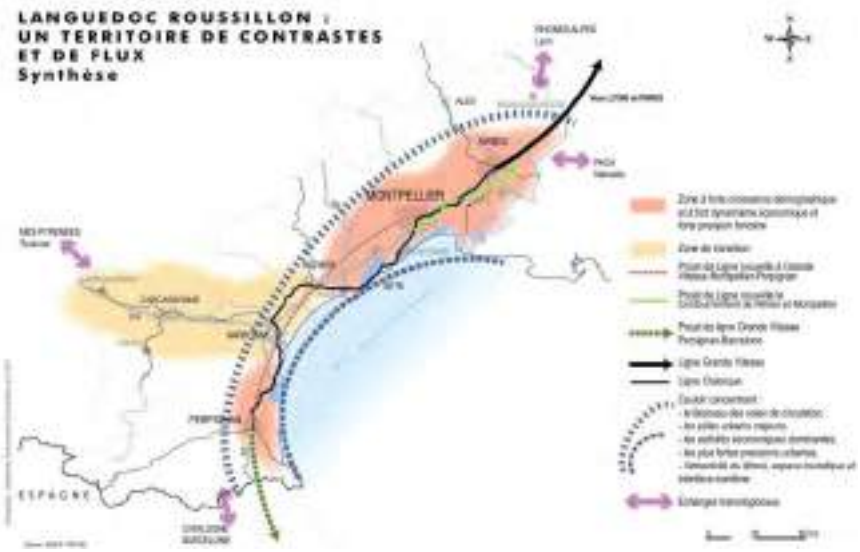
Résultats de l'étude sur le projet de gare nouvelle de Nissan conçu pour le territoire cœur Languedoc

Sommaire

INTRODUCTION / SYNTHESE	page 03
NISSAN SUD-DE-FRANCE UN CHOIX HISTORIQUE ET UN DIAGNOSTIC PARTAGE	page 05
PARTIE 1 : LA GARE DE NISSAN – CONTEXTE REGIONAL	page 10
PARTIE 2 : LA GARE DE NISSAN – ACCESSIBILITE / INTERMODALITE / MAILLAGE	page 15
PARTIE 3 : UN SITE TEMOIN DE L'HISTOIRE ET DU PATRIMOINE REGIONAL	page 22
PARTIE 4 : NISSAN SUD-DE-FRANCE – UN PROJET D'AMENAGEMENT URBAIN	page 27
PARTIE 5 : PISTES POUR L'ACCUEIL D'ACTIVITE LIES A L'ATTRACTIVITE DU SITE	page 37

Introduction / Synthèse : une gare TGV à Nissan



La ligne grande vitesse doit s'arrêter « au cœur du Languedoc »

Michel Bozzarelli – Président de la Domitienne

Le projet de ligne nouvelle entre Montpellier et Perpignan constitue un maillon du réseau à grande vitesse européen qui doit permettre de raccorder la péninsule ibérique et l'arc méditerranéen.

Ce projet de 150 kilomètres de long traverse le cœur du Languedoc dont il doit assurer la desserte et la valorisation territoriale.
En ce sens, il s'inscrit dans la continuité historique du développement régional lié à une situation géographique particulière. En effet, l'histoire du Languedoc est marquée par sa position de carrefour situé au débouché des grands couloirs de circulations et de pouvoir que sont la vallée du Rhône (et la Durance) vers le nord, la vallée de l'Aude vers l'ouest et l'arc méditerranéen entre l'Italie et l'Espagne.
Ainsi, depuis l'antiquité, avec notamment les romains et leurs implantations urbaines le long de la via Domitia puis à travers le moyen-âge et ses places fortes, l'histoire du Languedoc est fortement marqué par cet héritage d'un maillage urbain structuré en « relais » sur les grandes routes européennes.
Ce maillage urbain témoigne par sa densité (une ville importante tous les 30 à 50 kilomètres) de cette interaction historique entre un territoire et sa fonction principale liée au transit. Cette inter-distance très resserrée, correspondait, jusqu'à la révolution industrielle, au parcours d'un convoi (à pieds ou à cheval) sur une journée.

Avec la révolution industrielle, cette inter-distance du transit a évolué et les déplacements ne se comptent plus en jours mais en heures. Le TGV aujourd'hui, renforce cette tendance, en augmentant les distances qu'il est possible de parcourir en très peu de temps.

Pour autant, le maillage urbain du territoire, s'il n'implique plus depuis longtemps la « relève des chevaux » se prête toujours aux activités et à la mobilité quotidienne de ses habitants, de sorte qu'il n'a pas perdu de sa pertinence pour le dynamisme contemporain de la Région. Il est aujourd'hui fréquent d'habiter Narbonne et de travailler à Béziers ou Montpellier, Nîmes ou Carcassonne avec des déplacements quotidiens entre ces villes qui n'excèdent pas la durée d'une heure.

Cependant, concernant le projet de ligne nouvelle et son rôle de desserte du territoire, cette inter-distance pose question et la densité du maillage urbain historique ne semble pas pertinent à l'échelle des déplacements à grande vitesse sur de plus longues distances.
En TGV, 50 kilomètres sont parcourus en seulement 10 minutes, de sorte que le parcours complet sur le tronçon Montpellier-Perpignan ne durera pas plus d'une demi-heure…

Introduction / Synthèse : une gare TGV à Nissan

La collectivité doit aujourd'hui se poser la question de l'interaction et de la desserte future entre le territoire dans sa diversité et la nouvelle infrastructure ferroviaire majeure. Ainsi, concernant la desserte du territoire, on peut raisonnablement se poser la question de la pertinence d'implanter une gare par noyau urbain historique, c'est à dire tous les 50 kilomètres, dans ce contexte de modernité et de grande vitesse des déplacements.

Entre Montpellier et Perpignan, le territoire à desservir concerne les agglomérations de Béziers et Narbonne, distantes d'environ 25 Kilomètres.
L'implantation d'une gare pour chaque ville permettrait à peine au TGV desservant l'une de prendre sa vitesse de croisière avant de desservir l'autre. Si l'on considère en temps cumulés pris par l'arrêt dans une gare TGV, d'environ 10 minutes supplémentaires, le trajet entre Montpellier et Perpignan serait dans ce cas, pénalisé de 20 minutes sur un temps de parcours de 30 minutes soit les 2 tiers du temps en plus. En l'occurrence, en se focalisant sur la partie de parcours entre les deux agglomérations à desservir, soit environ 10 minutes de trajets à grande vitesse, on aurait un temps de trajets entre les deux gares nouvelles d'environ 20 minutes, soit exactement le même temps de parcours qu'actuellement sur la ligne classique.

Pour autant, les habitants de ces deux agglomérations doivent être desservies. Le projet de gare nouvelle sur le territoire de Nissan-lez-Ensérune, situé à mi-chemin entre les deux villes répond à cette nécessité et sa zone de chalandise inclus les deux agglomérations (étude LNMP – 2012).

Le positionnement de cette gare nouvelle à proximité du village de Nissan-lez-Ensérune répond également aux enjeux de desserte régionaux et à l'échelle du projet LGV. Ainsi, si elle permet la desserte à la fois de Narbonne et de Béziers, son positionnement à mi-chemin entre Montpellier et Perpignan correspond également au maillage de desserte à grande vitesse avec un inter-distance d'environ 100 kilomètres entre les gares, permettant véritablement la grande vitesse.

Concernant le maillage ferroviaire, le site de Nissan correspond au carrefour entre la ligne classique et la LGV à mi-chemin entre Narbonne et Béziers. Cette situation particulière confère au site de Nissan une très bonne accessibilité et notamment un potentiel d'intermodalité entre le TER et le TGV qu'aucune autre implantation ne permettrait.
En effet, le projet LNMP en permettant la « suppression » sur la ligne classique du trafic grande ligne, favorisera le renforcement du service de desserte régional. Ce service actuellement très dense avec 1 train toutes les 25 minutes entre Narbonne et Montpellier passera à 1 train toutes les 15 minutes aux heures de pointe.
Ce nouveau service sera complémentaire avec la desserte de la gare TGV de Nissan depuis les gares historiques de Narbonne et Béziers. Cette position à mi-chemin, à environ 15 minutes de parcours depuis les centres villes permettra une optimisation de la desserte régionale de la gare. Ainsi les voyageurs en provenance des deux villes et souhaitant prendre le TGV se rendront à la gare de Nissan par le train régional précédant l'horaire du TGV, tandis que ceux faisant le trajet inverse, arrivant par le TGV et se rendant vers l'une ou l'autre des deux villes pourront prendre le suivant, 2 TER par sens assurant ainsi l'arrivée et le départ des voyageurs en gare de Nissan sans modification du service de desserte quotidienne.

Plus largement, le positionnement entre les deux villes permettra le renforcement de l'offre de transport par car avec un nouveau pôle sur les réseaux Audois et Héraultais : Nissan-sud-de-France.
On peut également imaginer qu'en période estivale, ce site bénéficie d'une accessibilité plus aisée depuis l'arrière pays et le littoral que les deux villes et leurs réseaux routiers, engorgés par la densité du trafic lié à la présence des touristes.
Ainsi, de nombreux services alternatifs pourront être mis en place avec pour origine ou destination la gare de Nissan comme par exemple les services d'autos et de vélos électriques en libre service ou à la location.

Cette situation particulière de Nissan permet donc un excellent maillage global entre le TGV et les autres moyens de transport. La gare de Nissan pourra ainsi développer sa vocation de « porte d'entrée Régionale » et revendiquer son appellation de Nissan-sud-de-France.
A cette excellente accessibilité s'ajoute, à Nissan, la présence de plusieurs sites remarquables du patrimoine mondial : l'oppidum d'Ensérune et les vestiges de la Via Domitia, l'Etang asséché de Montady, et le canal du Midi inscrit à l'UNESCO.
La gare de Nissan-sud-de-France pourra naturellement s'appuyer sur sa proximité avec le patrimoine local pour, non seulement, permettre un accès rapide à la région mais également proposer un aménagement du site permettant la découverte de ce patrimoine et, pourquoi pas, la mise en place de parcours touristiques, dont la porte d'entrée serait le site d'Ensérune.

Ces parcours touristiques pourraient notamment s'appuyer sur le canal du midi avec à la fois la navigation (location ou bateau-bus) et le vélos, en profitant des chemins de halages. Ce dernier service pouvant être proposé dés la gare TGV et l'aménagement d'une piste cyclable vers le canal situé à moins d'un kilomètre offrirait un excellent maillage régional pour ce mode doux.

La bonne intégration de ce projet requiert la mise en place d'une gouvernance partenariale spécifique portant non seulement sur le projet ferroviaire autour de RFF mais globalement sur le projet d'aménagement du site et de son nécessaire maillage complémentaire avec le territoire régional.
La réflexion et les synergies portant autant sur la programmation de ce nouveau pôle d'échanges et de services aux voyageurs quotidiens et saisonniers que sur l'aménagement du site et l'articulation de la gare, du paysage, du village et du patrimoine d'Ensérune.
Ce site d'accueil, à plus d'un titre, pourrait également permettre le développement d'un tissu économique spécifique et complémentaire des activités développées sur le territoire. Il convient pour ce dernier point de ne pas confondre accessibilité et attractivité, pour autant, la réflexion est permise et les domaines de l'accueil aux entreprises, de la formation, de la recherche agronomique et dans les énergies renouvelables pourront être explorés par cette instance de gouvernance du futur projet de Nissan Sud-de-France.

- Projet de ligne nouvelle en 1995 devient PIG en 2000

Les collectivités locales confirment leur intérêt pour le projet :

La proposition de création d'une gare nouvelle : Nissan-Plaine de l'Aude fait l'objet d'un accord entre les deux départements de l'Aude et de l'Hérault.

