

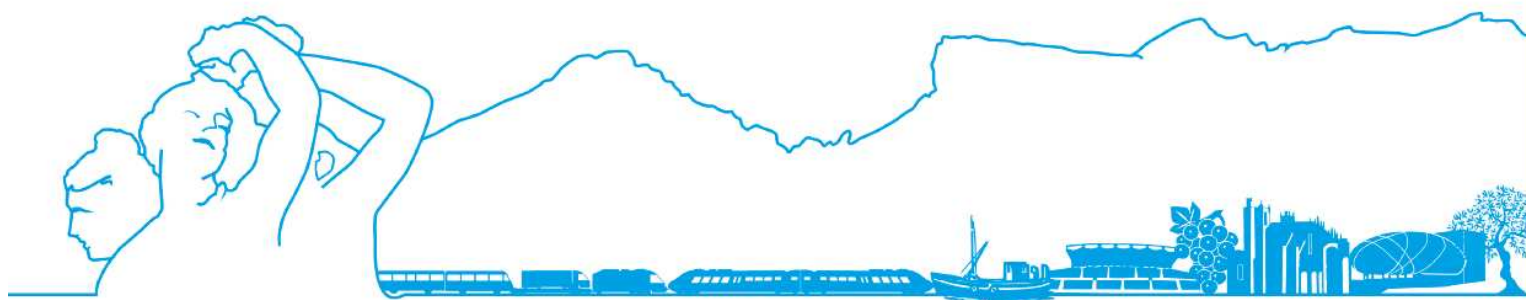
ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Compte-rendu

ATELIER DESSERTE DU TERRITOIRE Volet « Projets urbains »

Jeudi 10 novembre 2011 – COLOMBIERS

Salle du Temps libre



LISBOA – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA – NARBONNE – MARSEILLE – VILNIUS
SVERIGE – DANMARK – SUOMI – DEUTSCHLAND – SLOVENSKO – EESTI – SLOVENIJA – ELLÄS – PORTUGAL – ESPAÑA – POLSKA
— PARIS — KØBENHAVN — CALAIS — DOVER — LONDON — MONTPELLIER — WARSZAWA — BRISTOL — BRUXELLES — PERPIGNAN — DEN HAAG — AMSTERDAM — DORTMUND — BEZIERS — HANNOVER — BERLIN
LISBOA – SÈTE – SALAMANCA – MADRID – BARCELONA –
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —
OUVERTURE — INNOVATION — INTERCONNEXION — PARTENARIAT — ÉCO-RESPONSABILITÉ — RÉSEAU — AVENIR — MOBILITÉ — ACCÈS — EUROPE — TERRITOIRES — ÉVOLUTION — PERPIGNAN
BELGIQUE — UNITED KINGDOM — ČESKÁ REPUBLIKA — SVERIGE — DANMARK — SUOMI — DEUTSCHLAND — SLOVENSKO — EESTI — SLOVENIJA — ELLÄS — PORTUGAL — ESPAÑA — POLSKA —

Début de la réunion à 14h30 en présence de 34 personnes dont M. Jean-Pierre RICHER, garant de la concertation.

NOM	PRÉNOM	ORGANISME	FONCTION
ODORICO	Hervé	DREAL LR - Service Infrastructures / Transports multimodaux	Chargé de mission transports multimodaux
GALLIÈRE	Chantal	DDTM de l'Hérault SHU/ACPA	Service urbanisme
TICHT	François	Conseil général de l'Hérault	Responsable voies ferrées
VIDAL	Philippe	Conseil général de l'Hérault Mairie de Cazouls-lès-Béziers	Conseiller général Maire
COUDERC	Raymond	Communauté d'agglomération de Béziers-Méditerranée Mairie de Béziers Syndicat mixte du SCOT du Biterrois SEBLI	Président de la Communauté Sénateur-maire de Béziers d'agglomération Béziers-Méditerranée
SUERE	Michel	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Vice-Président
MAURAND	Jacques	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Directeur général des services techniques
VINCENDET	Christian	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Directeur de l'aménagement espace et foncier
BACCOU	Laurent	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef de service déplacement transport
LAHRACH	Radouane	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chargé de mission PAE
VIVER	Camille	Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée	Chef de projet prospective d'aménagement
BASCOU	Jacques	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne Mairie de Narbonne	Président Député-Maire de Narbonne
BRUNEL	Serge	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Directeur général des services
HERAIL	Jean-Roch	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Directeur des services techniques
SENEQUE	Pierre	Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne	Responsable du pôle aménagement et urbanisme
BOZZARELLI	Michel	Communauté de communes La Domitienne	Président
PESCE	Serge	Communauté de communes La Domitienne	Maire de Maraussan, Vice-président de La Domitienne,
BENHAIEM	Guillaume	Communauté de communes La Domitienne	Directeur aux affaires générales
DURAND	Christian	Mairie de Coursan	Adjoint à la sécurité
SCHEMBRI	Jean-Paul	Mairie de Moussan	Maire
OLIVE	Henri	Mairie de Moussan	Adjoint
CROS	Pierre	Mairie de Nissan-les-Ensérune	Maire, Vice-président de La Domitienne, délégué au tourisme
DANOY	Hélène	Mairie de Nissan-les-Ensérune	Conseillère déléguée
DELARUA	Michel	Mairie de Portiragnes	Urbanisme sécurité et accessibilité
GALONNIER	Jean-Paul	Mairie de Villeneuve-lès-Béziers	Maire
QUÉTIN	François	SNCF - Direction de la stratégie ferroviaire et de la régulation Direction déléguée aux grands projets	Adjoint au chef de département des projets de l'Arc méditerranéen et responsable des études grande vitesse
SALTEL	Jean-Pierre	SNCF - Gare et connexions	Directeur de projet
BUFFARD	Patrick	UR CAUE de l'Hérault	Architecte
AZAÏS	Céline	SETEC Organisation	Chargée d'études
VERNIÈRE	Benoît	SETEC Organisation	Directeur de mission
D'ASCIA	Silvio	Groupe Inexia Architecte	Architecte
CARDIN	Céline	IMP Groupe Inexia	Programmiste
AUBELEAU	Jean-Michel	RFF Toulouse Midi-Pyrénées	Chef de projet Ligne nouvelle Toulouse-Narbonne
RICHER	Jean-Pierre		Garant de la concertation

