



Dossier du « Grand Narbonne » et des Acteurs Audois pour l'implantation d'une gare TGV



Sommaire

Introduction	3
Synthèse du dossier	6
Première partie : Un territoire aux potentialités nombreuses et doté d'une stratégie partagée	8
L'Aude souhaite assurer durablement son accessibilité, moteur de son développement économique et touristique :	8
La Structure territoriale.....	8
La dynamique de développement à l'échelle départementale :	10
Une agglomération en développement, qui veut structurer son territoire et développer son tissu économique	18
La situation actuelle de l'agglomération :	18
Le projet d'agglomération :	18
Deuxième partie : Projets de développement territoriaux et gare grande vitesse	23
L'agrafe Ouest – Cas de la Gare nouvelle de Montredon des Corbières	23
Accessibilité routière	23
Accessibilité en transports en commun	25
Parti pris d'aménagement.....	25
Intentions programmatiques	28
L'agrafe Ouest – cas de la Gare Centre	35
Accessibilité routière	36
Accessibilité par les transports en commun :	36
Parti pris d'aménagement.....	37
Intentions programmatiques	39
Annexes : modélisation 3D des principes de développement et de programmation.....	40

Introduction

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan est un projet important pour le réseau ferré à l'échelle nationale et européenne. Il est également un élément majeur pour l'aménagement et le développement de l'ensemble du Languedoc-Roussillon.

Au-delà de la desserte et de la mise en relation des principales agglomérations du littoral, la ligne nouvelle doit également permettre d'améliorer l'accès de tous les habitants et territoires de la région à la grande vitesse ferroviaire grâce à un réseau ferré rénové.

C'est ainsi que **la desserte grande vitesse de Narbonne, nécessairement interconnectée à la ligne Toulouse-Narbonne, intéresse le bassin de vie narbonnais mais aussi l'ensemble du territoire audois.**

La gare TGV de Narbonne, quelle que soit sa localisation, s'intègre dans un dispositif multimodal, développé par l'ensemble des acteurs audois, s'appuyant également sur l'aéroport de Carcassonne et le port de Port-La-Nouvelle pour garantir au département une forte accessibilité.

Cet enjeu fait l'objet depuis 2009 d'une **adhésion commune du Conseil général, de la Communauté d'agglomération du Carcassonnais et de la Communauté d'agglomération du Grand Narbonne**. Dans le cadre du partenariat appelé « **Union sacrée pour l'inter-modalité audoise** », ces collectivités se sont engagées dans une réflexion commune, une action concertée et cofinancée pour assurer cette «accessibilité multimodale» à notre département.

Pour que la gare TGV produise pleinement ses effets, **l'ensemble des acteurs audois s'engage d'ores et déjà pour que leurs politiques et investissements garantissent une bonne accessibilité territoriale de la Gare**. Ainsi, elles planifient dès aujourd'hui son raccordement au réseau routier départemental et autoroutier ainsi que le développement d'un pôle multimodal et d'un site propre garantissant son accessibilité en transports en commun sur un large territoire.

La gare n'est cependant pas seulement un objet technique, une infrastructure de transport. Elle est également un levier pour des politiques plus larges d'aménagement et de développement territorial. Les collectivités de l'Aude et tous les acteurs socio-économiques n'attendent pas qu'elle produise, en soi, des développements urbains : elles l'ont par contre **déjà intégrée dans leur stratégie et politique de développement**.

C'est l'objet de ce dossier que de présenter comment cette gare TGV de Narbonne s'intègre dans un projet territorial largement partagé et comment elle est saisie, par tous, comme un levier pour approfondir des stratégies et des politiques déjà enclenchées et les faire évoluer.

Dans le cadre du partenariat « Union Sacré pour l'inter-modalité audoise », les stratégies territoriales, coordonnées entre les acteurs audois, intègrent le projet de Gare nouvelle dans l'Aude autour de quatre axes :

- **La Gare sera une « Gare départementale »** : seul département du Languedoc-Roussillon à ce jour non couvert par une accessibilité LGV, la Gare Nouvelle sera le support pour le développement et l'accessibilité à l'échelle départementale.
- **La Gare sera une « Gare au sein d'un espace de Projet partagé »** : conciliant les échelles de projet, elle s'inscrira dans les stratégies de développement à l'œuvre à l'échelle urbaine, communautaire et départementale : structuration urbaine d'une nouvelle « Entrée Ouest » de la Ville, affirmation d'un développement communautaire de l'« Agrafe Ouest », renforcement des politiques des partenaires audois en faveur du développement et de la complémentarité de l'axe « Narbonne-Lézignan-Corbières-Carcassonne » (dit « le Sillon Audois »).
Elle constituera un levier pour intensifier les stratégies et les politiques publiques déjà enclenchées et une véritable clef de voûte pour un projet territorial largement partagé.
- **La Gare sera une « Gare entre deux mers »** : renouvelant le positionnement stratégique de la Narbonnaise depuis l'Antiquité, la Gare nouvelle sur Narbonne est la seule à garantir à ce jour la possibilité d'une connexion entre les deux mers, de l'Atlantique à la Méditerranée (Toulouse-Perpignan-Montpellier). Dès demain, cette connexion pourrait être assurée par le réseau ferré classique (connexion et cadencement avec la Gare centre de Narbonne qui est aujourd'hui le nœud ferroviaire entre Montpellier, Perpignan et Toulouse) et à plus long terme, sous réserve des études en cours sur la Ligne LGV Toulouse-Narbonne, à grande vitesse directement depuis la Gare.
- **La Gare sera une « Gare carrefour »** : venant compléter le dispositif multimodal audois (Aéroport de Carcassonne et port de Port la Nouvelle), l'aménagement autour de la gare nouvelle permettra de garantir un haut niveau d'accessibilité, tant pour les déplacements courts, à l'échelle de l'Agglomération, que pour les déplacements plus lointains en direction du Bassin Biterrois et Carcassonnais.

M. Jacques BASCOU,
Député Maire de Narbonne,
Président du « Grand Narbonne Communauté d'Agglomération »



M. Alain TARLIER,
Président de la
Communauté d'Agglomération de Carcassonne



M. André VIOLA,
Président du **Conseil Général de l'Aude**



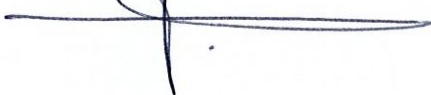
M. Roger DUPUY,
Président de la **Communauté de Communes de
la Région Lézignanaise**



M. Jean Claude PEREZ,
Député-Maire de Carcassonne



M Bernard BALLESTER,
Président de la **Chambre de Commerce et
d'industrie Territoriale de Narbonne, Lezignan
et Port la Nouvelle**



M. Michel MAÏQUE,
Maire de Lézignan-Corbières



M André SYLVESTRE,
Président de la **Chambre des Métiers de l'Aude**



M Richard SEVCIK,
Président du **PNR de la Narbonnaise en
Méditerranée**



M. Guy GIVA,
Président de la **Chambre d'agriculture de l'Aude**



M Bernard GEA,
Vice-Président du Grand Narbonne,
Délégué au **SCoT de la Narbonnaise**



Synthèse du dossier

En préalable, il faut rappeler que les trois localisations étudiées par Réseau Ferré de France sur le secteur narbonnais ont été successivement envisagées. Ces trois localisations peuvent s'insérer dans les politiques d'aménagement menées par les collectivités et sont donc acceptables. Il apparaît cependant qu'une gare nouvelle serait préférable car elle aurait une accessibilité et une lisibilité plus forte à l'échelle départementale qu'en simple « développement » de la Gare entre.

Concernant les deux hypothèses de gare nouvelle, la solution en viaduc amène à des coûts et des difficultés techniques importantes. La solution plus au nord sera d'un coût plus modéré mais avec une localisation qui doit faire l'objet de réflexions plus poussées pour articuler contraintes techniques ferroviaires, dynamiques et contraintes territoriales. Ce dossier traite de ces deux hypothèses indifféremment en précisant toutefois les « modulations » propres aux particularités de chacun de ses deux sites.

Le dossier, dans une première partie, présente les enjeux et stratégies d'aménagement au niveau départemental (accessibilité et attractivité, développement touristique, développement du « Sillon Audois » -axe Carcassonne – Lézignan Corbières – Narbonne).

Soulignant la **convergence des collectivités sur la desserte multimodale du département (partenariat « Union sacré pour l'inter-modalité audoise » - accord des collectivités de l'Aude sur une desserte s'appuyant sur l'aéroport de Carcassonne, une gare TGV à Narbonne et sur le port de Port-la-Nouvelle)**, il présente également la vision partagée de l'aménagement du département (notamment au travers de l'élaboration en cours du Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable- SDADDT-) et plus particulièrement du Sillon Audois.

La Gare s'inscrit ainsi dans les politiques de développements et les stratégies d'aménagement établies et partagées par les collectivités audoises :

- **Renforcement de l'accessibilité départementale**
- **Développement touristique** : création autour de la gare d'une plate-forme touristique servant de centre d'information et d'interprétation du patrimoine audois et de ses productions locales
- **Diversification économique** : création d'un technopôle, sur le modèle du Parc Méditerranéen de l'Innovation et création d'une plate-forme dédiée à l'écoconstruction
- **Agriculture** : création d'un marché de gros consacré aux producteurs Audois (sur le modèle du MIN de Rungis, la traçabilité et la fraîcheur étant les éléments permettant une meilleure commercialisation).

Il expose en parallèle **les enjeux et le projet de l'agglomération du Grand Narbonne avec un développement sur l'agrafe Ouest**, espace de développement qui accueillera la gare TGV, appelé à devenir un axe de développement et de densification et porte d'entrée vis-à-vis du département de l'Aude.

La deuxième partie du dossier est consacrée à l'**articulation entre la gare TGV et les politiques et projets des collectivités territoriales.**

En premier lieu, sont détaillées les pistes d'action pour **garantir une accessibilité territoriale maximale de la gare :**

- Au niveau départemental : la création de la connexion au réseau départemental structurant sera réalisée. De plus, la gare sera desservie par des lignes de bus.
- Au niveau agglomération : un pôle multimodal ainsi qu'un parking de rabattement seront créés. De plus, un bus en site propre sera créé pour relier gare nouvelle et gare centre.

En deuxième lieu, l'agrafe Ouest est détaillée au travers des principaux secteurs de régénération et de développement qui la composent. **La Gare ne servira pas simplement de support à une ZAC implantée à sa périphérie immédiate** (ce qui représente l'un des échecs récurrents des gares TGV comme Vendôme et Avignon dans une certaine mesure) **mais elle fait partie d'un projet à grande échelle** dont les principes sont les suivants :

- Priorité au **renouvellement urbain** et à la **structuration des espaces péri-urbains**
- Articulation forte entre renouvellement et **accessibilité en transports en commun**. Le Bus en site propre servant ici de support à une politique ambitieuse de renouvellement urbain.
- Prise en compte et intégration du **grand paysage dans la composition de ces différents développements**
- Développement mixte avec une priorité à la **diversification économique**, dans le prolongement des politiques actuelles.

La Gare « Grande Vitesse » en quelques chiffres...

	2012	2020
Fréquentation de la gare	1 million	entre 2 et 3 millions
nombre d'arrêts quotidiens	32	entre 40 et 60
meilleur temps d'accès à Paris	04:50	entre 3:40 et 4:00
meilleur temps d'accès à Lyon	03:20	entre 02:05 et 02:20
Meilleur temps d'accès à Marseille	03:20	entre 01:40 et 02:20
Meilleur temps d'accès à Barcelone	04:10	entre 01:15 et 01:40

Figure 1 – les effets de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Première partie : Un territoire aux potentialités nombreuses et doté d'une stratégie partagée

L'Aude souhaite assurer durablement son accessibilité, moteur de son développement économique et touristique :

La Structure territoriale

De 125 km de l'ouest à l'est et 90 km du nord au sud (6.343 km²), le département de l'Aude est marqué par une grande diversité des paysages.