Les collectivités proposent la création d'un syndicat mixte en charge du développement économique et urbain associé à cette gare nouvelle.

Sur la base du PIG, chaque POS puis les PLU intègrent l'emplacement réservé du tracé sur leur documents d'urbanisme.

NISSAN SUD-DE-FRANCE UN CHOIX HISTORIQUE ET UN DIAGNOSTIC PARTAGE

- Sensibilité environnementale prise en compte :

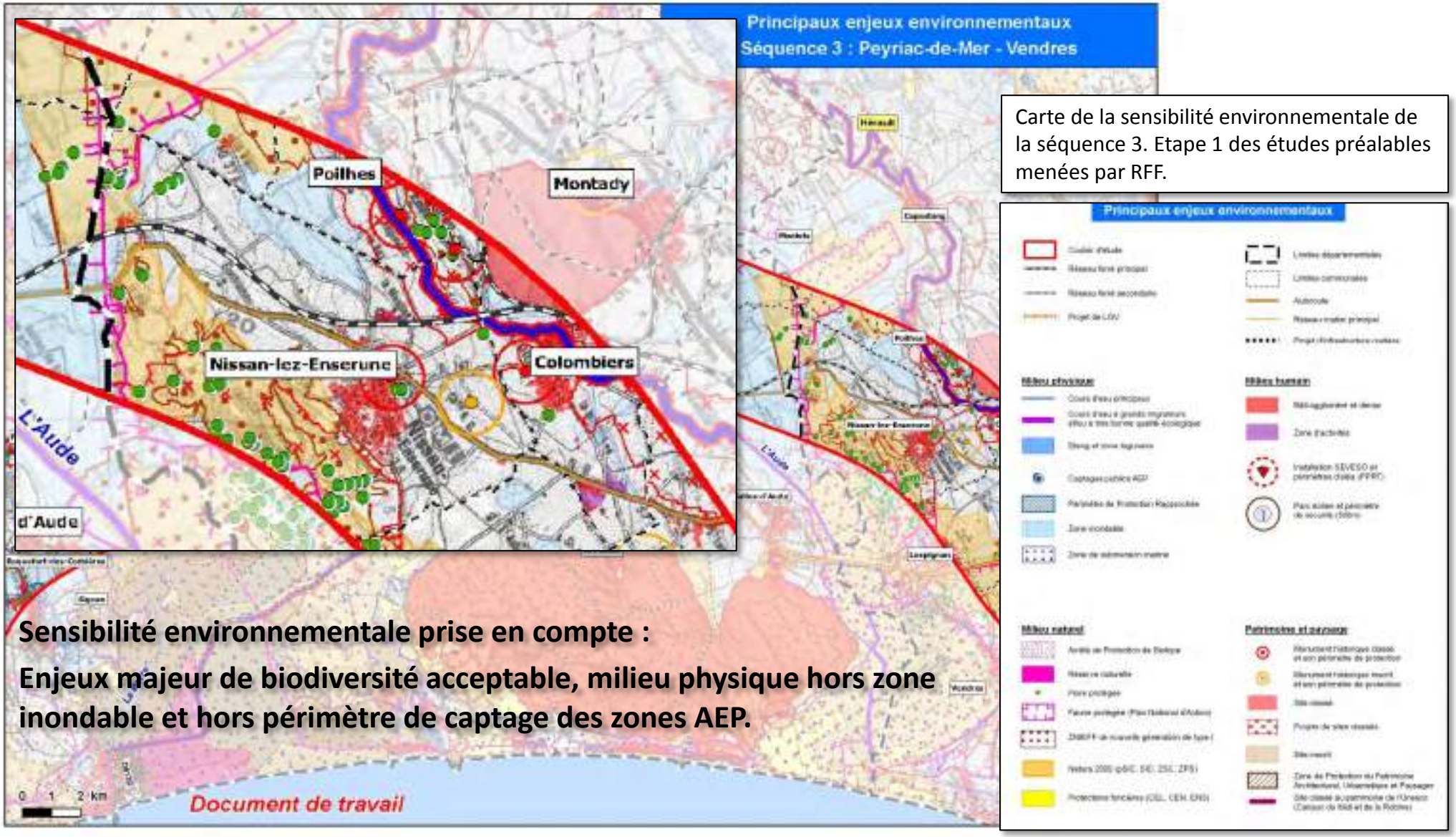
Enjeux majeur de biodiversité acceptable, milieu physique hors zone inondable et hors périmètre de captage des zones AEP

- Maitrise foncière et urbanistique aisée

- Cout du projet a priori le moins disant

Page 102 du rapport ministériel de fin d'étape 1 des études préalables

NISSAN SUD-DE-FRANCE UN CHOIX HISTORIQUE ET UN DIAGNOSTIC PARTAGE



Carte de la sensibilité environnementale de la séquence 3. Etape 1 des études préalables menées par RFF.

NISSAN SUD-DE-FRANCE UN CHOIX HISTORIQUE ET UN DIAGNOSTIC PARTAGE

Maitrise foncière et urbanistique aisée :

- **La bande de passage de la ligne est inscrite dans le PLU de la commune.**
- **Le site d'implantation n'est occupé par aucune activité.**

NISSAN SUD-DE-FRANCE UN CHOIX HISTORIQUE ET UN DIAGNOSTIC PARTAGE

Extrait du rapport ministériel de fin d'Etape 1

ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Raccordement Montpellier (LNMP) vers Toulouse (LC)	Raccordement dénivelé à double voie entre ligne nouvelle et ligne existante		230
Raccordement « voyageurs » Perpignan (LNMP) vers Narbonne Centre	Raccordement à voie unique entre ligne nouvelle et ligne existante		100
Raccordement « fret » Rivesaltes	Raccordement dénivelé à double voie entre ligne nouvelle et ligne existante		175
Gare nouvelle « Est biterrois »	Deux voies à quai		50
Gare nouvelle « Nissan lez Ensérune »	Deux voies TGV accolées à 2 voies TER à créer sur ligne existante		45
Gare nouvelle « Ouest narbonnais »	Deux voies à quai superposées à 1 halte TER à créer sur ligne existante		70
Interconnexion gare nouvelle « est biterrois »	voie unique (gare nouvelle vers gare centre)	double voies (sans gare nouvelle)	Déviation ligne classique (7km) + quais TER
	85	160	170
Faisceau « fret » Rivesaltes	7 voies de 1200 ml		180
PRI et PRNI	9 % des Coûts PU + SAV couvre 90 % des risques		-

Ces coûts sont estimés sur la base d'une réalisation simultanée. En cas de réalisation différée de certaines aménagements, ces coûts devraient être majorés afin de prendre en compte les conditions de réalisation sur une ligne déjà en service ; ceci pour les jonctions, mais plus encore pour les évitements dynamiques qui sont beaucoup plus délicats à mettre en œuvre pour une LGV que pour une infrastructure routière (tassement différentiel en zone de remblais).

PARTIE 1 : la gare de Nissan – contexte Régional

Le territoire de desserte du projet de gare nouvelle à Nissan est constitué des territoires des SCOT de Narbonne et Béziers.

Leur géographie est caractérisée par la transition progressive entre les piémonts des Pyrénées coté Narbonne et du massif central coté Béziers passant par une plaine agricole irrigué par l'Aude, l'Orb et l'Hérault et traversée par le canal du midi jusqu'au Littoral et son espace lagunaire.

Au regard de l'histoire, cette géographie a permis à la fois le développement d'une économie locale et d'une logique de transit à l'échelle continentale, avec notamment la route de l'Espagne mais également la relation est-ouest à l'échelle du sud de la France, entre Marseille et Toulouse.

Le Projet de Ligne Nouvelle entre Montpellier et Perpignan est actuellement en phase d'étude. La question porte notamment sur le principe à retenir en matière de desserte du territoire.

Cette desserte doit combiner les exigences d'un service ferroviaire à grande vitesse, permettant d'optimiser les temps de parcours à longue distance et les enjeux territoriaux permettant un développement harmonieux du territoire.

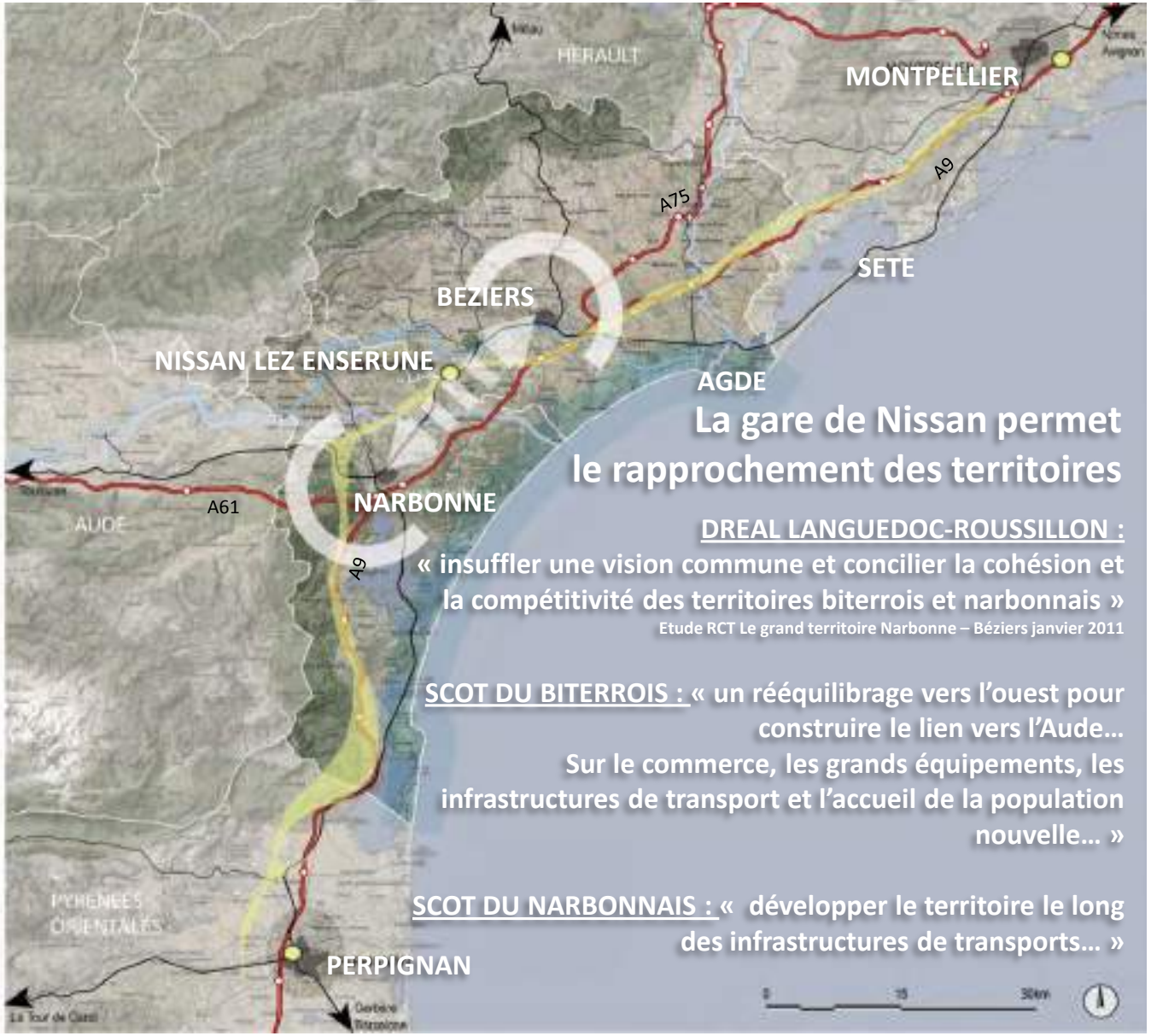
Cette première partie porte sur cette relation à nouer entre le projet d'infrastructure rapide et son territoire.