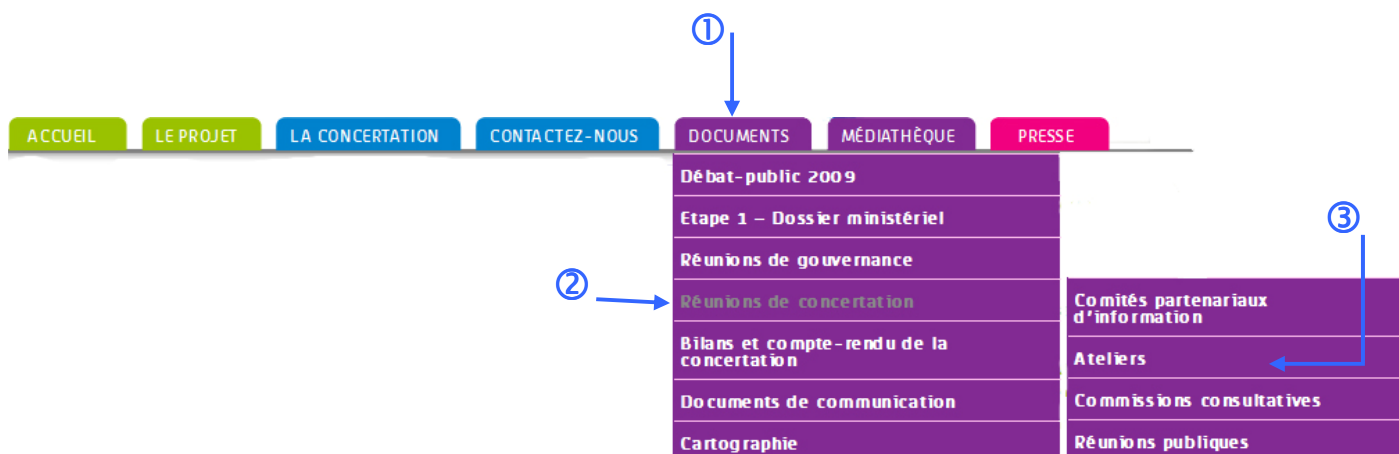
Les intervenants de Réseau Ferré de France (RFF) à la Direction régionale Languedoc-Roussillon pour cet atelier :

- Édouard PARANT – Chef de mission Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan
- Roland LEGRAND – Chargé de mission Gares nouvelles
- Silvio D'ASCIA – Architecte, Inexia Architecture (prestataire de RFF)

Déroulé de l'atelier

- Présentation d'un diaporama sur les principes-fondateurs d'une gare
- Présentation des données générales sur Béziers
- Temps d'échanges
- Présentation des données générales sur Nissan-lez-Ensérune
- Temps d'échanges
- Présentation des données générales sur Narbonne
- Temps d'échanges

La lecture du présent compte-rendu est facilitée grâce au diaporama présenté en réunion. Ce diaporama, ainsi que ce compte-rendu, sont en ligne sur le site www.lalignenouvelle.com sous la rubrique Documents – Réunions de concertation – Ateliers



PROPOS LIMINAIRES

Édouard PARANT, chef de projet de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan, accueille les élus et les remercie de leur présence. Il précise, comme il l'a fait au cours du premier atelier du matin, que la demande des partenaires de Béziers et Narbonne sur la suite de la concertation, sera prise en compte dès les prochains ateliers : ainsi les prochains ateliers « gares » seront organisés sur chacune des trois zones géographiques concernées, Nissan, Béziers et Narbonne. Il ajoute que l'atelier de ce jour a pour objectif d'apporter des éclairages qualitatifs et quantitatifs et de mener une réflexion partenariale sur les différentes options encore possible à ce stade de définition du projet.

Édouard PARANT précise que la décision ministérielle attendue en novembre, ne portera pas sur les gares. Il rappelle enfin le calendrier du projet qui prévoit la poursuite des études de trafic et de la concertation, pour une présentation d'un dossier « Gare » à l'automne 2012, en vue d'une seconde décision ministérielle. Parallèlement, RFF a débuté les études de tracé : les premières variantes seront présentées au cours du 1^{er} trimestre 2012.

Les élus, attentifs, écoutent ensuite la présentation générale d'une gare et de son environnement.

PRESENTATION D'UN DIAPORAMA SUR LES PRINCIPES FONDATEURS D'UNE GARE

par Silvio d'Ascia, du cabinet Inexia Architecture.

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, fait une observation en préambule : « Les éléments démographiques présentés dans le diaporama ne prennent en compte que les résidents permanents et la population de l'aire urbaine de Béziers. La clientèle de la gare va très au-delà, et s'étend notamment à la Communauté d'agglomération Hérault-Méditerranée, aux villes d'Agde, du Cap d'Agde, de Vias et Portiragnes, de Pézenas et la vallée de l'Hérault, et jusqu'à Clermont l'Hérault et Lodève. La future gare de Béziers n'aura pas pour vocation de desservir simplement l'agglomération de Béziers-Méditerranée, mais un espace beaucoup plus vaste dans lequel il y a des activités touristiques majeures. Il est évident que les 200 000 visiteurs permanents d'Agde et les 100 000 sur la côte entre Vias et Vendres durant l'été, représentent un potentiel de clientèle très important pour la gare. Les éléments démographiques ont donc une valeur très relative. La clientèle vient d'une aire beaucoup plus vaste que celle que vous avez choisie de montrer. »

Édouard PARANT, RFF, précise que l'objectif de cet atelier n'est pas d'étudier les zones de chalandise mais d'effectuer un focus sur le lieu d'implantation de la gare. Ces thématiques seront naturellement abordées lors d'un autre atelier, l'atelier transports, dans lequel RFF s'attachera à présenter les « origines-destination » des flux de voyageurs. Les territoires dont il est fait référence sont effectivement concernés, soit par le rail, soit par la route.

Présentation des données générales sur Béziers

par Silvio d'Ascia, Inexia Architecture.

Présentation du projet urbain de la Communauté d'agglomération de Béziers

par

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, « En ce qui concerne le SCOT, nous avons voté pour l'installation de la gare. Une minorité d'élus a voté pour Nissan, la majorité pour Béziers-Est. Concernant l'environnement urbain, c'est un lieu d'intermodalité : les gens arrivent à pied, à vélo, en voiture, en bus, d'une zone relativement large. Nous avons la chance d'avoir au-delà de l'agglomération de Béziers, une zone de chalandise très fournie, notamment dans le domaine touristique. Même si aujourd'hui le lien entre l'aéroport et la voie ferrée n'est pas évident, il existe déjà

9 destinations desservies par l'aéroport de Béziers, et nous aurons plus de 200 000 voyageurs cette année. Dans la mesure où les deux se trouvent côte à côte, une interaction évidente est à mettre en œuvre. Concernant les infrastructures, chacun connaît l'autoroute A9, Narbonne est à 20 minutes, l'A75, vers Pézenas, Lodève et Clermont-l'Hérault, est aussi à 20 minutes de distance environ. Nous avons Agde également dans ce triangle. Béziers se trouve ainsi au cœur d'infrastructures de circulations importantes, ce qui permet une desserte facile de la gare. »

Une diapositive « Projet de Béziers » présente le foncier en cours d'aménagement à l'est de Béziers. Il y a trois zones urbanisées, celle de Béziers, de Villeneuve-les-Béziers et de Cers. Il faut noter que la ligne conventionnelle traverse Cers en plein cœur. Le projet de gare porté par la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, offrirait la possibilité de corriger cette « anomalie », de faire en sorte qu'il puisse y avoir une rencontre de la voie classique et de la voie à grande vitesse sur cette zone-là.

Au croisement des deux autoroutes, s'étendent la zone d'activités de la Méridienne, une zone d'extension urbaine planifiée à Boujan-sur-Libron, soumise à une Zone d'Aménagement Différé (ZAD) permet une acquisition amiable, c'est une compétence d'État) et le Technoparc du Mazeran en devenir. Une grande zone est en partie « zadée », et l'Agglomération Béziers-Méditerranée est sur le point d'en obtenir la maîtrise foncière, sur la commune de Villeneuve-les-Béziers pour l'essentiel.