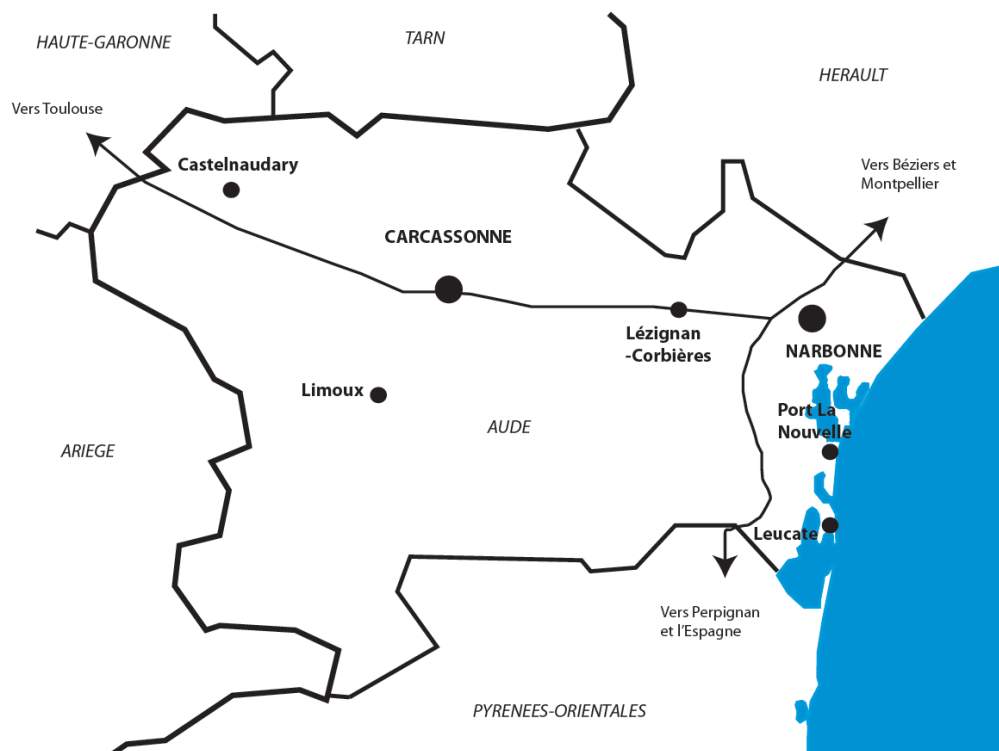


Figure 2 – Département de l'Aude

Il se situe en effet entre deux massifs montagneux (la Montagne Noire au nord et les Pyrénées au sud) et deux bassins sédimentaires (le bassin languedocien à l'est et le bassin aquitain à l'ouest). Sa façade littorale, de 47 kilomètres, le situe au cœur de l'arc méditerranéen latin.

Le département de l'Aude compte plus de 350 000 habitants et connaît une croissance démographique soutenue (1,3% par an). Les projections de l'INSEE l'appelle à compter plus de 450 000 habitants d'ici 2040.

Il totalise plus de 126 000 actifs ; dont 88% travaillent dans des entreprises de moins de 5 salariés.

Principalement tourné vers le secteur tertiaire et commercial, le secteur économique est également fortement structuré par le tourisme et l'agriculture. Bien que présent sur le Narbonnais, le secteur industriel est à l'échelle audoise sous-représenté.

Le territoire est structuré autour de deux « typologie d'espaces » : le « Sillon audois », reliant les pôles Urbains du Département et leurs « espaces intermédiaires » et les « avant pays » (cf. figure 2).

Le sillon audois s'inscrit d'est en ouest du département et joint les principales pôles urbains principaux du département (Castelnaudary- Carcassonne- Lézignan-Corbières - Narbonne), structuré le long des couloirs Montpellier-Perpignan et Narbonne-Toulouse.

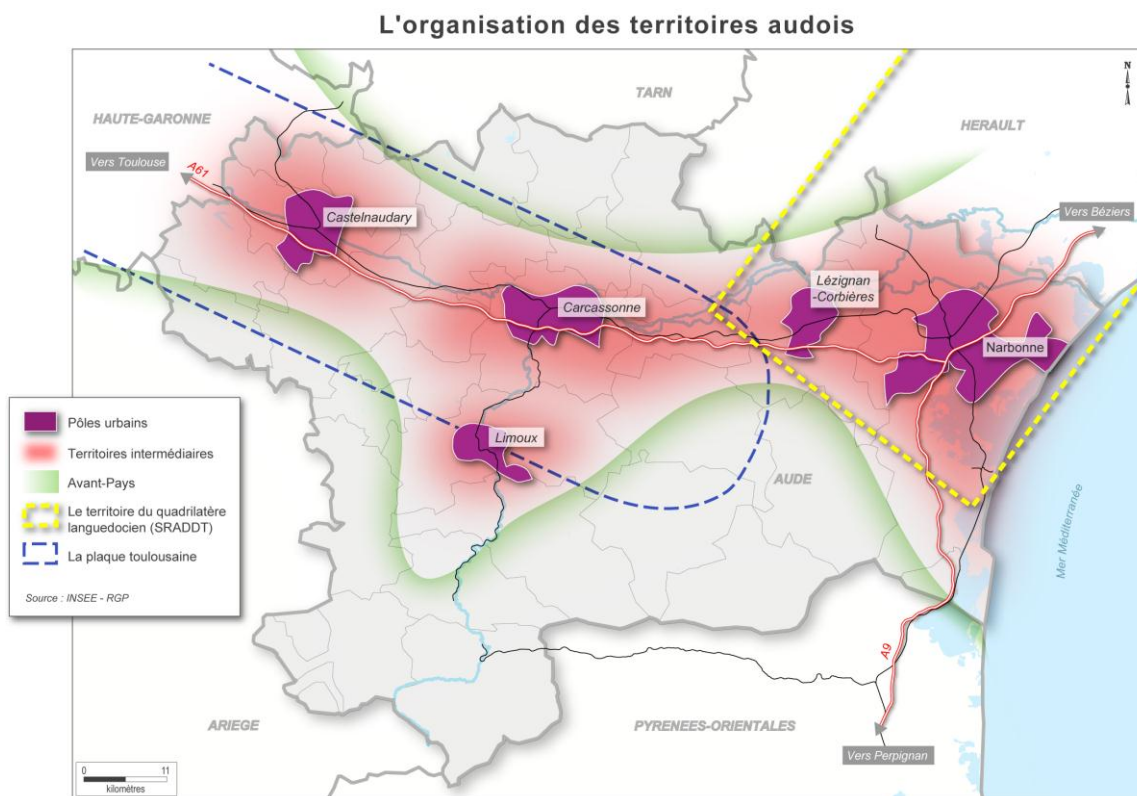


Figure 3 – Structuration territoriale de l'Aude (source : SDDAT de l'Aude)

Le département de l'Aude est pour partie structuré par l'axe de liaison entre ces deux pôles urbains majeurs, Narbonne et Carcassonne relié entre eux par Lézignan Corbières.

Cet espace est « composé » de trois Communauté qui sont :

L'agglomération de Carcassonne (23 communes et environ 75 000 habitants) connaît, comme Narbonne et Lézignan, un développement démographique important depuis le début des années 90.

Son développement économique s'appuie aujourd'hui principalement sur les services :

- Le commerce représente le quart des établissements de Carcassonne. L'agglomération apparaît, avec un chiffre d'affaire global de l'ordre de 550 millions d'euros, comme le principal pôle commercial du Département¹.

¹ Source : fiche territoire Carcassonne – CCI Carcassonne Limoux

- L'activité hôtelière est également importante, en relation avec le rayonnement touristique de l'agglomération et particulièrement du site de la Cité de Carcassonne (3 millions de visiteurs annuel).
- L'activité de construction se caractérise par une forte densité d'établissements
- Carcassonne est également un pôle administratif important (Préfecture)

La communauté de Communes de Lézignan- Corbières (20 communes et environ 20 000 habitants) connaît un fort développement démographique mais également un développement économique marqué² autour des filières suivantes :

- La logistique, du fait de la bonne accessibilité du territoire depuis l'A61
- La filière viticole avec des activités de recherche (SICAREX), d'œnologie, de la construction d'équipement pour la vinification, mais également la distillerie la plus importante du département.

La communauté d'agglomération du Grand Narbonne (37 communes et 120 000 habitants) connaît un développement démographique soutenu, qui se localise préférentiellement dans son arrière-pays. Son tissu économique se caractérise actuellement par l'importance des services :

- Le commerce représente environ 1/5 des entreprises, avec un chiffre d'affaire global autour de 480 millions d'euros, Narbonne est un pôle économique majeur au niveau départemental.
- Les activités liées à l'attractivité touristique du territoire sont également importantes.
- Les activités logistiques sont également présentes, notamment avec Port La Nouvelle

L'agglomération de Narbonne connaît cependant des évolutions conséquentes avec le développement de nouvelles filières autour des métiers de l'environnement et en lien avec les centres de recherche et l'offre universitaire présente sur son territoire.

La dynamique de développement à l'échelle départementale :

La convergence forte des collectivités du « Sillon audois » et même au-delà, des collectivités audoises a induit le renforcement de leur partenariat depuis maintenant plusieurs années.

Cette dynamique partenariale importante continue à se développer sur des sujets de plus en plus nombreux, comme le montre l'élaboration en cours du Schéma Départemental d'Aménagement et de Développement Durable du Territoire (SDADDT).

Naturellement, **la Gare TGV de Narbonne s'inscrit dans cette dimension de réflexion partenariale et de politiques départementales concertées et coordonnées.**

En améliorant l'accessibilité départementale, la gare TGV constitue un levier pour le développement du département, inscrit sur l'axe Narbonne-Lézignan-Corbières-Carcassonne, en agissant à plusieurs niveaux :

- **Une nouvelle accessibilité au service de la multi modalité audoise : « Air-Fer-Mer »**
- **Une nouvelle accessibilité au service d'une offre touristique en réseau**
- **Une nouvelle accessibilité pour levier au service du développement économique**
- **Une nouvelle accessibilité pour de nouvelles opportunités en matière d'activités viticoles et agricoles**

² Les emplois ont ainsi connu une progression de +13% entre 1990 et 2000 (source : ANPE)

Une nouvelle accessibilité au service de la multi modalité audoise : « Air-Fer-Mer »

L'Aude est un territoire incontournable faisant le lien entre la péninsule ibérique et le reste du continent européen. L'arrière-pays est constitué de massifs montagneux et la bande littorale, composée de plaines et de vallées alluviales, est l'axe historique de passage entre l'Espagne et le couloir rhodanien.

C'est un lieu de **passage essentiel pour l'activité économique de l'arc méditerranéen et une ouverture de la région Midi-Pyrénées vers la Méditerranée** (nombreux axes de transports et accès maritimes)

Au niveau national et international l'Aude est **un territoire de connexion entre Europe du nord, Europe du sud et la côte atlantique**, au niveau « local » le territoire départemental est pour partie structuré par l'axe de liaison entre les deux pôles urbains majeurs, Narbonne et Carcassonne relié entre eux par Lézignan-Corbières

Le Département de l'Aude dispose ainsi de nombreuses portes d'entrées (ports, aéroports, sorties d'autoroutes, gares) et de nombreux atouts en terme d'infrastructures de transports :

- Une position stratégique des grandes voies de communication routière et des autoroutes (A9 et A61) avec de nombreuses sorties
- le port de Port la Nouvelle concentre l'essentiel du trafic de marchandises (3eme rang des ports français céréaliers, 9e pour les produits pétroliers et 3eme port de commerce français en Méditerranée). Il bénéficie d'équipements de qualité et de potentialités maritimes et terrestres qui lui permettraient d'étendre son Hinterland vers le Sud-Ouest et de se relier au couloir rhodanien. Pour 2015, un projet de doublement du port est en réflexion (200 M d'euros; 100ha). Ce projet est mené notamment avec le Conseil Régional, le Conseil Général, les communautés d'agglomération de Narbonne et Carcassonne, la CCI de Narbonne. **De plus, la construction d'un arrière port, embranché fer, est en cours d'étude sur Truilhas.**
- L'aéroport de Carcassonne (en 2008, 444 702 voyageurs ont emprunté les lignes développées par Ryanair vers les aéroports de 4 pays (Angleterre, Belgique, Allemagne et Ecosse) génère plus de 500 M€ de retombées économiques sur le département dont 11,2 M€ de retombées directes sur l'économie locale. Propriété du Conseil Régional et géré par Veolia à travers une délégation de service public, l'aéroport a fait l'objet d'un partenariat financier entre la Communauté d'Agglomération de Carcassonne, le Grand Narbonne et le Conseil Général pour réaliser un programme d'investissement et de modernisation de cet équipement.
- Transport en commun et mobilité. Le réseau Audelignes compte 71 lignes régulières sur l'ensemble du département, desservant 89% de la population au tarif attractif à 1€.

Malgré ces atouts, le département dispose à ce jour d'une accessibilité limitée à l'échelle nationale : absence de grande vitesse ferroviaire, aéroport de Carcassonne qui se développe sur des lignes européennes....

Les collectivités territoriales de l'Aude, partageant ce constat, s'accordent sur **l'organisation à terme de l'accessibilité à grande échelle du département (figure 8) autour de l'aéroport de**

Carcassonne, la gare TGV de Narbonne, du Canal du Midi et du port de Port-la-Nouvelle. Ainsi, dans le cadre du partenariat appelé « Union sacrée pour l'inter-modalité audoise », ces collectivités s'engagent dans une réflexion commune et une action concertée pour assurer cette « accessibilité multimodale » à notre département. Les études et investissements à réaliser sur cette organisation font et feront l'objet de co-financement des différentes collectivités de l'Aude dans le cadre de ce partenariat.

Dans le cadre de cette stratégie, la gare TGV de Narbonne permettra l'accès à la grande vitesse pour l'ensemble du département. Cette gare, interconnectée à la Ligne Toulouse-Narbonne (existante et future) sera une **gare de correspondance majeure**.

A l'échelle nationale, elle permettra la correspondance de l'arc méditerranéen avec l'axe atlantique (Toulouse-Bordeaux).