PARTIE 1 : la gare de Nissan – contexte Régional

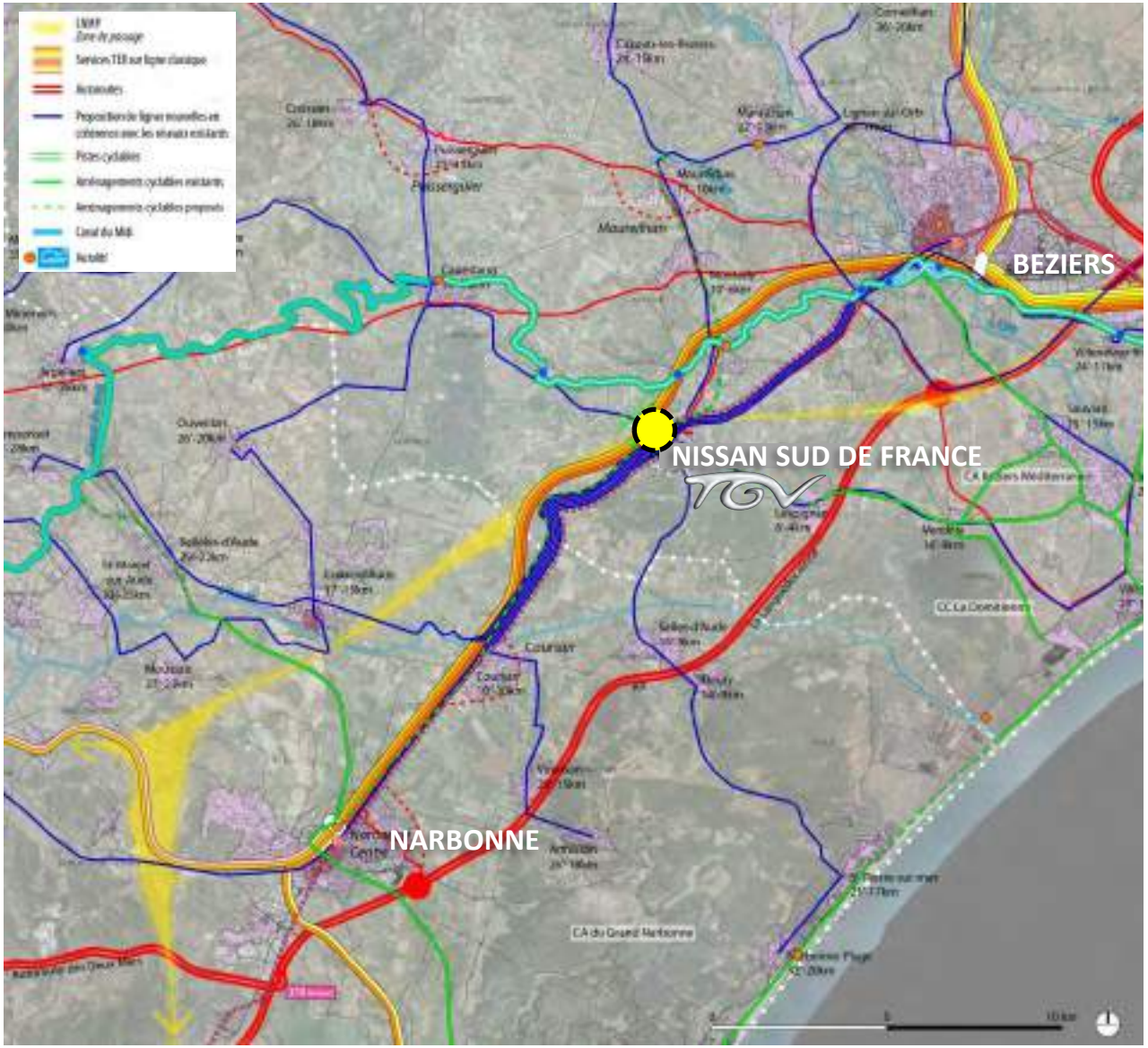
PARTIE 1 : la gare de Nissan – contexte Régional

PARTIE 1 : la gare de Nissan – contexte Régional

PARTIE 1 : la gare de Nissan – contexte Régional



PARTIE 2 : la gare de Nissan – Accessibilité / Intermodalité / Maillage



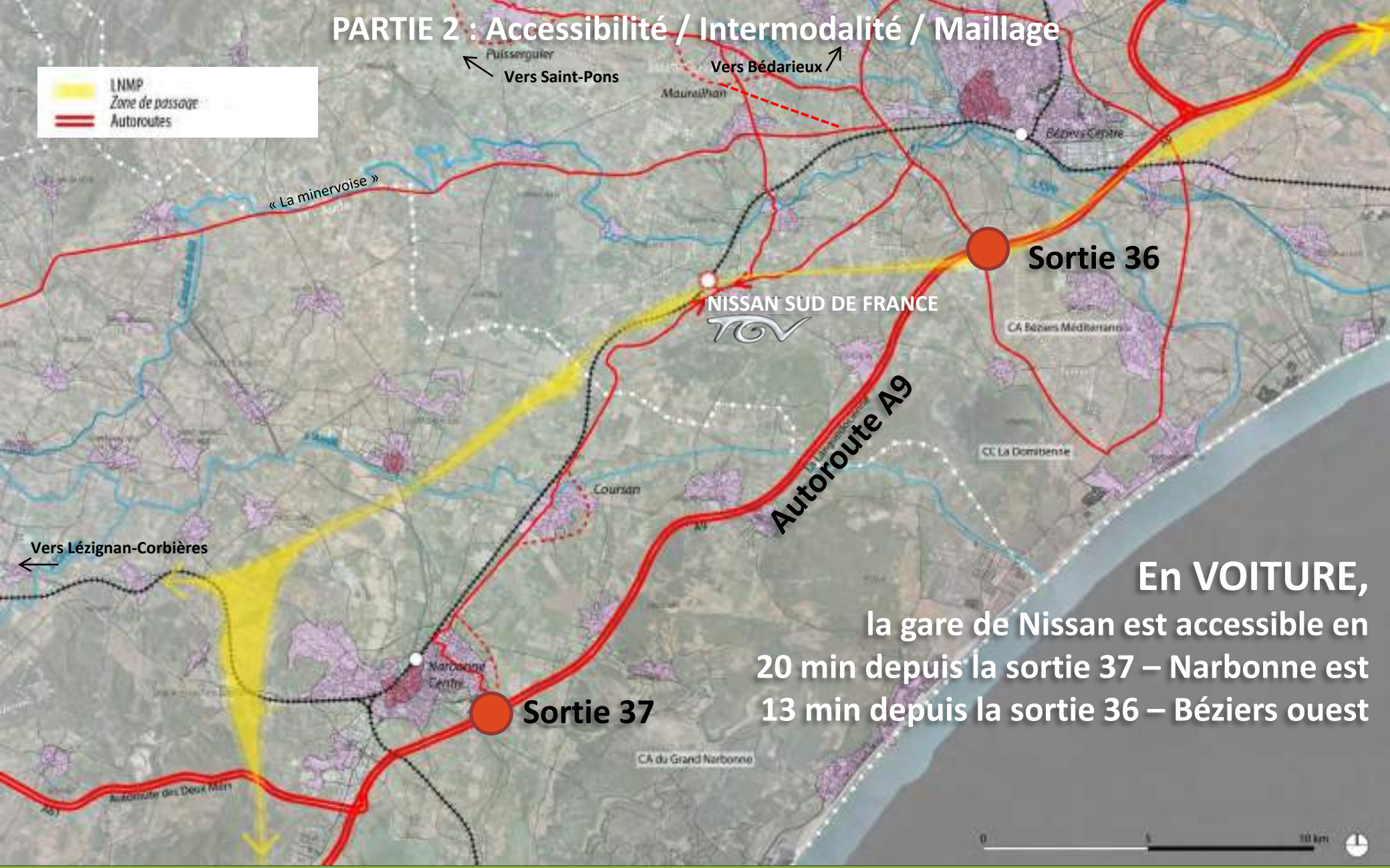
A travers cette deuxième partie, la réflexion porte sur les potentialités de développement de l'offre multimodale et de services aux voyageurs qui pourraient être développés autour du site de Nissan. Il s'agit d'identifier le potentiel du maillage territorial réalisable depuis le nouveau pôle d'échanges.

Par sa situation à mi-chemin entre les deux villes de Narbonne et Béziers à proximité de la ligne ferroviaire classique, du canal du midi et de la route départementale inter-ville, ce site offre la possibilité de créer un véritable nouveau pôle de transport à l'échelle des deux agglomérations.

Sont proposés la mise en place ou le développement de réseaux portant sur les services suivants :

- Accessibilité routière (identifiée depuis l'A9 via la RD 609) ;
- Accessibilité TER (la gare TGV de Nissan intègrera dés sa réalisation une gare TER situé à mi-chemin entre Narbonne et Béziers et pouvant être desservie par la nouvelle offre quotidienne) ;
- Réseaux des bus et car (s'appuyant sur l'offre des réseau Audelignes et Hérault Transport). La gare de Nissan pourrait constituer un nouveau pôle au cœur de ces réseaux complémentaires ;
- La présence du canal du Midi permet d'imaginer d'une part la mise en place d'un service par Bateau-bus ou tout simplement l'accueil du tourisme fluvial au pied du TGV, en lien de proximité avec les ports fluviaux de Colombiers et Capestang ;
- Le canal du Midi permet également un tourisme de randonnées en vélos, la mise à disposition d'un service à la demande ou de location de vélos électriques en gare de Nissan et l'aménagement dans le cadre du projet d'une liaison douce vers le canal (environ 1 km) est à intégrer ;
- La mise en place d'un service d'auto - partage de type AUTOLIB'® avec des véhicules électriques est également une piste permettant de renforcer l'offre et le maillage d'un territoire majoritairement rural ou la voiture constitue encore 90 % des déplacements et son articulation autour de la gare de Nissan ;

