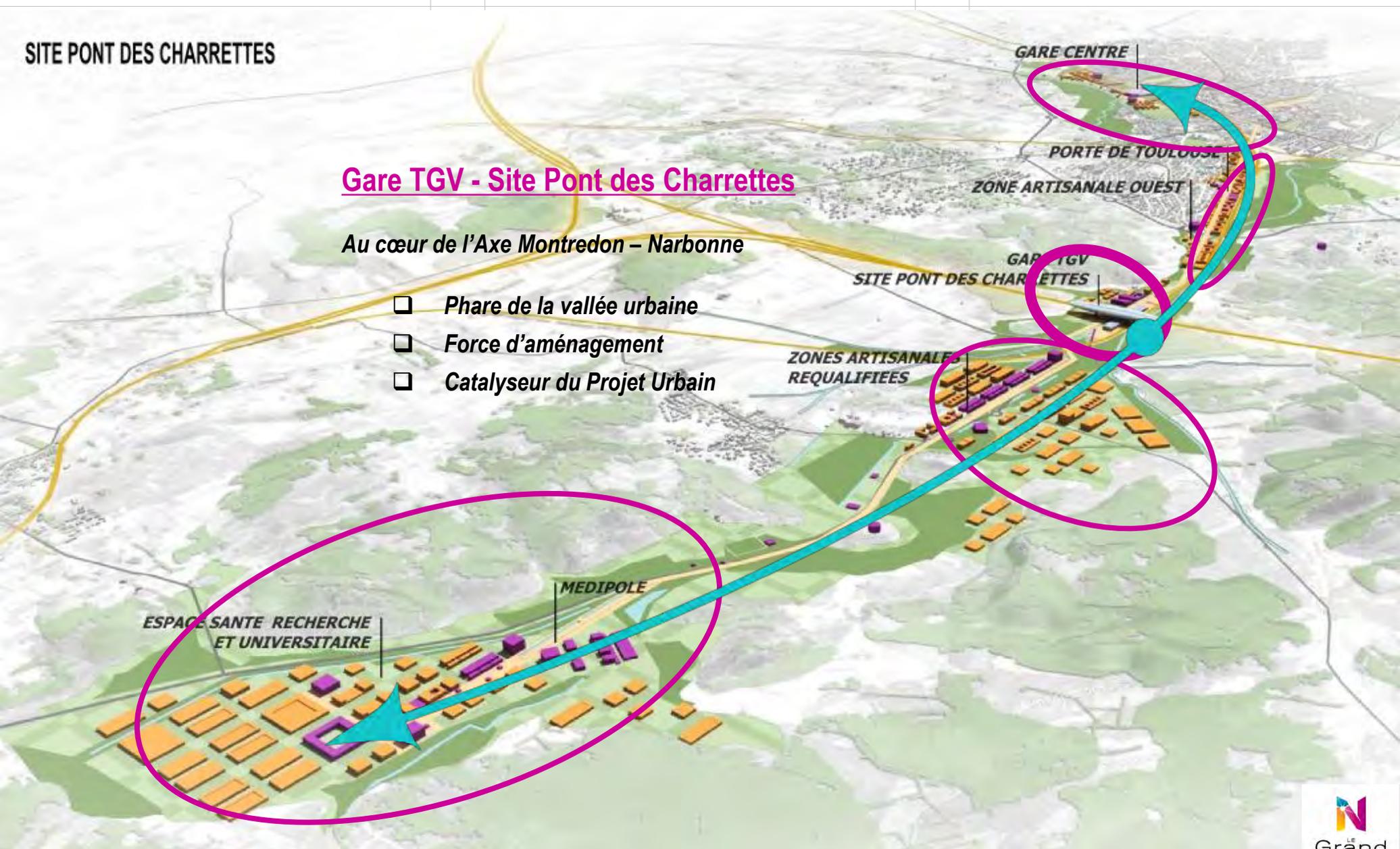


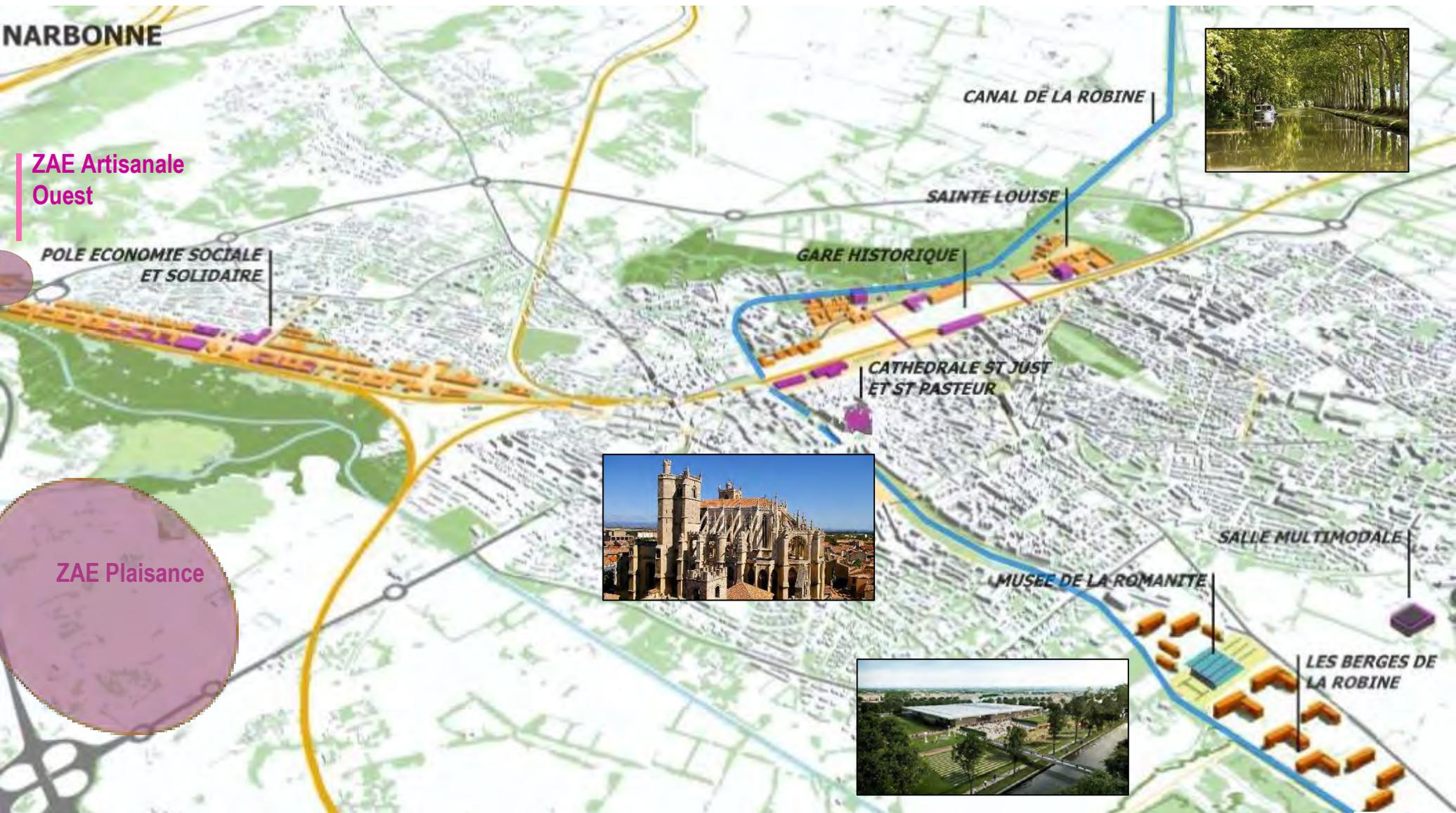
SITE PONT DES CHARRETTES

## Gare TGV - Site Pont des Charrettes

*Au cœur de l'Axe Montredon – Narbonne*

- Phare de la vallée urbaine*
- Force d'aménagement*
- Catalyseur du Projet Urbain*