Sur une nouvelle diapositive « Projet de Béziers », « Une gare nouvelle au cœur du projet urbain Béziers-Est », Raymond COUDERC précise les zones qui sont « zadées ». Le boulevard urbain est planifié. Le Schéma de développement de Béziers-Est a été approuvé. L'Agglomération a travaillé sur le développement de Béziers-Est avant que la gare ne soit imaginée et a voulu planifier le développement de cette zone-là pour que ce ne soit pas fait dans n'importe quelle condition et dans le désordre. La carte de conclusion du Schéma de développement de Béziers-Est montre bien la ZAC de la Méridienne au carrefour des deux autoroutes, le Technoparc de Mazeran, et la future rocade inscrite au PLU qui permettra de créer un boulevard urbain qui se poursuivra le long de la Méridienne. L'Agglomération a d'ores et déjà payé la reconstruction et l'élargissement du pont sur l'autoroute, pour permettre ce franchissement dans de bonnes conditions. Un boulevard urbain qui permettra de desservir la zone de la future gare.

Raymond COUDERC poursuit l'exposé des atouts de Béziers avec une nouvelle diapositive « Projet de Béziers », vue aérienne : « Les zones de la gare, l'arrivée de l'A75, de l'A9 et la possibilité d'installer la gare dans les meilleures conditions, à la rencontre des 2 autoroutes, est ici clairement établie. »

« La ZAC de la Méridienne s'étend sur 80 ha, dont 40 ha de logistique, 17 ha de commerces, tertiaire et services, 20 ha de divers aménagements, un bassin de rétention et d'autres services. Le premier coup de pioche sur cette zone sera donné dans les jours qui viennent », indique Raymond Couderc.

« Le Technoparc de Mazeran : à cheval sur la commune de Béziers et de Boujan-sur-Libron est en fin d'adoption d'une ZAC de 92 ha avec un positionnement « tertiaire et services ». La Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée a travaillé sur un ensemble « pensé, réfléchi, imaginé » et sur le point de démarrer. »

Nouvelle diapositive « Un dispositif intermodal complet de desserte et d'échanges » : Raymond COUDERC indique qu'il a bien compris que cela ferait l'objet d'une autre séance, mais veut souligner que le secteur serait desservi non seulement par la Ligne à grande vitesse (LGV), la voie conventionnelle, mais aussi par les transports en commun. « La communauté d'agglomération a un autre projet qui va faire l'objet d'une étude commune, avec RFF ou la SNCF : il s'agit de la création de 2 haltes sur la voie Béziers-Neussargues pour réaliser un « tram-train » : une halte à Boujan-sur-Libron et la halte du Gausselet. » La Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée a envisagé d'aller jusqu'à Magalas, ce qui devrait permettre un drainage de population vers le nord. En termes de dessertes, Raymond COUDERC précise : « Ce secteur regroupe, un aéroport, des transports en commun et la ligne classique.

Le boulevard urbain desservira la gare, avec un Transport en Commun en Site Propre (TCSP). Nous savons ce qu'il faut faire sur ce secteur-là. C'était déjà prévu avant le projet de gare nouvelle, avec une circulation normale et des circulations douces.

Nous n'avons pas encore dessiné la gare et les panneaux solaires. Mais nous avons une bonne expérience dans le domaine de l'utilisation du climat pour éviter la consommation excessive d'énergie : il suffit d'aller voir le centre commercial du Polygone à deux pas d'ici, et on voit ce que cela peut représenter d'utiliser l'air, le soleil et le vent plutôt que la climatisation. Nous avons envisagé le

schéma suivant : le bâtiment de la gare nouvelle avec le parvis, derrière le centre urbain de Cers. Un bâtiment permettrait le transfert de la ligne conventionnelle vers la ligne nouvelle. Voilà comment nous intégrons la future gare dans une réflexion d'aménagement urbain de ce secteur Sud-Est de la ville de Béziers. »

Jean-Paul GALONNIER, Maire de Villeneuve-les-Béziers : « Je voudrais simplement préciser que le bâtiment proposé se trouve sur la commune de Villeneuve-les-Béziers. Notre commune est en train de faire une révision de son Plan Local d'Urbanisme (PLU), donc travaille de concert avec RFF pour voir comment, à l'avenir, intégrer cette gare dans toute l'organisation urbaine de la ville. Nous travaillons également sur un plan de circulation pour voir comment améliorer tous les accès à ce nouveau bâtiment. »

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée : « Cela s'inscrit dans la perspective d'un Plan de Déplacements Urbains (PDU). Nous n'y sommes pas contraints, mais nous nous rendons bien compte que c'est indispensable. »

Jean-Paul GALONNIER, Maire de Villeneuve-les-Béziers : « 120 ha viennent d'être « zadés » sur le territoire, ce qui fait un beau plateau pour travailler. »

Michel SUERE, Vice-président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée : « Dans la zone de la Méridienne, la zone hôtelière qui est prévue permettra d'accueillir les gens à la sortie de la gare, ce qui n'est pas négligeable. Nous étudions l'installation d'un autre poste électrique pour alimenter la gare sur ce secteur-là. Ce point complémentaire peut amener une valeur ajoutée non négligeable. »

Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne : « Le Président faisait état du fait qu'une partie des membres du SCOT avaient voté différemment. En effet, nous n'étions pas convaincus qu'une gare à l'est de Béziers à peu de distance de l'autre gare LGV de Montpellier pouvait emporter la décision parce que, ce qui nous mobilise tous, c'est qu'une gare LGV implantée sur notre territoire serait un apport important pour les habitants de cette micro-région qui rassemble à la fois Béziers et Narbonne. »

Concernant la présentation qui a été faite, il lui semble que le lien entre la gare LGV et l'aéroport n'est pas un lien intéressant car les personnes voyagent soit par le train (LGV), soit par avion, mais rarement par les deux moyens à la fois. Il prend pour exemple l'aéroport Saint-Exupéry à Lyon : « l'État a lourdement investi sur une gare TGV[®] qui n'a jamais servi et qui va être connectée maintenant par un métro, ce que souhaite le maire de Lyon. » La même logique s'applique selon lui à l'autoroute : « Il me semble qu'une liaison LGV, c'est une gare européenne avec des gens qui viennent de loin et qui voyagent à grande vitesse, mais c'est ou le train ou la voiture, pas les deux. Le président indiquait que la proximité de la LGV avec la voie conventionnelle était intéressante. Mais la voie conventionnelle reste à réaliser. Soit une gare qui sera en liaison directe, une gare centrale de Béziers, une gare LGV aller-retour, et donc un peu en impasse, soit une gare qui sera liée à Agde et Sète, mais il reste à déplacer la voie. Du point de vue des coûts (dont on parlera en février et en juin), c'est tout à fait différent. C'est un rapport de 100 à 400 %, ce qui mérite d'être pris en compte également. Il nous semble que l'étude mérite d'être faite sur les trois emplacements (Béziers-Est, Nissan et Montredon) pour que nous choissions la meilleure solution qui nous garantisse l'installation d'une gare TGV[®] pour l'ensemble des habitants de cette micro-région. »

Édouard PARANT, RFF, apporte les précisions suivantes : « Réseau Ferré de France doit apporter des éléments de réponses sur ces questions : qui vient à la gare, d'où viennent ces gens et où vont-ils ? RFF précisera la pertinence d'être relié au TER, la complémentarité avec le mode aérien, le mode autoroutier, via des études de trafic qui sont en cours de finalisation. »

Puis il ajoute une question pour l'agglomération de Béziers : « à propos des différentes surfaces « zadées », dont une partie pour des projets tertiaires et logistiques, y a-t-il des projets d'extension d'urbanisation, ou ces zones vont-elles être orientées vers du développement d'activités ? »