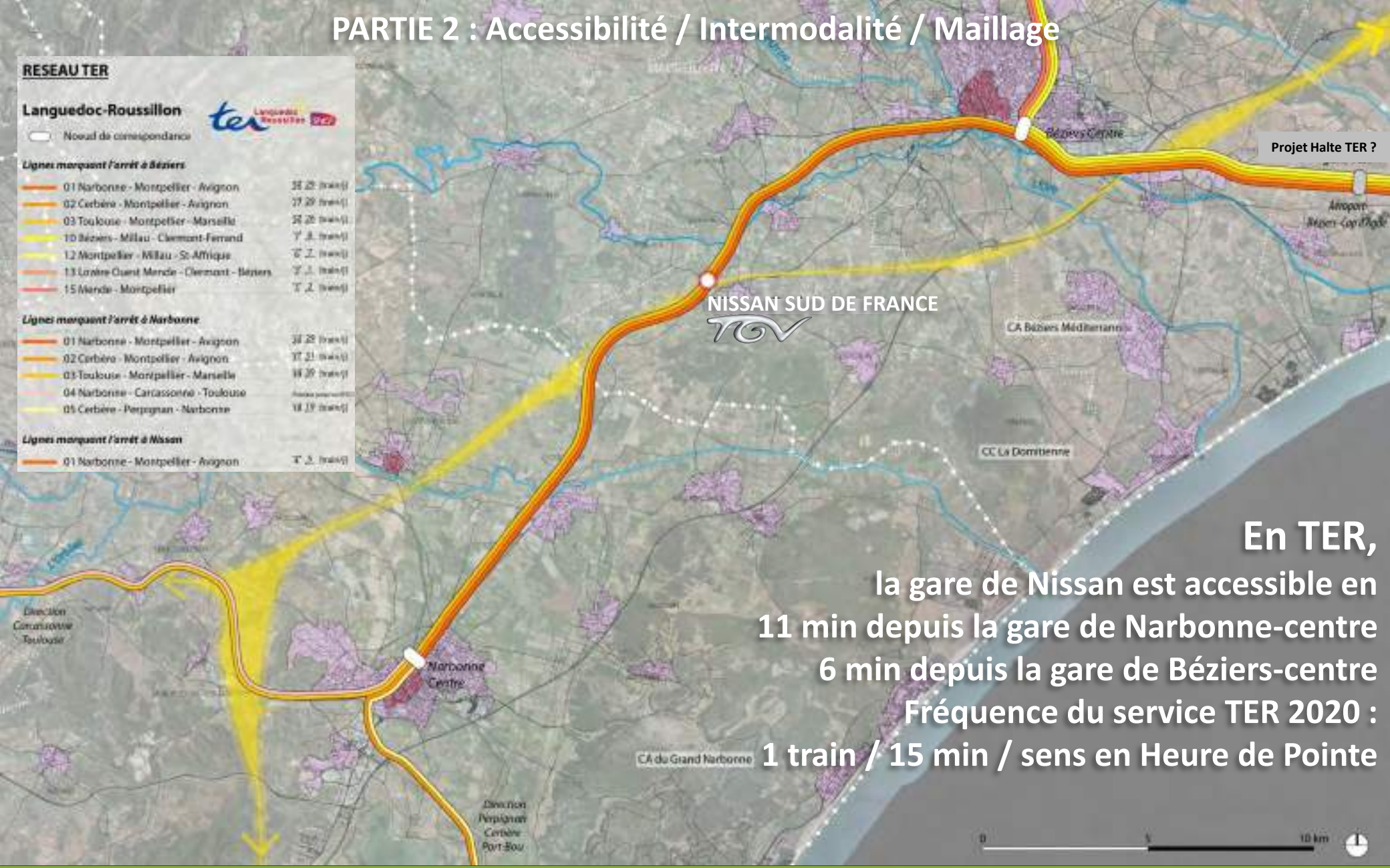
PARTIE 2 : Accessibilité / Intermodalité / Maillage



En VOITURE,

la gare de Nissan est accessible en
20 min depuis la sortie 37 – Narbonne est
13 min depuis la sortie 36 – Béziers ouest

PARTIE 2 : Accessibilité / Intermodalité / Maillage



En TER,

la gare de Nissan est accessible en

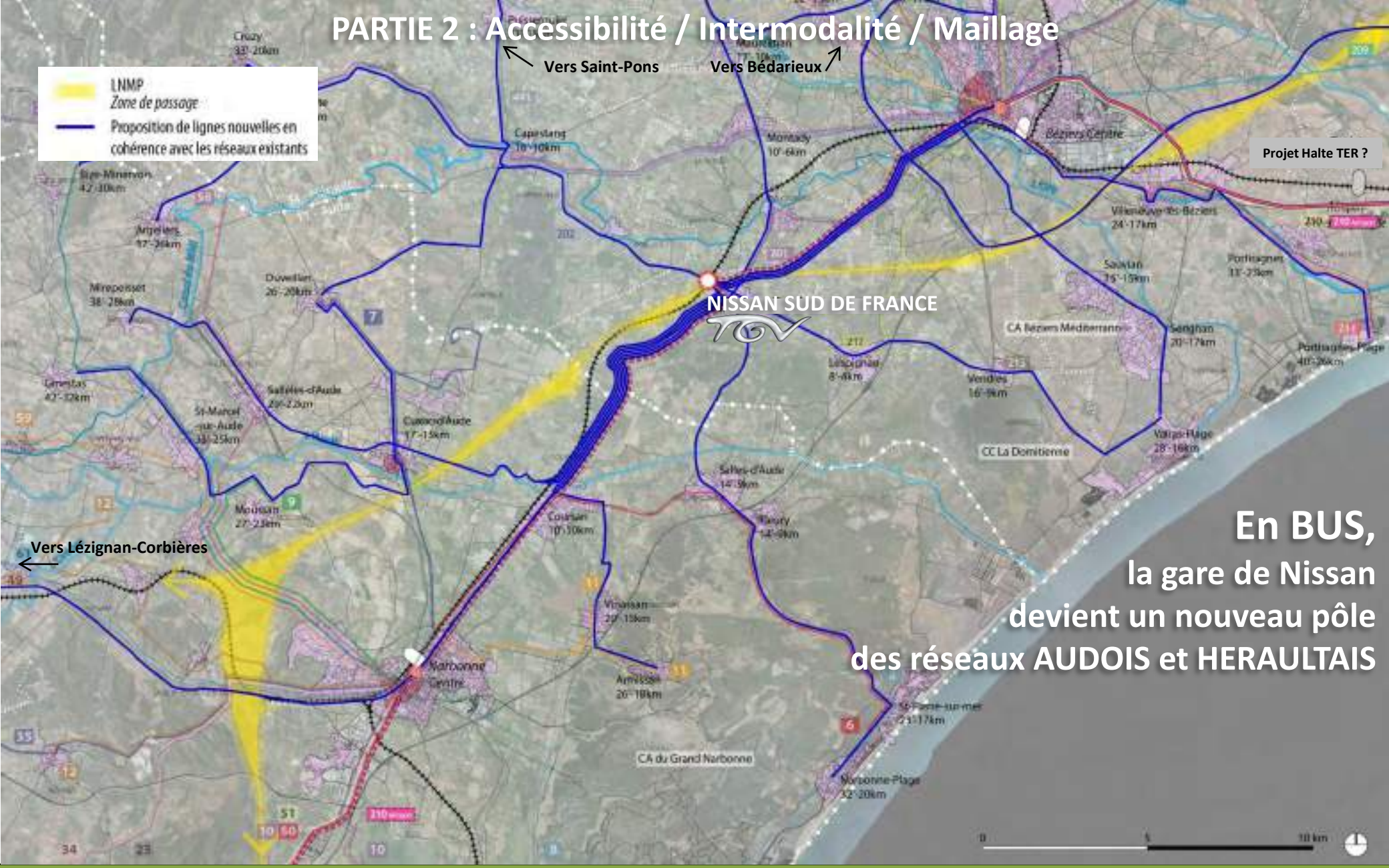
11 min depuis la gare de Narbonne-centre

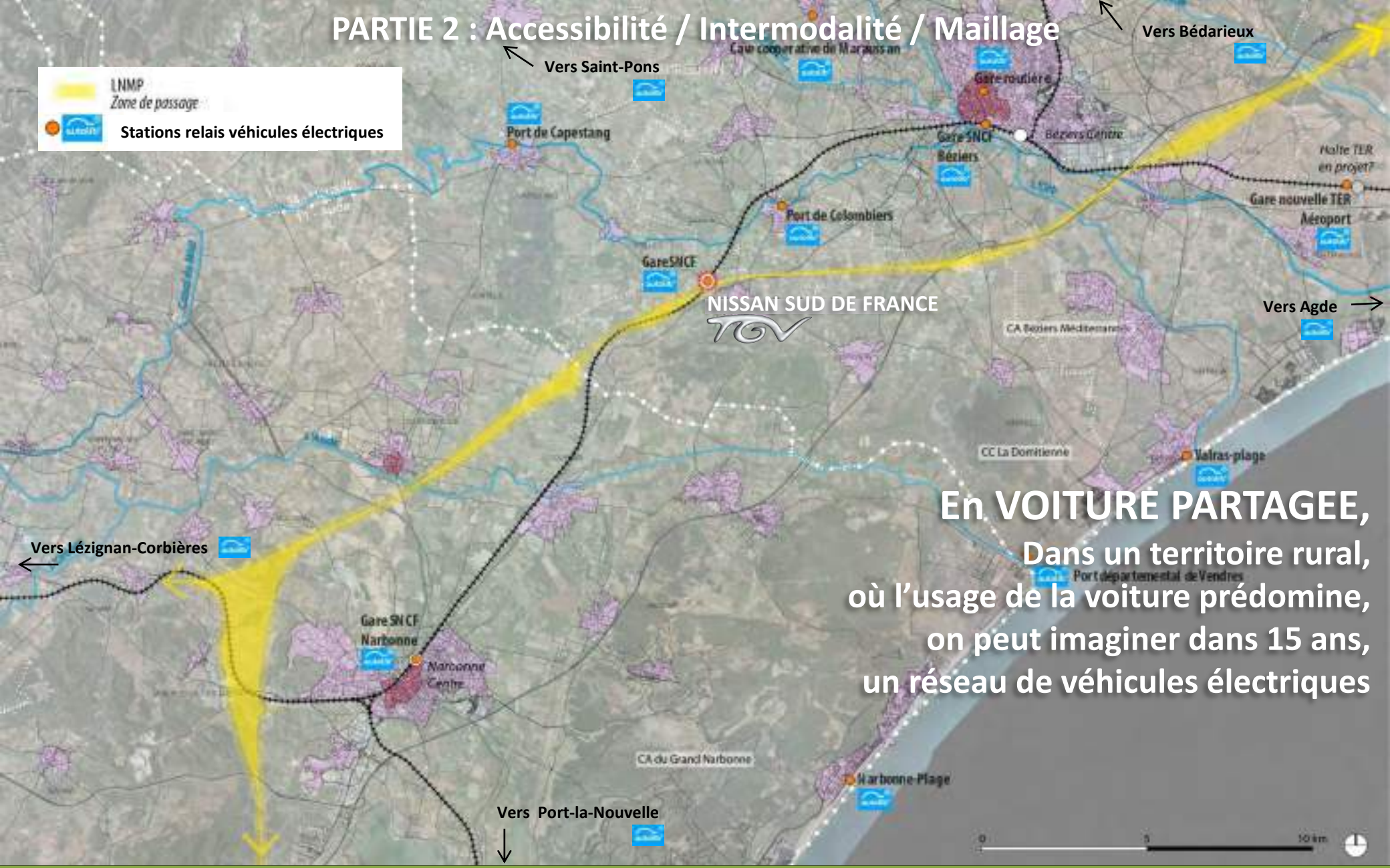
6 min depuis la gare de Béziers-centre

Fréquence du service TER 2020 :