Localement, elle organisera les déplacements sur le département. Le projet prévoit notamment à cet effet :

- **Une plateforme multimodale** au droit de la gare nouvelle coordonnant TCSP (vers la Ville de Narbonne et la Gare centre) et le réseau des lignes départementales
- **Une desserte viaire renforcée** : création d'un barreau routier RD6113 et RD 6607 au droit de la gare nouvelle, création de la rocade nord de Narbonne (en cours) favorisant l'accessibilité depuis le nord du littoral narbonnais, projet en cours d'étude d'un barreau routier permettant l'accès d'une large partie du territoire à un nouvel échangeur de l'A9 au niveau de Salles d'Aude.

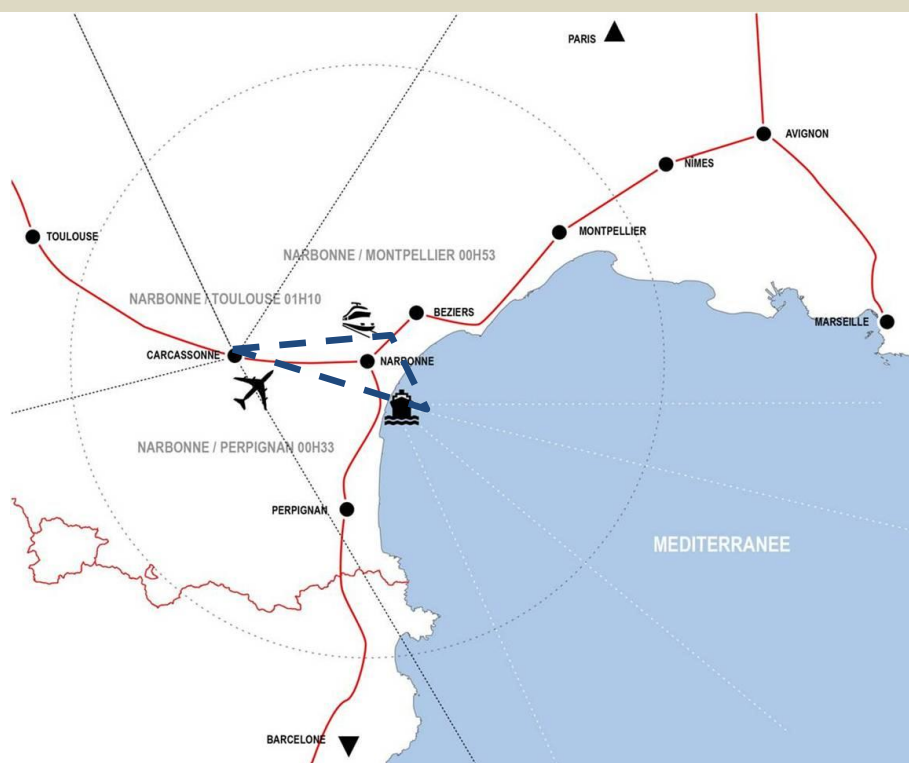


Figure 4 – l'organisation multimodale à terme de l'Aude

Une nouvelle accessibilité au service d'un positionnement d'une offre touristique en réseau

Avec un patrimoine historique et culturel remarquable, dont 2 sites classés au patrimoine mondial de l'UNESCO, 18 châteaux et abbayes, sites pôles du Pays Cathare, une géographie variée propice aux activités de pleine nature, un climat clément, l'« Aude Pays Cathare » profite d'un positionnement privilégié au cœur du triangle Toulouse – Montpellier – Barcelone.

L'Aude dispose ainsi d'une grande attractivité touristique, liée à de nombreux atouts (figure 5) :

- **Carcassonne et Narbonne** qui sont deux « moteurs » complémentaires. Carcassonne compte deux sites classés au Patrimoine Mondial de l'Humanité (la Cité médiévale de Carcassonne, qui avec 3 millions de touristes annuels représente l'un des sites les plus visités à l'échelle européenne, et le canal du Midi) : il représente un pôle majeur avec une image liée à l'époque médiévale. Narbonne est également une destination touristique importante (entre 2 et 3 millions de nuitée) marquée par le littoral et par les vestiges de l'époque romaine mis en valeur au sein du futur Musée Régional de la Romanité.
- **L'« Aude, Pays Cathare »**, destination touristique avec sa marque de qualité territoriale, « Pays Cathare® », est une destination qui est connue et reconnue sur le marché touristique international. Disposant d'une vraie visibilité, elle profite à tous les territoires en irriguant l'ensemble du département autour du développement du tourisme patrimonial («Châteaux cathares»).
- **Le Canal du Midi, le Canal de Jonction et le canal de la Robine**, classés au patrimoine mondial de l'Humanité, l'Aude étant le 1er département français en matière de tourisme fluvial.

Ce fort potentiel en fait le 23e département touristique français avec un chiffre d'affaires annuel de près de 842 millions d'euros en 2009 (700 en 2006) et une consommation touristique de 700 millions d'euros en 2009 (soit 10 % du PIB départemental). Le secteur touristique représente 15% des emplois salariés et concerne 22% des entreprises audoises. Le tourisme audois, activité transversale et non délocalisable reste un des meilleurs atouts de développement du département.

Ainsi, les acteurs audois s'accordent sur la **stratégie touristique visant à favoriser la circulation des flux touristiques à partir des pôles d'entrée et pôles d'attractivité du territoire** sur l'ensemble du département de l'Aude **et à élargir l'offre** (courts séjours, tourisme d'affaire, tourisme patrimonial, éco-tourisme...).

Les enjeux actuels sur le tourisme sont les suivants :

- Poursuivre la reconnaissance et consolider la notoriété de l'«Aude, Pays Cathare », notamment au travers de la demande d'inscription au patrimoine mondial de l'humanité
- Accentuer la valorisation du Canal du midi dans l'Aude et du Canal de la Robine dans un département qui est leader national en tourisme fluvial
- Développer de nouvelles offres touristiques : court séjour, tourisme d'affaire, tourisme nature, oeno-tourisme...
- Renforcer la mise en réseaux des sites et des activités touristiques.

Dans le cadre de cette stratégie, la gare TGV de Narbonne participera fortement à cette politique, particulièrement pour le développement de nouvelles offres touristiques (court séjour, tourisme d'affaire, tourisme nature, oeno-tourisme). Le futur développement des lignes TGV confirme la position de trait d'union géographique du département et **consolide l'attractivité de la destination, les transports devenant un facteur primordial dans le choix des lieux de séjours.**

Afin de profiter pleinement de cette opportunité, les collectivités souhaitent **faire de la gare TGV et l'agrafe Ouest une porte d'entrée pour l'ensemble du département** (

Figure 5). Pour cela, il est également prévu de mettre en œuvre :

- **La desserte de la gare TGV par des lignes départementales pour assurer l'accessibilité des sites** non desservis par la ligne Toulouse-Narbonne.
- La création d'une **plateforme éco-touristique** à proximité immédiate de la gare pour informer sur les grands sites touristiques, organiser les transferts et favoriser la mise en réseau des sites depuis la Gare LGV.

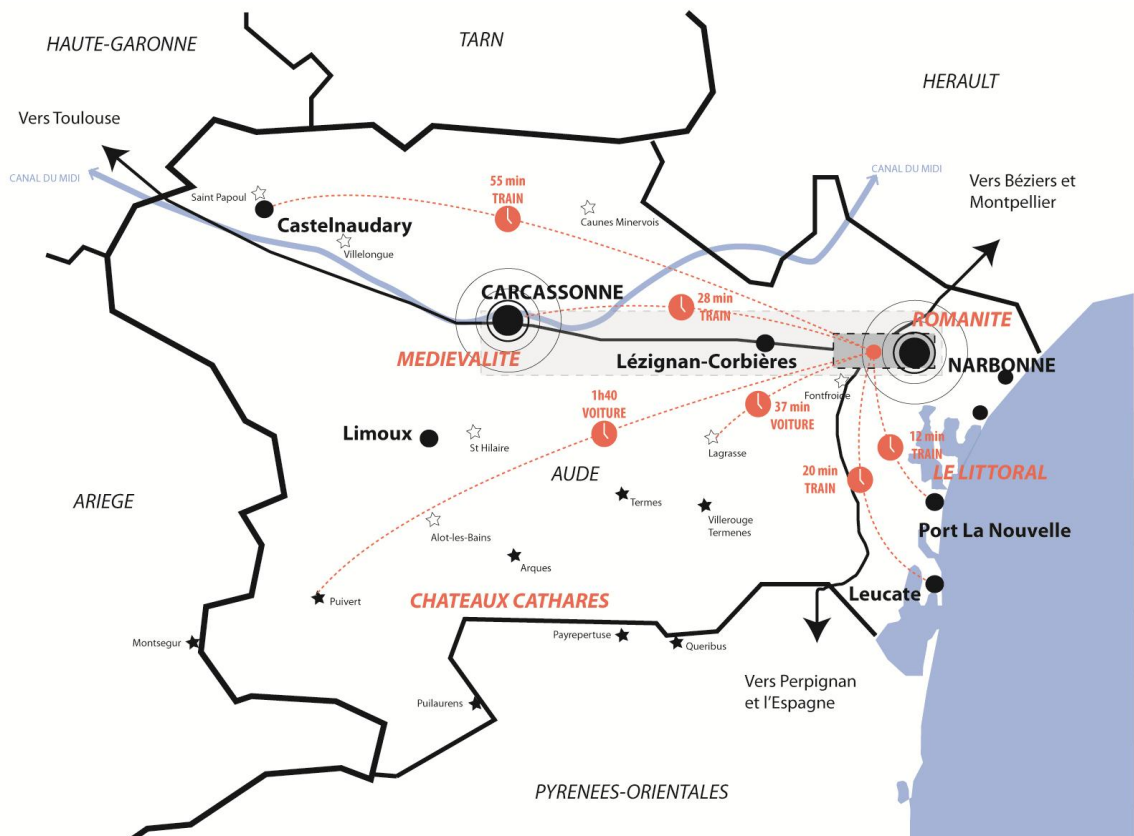


Figure 5 – agrafe ouest et pôles touristiques sur le département de l'Aude

Une nouvelle accessibilité pour levier au service du développement économique

L'Aude compte 126 850 actifs dont 103 238 salariés (2009) et dispose d'une évolution significative du nombre d'emplois salariés privés entre 1999 et 2009 (+24,2%) bien qu'inférieure à la dynamique régionale établie à +26,5%. Les deux principaux bassins d'emploi du département sont Narbonne (40% de l'emploi salarié du département) et Carcassonne.

L'économie audoise repose essentiellement sur une « économie traditionnelle » dans les secteurs de l'agriculture et de l'artisanat et une économie de services liée à l'attractivité résidentielle et touristique de ce territoire. L'industrie est peu présente excepté à l'est du département.

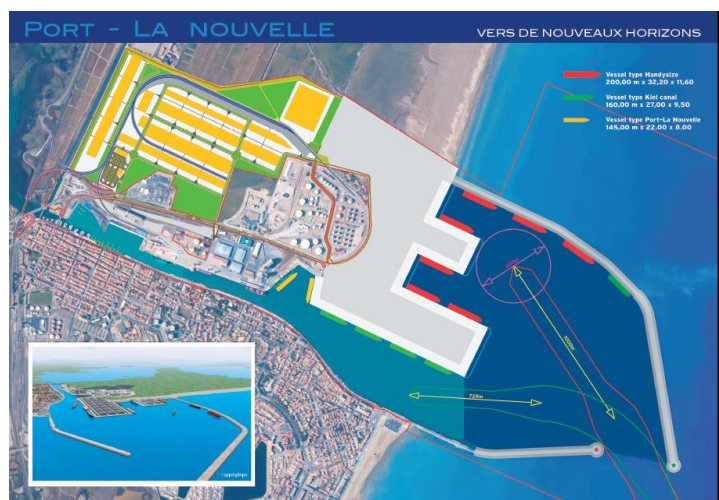
Ainsi ce sont 2/3 des emplois dans l'économie de services, l'agriculture restant dynamique et représentant 12% de la population active contre 5,7% au niveau national enfin l'artisanat recense 6896 entreprises et connaît des mutations technologiques notamment dans le bâtiment (éco construction, énergies renouvelables).

Au vu de cette situation, les acteurs audois s'accordent sur la nécessité d'accompagner le développement des « économies traditionnelles », en agissant principalement sur l'innovation et la mise en marché, et de soutenir les pôles d'activités en développement, principalement situés sur le Sillon Audois. Ces politiques ont pour objectif de soutenir une dynamique de création d'emplois favorable à l'Aude.