ZAE Artisanale  
Ouest

POLE ECONOMIE SOCIALE  
ET SOLIDAIRE

ZAE Plaisance

CANAL DE LA ROBINE

SAINTE LOUISE

GARE HISTORIQUE

CATHEDRALE ST JUST  
ET ST PASTEUR

SALLE MULTIMODALE

MUSEE DE LA ROMANITE

LES BERGES DE  
LA ROBINE

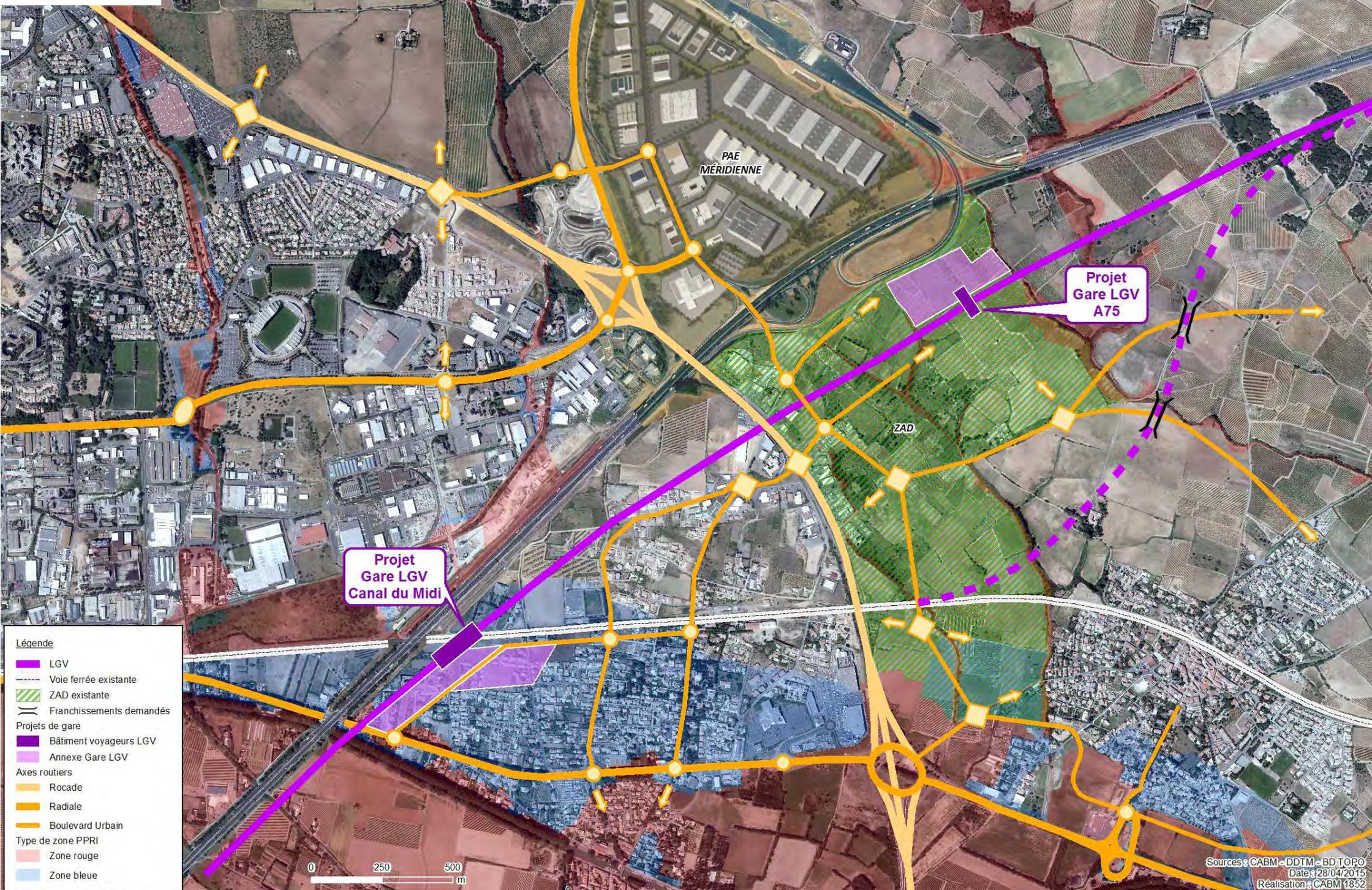
SITE LES PRAX

SITE PONT DES CHARRETTES

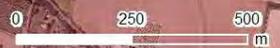
| ANALYSE MULTICRITERES DIFFERENCIANT LES SITES : |  | SYNTHESE DES ELEMENTS DISCRIMINANTS   |   |
|---|--|---|---|
| Thème   | Critères   | Gare PRAX   | Gare PONT DES CHARRETTES  |
| Transports                                      | Inscription dans le réseau de transports et mobilités urbaines | - Nécessite une extension/déviation du réseau de Bus<br>- Déconnectée de l'axe RD6113 | Inscription dans le réseau de bus existant.<br>Sur l'agrafe Gare TGV – Ville Centre<br>Lien direct avec le centre ville |
|   | Accessibilité tous modes                                       | Nécessité de créer une voie d'accès   | Préfiguration d'une requalification de la RD6113, en Boulevard Urbain   |
|   | Potentiel de mutualisation des infrastructures                 | Aucune  | Réutilisation de l'axe majeur (RD6113)  |
| Urbanisme et Aménagement                        | Ambition Programmatique  | Monofonctionnalité<br>- Faible opportunité de développement                           | Intensification de l'axe Montredon – Narbonne<br>- Fort enjeu d'aménagement   |

Merci de votre attention

# Les sites étudiés pour la deuxième gare du biterrois



- Légende**
- LGV
  - - - Voie ferrée existante
  - ▨ ZAD existante
  - ⌘ Franchissements demandés
  - Projets de gare**
  - Bâtiment voyageurs LGV
  - Annexe Gare LGV
  - Axes routiers**
  - Rocade
  - Radiale
  - Boulevard Urbain
  - Type de zone PPRI**
  - Zone rouge
  - Zone bleue



## Synthèse de l'analyse multicritères territoriale des sites de la deuxième gare du biterrois

| Thème                    | Site Canal du Midi  | Site A75 (haut et bas)   |
|--------------------------|---|--|