1 train / 15 min / sens en Heure de Pointe

PARTIE 2 : Accessibilité / Intermodalité / Maillage

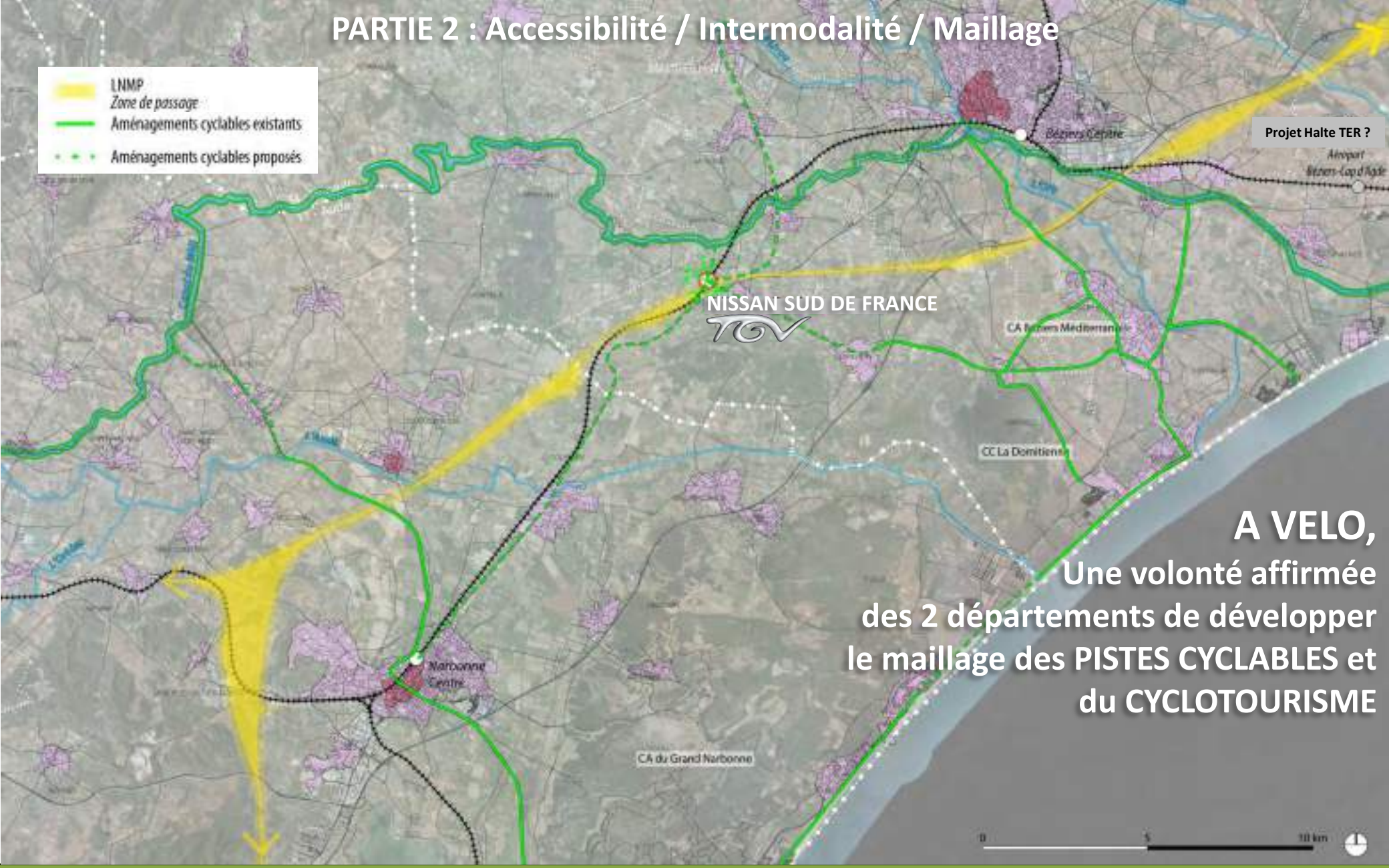


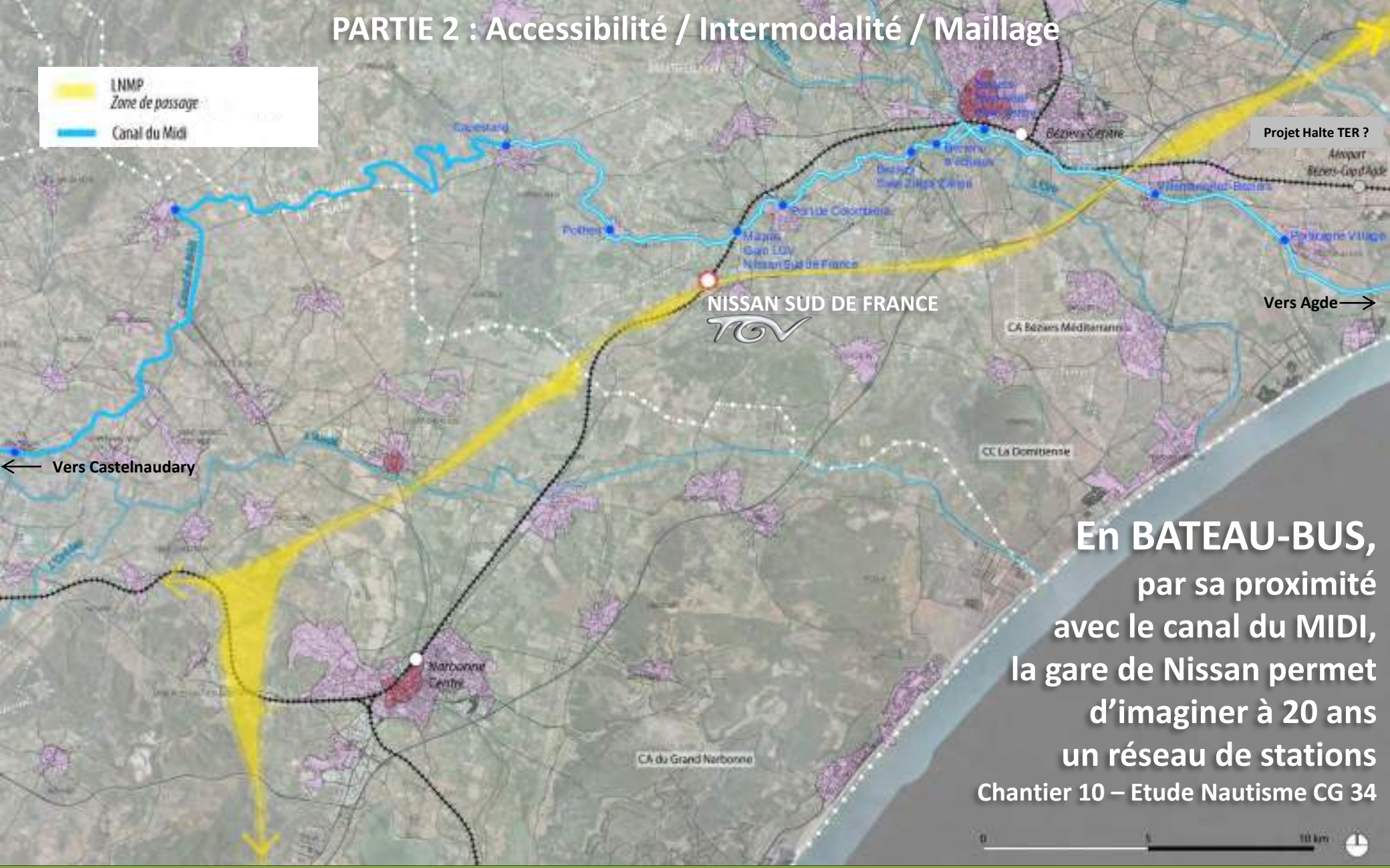


En VOITURE PARTAGEE,

Dans un territoire rural,
où l'usage de la voiture prédomine,
on peut imaginer dans 15 ans,
un réseau de véhicules électriques

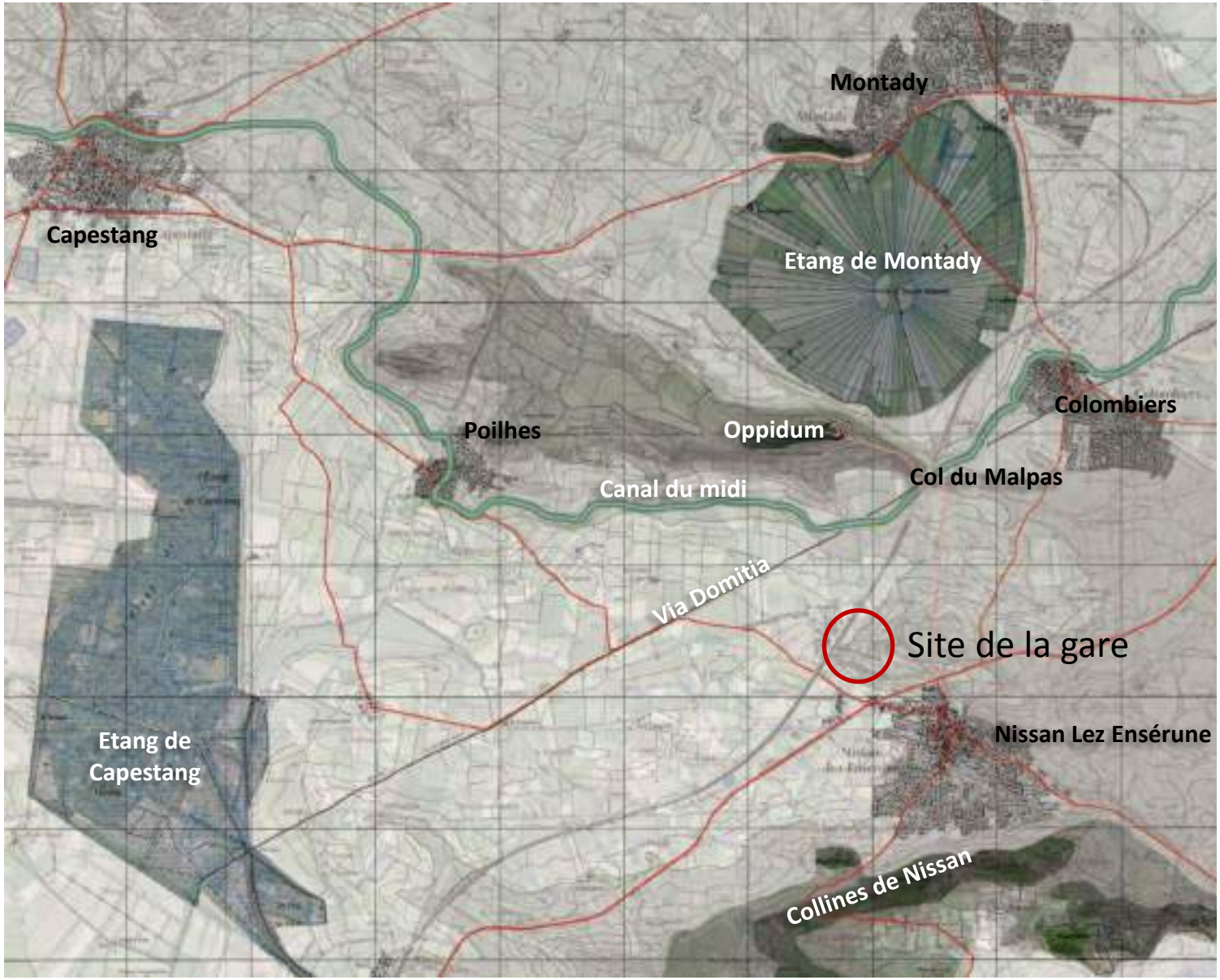
PARTIE 2 : Accessibilité / Intermodalité / Maillage





En BATEAU-BUS,
par sa proximité avec le canal du MIDI, la gare de Nissan permet d'imaginer à 20 ans un réseau de stations
Chantier 10 – Etude Nautisme CG 34

PARTIE 3 : Un site témoin de l'histoire et du patrimoine régional



L'accessibilité depuis Narbonne, Béziers et le territoire languedocien n'est pas la seule qualité du site de Nissan. On y trouve également, comme un présage, une juxtaposition exceptionnelle d'implantations humaines et d'infrastructures historiques, ayant « choisis » ce site depuis l'Antiquité.

Par ordre chronologique Le premier de ces témoignages est la présence de l'oppidum avec les vestiges conservés de plusieurs constructions et de citernes enfouies.
Puis, viennent les romains avec la construction de la via Domitia premier axe routier à l'échelle du continent et, à l'échelle locale, première infrastructure à franchir le mal nommé col du Malpas.
A ce témoignage antique s'ajoute pour le moyen-âge, le travail exceptionnel des moines /paysans de Montady avec leur étang asséché qui constitue un paysage particulier et permet encore aujourd'hui une exploitation spécifique de cette dépression naturelle.
Le canal du Midi, extraordinaire ouvrage hydraulique construit au XVIIème siècle entre Atlantique et Méditerranée, franchi également le Malpas à travers l'un des rares tunnels de son tracé, suivi au XIXème siècle par la voie ferrée.