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, précise : « Pour l'instant, ces zones sont plutôt destinées à de l'activité mais cela n'empêche pas un mixage des deux fonctions. Aujourd'hui, étant donné la qualité et l'accessibilité de ces terrains, les activités économiques sont très friandes de ce type d'espace, de grandes parcelles très bien desservies, en particulier par la route. Le développement de l'habitat de la ville de Béziers est programmé sur la rive droite de l'Orb pour l'essentiel. Aujourd'hui, nous « bouchons les dents creuses » sur la rive gauche, le développement urbain se fera donc sur la rive droite, avec la ZAC Pech de Fonseranes (130 ha) et un pont qui franchit l'Orb, permet de rejoindre le centre-ville et dessert la partie Est, Sud-Est et la zone de la future gare. »

Roland LEGRAND, RFF : « Quelle est l'échéance de réalisation d'un programme z adé pour vous, sachant qu'il faudra se poser la question du montage d'opération de ces projets de gares nouvelles. Il est très important d'envisager un projet partenarial. On sera amené à bien comprendre les enjeux et donc à travailler avec vous sur un montage d'opération. La valorisation potentielle autour du pôle d'échanges est importante s'il y a un volet tertiaire (ou logement). »

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, précise qu'il prévoit un délai de 1 à 2 ans.

Jean-Paul GALONNIER, Maire de Villeneuve-les-Béziers, ajoute que le plan de travail est fixé à fin 2012.

Édouard PARANT, RFF, s'interroge sur le devenir de la gare actuelle : « Dans le projet urbain que vous portez, quel avenir imaginez-vous pour la gare actuelle et les surfaces alentour ? Pourquoi la gare actuelle n'est-elle pas un site candidat ? Y a-t-il d'autres projets ? »

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, précise : « Nous avons plus de logique qu'à Montpellier : financer la rénovation de la gare Saint-Roch et, en même temps, construire une gare nouvelle à l'extérieur, est-ce raisonnable ? Nous, nous n'avons pas l'intention de faire deux gares TGV[®], l'une ancienne, l'autre nouvelle, mais au contraire de spécialiser les gares, l'une pour la longue distance, l'autre, pour les TER. En fonction de l'évolution du trafic TGV[®] ou Grandes Lignes, il peut y avoir un certain nombre de répartitions entre les deux gares, en fonction des besoins, de la fréquence des trains, etc. Il n'est pas question de faire deux fois la même chose et d'investir pour des fonctions diverses, qu'il ne faut pas mélanger. Quant aux espaces qui l'environnent, nous avons la volonté de retourner Béziers vers l'Ouest (cf. ce qui a été fait sur le Polygone et la ZAC du Port neuf), et donc de reconquérir des espaces aujourd'hui quasiment abandonnés. »

Édouard PARANT, RFF : « Il y a donc une volonté de réhabiliter ces terrains en déprise et de développer de l'urbanisation ? »

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée : « Oui, certainement. Ce ne sont pas des espaces où nous pourrions véritablement développer des activités économiques : c'est trop enclavé, mal desservi. Je pense que ce sera plutôt de l'activité de bureaux, de l'activité tertiaire et du logement. »

PRESENTATION DES DONNEES GENERALES SUR NISSAN-LEZ-ENSERUNE,
par Silvio d'Ascia, Inexia Architecture.

**PRESENTATION DU PROJET URBAIN DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES
LA DOMITIENNE**

par

Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne, « Notre projet est d'installer une gare à grande vitesse à vocation européenne pour les 20 à 30 ans à venir. C'est une gare pour une population de 300 à 350 000 habitants (Biterrois et Narbonnais), car nos destins sont liés. En 1995, le PIG a été bâti de cette façon et depuis 2000, les réservations foncières existent aux Plans d'Urbanismes Locaux (PLU) des communes. Entre Montpellier et Perpignan, notre site de Béziers-Narbonne apparaît comme le barycentre du Schéma Régional d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SRADDT) et nous le ressentons comme tel. Béziers et Narbonne auront sans doute dans les années à venir un destin lié, c'est ce qui justifie que nous nous projetions sur ce territoire-là. »

« Nissan, le barycentre biterro-narbonnais » : « C'est peut-être un peu ambitieux, mais c'est là que se trouve le quadrilatère identifié dans le SRADDT qui unit Béziers, Narbonne, Lézignan, etc, et manifestement, du point de vue géographique et du poids des charges en habitants, Nissan peut apparaître comme le barycentre de cette micro-région. Les liaisons se font avec Toulouse, Clermont-Ferrand, l'axe rhodanien. »

« Cette gare à grande vitesse sera extrêmement importante pour notre micro région et sera un développement important pour la suite des événements. »

« Il s'agit d'un rapprochement de raison : la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, La Domitienne et Le Grand Narbonne ont un développement qui, probablement à horizon de 20 ou 30 ans, apparaîtra comme évident aux futurs élus et aux habitants. »

Diapositive « Ouest biterrois et plaine de l'Aude interconnectés » : le constat présenté tient aux zones de développement identifiées par chacun des SCOT.

Michel BOZZARELLI rappelle que pour Narbonne, l'Est ou le Nord-Est apparaît comme un espace de développement ; sur le Biterrois, l'Ouest recèle plus de potentiel de développement du point de vue habitants ou développement économique.

Il rappelle que la gare de Nissan ; telle qu'elle a pu être identifiée à l'origine et contrairement à ce qui a été dit lors de la visite récente d'un ministre, n'est pas en zone inondable. La zone inondable apparaît sur la gauche de la carte et la gare (quadrilatère rose) est sur la droite. Ce projet lui paraît crédible parce qu'une trentaine ou une quarantaine d'hectares sont mobilisés dans le PIG et que La Domitienne envisage, si ce site était retenu, d'y créer un pôle tertiaire innovant, avec éventuellement de l'hôtellerie en même temps que du tertiaire économique (dernière diapositive).

Édouard PARANT, RFF, interpelle la salle pour savoir si les maires du secteur concerné souhaitent réagir. Il comprend que le projet présenté a une dimension plus régionale, par la force des choses.

Philippe VIDAL, Conseiller général de l'Hérault, Maire de Cazouls-les-Béziers, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne, ajoute qu'il faudra un jour évoquer le coût des opérations quelles qu'elles soient. « Jusqu'à présent, chacun montre des projets, mais il devra y avoir un financement, des partenaires, et donc d'en envisager le coût, et mettre côte à côte le coût de chaque opération. La question est aussi de savoir s'il y aura une ou deux gares. Deux gares pourraient clore le débat, à l'Est du Biterrois et à l'Ouest du Narbonnais, sauf que la LGV n'a pas vocation à être un omnibus. On a rarement vu des gares à 30 km l'une de l'autre. S'il n'y en avait qu'une, il serait bien qu'elle fût entre les deux agglomérations. M. Couderc a parlé d'une « anomalie » pour la ligne conventionnelle qui traverse Cers ; dans ce cas-là, il y a des anomalies dans toute la région car heureusement que les lignes conventionnelles traversent les villes. »

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, rectifie: « À la différence qu'à Cers, la ligne passe à 50 mètres du clocher et coupe vraiment la commune en deux. De plus, les trains passent en surplomb ! »

Édouard PARANT, RFF, interroge les maires de Béziers et de Cazouls : « J'imagine que le projet ne se réduit pas à un choix par défaut. La question que vous posez à RFF est-elle la suivante : apportez-nous la démonstration que vous êtes capable de mettre en œuvre deux gares nouvelles à 30 km l'une de l'autre et que cela présente un intérêt général ou un intérêt pour les collectivités et les territoires concernés? »

Philippe VIDAL, Conseiller général de l'Hérault, Maire de Cazouls-les-Béziers, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne, répond à la question posée : « Je pense qu'à ce jour, deux gares à 30 km, moi qui connais bien le réseau ferré et y travaille depuis 30 ans, je n'en connais pas, ou très peu. Nous serons obligés, au-delà des intentions, de parler des coûts, c'est indispensable. Il faudra aussi parler de l'interconnexion. »

Édouard PARANT, RFF, lui demande de préciser s'il parle d'interconnexion ferroviaire ?