Les enjeux actuels sont les suivants :

- Diversifier le tissu économique Narbonnais, en privilégiant l'économie de l'innovation, autour des métiers de l'environnement.
- Assurer à l'agriculture et à la viticulture un développement par la recherche de nouvelles formes de commercialisation, de ressources complémentaires (liées au tourisme par exemple) et de labellisation des productions (notamment viticoles).
- Prolonger le développement de Lézignan-Corbières, en articulation avec le développement de l'agrafe ouest narbonnaise.
- Développer le port de Port la Nouvelle, 3^{ème} Port de commerce français en Méditerranée, pour en faire (travaux en cours, réception prévue en 2015) l'un des grands ports méditerranéens ainsi qu'une plateforme logistique multimodale. **C'est dans ce cadre que le projet d'un arrière port sur la ZI de Truilhas (Sallèles d'Aude), embranché fer, est à l'étude.**

Figure 6 – extension de Port la Nouvelle (livraison : 2015)



Dans le cadre de cette stratégie, la gare TGV de Narbonne, au travers de la constitution de l'agrafe Ouest, va être un levier pour le développement économique de l'ensemble de l'Aude :

- La proximité de la gare TGV avec plusieurs pôles économiques majeurs de l'Aude (Carcassonne, Port la Nouvelle, Lézignan-Corbières) va **améliorer leur accessibilité**, leur lien avec les grandes métropoles régionales. Cette évolution sera un élément majeur **en faveur de leur attractivité et du développement de leur tissu économique** (figure 6). Cela est particulièrement le cas pour les importantes réserves foncières à vocation économique disponibles sur le secteur de la Communauté de Communes de la Région lézignanaise, situées à 15-20 min du site de la gare.
- sur Narbonne la gare TGV permettra de **renforcer la liée à l'économie de l'innovation** actuellement portée par la Communauté d' Agglomération du Grand Narbonne et ses principaux partenaires. En complément d'un développement économique axé sur l'innovation à proximité de la Gare (voir seconde partie), il est également prévu le développement d'une antenne universitaire en lien avec le développement de l'offre universitaire sur Narbonne (construction en cours d'un nouveau IUP rattaché à l'Université de Perpignan).

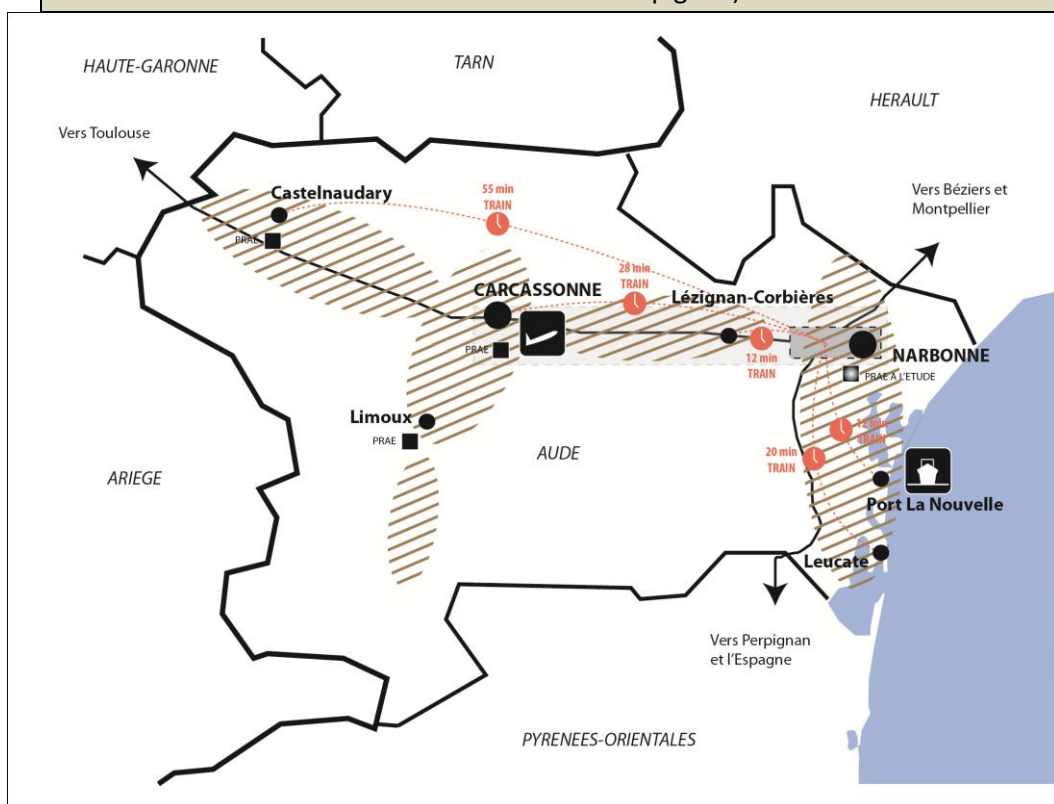


Figure 7 – Gare TGV et bassins d'emplois

Une nouvelle accessibilité pour de nouvelles opportunités en matière d'activités viticoles et agricoles

Les activités agricoles et viticoles occupent une place importante dans le département, tant en termes économiques (10 000 emplois et 540 millions d'euros de chiffre d'affaire) qu'en termes d'aménagement de l'espace, autour de quatre grandes filières (cf. figure 8)).

Les atouts de l'agriculture audoise sont nombreux :

- L'Aude compte près de 7 300 exploitations en 2010, soit 24 % des exploitations du Languedoc-Roussillon.
- Environ deux tiers des exploitations ont un produit sous signe officiel de qualité, 11 % des exploitations avec une certification bio à l'horizon 2015, vente des produits en circuit court dans près de 1300 unités, soit 17 % des exploitations.
- 13 000 personnes participent au fonctionnement des exploitations agricoles auxquelles s'ajoute le travail saisonnier.

Les acteurs audois souhaitent **profiter de cette « nouvelle porte d'entrée » que sera la gare TGV :**

- En organisant un marché alimentaire des producteurs locaux (sur le modèle d'un marché de gros sur des circuits courts), il s'agira de profiter de l'accessibilité et de la visibilité de l'agrafe Ouest pour développer de nouveaux modes de commercialisation des productions audoises.
- En organisant une plateforme d'éco-tourisme dont l'une des visées est la promotion des vins audois et le développement de nouveaux modes de commercialisation.

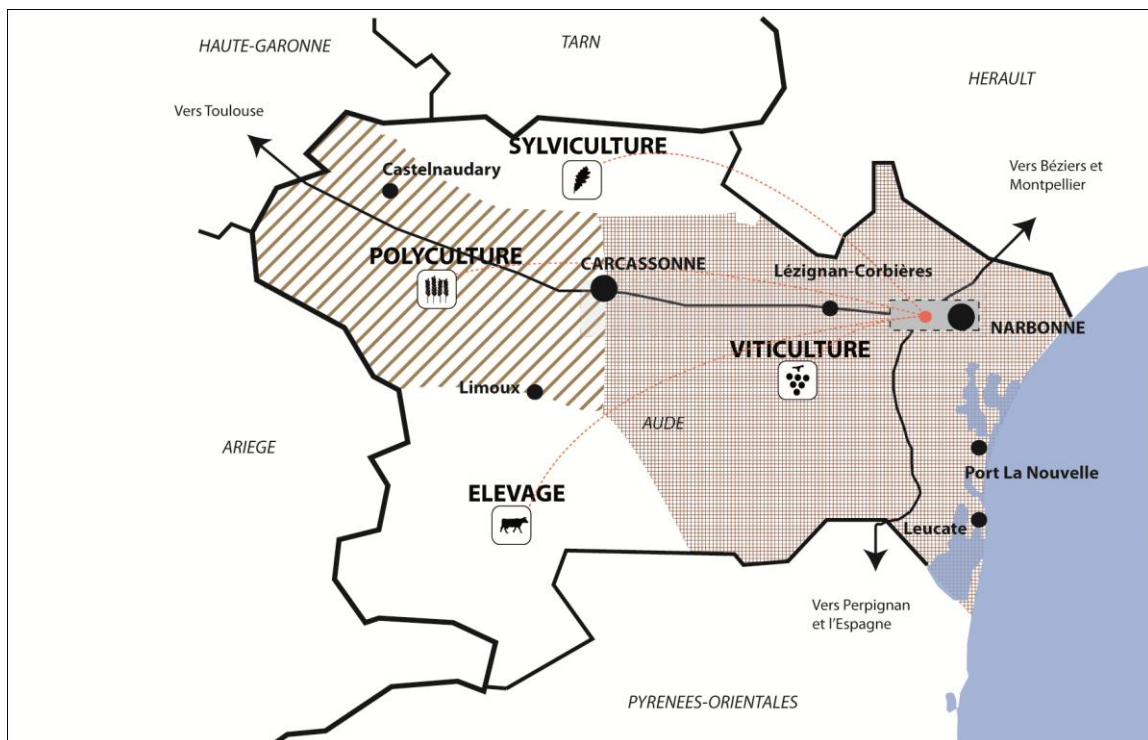


Figure 8 – Agrafe ouest et agriculture

Une agglomération en développement, qui veut structurer son territoire et développer son tissu économique

L'agglomération du Grand Narbonne s'est dotée de documents stratégiques : Programme Local de l'Habitat, Schéma de cohérence Territorial, Plan de Déplacement Urbain.

La situation actuelle de l'agglomération :

L'agglomération narbonnaise connaît actuellement des dynamiques fortes, en termes démographiques et également économiques.

Si le tourisme et les services à la personne restent deux de ses composantes essentielles, le tissu économique narbonnais se diversifie autour des métiers liés à l'environnement, en relation avec l'offre universitaire narbonnaise ainsi que le centre de recherche de l'INRA présent sur l'agglomération.

L'agglomération narbonnaise doit pour partie son attractivité touristique et la qualité de son cadre de vie à la diversité de ses paysages et de ses territoires : littoral, plaine de l'Aude, Corbières... Le développement de l'agglomération suppose cependant une articulation plus forte entre les territoires la composant, qui passe notamment par le développement du réseau de transports en commun.

Enfin, l'agglomération narbonnaise doit composer avec un foncier peu disponible et souvent contraint, notamment par les risques d'inondation.

Le projet d'agglomération :

Les enjeux de développement :

L'agglomération souhaite prolonger et approfondir ses dynamiques actuelles – démographiques et économiques – en les accueillant dans une structure urbaine rénovée.

Il s'agit en premier lieu de poursuivre la **diversification du tissu économique** narbonnais, en l'appuyant sur le **développement de l'offre universitaire**, principalement autour des métiers de l'environnement. Ce développement se fera dans un cadre multipolaire. (

Figure 9)

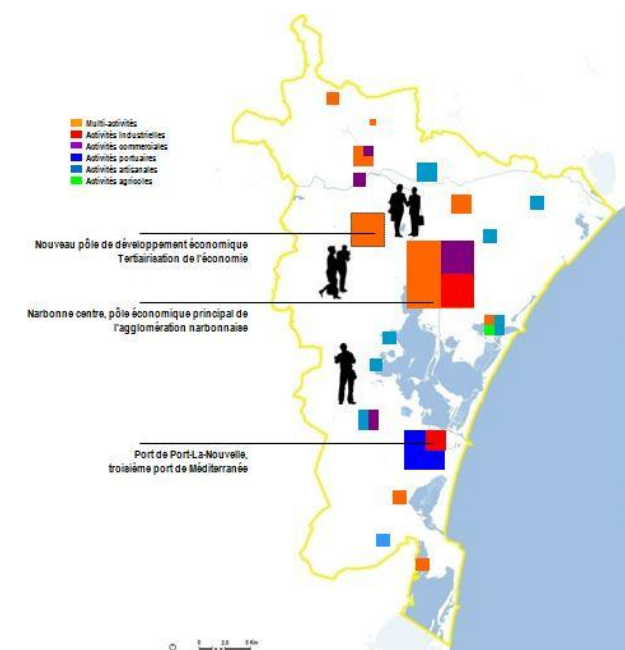


Figure 9 – les futurs pôles de développement économique

La grande attractivité résidentielle du Narbonnais amène l'agglomération à **accueillir la croissance démographique** au travers d'opérations coordonnées et d'envergure, à même **d'assurer mixité sociale et usage économe de l'espace**. (Figure 10)

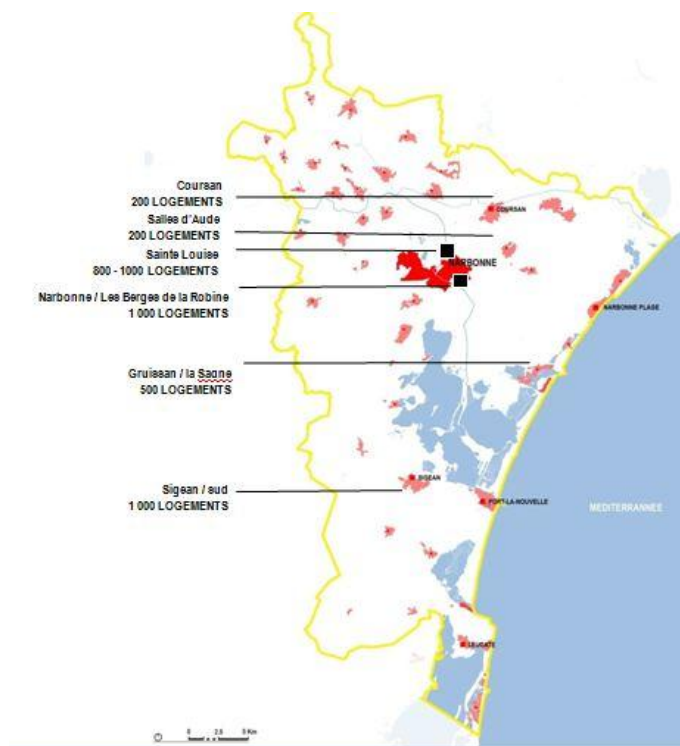


Figure 10 – principales opérations de logement programmées

Enfin, **l'offre touristique** qui est une des activités majeures de l'économie narbonnaise, est en voie de diversification, principalement vers l'arrière-pays, en lien avec une politique d'allongement de la saison et de montée en gamme du produit d'accueil.