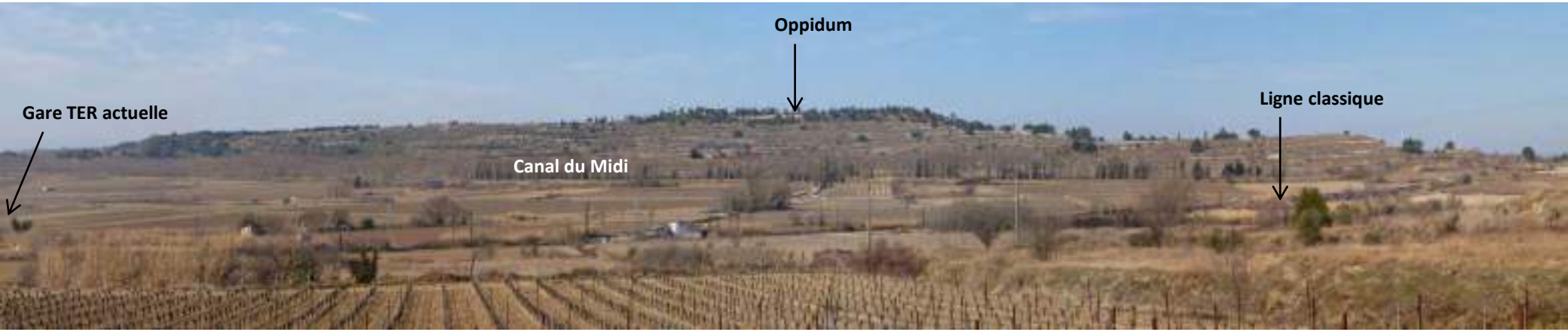
Cette situation exceptionnelle constitue un atout pour le projet :

- en imposant un très haut niveau d'exigence quant à la qualité des aménagements proposés et de l'insertion paysagère de la ligne nouvelle;
- en permettant une intermodalité fluviale et mode doux entre le TGV et le canal ;
- En offrant aux voyageurs, découvrant la région, une première étape de leur visite, aux portes du TGV.

L'ensemble de ces exigences devront être prises en compte pour la réalisation du projet.

PARTIE 3 : Un site témoin de l'histoire et du patrimoine régional

Depuis la RD609, la plaine entre l'oppidum et le village, passage de la ligne classique, de la LGV et des voies de raccordement



Depuis le site de la nouvelle gare de Nissan Sud-de-France, relation visuelle avec l'oppidum et proximité du canal du midi

PARTIE 3 : Un site témoin de l'histoire et du patrimoine régional

Gare de Nissan lez Ensérune TER

Canal du midi

Vue depuis l'oppidum

Etang de Montady

PARTIE 3 : Un site témoin de l'histoire et du patrimoine régional

Depuis l'oppidum, le site de Nissan, le village et en arrière plan les collines

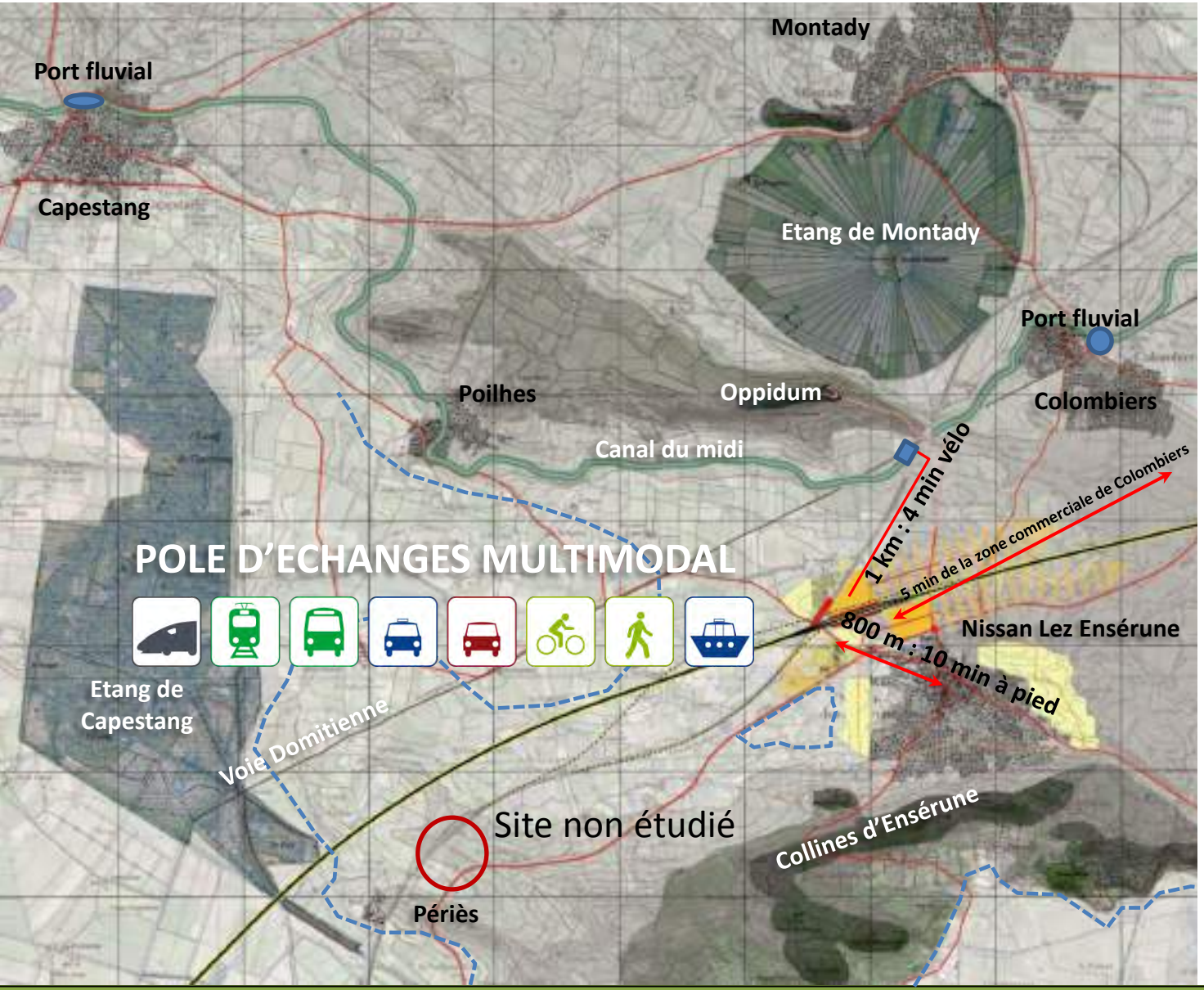
Depuis la route départementale, le site de Nissan. Au premier plan à gauche, la cave coopérative des vignerons du pays d'Ensérune

PARTIE 3 : LE SITE DE NISSAN : UNE OFFRE TOURISTIQUE REGIONALE IMPORTANTE

Les synergies touristiques et patrimoniales nombreuses devront être étudiées au cours de la définition du programme général de la gare, de son pôle d'échanges et de ses aménagements.

La découverte du territoire et de ses richesses devra être naturellement accessible aux voyageurs arrivant en gare de Nissan, que ce soit par l'intermédiaire d'un point d'information tourisme régional pour le cœur du Languedoc, de commerces en relation avec les produits régionaux et touristiques (le patrimoine culinaire : vins, huile d'olive, etc… séjours touristiques : Neuf écluses de Fonséranes, Abbaye de Fontcaude, Abbaye de Fontfroide, Cathédrale St Nazaire de Béziers, Cathédrale Saint-Just de Narbonne, Minerve, Site de Via Ensérune, Voie Domitienne, Canal du Midi, Etang asséché de Montady, 1ère cave coopérative viticole de Maraussan, Arènes de Béziers…)

PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager



Le projet de ligne nouvelle envisage deux sites d'implantation de la gare nouvelle de Nissan.
Dans le cadre de cette étude, ces deux sites ont fait l'objet d'une approche comparative ayant permis d'identifier les atouts préférentiels du site de la gare TER actuelle. C'est ce site qui sera étudié dans le cadre de ce document.

Ce site présente, en effet, les qualités suivantes :

- Proximité des éléments du patrimoines : Oppidum, Via Domitia, Canal du Midi, Etang de Montady, situés à moins d'un kilomètre soit 4 minutes de vélo ;
- Proximité de la route départementale et réalisation des carrefours d'accès programmés dans le cadre du développement du village ;
- Proximité du village de Nissan ;
- Présence de la gare TER permettant de minimiser les travaux d'infrastructure sur la ligne classique (la signalisation et le système d'exploitation permettent déjà l'arrêt des trains sur ce site) ;
- Présence d'une petite zone d'activité, de la cave coopérative vinicole et de l'entrée du village permettant d'intégrer le projet dans un environnement déjà viabilisé et permettant les synergies économiques de proximité ;
- Présence e la zone économique et de services de Colombiers.

En outre, ce site présente une sensibilité écologique faible (pas d'espèces endémiques, pas de risque d'inondation, pas de risque de pollution de nappe phréatiques, pas de risque de glissement de terrain) et un potentiel de développement de l'intermodalité renforcée par la présence du canal et du village.

Rappel : Analyse comparative des 2 sites d'implantation potentiels

Accessibilité routière :
Carrefour et voirie à créer depuis la RD 609.

Aménagement du pôle d'échanges multimodal :
Tout est à créer y compris installations ferroviaire sur la ligne classique pour déplacer la gare TER sur le site.

Foncier :
Le site est disponible et bénéficie de l'emprise réservée de la LNMP inscrite au PLU.

Topographie :
Le site est pratiquement plat.

Développement urbain :
Le développement urbain potentiel, constituerait un quartier isolé.

Développement touristique :
Possible d'aménager un pôle d'accueil régional mais pas de liaison directe avec le canal du midi et l'oppidum.

Projet LNMP infrastructure :
Scénario déjà étudié.

Résumé :
Un projet PEM plus facile à aménager mais sans accroche urbaine. Pas de relation avec le site. Potentiel de développement faible.

Accessibilité routière :
Carrefour et voirie à créer depuis la RD 609 à intégrer dans les carrefours d'entrée du village.

Aménagement du pôle d'échanges multimodal :
Tout est à créer. La ligne classique intègre déjà les équipements pour développer l'exploitation TER (gare TGV / TER à construire).

Foncier :
Le site est disponible mais ne bénéficie pas de l'emprise réservée de la LNMP inscrite au PLU.

Topographie :
Le site présente une topographie accidentée.

Développement urbain :
Plusieurs accroches urbaines : la ZA de la Mouline; la coopérative vinicole, le village.

Développement touristique :
Possibilité d'aménager un pôle d'accueil régional. Liaisons directes avec le canal du midi, le village, l'oppidum.

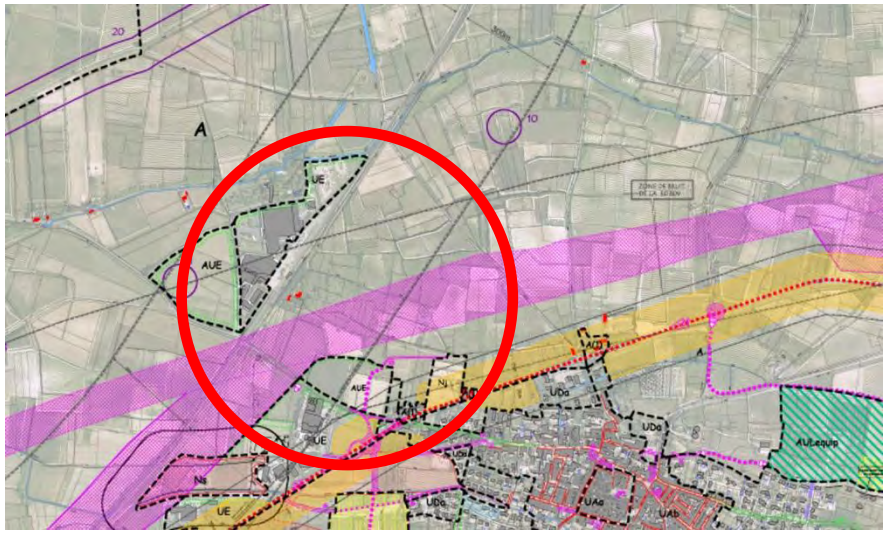
Projet LNMP infrastructure :
Scénario à étudier.