Philippe VIDAL, Conseiller général de l'Hérault, Maire de Cazouls-les-Béziers, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne, le confirme.

Pierre CROS, Maire de Nissan, résume l'intention de La Domitienne : « Il s'agit d'un projet intercommunal à une dimension autre que la seule commune de Nissan ; il y a la Communauté de communes, et au-delà les villes de Béziers et Narbonne, pour le rapprochement desquelles je prêche depuis longtemps, comme l'État. Il apparaît que dans 20 ou 30 ans il sera réalisé, d'une manière ou d'une autre. Les habitations se toucheront.

Le choix de la gare à Nissan n'est pas un choix sorti du chapeau ou par défaut, mais résulte d'un choix historique. Rappelons les dates : 1992, projet de Nissan retenu ; 1995, projet intégré aux documents d'urbanisme, et, surtout, une réflexion est menée entre les deux Conseils généraux, et les villes de Béziers et Narbonne. Après réflexion, la gare a été positionnée à Nissan avec une certaine pertinence technique (nœud ferroviaire européen...), la « gare des plaines de l'Aude » (Gérard Saumade, Président du Conseil général à l'époque, est à l'origine du nom), un nom fédérateur, conciliateur.

Les arguments techniques et politiques ont déjà été avancés à l'époque. En 30 ans, peu de choses ont changé. L'enjeu est le même à mon avis. Les paramètres sont à peu près les mêmes, sauf sur le plan de l'environnement où les mesures seront certainement plus drastiques qu'à l'époque (la loi de 1992 n'existait pas encore). J'ai l'impression de vivre du réchauffé. J'étais secrétaire général de la mairie de Nissan de 1989 à 1997, date à laquelle je suis parti pour l'agglomération de Béziers-Méditerranée, où il était question du TGV[®]. Cette gare est celle d'une réflexion approfondie au niveau de l'aménagement du territoire ; et elle fait abstraction de l'aspect politique pour laisser la priorité à l'aménagement. Je le dis dans un article que j'ai voulu faire paraître dans Midi-Libre après la visite d'un ministre qui avait dit que Nissan était « un village sur pilotis ».

À Nissan, il y a l'oppidum auquel on fait référence en matière d'environnement et on dit que tout ce qui est en co-visibilité avec l'oppidum va gêner, sauf que, de l'oppidum on voit la mer et la montagne, on voit l'horizon. C'est un argument qui nous a été opposé pour la gare. Quand on veut mettre une gare ou une entreprise dans la zone, il y a toujours l'oppidum, de tout côté que l'on regarde. Je le dis avec sincérité, voire avec candeur ou naïveté, cette gare me paraît être la plus pertinente. On a déjà mis de l'argent sur des études, on a trouvé un accord qui devrait éviter de recommencer des études. Elles ont été faites avec le soutien de la Région Languedoc-Roussillon, dont je regrette l'absence aujourd'hui. Feu le président de la Région soutenait ce projet, le président actuel également, et c'est un soutien non négligeable.

Je ne sais pas comment se prononceront les deux départements. Le lieu pressenti est aujourd'hui couvert de vignes, sur 18 ou 40 ha selon les estimations. Ce serait peut-être le bon moment pour créer un Observatoire pertinent de la viticulture sur ce territoire, car elle est confrontée au vieillissement des viticulteurs : la moyenne d'âge dépasse les 50 ans, et certains ont été ravis que RFF devienne le premier propriétaire terrien à Nissan. »

Il interroge RFF sur ce dernier point.

Édouard PARANT, RFF, confirme que de nombreuses mises en demeure lui parviennent ; RFF sera bientôt le premier propriétaire foncier de la commune.

Pierre CROS, Maire de Nissan, poursuit : « Depuis l'inscription du projet dans le Plan d'Occupation des Sols (POS) de 2007 en tant que PIG, tous les viticulteurs, pour la plupart concernés y compris sur le périmètre projeté de la gare, disent qu'ils veulent vendre, car certains s'arrêtent, du fait de la lassitude ou de l'âge, et préfèrent être bien payés et procéder à une reconversion, ou à une restructuration de leur propriété.

Selon la SAFER, les restructurations sont possibles. Les nuisances provoquées par des petites bêtes, nous connaissons ce problème sur le territoire. Je suis président d'un site Natura 2000 ; ici il y a la pie grièche à poitrine rose, tout le monde la connaît et maintenant la pipistrelle, je crois que c'est une chauve-souris, mais on peut s'en accommoder avec des mesures compensatoires. Je pense que ce que nous devons garder de ce projet, c'est ce qui avait été retenu initialement, et pour lequel il y avait un consensus, je n'aime pas trop ce terme car je suis engagé politiquement et souvent il y a dichotomie, car la politique exige des opinions tranchées, mais sur ce projet-là, je serais consensuel. »

Christian DURAND, adjoint au maire de Coursan, ajoute qu'à l'occasion du montage du dossier sur la gare de Nissan, la ville de Coursan, avait, à l'époque, exprimé une exigence : les estimations de trafic routier étaient déjà de 7 000 véhicules/jour environ, au droit de Coursan, ce qui rendait indispensable la création d'un rond-point pour supprimer le point noir quotidien. Or, actuellement le chiffre est de 12 000 véhicules/jour, avec des transports exceptionnels. Coursan réaffirme donc l'exigence de la rocade qui avait été prévue à l'époque si la gare se faisait à Nissan. « Nous serons très fermes sur ce point-là. »

Édouard PARANT, RFF, rebondit sur l'intervention du représentant de Coursan : « Tout projet de gare nouvelle, urbain ou extra-urbain, nécessitera des voiries qui sont parfois déjà planifiées. Il restera aux partenaires à les mettre en œuvre ».