Le Parti d'aménagement

L'agglomération est composée de trois territoires aux enjeux et fonctionnements différents ; le littoral, concentrant l'activité touristique, la plaine centrale, concentrant infrastructures et activités économiques et enfin l'arrière-pays, qui accueille la majeure partie du développement démographique. Le développement à venir doit pouvoir **équilibrer ces différents secteurs**, les articuler pour aboutir à un fonctionnement durable de l'ensemble de l'agglomération.

Le fonctionnement actuel de l'agglomération s'appuie sur un usage fort de la voiture, qui amène à des phénomènes de congestion et de pollution. Le développement à venir du Grand Narbonne doit ainsi se faire au travers d'une plus grande articulation entre développements urbains et réseaux de transports en commun.

Pour résoudre ces enjeux, **la stratégie de l'agglomération réside dans l'émergence de polarités secondaires fortes, bien reliées en transports en commun à Narbonne et à la concentration des développements urbains à venir sur des « agrafes »**, comme le montre la Figure 11.

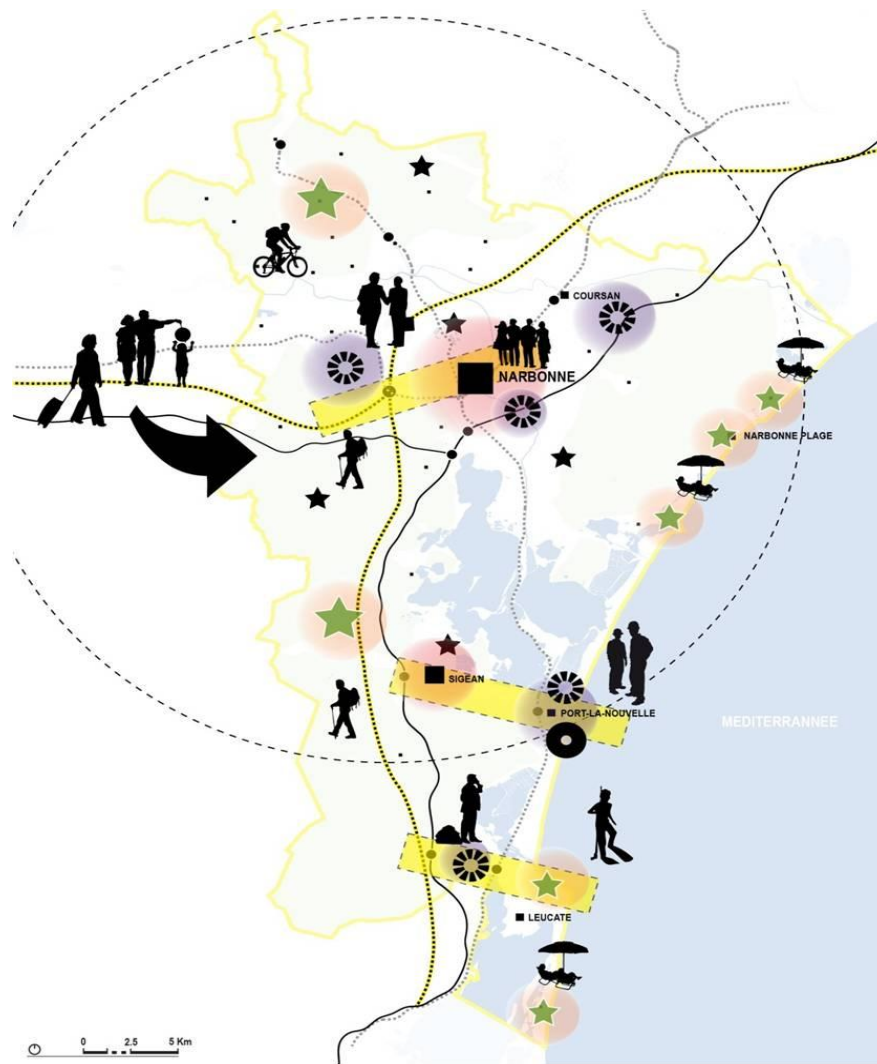


Figure 11 – le projet d'agglomération

Une agrafe est un espace d'interface entre grands secteurs de l'agglomération qui concentrent plusieurs infrastructures de transport (échangeur autoroutier, gare SNCF, Port...). Ces espaces d'interface ont ainsi vocation à accueillir un développement urbain important articulé avec une accessibilité multimodale améliorée, ainsi que le montre la *Figure 12*.

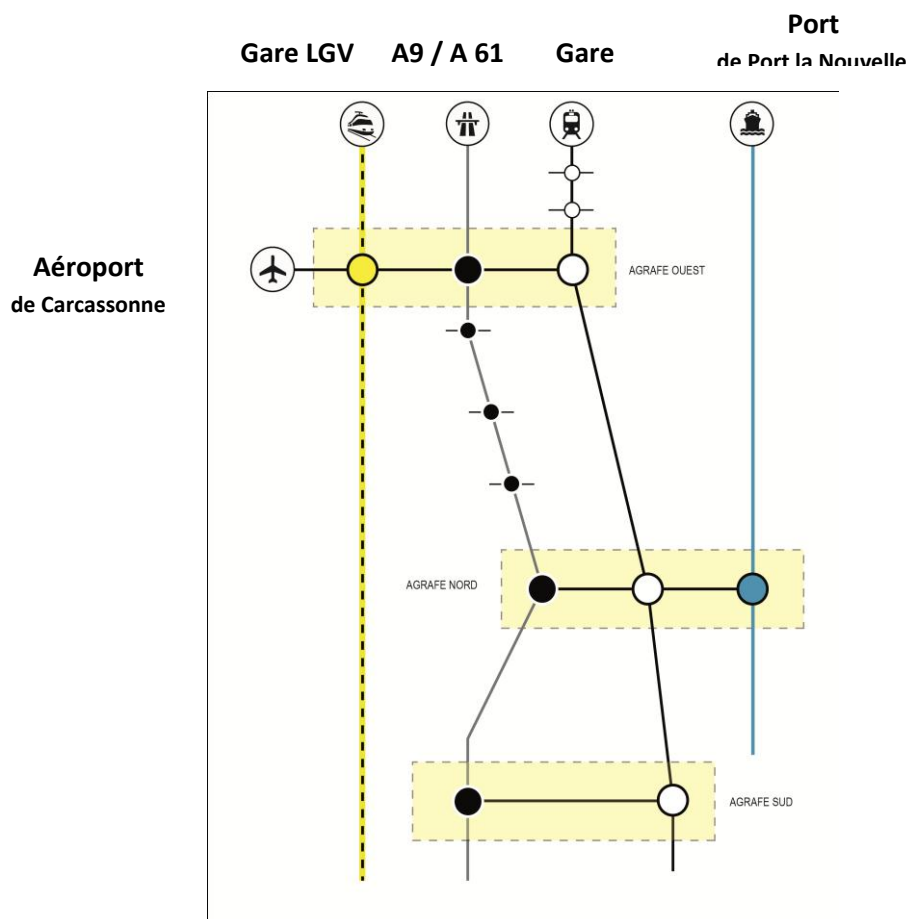


Figure 12 – le principe des agrafes et le maillage multi-modal

L'agrafe ouest

Les différentes localisations étudiées par Réseau Ferré de France pour la gare TGV de Narbonne se trouvent dans un de ces espaces structurants du développement de l'agglomération : l'agrafe Ouest.

Lien entre l'arrière-pays et l'agglomération centre, cet espace s'organise autour de la route de Bordeaux. Il dispose d'un accès simple à l'A9 et à l'A61 (à la jonction avec la rocade de Narbonne) et intègre la gare centre.

La structuration de l'agrafe Ouest a également pour objectif d'intensifier et de conforter le lien avec Lézignan Corbières et Carcassonne, axe structurant pour le département (figure 9).

L'agrafe Ouest articulera différents projets urbains et paysagers dans une vision d'ensemble permettant la restructuration d'une entrée Ouest de l'agglomération et un développement organisé de l'arrière-pays, en lien avec le développement des transports en commun.

La gare TGV participera à l'agrafe Ouest : selon sa localisation, les programmations au sein de l'agrafe Ouest varieront (la deuxième partie du présent document détaillera ces points). Elle n'est cependant pas la condition nécessaire de ce projet territorial, elle est une opportunité dont se saisissent les acteurs territoriaux.

La gare TGV s'insèrera et sera un levier pour le projet d'agglomération, dans le cadre de l'agrafe Ouest.

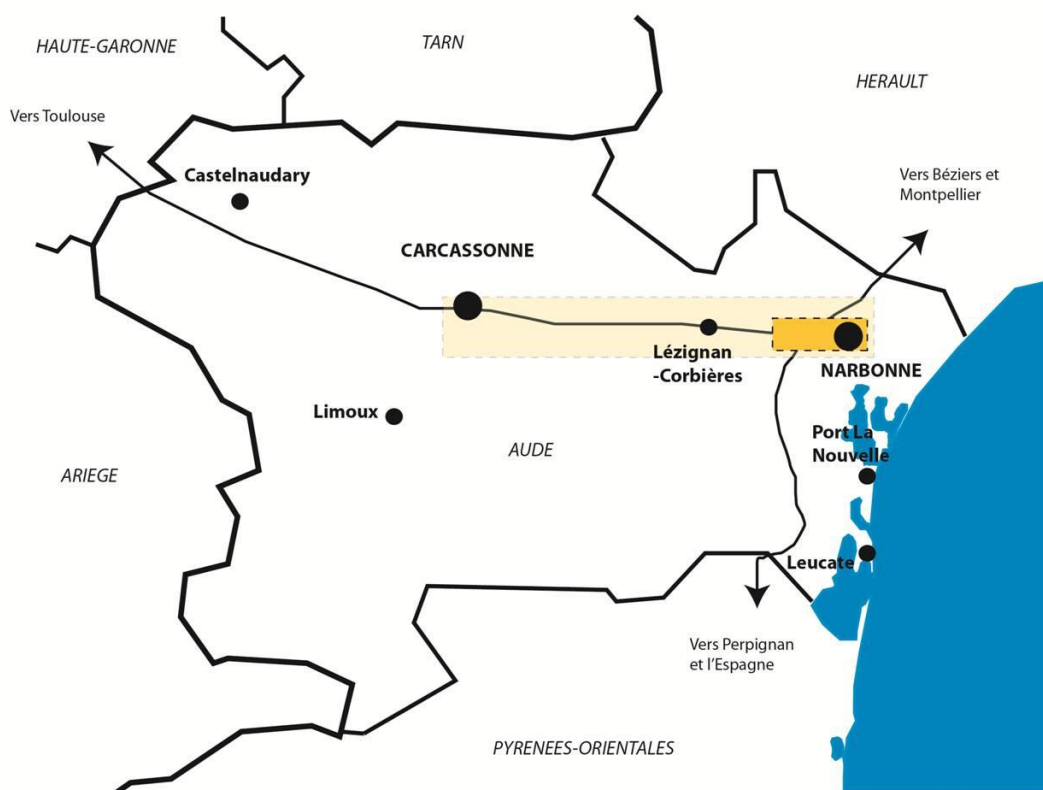


Figure 13 – l'agrafe Ouest dans le département de l'Aude

Deuxième partie : Projets de développement territoriaux et gare grande vitesse

Comme cela a été évoqué précédemment, l'objet de cette partie est de présenter l'Agrafe Ouest avec les trois hypothèses de gare « Grande Vitesse » étudiées par RFF pour montrer comment cette dernière s'intègre dans le projet territorial, tout en permettant des inflexions dans les ambitions et la programmation.

Pour plus de lisibilité, les deux hypothèses de Gare nouvelle – qui sont assez proches – ne seront pas systématiquement développées dans les différentes présentations (notamment dans le cas où les différences entre les deux sont mineures).

L'agrafe Ouest – Cas de la Gare nouvelle de Montredon des Corbières

L'implantation d'une gare nouvelle sur l'Ouest de l'agglomération permet ici la constitution d'une agrafe Ouest et d'une entrée d'agglomération structurée, porteuse d'une diversification et d'un développement économique et touristique pour l'agglomération et le département de l'Aude.

Le projet d'Agrafe Ouest développé dans ce cas permet le développement du lien entre Narbonne, Lézignan et Carcassonne et d'une véritable porte d'entrée pour le département de l'Aude.

Accessibilité routière

Les projets routiers permettant de compléter le réseau départemental :

Plusieurs projets routiers sont actuellement en cours de réflexion pour compléter son réseau (Figure 14). Ces projets permettront, comme cela est précisé par la suite, d'assurer une bonne desserte de la gare TGV de Narbonne depuis l'ensemble du département.