Résumé :
Un projet PEM un peu plus complexe (la topographie, l'entrée de village) mais bénéficie des équipements existants sur la ligne classique. Le développement urbain bénéficie de la présence du village et de la zone d'activité. Le développement touristique bénéficie de la présence du canal du midi, de l'oppidum et du village (développement de l'hébergement en relation avec le village, création de cheminements aménagés entre le village et l'oppidum via la gare TGV et le pôle d'échanges multimodal).

PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager

Le site d'implantation de la gare nouvelle – Etat des lieux :

Le site est aujourd'hui constitué de parcelles non aménagées à l'entrée du village de Nissan. Il se situe à mi-chemin entre le village et la zone d'activité de la Mouline et à proximité de la RD 609.
Ce site présente un risque de dommage à l'environnement faible (aucune espèce endémique, pas de zone inondable ni de risque de pollution de nappe phréatique, pas de risque de glissement de terrain).
.



Le site d'implantation de la gare nouvelle – PLU :

Bien qu'il n'intègre pas l'aménagement de la gare (initialement prévue sur le site de Périès) le PLU de Nissan intègre déjà une emprise réservée correspondant au tracé de la ligne nouvelle.
Le PLU intègre également les emplacements réservés au désenclavement du site, sur la base desquelles l'aménagement du PEM pourra s'appuyer.
Il intègre également aux abords du site, des zones AUE permettant le développement économique de la zone d'activité de la Mouline.

A noter la marge de recul de 75 m par rapport à la RD609.
Programme de la gare bénéficiant d'outil de protection et de gestion adaptés et nécessaires à la proximité de la zone sensible du canal du Midi.

PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager

Le site d'implantation de la gare nouvelle – occupation des parcelles :

La quasi-totalité des parcelles concernées par le projet sont naturelles (friches viticoles, garrigues, terres abandonnées). Une maison est cependant implantée à proximité de la gare TER existante.

Le site d'implantation de la gare nouvelle – domanialité :

La maitrise foncière du site reste, à ce jour, principalement privée.

PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager

Les aménagements de la gare nouvelle et de son pôle d'échanges se positionnent en articulation entre le village de Nissan et le site d'Ensérune, tandis que la gare nouvelle assure l'articulation entre la ligne grande vitesse et la ligne classique.

L'accessibilité depuis la RD 609 est assurée par une voirie nouvelle qui réalise un bouclage entre la route de Capestang et celle d'Ensérune. Cette configuration permettra aussi bien les arrivées / départs à destination de Narbonne que de Béziers.

L'aménagement du site entre la gare nouvelle et l'oppidum pourrait être le support du développement d'une synergie touristique à partir de la gare Nissan Sud-de-France.

PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager

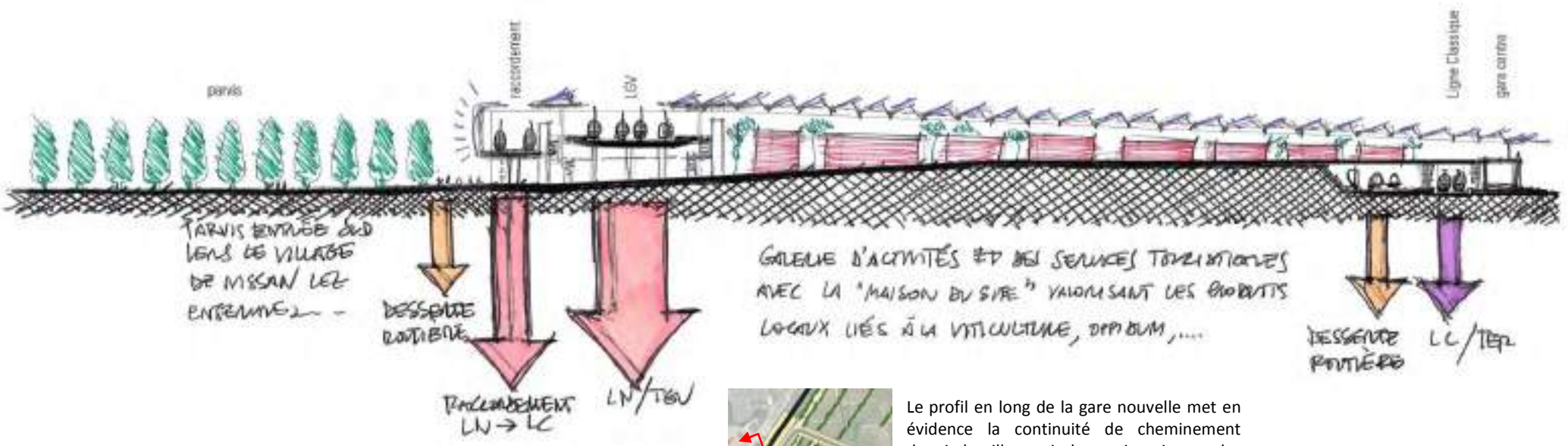
Le projet s'appuie sur la création d'une gare nouvelle qui assure la liaison entre les quais du TGV et ceux du TER.
La topographie du site permet d'aménager une voirie en boucle qui assure l'accessibilité de la gare via l'aménagement d'une gare routière, d'un dépose-minute permettant notamment l'accès aux taxis et aux personnes à mobilité réduite et des services de mobilité innovants (autolib'® location de vélos électriques) et des parkings courtes et longues durées d'environ 900 à 1000 places.
Coté sud, la gare nouvelle est prolongée par un parvis qui permet l'articulation avec le village de Nissan, intègre la cave coopérative dans le projet et permet le développement urbain ultérieur le long de la ligne nouvelle et de la RD 609 (environ 8 Ha).
Au nord, l'aménagement d'une liaison douce assure la relation avec le site d'Ensérune et le canal du Midi.
Cette liaison douce pourrait faire l'objet de travaux anticipés permettant la constitution d'un paysage spécifique vu depuis l'Oppidum. Ce paysage serait ainsi « mature » lors du lancement des travaux de l'infrastructure nouvelle.

A noter que cette proposition d'aménagement a été étudiée en relation avec l'architecte Silvio d'Ascia en charge de l'étude de faisabilité pour RFF.

PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager

Profil longitudinal de la gare

dessin de Silvio d'Ascia pour RFF



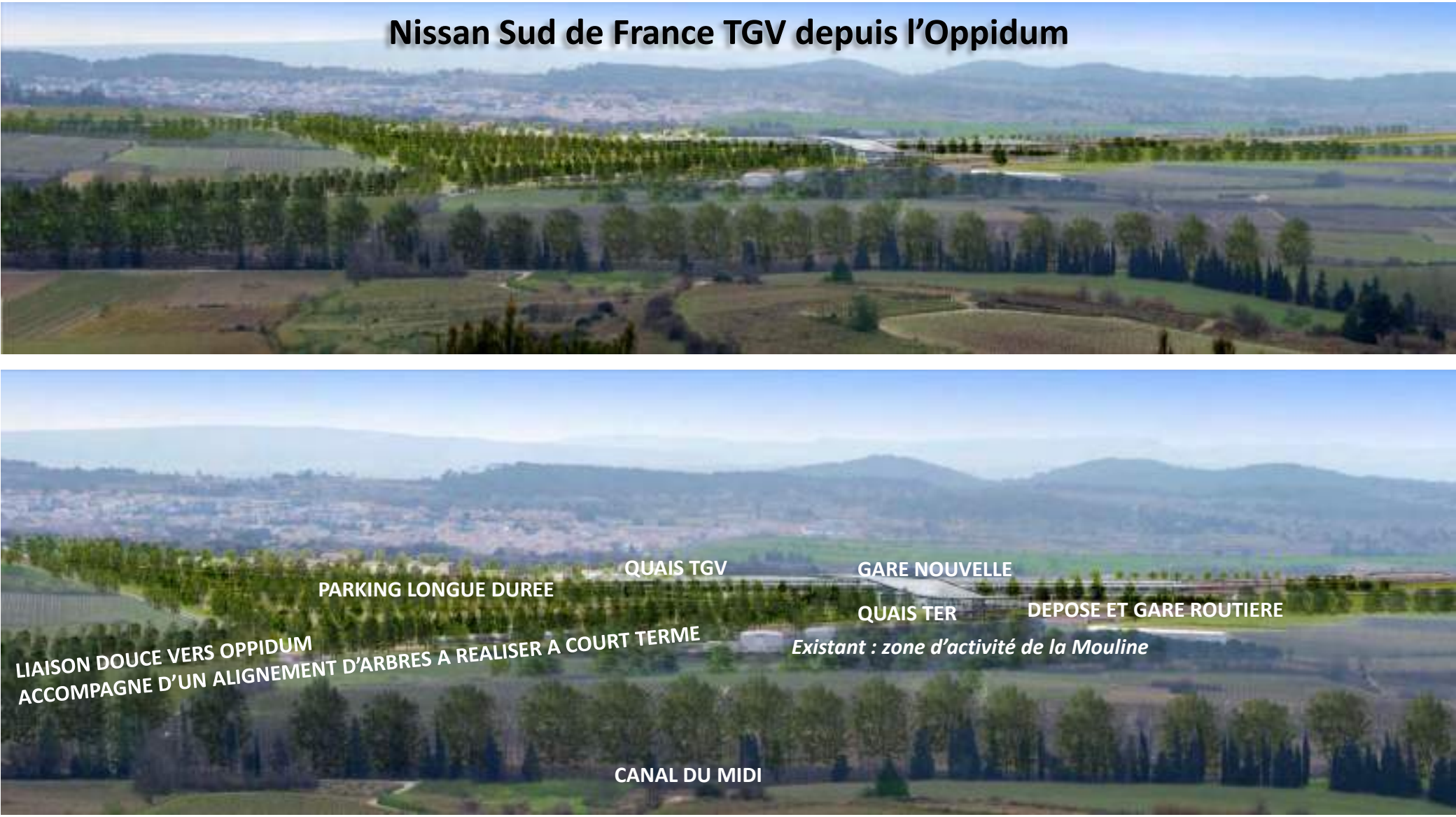
Le profil en long de la gare nouvelle met en évidence la continuité de cheminement depuis le village, via le parvis puis sous les infrastructures de la ligne nouvelle et, à travers le nouveau bâtiment, en direction des quais TER.

Cet axe de composition, orienté nord-sud est l'axe principal de l'intermodalité.