| Urbanisme et aménagement | <p><b><u>Renouvellement urbain non inscrit au PLU :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- situé en zone inondable Bleue</li> <li>- charge foncière élevée (bâti à démolir)</li> <li>- relogement à prévoir</li> <li>- aménagement coûteux du réseau viaire</li> </ul>              | <p><b><u>Zone à urbaniser inscrite au PLU :</u></b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- charge foncière maîtrisée (ZAD)</li> <li>- vocation tertiaire / habitat</li> <li>- en continuité de l'urbanisation</li> </ul>   |
| Économie                 | <p><b>Potentiel de développement d'activités inexistant à proximité immédiate</b></p>   | <p><b>Fort potentiel de développement d'activités tertiaires</b></p>   |
| Transports               | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accessible par TER, Bus, VL, modes doux</li> <li>- Qualité de l'intermodalité TER-TAGV dépendante des horaires des TAGV</li> <li>- Requalification coûteuse des voiries</li> <li>- Accès contraint par le tissu existant et la ligne actuelle</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Accessible par BHNS, VL, modes doux</li> <li>- Souplesse du cadencement du BHNS adaptable aux horaires des TAGV</li> <li>- Desserte par de grands axes existants</li> <li>- Coût des voies nouvelles mutualisé avec le développement du quartier</li> </ul>                 |
| Environnement            | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Risque d'impact sur la zone inondable (vulnérabilité du secteur)</li> <li>- Adaptation du projet aux contraintes hydrauliques</li> <li>- Pas d'impact direct sur les zones agricoles</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>- Articulation urbaine Villeneuve / Cers par le quartier gare</li> <li>- Atténuation de l'effet de coupure de la ligne nouvelle</li> <li>- Consommation d'espaces agricoles</li> <li>- Présence de deux ruisseaux (l'Ardailou et les Acacias) à intégrer au projet</li> </ul> |



## Les attentes du territoire :

- la confirmation par le Ministre du site A75 pour le projet de deuxième gare et la réalisation au plus tôt de la ligne nouvelle, de Montpellier à Perpignan
- la réduction maximale de l'impact social et environnemental de ce projet
- la requalification de la gare centre dans les meilleurs délais, celle-ci étant complémentaire de la future gare en matière de services régionaux et inter-urbains