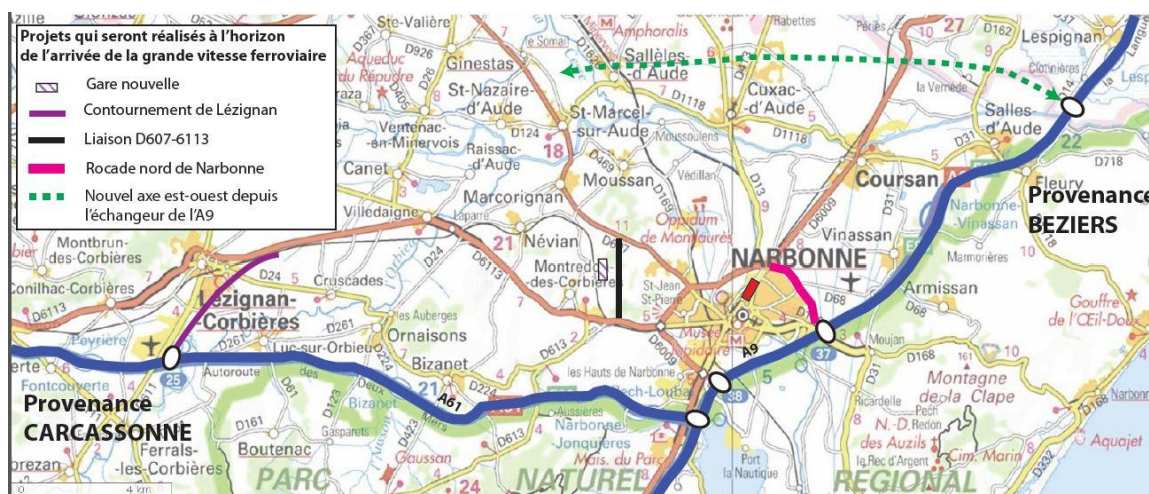


Figure 14 – projets routiers facilitant la desserte de la gare TGV

Un complément au réseau routier sera ainsi réalisé pour connecter les deux voies principales d'accès à Narbonne et surtout pour **connecter la gare nouvelle au réseau primaire** (barreau D 6607-plateau de Lebrette-D 6113).

La rocade Nord de Narbonne, en construction, permettra un nouvel accès depuis A9 sans traverser le centre de l'agglomération narbonnaise.

Le contournement sud de Lézignan Corbières permettra d'améliorer l'accès depuis l'A61.

En lien avec le nouvel échangeur de l'A9 au niveau de Salles d'Aude, un nouvel axe, est-ouest, permettrait une desserte de l'arrière-pays. Ce projet est en réflexion, le tracé indiqué n'exprimant que l'intention.

Accès à la gare nouvelle depuis le réseau structurant :

La gare nouvelle disposera à l'arrivée de la ligne nouvelle de deux **accès rapides depuis A9** (avec rocade) depuis les deux échangeurs de Narbonne. Le projet de prolongement en 2x2 voies de la rocade Sud améliorera encore cette accessibilité depuis la sortie Sud de l'A9.

La gare nouvelle disposera **d'un accès rapide depuis A61 sans passage par des tissus urbains**. Cela permettra une bonne accessibilité de la gare depuis Carcassonne et Castelnaudary.

De même, l'accès à la gare nouvelle sera **rapide depuis Béziers par l'A9 ou la RD 6009**.

⇒ **La gare Nouvelle disposera d'accès simple et direct au réseau autoroutier et au réseau départemental : son accessibilité sera forte à l'échelle départementale.**



Figure 15 – accès à la gare nouvelle depuis le réseau autoroutier

Accessibilité en transports en commun

Cette question sera bien évidemment développée dans le prochain PDU du Grand Narbonne (en cours de révision).

L'idée principale est de profiter de la gare TGV pour construire **un pôle multimodal structurant à l'échelle de l'agglomération, complémentaire à celui de la gare centre et à l'interconnexion des réseaux de transport public d'agglomération et du Département.**

Ce pôle multimodal sera un pôle « d'entrée d'agglomération », qui a pour vocations :

- D'abaisser la part de voitures dans le centre de l'agglomération en proposant un pôle TC attractif ainsi qu'un parking incitatif. Dans ce cadre, il sera connecté à la gare centre par un bus en site propre qui permettra d'aller d'une gare à l'autre en un quart d'heure.
- Organiser un rabattement efficace depuis l'agglomération et depuis l'ensemble du département vers la Gare grande vitesse. L'interconnexion entre LNMP et la ligne Toulouse Narbonne sera complétée par une desserte de la gare par des lignes départementales permettant un meilleur rabattement.
- Organiser la desserte des pôles principaux de l'arrière-pays à travers une réorganisation des lignes de bus de l'agglomération.
- La gare TGV disposera dès lors d'une bonne accessibilité TC à l'échelle de l'agglomération et à l'échelle du département.

La gare TGV s'inscrit dans la politique actuelle de développement des TC sur Narbonne et de limitation de l'usage de la voiture dans le centre de l'agglomération. Elle permet également de conforter un réseau de desserte performant à l'échelle départementale.

Parti pris d'aménagement

L'agrafe Ouest conjugue développement urbain et mobilité en se **structurant autour d'une ligne de transports en commun performante (TCSP / BHNS)** – vecteur de re-investissement urbain de la route de Bordeaux – et autour d'un parc urbain permettant d'insérer la gare et son pôle dans l'arrière pays.

La route de Bordeaux , par l'arrivée d'un site propre, accélèrera également ses opérations de renouvellement urbain et de structuration, tant de l'entrée de l'agglomération que de son centre.

La gare, en tant que point d'entrée du territoire, ne génèrera pas à sa périphérie immédiate des développements importants mais elle produira ses effets sur l'ensemble de l'agrafe Ouest. La gare TGV se positionne dans cette perspective, non pas comme le socle d'un projet sectoriel, mais comme le **noyau d'un projet de territoire global dynamisant et renouvelant les grands sites stratégiques de l'agrafe ouest.**

Des études complémentaires sont en cours pour la mise en œuvre de ce projet dans le cadre du PDU du Grand Narbonne.

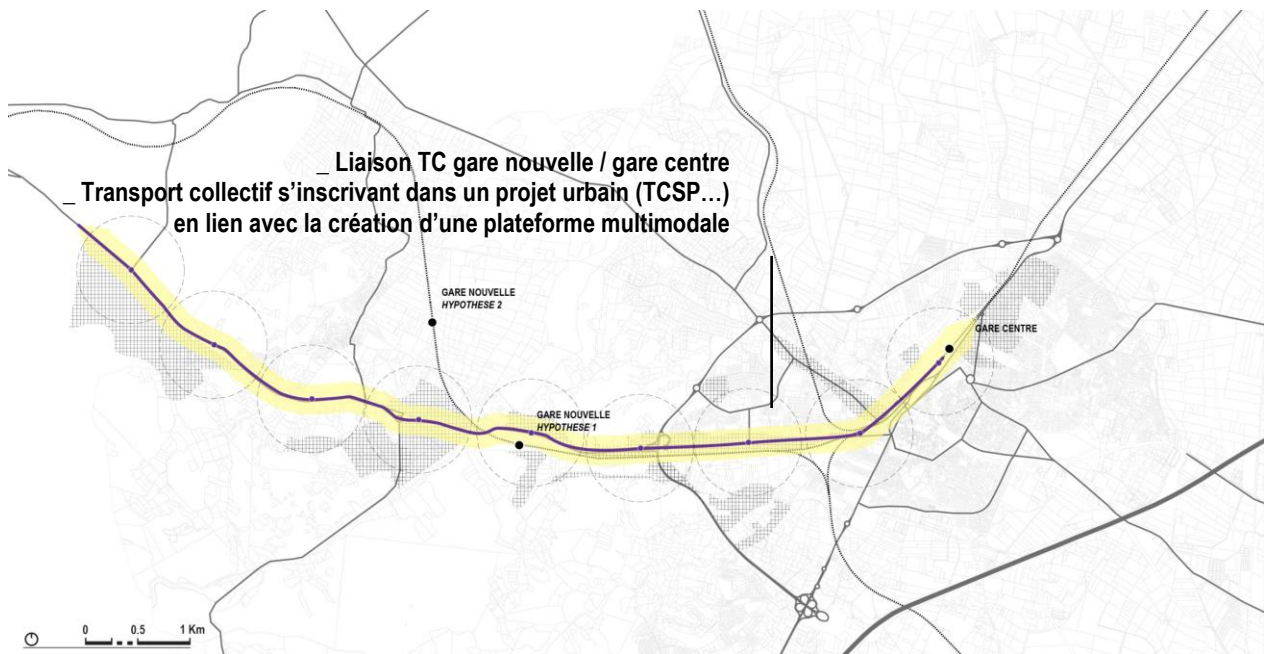


Figure 16 – Schéma de principe TCSP

En parallèle, l'agrafe Ouest s'organisera autour des différents paysages qui la structurent (vallées étroites, Corbières...) et mettra en valeur ces différents paysages au travers de séquences urbaines distinctes. **L'un des enjeux majeurs est de préserver la grande qualité – environnementale et paysagère – des sites, à l'image des politiques en œuvre sur ce territoire inscrit en grande partie au sein du Parc Naturel Régional de la Narbonnaise en Méditerranée.**

Au-delà de l'articulation entre urbanisation et transports en commun, l'agrafe Ouest permet ainsi une structuration de l'entrée de l'agglomération mais aussi de son centre, dans un projet qui s'appuie fortement sur la topographie et les paysages.

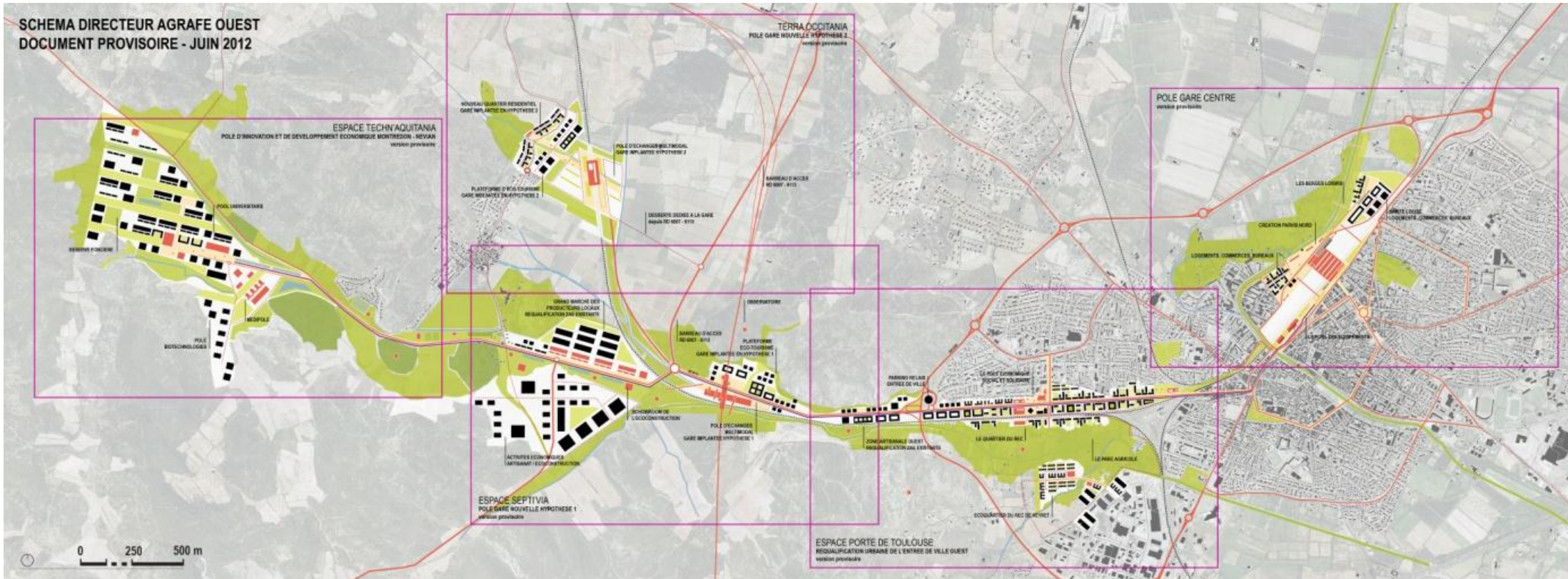


Figure 17 – Agrafe Ouest – cas de la gare nouvelle - présentation d'ensemble

Intentions programmatiques

Au-delà des partis pris urbains, il s'agit ici de préciser les types de développements prévus, en soulignant leur articulation avec les politiques menées actuellement.

Comme cela a déjà été souligné, l'agrafe Ouest n'est pas une opération d'aménagement mais un cadre stratégique articulant plusieurs séquences et support de plusieurs projets urbains, dont les principaux sont :

Espace « Techn'Aquitania » : espace d'innovation et de développement économique :

secteur d'articulation avec Lézignan Corbières. Du fait de la proximité de la gare TGV, de forts développements seront engagés sur ce secteur – sous maîtrise foncière de la collectivité -, autour de la création **d'un techno-pôle**, combinant **production, recherche et université** dans le prolongement des développements actuels autour des biotechnologies (Parc Méditerranéen de l'Innovation). Il s'agit bien d'amplifier le **développement tertiaire de l'agglomération**, sur un secteur disposant d'une excellente accessibilité, notamment du fait d'un bus le reliant à la gare en 10 minutes. En complément de ce programme économique, la proximité de la gare sera mise à profit pour constituer **une plate forme d'accueil universitaire** en complémentarité avec le développement de l'offre universitaire et technique de Narbonne.