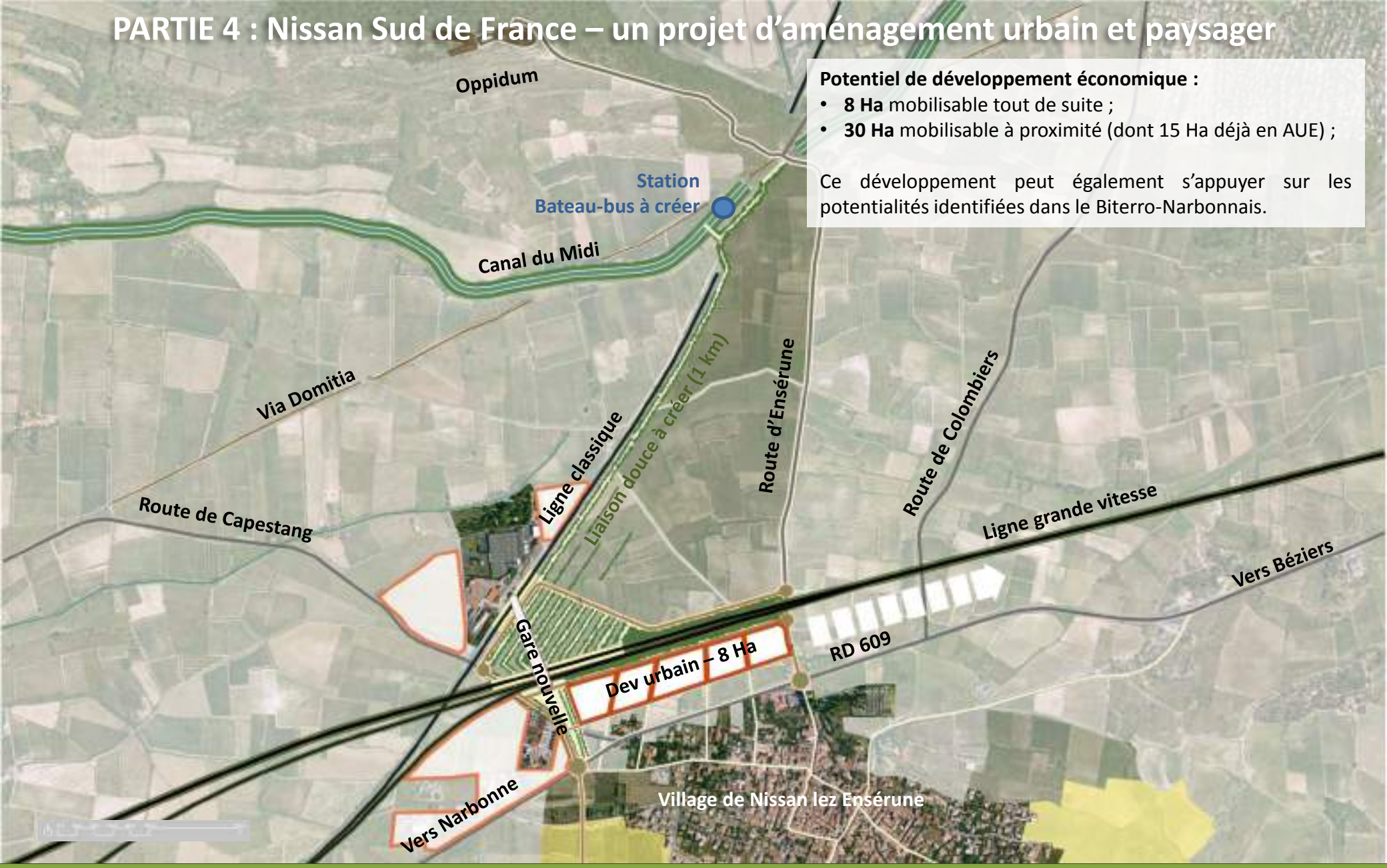
Il permet, de traverser le site depuis le village puis, via l'aménagement de la liaison douce, vers le site d'Ensérune et le canal du Midi.

PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager

Nissan Sud de France TGV depuis l'Oppidum



PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager



Potentiel de développement économique :

- **8 Ha** mobilisable tout de suite ;
- **30 Ha** mobilisable à proximité (dont 15 Ha déjà en AUE) ;

Ce développement peut également s'appuyer sur les potentialités identifiées dans le Biterro-Narbonnais.

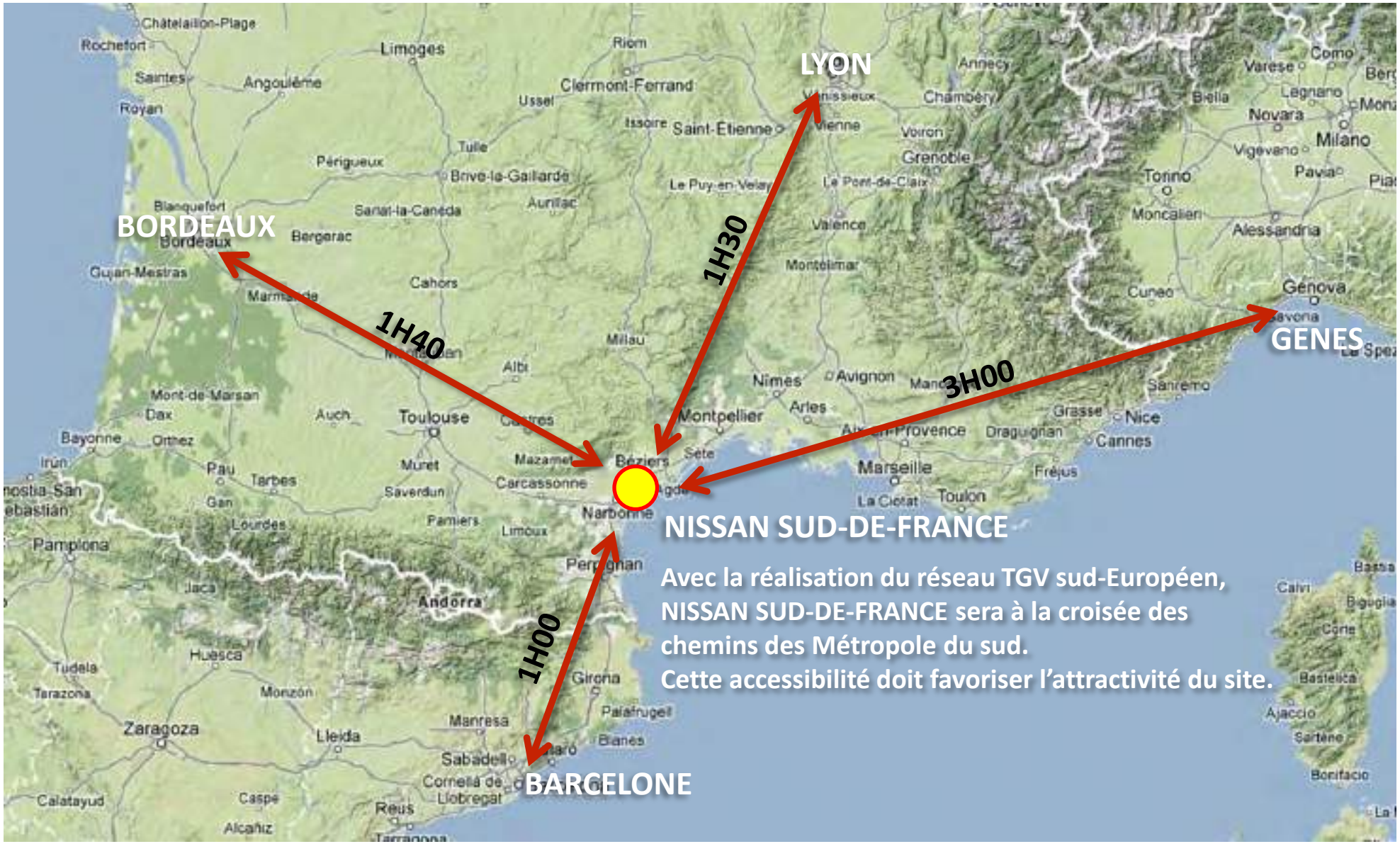
PARTIE 4 : Nissan Sud de France – un projet d'aménagement urbain et paysager

Potentiel de développement de logement :

- 500 habitants attendues à moyen terme avec le développement des quartiers ouest du village (zone AUz1) ;
- Un potentiel équivalent est mobilisable à plus long terme dans les quartiers Est (AUz0).

A l'horizon 2025, le Biterro-Narbonnais pourra recevoir environ 85 000 nouveaux habitants.

PARTIE 5 : PISTES POUR L'ACCUEIL D'ACTIVITES LIES A L'ATTRACTIVITE DU SITE



QUELS ENSEIGNEMENTS DE DEVELOPPEMENT ECONOMIQUE A PROXIMITE DES GARES NOUVELLES LGV ?

- **Profiter de la réduction du temps d'accès par rapport aux grandes métropoles régionales (Toulouse, Barcelone, Montpellier, Lyon) ;**

- **La structure interne de l'entreprise et son aire de marché détermine l'influence de la gare LGV sur son fonctionnement et, en conséquence, la fréquence d'utilisation du TGV par les salariés de l'entreprise, leurs clients, et leurs fournisseurs ;**

- **45 % des entreprises installées à proximité d'une gare nouvelle LGV recherchaient des locaux plus grands ou plus fonctionnels ;**

- **23 % des entreprises installées à proximité d'une gare nouvelle LGV avaient un besoin de redéploiement ;**

- **15 % des entreprises installées à proximité d'une gare nouvelle LGV recherchaient une meilleure accessibilité.**

Etude CNRS – Université de Franche Comté Bourgogne, Réseau des Economistes Transport et Aménagement – 13 mars 2012

FILIERE TOURISME ET VALORISATION DU PATRIMOINE LOCAL ET REGIONAL

Restaurant Panoramique
L'ouverture du site vers l'Oppidum et la plaine de l'Aude serait propice à l'implantation d'un restaurant panoramique.

Ref : Hôtel Saint-James – Bouliac. Arch : J.Nouvel

Hôtel – résidence tourisme
Dans le cadre de la découverte de la région et de son patrimoine culinaire et Touristique, l'implantation d'un hôtel à destination des professionnels et vacanciers doit être étudiée.
Cet équipement serait la locomotive des hébergements touristiques de charme et thématique du vignoble Biterro-Narbonnais

FILIERE TOURISME ET VALORISATION DU PATRIMOINE LOCAL ET REGIONAL

Valoriser le patrimoine :
L'aménagement du site entre la gare, le canal et l'Oppidum peut faire l'objet d'un projet paysager et de mise en valeur du Patrimoine local.

Ref :
Château La Coste – promenade architecturale et artistique à travers le vignoble.

Aménagement du site du Pont du Gard.

FILIERE TERTIAIRE ET SERVICES

Centre d'Affaires :

A la croisée des chemins des Métropoles du sud de l'Europe, Nissan Sud-de-France permettrait l'accueil d'un centre d'Affaires à destination des professions libérales.

Ref : centre d'affaires à Lyon. JDSCENTER.

FILIERES TECHNOLOGIQUES INNOVANTES DES 20 PROCHAINES ANNEES

Viticulture / Santé / Agronomie / Cosmétique :
Recherche Innovation autour de la vigne et de ses dérivés en lien avec les pôles de recherche de Toulouse et Montpellier et des sites de production de Barcelone, Lyon et Bordeaux.

Energies renouvelables :
Valorisation, bureaux d'études et de développement commercial, relatif à l'exploitation et la maintenance de production d'énergie renouvelable pour le cœur Languedoc en lien avec des maisons mères basées à Marseille, Lyon, Toulouse et Barcelone.

Thermalisme / Santé / Cosmétique :
Show-room de ces secteurs en lien avec les marchés régionaux et nationaux.

LA GARE NISSAN SUD-DE-FRANCE UN PROJET COLLECTIF POUR LE CŒUR LANGUEDOC

La réalisation de la gare de Nissan Sud-de-France et l'aménagement du site d'Ensérune et du futur pôle d'échanges multimodal devront être portés par une gouvernance spécifique associant les partenaires institutionnels européen, nationaux , régionaux et locaux et se donnant comme mission de :

- **Assurer le financement de la gare et des aménagements du site ;**
- **Garantir l'insertion du projet dans le paysage ;**
- **Développer les maillages avec le territoire que ce soit en terme de services à la mobilité, de transports ou de synergie économique avec les acteurs locaux ;**
- **Développer les programmes complémentaires pour faire du site de Nissan Sud-de France une véritable porte d'entrée régionale (1ère étape des parcours touristiques, services, restauration, hébergements…).**

EN 2025 LA GARE LGV A NISSAN, C'EST EVIDENT…!