Pierre CROS, Maire de Nissan, ajoute que le problème soulevé par la ville de Coursan, est aussi le problème de tous les gens qui vont d'Espagne vers l'Italie et qui ne prennent pas l'autoroute. Ce problème peut se résoudre dans l'aménagement de la gare et la route en périphérie. « À mon avis, c'est un problème spécifique aux routes. La solution peut venir du projet, mais certains auraient dû depuis longtemps se pencher sur ce problème, les deux Départements sans doute, sachant que la Région n'est pas compétente. Coursan est impressionnante à traverser avec ses trois feux-rouges, sachant que l'été, les voitures ne s'arrêtent pas. Je ne sais pas où est la solution. »

Raymond COUDERC, Sénateur-maire de Béziers, sénateur de l'Hérault, Président de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée, fait une remarque à Philippe VIDAL, cheminot et Conseiller général. « Je pense que ta réflexion date de l'époque où le train s'arrêtait dans toutes les gares. Or, si avec beaucoup de constance nous arrivions à obtenir deux gares, une à Narbonne-ouest, une à Béziers-est, cela me paraîtrait idéal. (Le problème est le financement.) En aucun cas les TGV[®] ne s'arrêteront dans les deux gares. Ce n'est pas le métro. On ne descend pas d'un TGV[®] pour monter dans un autre. On prend le TGV[®] pour faire de longues distances et le TGV[®] ne s'arrête pas dans toutes les gares. C'est d'ailleurs le cas actuellement : entre Nîmes et Paris, certains TGV[®] s'arrêtent à Lyon, d'autres ne s'arrêtent pas du tout. »

Philippe VIDAL, Conseiller général de l'Hérault, Maire de Cazouls-les-Béziers, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne, précise que sa remarque avait pour but de zoomer sur les lignes nouvelles actuelles où ce cas n'existe pas. « Bien sûr que techniquement c'est faisable, si tu as 20 trains dans la journée, de faire un cadencement 10 et 10. Mais à ce jour, ça n'existe pas, sans doute pour des raisons économiques. »

Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne, attire l'attention sur un autre problème : la clarification des zones de chalandise. « Peut-on dire que les gens de Clermont-l'Hérault, Agde et au-delà viendront à Béziers, ou est-ce qu'un certain nombre de TGV[®] continueront à être déviés depuis Montpellier pour desservir ensuite Sète et Agde, auquel cas les

gens qui vont à Agde prendront ce TGV[®]-là et non celui qui va sur Cadix et Madrid ? La définition de la zone de chalandise apporte du poids au choix central que nous proposons ; la zone de chalandise comprend à la fois la population biterroise et narbonnaise, bien au-delà des villages environnants. »

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le thème du transport et de la zone de chalandise sera abordé ultérieurement et confirme un point : « Sète et Agde pourront continuer à être desservies par le TGV[®] via le raccordement au sud de Montpellier. »

Puis il s'adresse au Président de la Communauté de communes La Domitienne : « Vous nous avez parlé de votre projet d'aménagement tertiaire autour du site de la gare. Est-ce que votre projet de valorisation sur Nissan portera sur de l'activité économique comme les autres projets de gares nouvelles (hôtels, activités économiques autour des gares) ou imaginez-vous de vous positionner sur une gare inscrite dans son territoire et qui mette en valeur ses atouts (vignes, sites, paysages...) ? »

Michel BOZZARELLI, Président de la Communauté de communes La Domitienne, lui répond : « Nous sommes conscients de la qualité environnementale de ce territoire et il faudra que la gare soit traitée en conséquence, de même que le raccordement éventuel des deux voies, car il y aura sans doute intermodalité avec la voie nouvelle et la voie ancienne. La première réflexion que nous avons eue, et qui n'est pas encore aboutie, concerne une zone d'activité à proximité de la gare, à Nissan.

Il s'agirait d'une zone d'activités tertiaires avec des bureaux et des locaux qui permettent aux gens de se réunir (on sait qu'à la descente du TGV[®], il y a parfois des réunions d'affaires qui se tiennent). Nous n'oublions pas l'aspect touristique, car manifestement il y a, sur le Biterrois, un besoin crucial d'hôtellerie de qualité de tous les niveaux (2, 3 et 4*).

La gare peut être un élément de développement important. Il faudra profiter de cette occasion pour doter l'environnement immédiat de ce type d'activités. Nous n'avons pas encore réfléchi à l'occupation d'habitat à proximité. »

Christian DURAND, adjoint au maire de Coursan, revient sur les problèmes de circulations à Coursan : « Ils ne sont pas liés à la gare de Nissan, mais si la gare nouvelle était construite là, tout le bassin narbonnais passera obligatoirement à Coursan pour aller prendre le train, ce qui augmentera le trafic. Actuellement, cela se passe bien mais les gens vont prendre le TGV[®] à Narbonne. En cas de gare nouvelle, les Narbonnais viendront à Nissan... »

Pierre CROS, Maire de Nissan, ajoute que sur le plan touristique, on met souvent en avant la fréquentation des plages d'Agde, mais cette gare biterro-narbonnaise ou narbonno-biterroise pourrait desservir Vendres, Fleury, Narbonne-plage, Gruissan, Port-la-Nouvelle, Leucate... Le potentiel est aussi important que celui du Cap d'Agde. Le port de Port-la-Nouvelle est devenu un port d'animation régionale.

Serge PESCE, Vice-président de la Communauté de communes La Domitienne, précise comme ses collègues de Nissan et de Cazouls : « Cette gare n'est pas faite pour nos villages, ni même pour notre communauté de communes mais, comme l'a dit le président, pour l'ensemble du territoire biterro-narbonnais. Concernant le projet urbain sur ce territoire, nous avons envie de donner une dimension d'extra-territorialité à notre communauté.

Nous sommes prêt à le mettre en œuvre à l'intérieur des 30-40 ou 50 ha, situés hors zone inondable, hors ZNIEFF. Nous avons la volonté que ces hectares contribuent à la construction d'un ensemble qui rapprochera les deux villes, les deux agglomérations et les deux pays du Narbonnais et du Biterrois. En prenant en considération l'échéance de ce projet, nous savons que nous sommes, à l'heure actuelle, dans l'incapacité de dire précisément ce qu'on va mettre dedans, aussi bien pour la réalisation de tous les projets urbains, de la Communauté d'agglomération Béziers-Méditerranée que de ceux du Grand Narbonne, ou de La Domitienne. L'aménagement d'un nouveau projet urbain autour de la future gare quelle qu'elle soit, n'est pas prêt, dans aucune des trois hypothèses. Notre volonté, c'est de dire qu'elle doit contribuer à la construction d'une plus grande cohérence d'actions entre ce qui est un peu trop séparé par la limite départementale ou, par les zones inondables. Pour déborder le schéma départemental de coopération du Préfet, je propose que, lorsqu'une loi imposera le regroupement des deux communautés d'agglomération, de Béziers et Narbonne, et de la

Communauté de communes la Domitienne, nous l'ayons anticipé, car il vaudrait mieux que cette grande région résulte d'une démarche fédérée et volontaire d'une population. Le siège de cette grande région pourrait alors être un endroit qui reçoit des équipements dont, à l'heure actuelle, ni le Narbonnais, ni le Biterrois n'ont su convaincre les responsables nationaux ou régionaux qu'ils devaient en être bénéficiaires. On peut imaginer ces 50 hectares conçus avec l'esprit qu'on retrouve dans le SCOT du Narbonnais et le SCOT du Biterrois. Il nous reste quelques années pour définir le programme d'aménagement de la future Zone d'Aménagement Concerté (ZAC) qui sera réalisée sur cette zone où il y a déjà beaucoup de foncier d'acquis. Nous sommes à l'abri de la spéculation sur ce territoire. »

PRESENTATION DES DONNEES GENERALES SUR NARBONNE,

par Silvio d'Ascia, Inexia Architecture

PRESENTATION DU PROJET URBAIN DU GRAND NARBONNE

par

Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne, Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, « En préalable je dirais que, si les échanges sont intéressants, je serais néanmoins tenté de dire que finalement, j'ai l'impression de passer devant un jury pour savoir quel est le meilleur projet. Il est temps de dire que les coûts sont à prendre en compte. L'Europe était impliquée dans le financement des voies, et maintenant plutôt dans le financement des projets urbains, par l'impact des projets TGV[®]. Nous n'avons pas raisonné comme cela. Nous avons essayé de voir quel était l'atout d'une ligne TGV[®] pour un territoire. Nissan semblait le choix le plus pertinent, on a parlé de la « gare intelligente », et de la gare du bon sens.