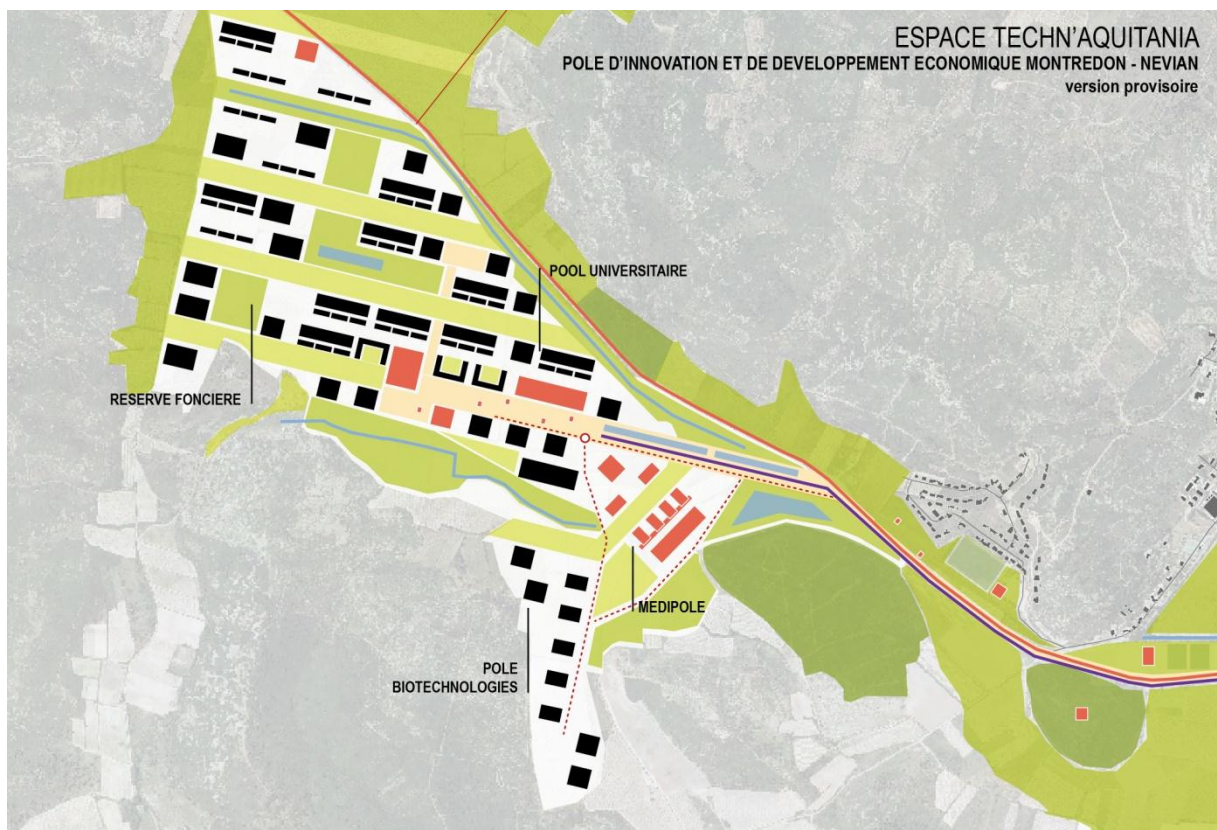


Figure 18 – Agrafe Ouest – espace Techn'Aquitania

L'espace « Septi'Via » et « Terra Occitania » :

ces deux espaces, en grande partie sous maîtrise foncière publique, sont les supports d'aménagements complémentaires et pour parti alternatif en fonction de la localisation précise de l'implantation de la Gare Nouvelle TGV (sur la base des deux hypothèses proposées par RFF).

Les deux hypothèses ont ici des conséquences différentes sur l'organisation du pôle. Toutefois, ces « variantes » ne remettent pas en cause les fonctionnalités principales dévolues à cette agrafe Ouest.

Dans l'espace Espace « Septi'via »

Dans le cas de l'implantation de la Gare en hypothèse 1 : le pôle est organisé de façon resserré autour de la Gare nouvelle (en viaduc à environ 30 mètres du fond de vallée) en trois grandes parties, qui visent à diffuser au mieux l'accessibilité à partir de la gare, à la valoriser et à l'utiliser comme un levier de développement touristique et enfin à organiser le lien avec l'Aude et notamment avec Lézignan Corbières :

- un **pôle multimodal** permet la desserte de l'arrière pays ainsi que l'accueil de lignes de bus départementaux. Il comprend ainsi une gare routière (accueillant les lignes desservant l'arrière pays et les lignes départementales), le terminus du bus en site propre et un parking relais [en silo pour limiter l'emprise au sol].
- **Plate forme Eco-Touristique** : deux équipements touristiques profitent de l'accessibilité du lieu : un **centre d'information et/ou d'interprétation autour du patrimoine audois et une plateforme d'éco tourisme**, tournée vers la découverte de l'arrière pays et des vins locaux (en lien avec le domaine INRA sur Gruissan et le musée du vin sur Lézignan Corbières).
- Immédiatement à l'ouest, la mutation de la ZI de la plaine en **plateforme dédiée à l'éco-construction** (dont la gare pourrait également être un démonstrateur) et la **création d'un marché alimentaire des producteurs locaux** (sur le modèle d'un marché de gros positionné sur les circuits courts, exclusivement réservé aux producteurs locaux) permettront de prolonger le positionnement de Narbonne autour de l'environnement et du développement durable ainsi que de donner une visibilité forte aux filières agricoles de l'Aude.

Dans le cas d'une implantation de la gare nouvelle en Hypothèse 2, le pôle multimodal et le pôle eco-touristique sont appelés à être repositionnés sur l'espace « Terra Occitania » (cf plus bas). Le reste des aménagements resterait inchangé.

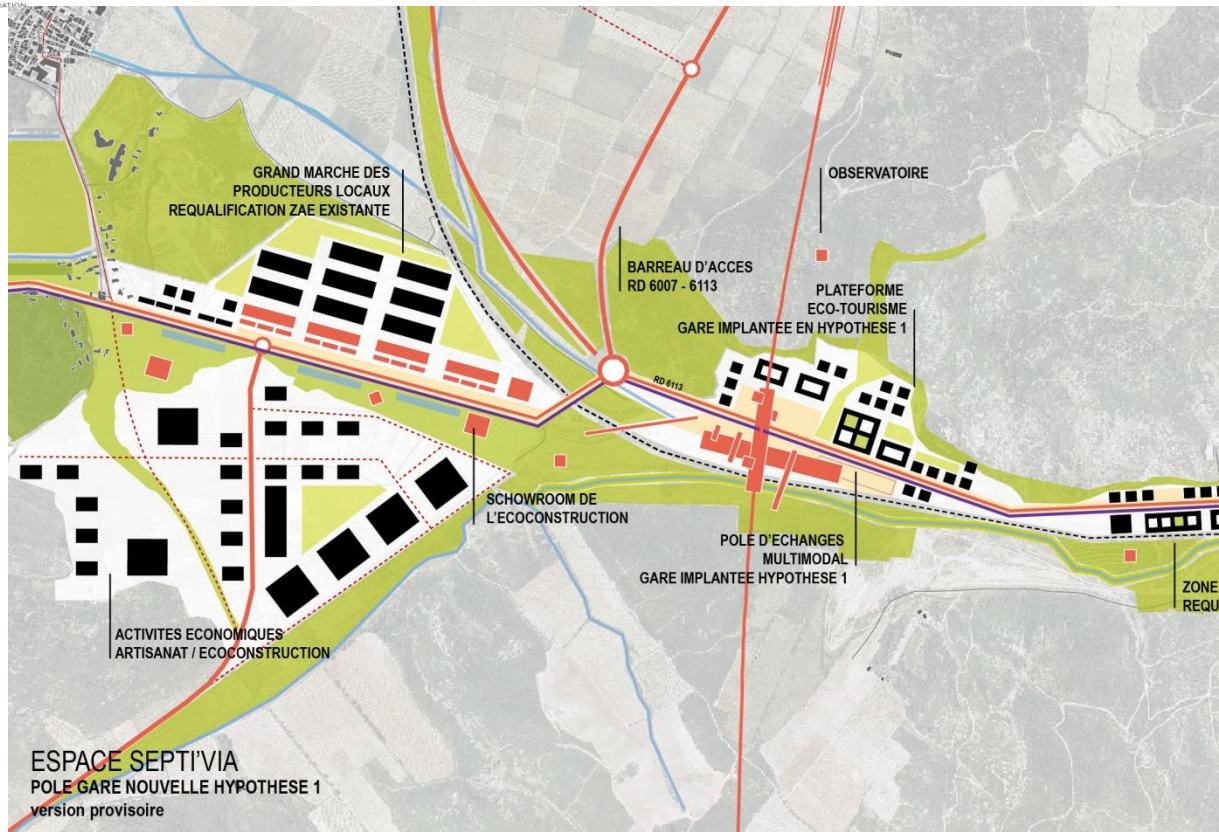


Figure 19 – Agrafe Ouest – espace Septi'Via

Dans l'espace « Terra Occitania »

Dans le cas de l'implantation de la Gare en hypothèse 2, le pôle Gare nouvelle serait plus étendu et articulé plus finement avec les tissus urbains existants de Montredon des Corbières, avec le développement d'une zone résidentielle. Les fonctionnalités transports seraient organisées à l'Est, l'Ouest organisant la relation avec Montredon des Corbières.

L'écopole touristique et la plate forme multimodale (décrits plus haut) seront dans ce cas repositionnés sur cet espace.

Dans le cas de l'implantation de la Gare en hypothèse 1, le développement de cet espace serait reporté à un moyen terme.

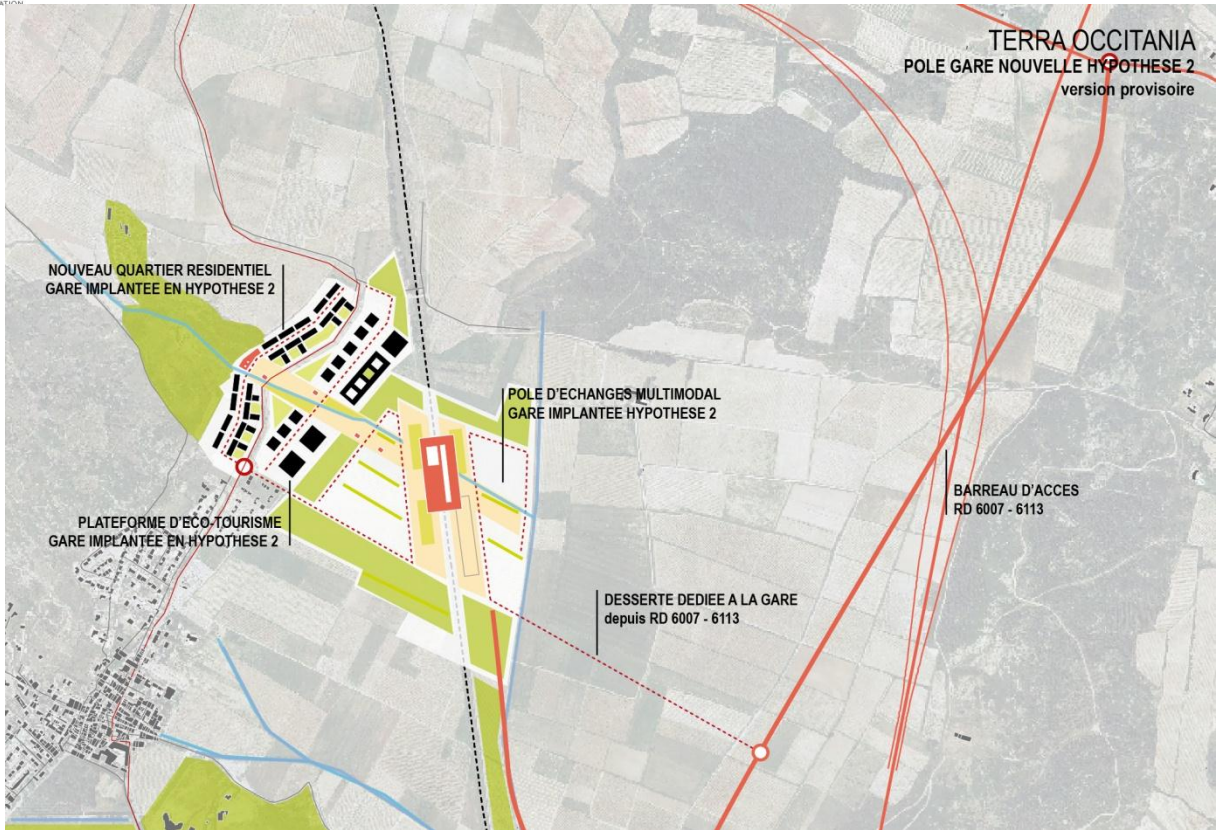


Figure 20 – Agrafe Ouest –Espace Terra Occitania- Implantation de la Gare en hypothèse 2

L'espace « Porte de Toulouse », entrée de ville Ouest

Entre les deux gares, en entrée de ville et desservi par le TCSP (avec création d'un parc-relais), ce secteur concentrera une part importante du développement de l'agrafe ouest en terme de logements (900 logements à long terme) et d'activités économiques.