Monsieur PARANT, vous avez dit qu'il est difficile d'imaginer une gare à 30 km d'une autre, mais le ministre a dit : « N'oubliez pas qu'on fera une gare tous les 60 km ». Ce qui diminue le nombre de gares entre Montpellier et Perpignan. La réflexion doit donc être différente. Au départ, la réflexion menée sur Nissan était de savoir comment une gare pouvait participer à l'aménagement du territoire, dans le cadre d'une vision régionale (schéma régional), et de voir comment, à partir de ce constat, on pouvait organiser l'intermodalité avec l'ensemble des atouts du territoire. La position de la ville de Béziers n'a pas facilité les choses : le choix de faire la gare du côté de Pézenas a fait tomber à l'eau l'option du triangle d'or Béziers, Carcassonne, Narbonne.

Dans la présentation que vous venez de faire, je note une erreur : il n'y a pas 87 000 habitants à Narbonne mais 120 000 à partir du 1^{er} janvier, ce qui représente 1/3 du département, auquel il faut ajouter le volet littoral et le tourisme. Quand on parle de zone d'activités, il est vrai qu'aujourd'hui, c'est important, nous en avons créé plusieurs, mais le tourisme est à prendre en considération, notamment la capacité hôtelière et la requalification des stations littorales : il faut donc imaginer une réflexion sur l'ensemble du quadrilatère défini dans le SRADDT.

Revenons à notre démarche.

Dans un schéma international de Lignes à grande vitesse, il faut intégrer le fait que la ligne nouvelle est un tronçon qui va permettre de relier le couloir rhodanien au fin fond de l'Espagne. Si on l'intègre, et c'est pour cela que notre réflexion a évolué, cela veut dire qu'il faut intégrer le tronçon Narbonne-Toulouse. C'est pour nous une évidence et implique l'abandon de l'option Nissan, car l'État nous a parlé à un moment de « gare betterave ». Mais ce n'est pas une « gare betterave » si on a la volonté de développer le territoire qui l'entoure avec l'ensemble des acteurs. On nous a tournés vers Carcassonne. Je regrette que finalement Carcassonne ne soit pas intégrée, puisque le Conseil général et l'agglomération de Carcassonne vont intervenir sur la gare TGV[®] de Narbonne. Carcassonne, le premier site visité en Languedoc-Roussillon avec le pont du Gard, est un produit d'appel pour notre territoire.

On ne peut pas envisager un développement uniquement à l'échelle d'une ville. Dans le SCOT approuvé en 2003, nous avions déjà positionné non seulement les zones d'activités mais aussi les zones d'habitat. Narbonne étant un site contraint (inondations...), nous avons travaillé à l'échelle de l'agglomération, à l'élargissement de l'agglomération. Aujourd'hui, elle compte 33 communes, avec Port-la-Nouvelle, qui est un gros atout. Nous sommes un élément d'une réflexion globale sur Carcassonne, sur Béziers.

Notre réflexion porte sur le développement du Nord-Est avec 2 emplacements de gare nouvelle en fonction de la ligne Narbonne-Toulouse, pour laquelle le débat public va être lancé. Nous avons la maîtrise foncière de ces deux sites. Nous avons des projets, mais je serais tenté de dire qu'ils sont à géométrie variable : toute la maîtrise foncière (180 ha) plus la maîtrise foncière dédiée à l'habitat entre Narbonne et la future gare dont la destination serait revue s'il n'y a plus de gare. On ne veut pas avoir bloqué du foncier pour « voir passer les trains ».

Les Berges de la Robine sont un nouveau quartier dans lequel sera créé le nouveau musée de la romanité. Ce n'est pas le musée de Narbonne mais un musée régional et national. Ce n'est pas un projet de ville mais un projet pour la région. Il est logique qu'on pense qu'une gare TGV[®] peut être un élément intéressant d'un point de vue touristique.

Si on parle de romanité à Narbonne, il faut qu'on parle de Nîmes, de l'oppidum et d'autres sites qui s'inscrivent dans un réseau. Parler de tourisme à Narbonne, c'est aussi avec la cité de Carcassonne. Donc, à partir d'une gare TGV[®] et d'infrastructures routières, il faut inventer le développement. Le quartier des Barques, en centre-ville, c'est un projet d'intermodalité avec le canal et d'autres modes doux. L'essentiel de nos efforts actuels porte sur une zone d'activité en cours de développement à Montredon, à côté de la gare, avec un pôle médical très important (fusion de deux cliniques narbonnaises) sur 40 ha. Il y aura une ouverture sur la zone de Lézignan, sur laquelle il y aura de la logistique, avec la proximité de l'autoroute. Ce qui est intéressant, c'est de travailler en complémentarité.

Si on suppose que la gare TGV[®] va amener des voyageurs, des touristes mais aussi des gens qui travaillent à Béziers, à Perpignan (800 habitants de plus en moyenne sur la ville de Narbonne depuis 3 ans), il faut anticiper. Ce que je vous présente est un schéma de ville, avec l'habitat et les tranches de population.

Nous essayons d'intégrer dans notre réflexion l'arrivée d'une gare TGV[®]. Je suis persuadé qu'il faut raisonner collectivement, pour éviter de regarder passer les trains. L'ancienne gare est intégrée dans la réflexion, car il y a beaucoup de foncier tout autour, un gros projet privé notamment. Que la gare se fasse à l'Est ou à l'Ouest de Narbonne, il faut penser à un nouveau quartier, avec du logement, du tertiaire, une liaison avec les 3 quartiers de Narbonne : le centre ancien, les Berges de la Robine, et ce nouveau quartier autour de l'ancienne gare.

Car le paradoxe à Narbonne est que la gare est tournée du mauvais côté : le quartier en face de la gare est le seul qui n'ait aucune activité. Mais nous avons beaucoup de réserves foncières (180 ha) qui devraient permettre de faire des projets. »

Édouard PARANT, RFF, demande des précisions sur le diaporama présenté : « Les aplats de couleur violet représentent-ils la maîtrise foncière de l'agglomération ? »

Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne, Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, précise qu'il s'agit du quartier de la nouvelle gare. « Il y a beaucoup de projets, et il faut les financer. Quand on fait de l'urbanisme et qu'on veut intégrer les voies de communication et notamment les voies TGV[®], il faut se projeter à 30 ans, ce qui n'est pas si long si on voit les délais de réalisation de la ligne.

L'Espagne a l'avantage de travailler davantage en coordination que ce qu'on a pu faire ici. Nous avons essayé de prévoir les équipements en fonction des zones d'habitat, pour ne pas charger le marché, parce qu'on peut avoir plusieurs ZAC et des projets privés. Il faut anticiper le logement en fonction de la population qui vient chaque année pour éviter d'avoir des logements vides, comme à Carcassonne. Nous nous adapterons en fonction des choix qui seront faits. »

Édouard PARANT, RFF, fait préciser la question des sites proposés par Le Grand Narbonne : « Si je vous comprends bien, il faut intégrer la ligne nouvelle Toulouse-Narbonne dans votre réflexion et vous avez deux sites possibles pour une gare nouvelle, ce qui est nouveau pour nous. Pouvez-vous nous donner des éléments techniques sur ce 2^{ème} site ?

Votre intention est-elle de garder une certaine souplesse dans vos réflexions prospectives afin de vous adapter le cas échéant ou de requalifier une maîtrise foncière ? »

Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne, Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, précise : « À Nissan, il y avait un projet de plan régional sur Salles-d'Aude et un

problème de branchement fer et autoroutier. Nous souhaitons que l'État aille assez vite pour décider ce que nous allons faire. Nos projets ne sont pas aussi « ficelés » que ceux de Béziers, mais on peut les préciser.

L'histoire de Salles dépend de la possibilité d'avoir une ouverture sur l'autoroute, l'avis des ministères dépend de l'activité de la zone de Salles, et le Conseil général pourrait envisager une desserte jusqu'au Minervois, voire, pour des villages comme Coursan, Saint-Marcel, éviter de faire des rocares et au contraire avoir une voie qui desservirait cette zone. Si c'est abandonné, le Conseil général va plutôt renforcer la voie entre la zone de Montredon et Lézignan pour l'accès à l'autoroute qui, aujourd'hui, est une voie qui commence à saturer. Il est donc important d'avoir une réflexion globale. Avec des projets éclatés, nous nous retrouverions devant des contradictions. »

Édouard PARANT, RFF, rappelle que le projet doit être étudié à toutes les échelles et dans toutes ses composantes : « C'est pourquoi RFF a souhaité réunir les différents partenaires ; l'atelier transport du 14 novembre en sera l'illustration. Sont invités notamment l'État et ses services en région, le Conseil régional (volet fer), les Départements (volet routier) et les agglomérations (volet voiries). »

Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne, Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, précise que la ville de Narbonne est en train de modifier son PLU et qu'elle lancera son PDU le 17 novembre. « Il est important qu'on sache d'ici un an où nous en sommes. »

Édouard PARANT, RFF : « Notre objectif est de vous donner de la lisibilité pour que, dans un an, un ministre soit en capacité de faire un choix. Nous allons vous apporter des éclairages sur les volets transport, développement économique (quels équipements valoriser ? quelles filières en lien avec des projets de gare développer ?). » RFF retient qu'aujourd'hui, que le Grand Narbonne est davantage tourné vers l'Ouest, ce qui constitue une nouveauté. Carcassonne est l'un des co-financeurs des études et il participe par ailleurs à la réflexion sur la ligne Toulouse-Narbonne. Édouard PARANT souhaite avoir confirmation que le Grand Narbonne est candidat à part entière pour accueillir une gare nouvelle sur Narbonne ?

Jacques BASCOU, Député-maire de Narbonne, Président de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne, le confirme : « Bien sûr, mais je suis ouvert. Je ne me fais pas d'illusions sur les réponses qui seront apportées dans la période de concertation sur la ligne Toulouse-Narbonne, cela va se faire dans le temps. Je crois aussi, et c'est pourquoi il doit y avoir une réflexion de l'État, que la ligne Toulouse-Narbonne, avec les coûts qu'elle engendrera, peut susciter une nouvelle réflexion sur une gare centre à Narbonne.

Nous avons une emprise foncière très importante sur le centre-ville de Narbonne, autour de la gare et on peut très bien avoir une ligne TGV[®] avec une gare TGV[®] et un changement de train sur une ligne conventionnelle améliorée sur Narbonne-Toulouse. Je suis ouvert, non parce que j'agite le drapeau de Narbonne, mais parce que ça me semble la bonne logique en termes de coûts et de multimodalité. C'est pourquoi nous intégrons la ligne Toulouse-Narbonne, ce qui ne signifie pas qu'on écarte d'autres lignes. Il faut savoir comment, dans un schéma régional, on peut travailler avec d'autres partenaires. Il y a un aéroport à Béziers qui peut être développé en partenariat.

La Communauté d'agglomération de Narbonne participe au financement de l'aéroport de Carcassonne, car la clientèle de cet aéroport qui vient d'Europe du Nord, vient pour un tourisme patrimonial, gastronomique et viticole. Quand vous me demandez : quels types d'activités allez-vous développer ? Je pense que les zones artisanales et industrielles iront plutôt à Lézignan, où il y a déjà les infrastructures. Les zones d'activités, c'est plutôt le tertiaire, à part pour Intermarché, qui part de Narbonne pour aller à Béziers.

Mais la valeur ajoutée pour le territoire Béziers-Narbonne est la même, c'est le tourisme, un tourisme qui soit accessible en termes de qualité hôtelière et de pouvoir d'achat, des visiteurs qui correspondent à des packages qui pourraient être proposés par la SNCF, sur les parcours des abbayes par exemple. C'est une réflexion que nous menons en ce moment. Le train est, à notre avis, indispensable pour développer ce genre de tourisme. »

Édouard PARANT, RFF, prend note de ces précisions en faisant remarquer que le Député-Maire a défriché l'objet de l'atelier de lundi 14 novembre après-midi « Quelles filières privilégier ? ». « Je retiens de votre présentation une vision non pas centrée sur la ville mais a minima sur l'agglomération, voire le département ».

Silvio D'ASCIA, Inexia Architecture, interroge le député-maire : « Sur la gare nouvelle Narbonne-Ouest, on a vu apparaître une seconde option. Avez-vous des informations plus techniques à nous donner ? La première option comportait des contraintes. »

Pierre SENEQUE, Responsable du pôle aménagement et urbanisme de la Communauté d'agglomération Le Grand Narbonne : « Le premier site de Montredon avait des contraintes liées au Plan de prévention des risques d'inondation (PPRI). Pour le deuxième site, il existe a priori, une opportunité, à l'extérieur de la zone inondable, pour une gare. Cette localisation ne serait pas contrainte par la ZNIEFF des collines de Narbonne.

Il y avait auparavant le Plan de prévention des risques techniques (PPRT) de la Comurhex, mais dans le cadre des démarches que nous avons faites le périmètre du PPRT a été réduit. Donc il n'y a pas de contraintes, hormis celles de RFF, éventuellement. En termes d'intermodalité, il n'y a pas de problème. La distance entre cette gare et la gare centre ne nécessiterait pas de rentrer dans la ville, il y aurait un accès rapide en Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sur 5 km, avec la possibilité d'accéder directement au péage autoroutier.

Il y a possibilité d'un positionnement pertinent, nous semble-t-il. La gare en question est située sur un tracé à l'interconnexion avec l'ancien tracé de la ligne de Bize, qui traverse la Comurhex. Des voyageurs ne peuvent pas passer par là, mais avec un léger contournement, il serait envisageable de réinitier cet usage et de permettre ainsi, outre le fait de relier la gare nouvelle avec la gare centre, de desservir tous les nouveaux territoires qui ont intégré le Grand Narbonne en janvier 2011. Cela permettrait d'avoir une double facette. »

Édouard PARANT, RFF, retient la vision élargie du Grand Narbonne à un territoire qui déborde les limites de l'agglomération et concerne plus largement le département de l'Aude. Il souhaite que les services techniques de l'agglomération communiquent les documents, a minima cartographiques, afin que RFF puisse dire si le second site est techniquement envisageable.

CLOTURE

Édouard PARANT annonce les étapes à venir et remercie les participants. Il rappelle enfin que le garant de la concertation, Jean-Pierre RICHER, est accessible via son adresse mail : garant-lnmp@gmail.com

Fin de l'atelier à 16h30.