- La constitution d'un pôle tertiaire d'Economie Sociale et Solidaire, dans le prolongement du projet de « requalification de la DOT » (projet FEDER Inter-Urbain), permettra de favoriser la régénération des quartiers alentour (Saint Jean-Saint Pierre, Berre Cesse) et prolongera les politiques menées actuellement (conventionnement ANRU).
- Le développement d'un éco-quartier en frange du Rec de Veyret (qui pourrait être un démonstrateur de la plateforme dédiée à l'éco-construction) permettra également de répondre aux enjeux résidentiels en recherchant une synergie avec la valorisation de la ceinture verte de Narbonne et le développement d'un parc agricole.

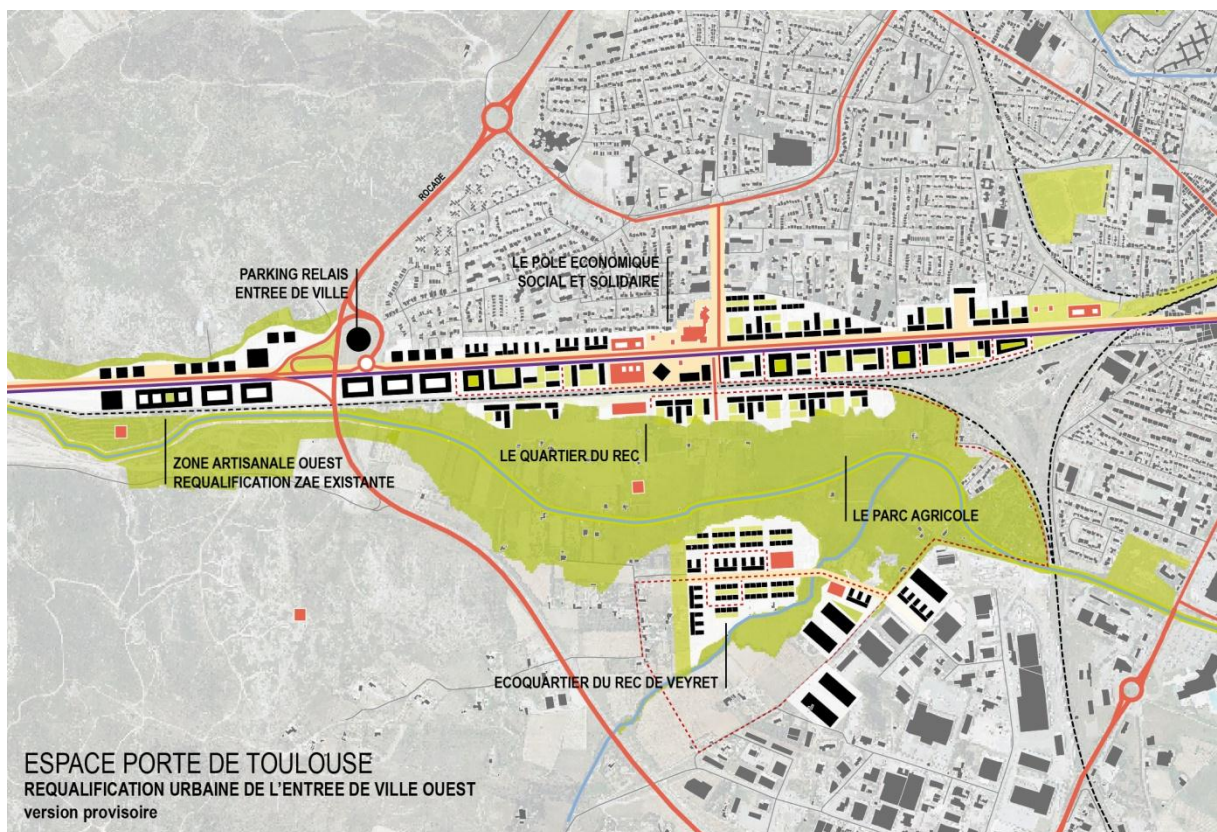


Figure 21 – Agrafe Ouest – espace Porte de Toulouse

l'espace « Gare centre » :

la gare centre devient le centre d'un vrai quartier de ville avec, au nord, le développement du quartier Sainte Louise, avec une dominante habitat et, au sud, le renouvellement autour de l'arrivée du site propre sur le boulevard Carnot.

L'arrivée du site propre permettra le renouvellement de plusieurs secteurs – boulevard Carnot, Boulevard Frédéric Mistral- et la mise en scène des grands équipements d'agglomération -la Médiathèque, la Bourse du Travail, l'Hôtel d'Agglomération -. Cette requalification permettra de tisser des liens forts entre le centre ville et le quartier de la Gare et de créer, au travers du renouvellement urbain , environ 800 logements.

Au nord, le renouvellement sur le quartier Sainte Louise se fera au travers d'une opération d'aménagement mixte associant logements, activités et services et pouvant permettre l'émergence d'un pôle tertiaire sur le centre de Narbonne.

Cette requalification sera également l'occasion de reconsidérer le rôle de la Robine, sa fonction d'espace public majeur permettant de tisser des liens entre le centre ville, la gare, le nouveau quartier Sainte-Louise et la ceinture verte. La mise en scène de cet espace se fera par la valorisation de ses berges et la mise en place d'une programmation alternative au centre ville : commerces, loisirs permettant l'émergence d'un nouveau pôle de vie interconnecté intéressant l'ensemble des populations.

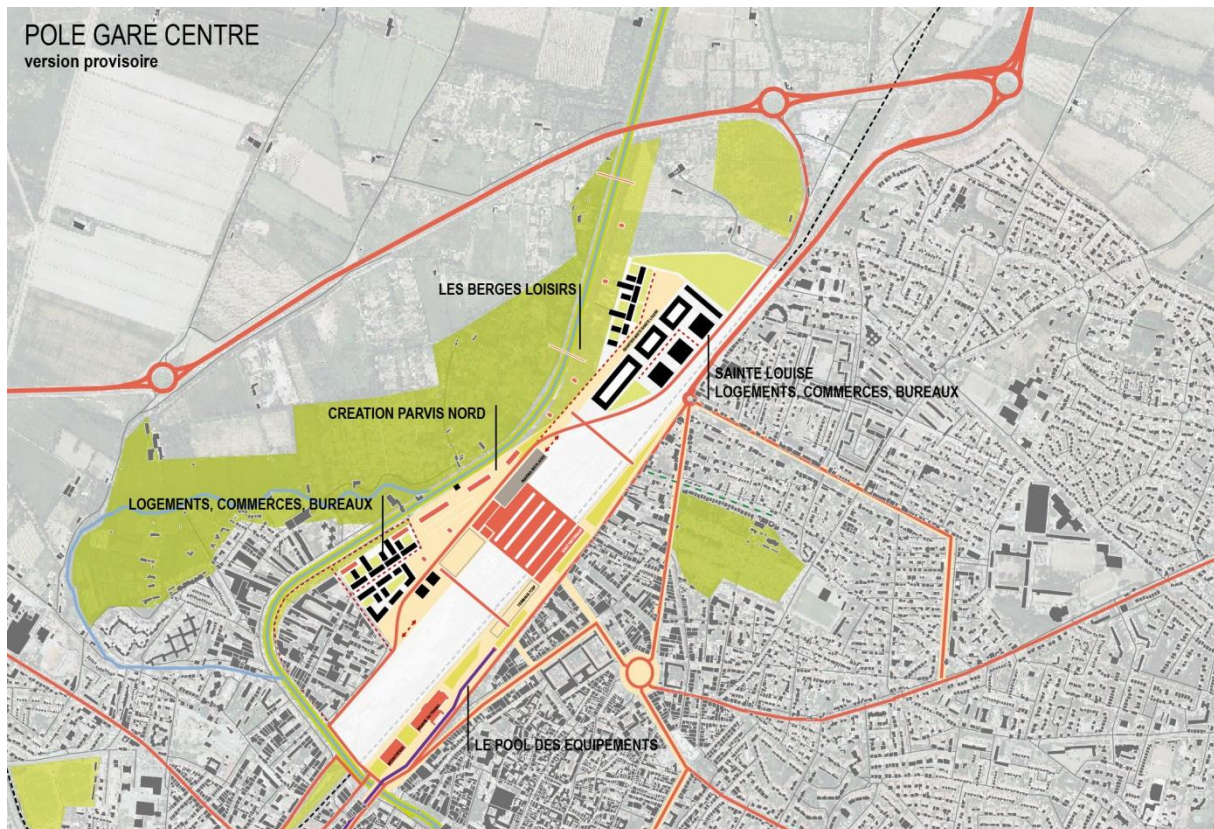


Figure 22 – Agrafe Ouest – gare centre

La gare centre est déjà le principal pôle multimodal de l'agglomération. L'idée est ici de le « dissocier » avec un parvis Nord permettant les rabattements automobiles (avec un parking attractif) et la desserte en bus de l'arrière-pays. Le parvis sud sera remanié autour du terminus du Transport en commun en site propre.

L'agrafe Ouest – cas de la Gare Centre

Entre la desserte TGV par gare nouvelle et une desserte par la gare centre, ce sont des variations et non des projets différents : l'apport de la gare, le parti à tirer de la grande vitesse pour les projets de développements territoriaux varie suivant sa localisation.

La principale différence entre gare nouvelle et gare centre réside dans la dimension départementale de la future gare grande vitesse, moins marquée et moins lisible dans le deuxième cas.

La desserte de l'agglomération narbonnaise par la gare centre amène à un développement de l'agrafe Ouest plus concentré autour du centre de l'agglomération, avec une structuration moins forte de l'entrée Ouest de l'agglomération.

Le projet territorial tire parti de la ré-organisation profonde de la gare pour permettre un développement plus important du quartier Sainte Louise au Nord de la gare tout en enclenchant un processus de renouvellement au sud de la gare, permis par l'arrivée du Bus en Site Propre et par la modification des accès à la gare (concentrés ici au Nord de la gare).

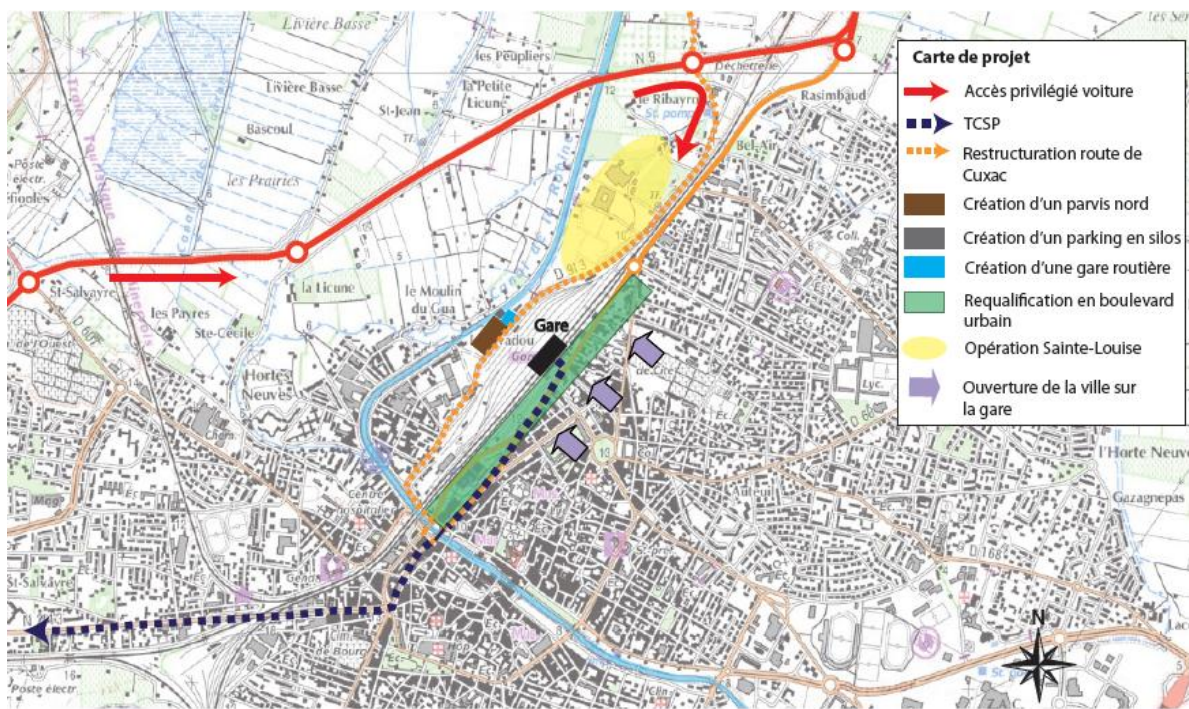


Figure 23 – organisation du quartier de la gare centre

Accessibilité routière

Dans le cadre de la desserte grande vitesse par la gare centre, la gare devient traversante avec un nouveau parvis au Nord.

L'accès routier serait alors modifié avec un accès routier à la gare se faisant non plus depuis le sud mais depuis le Nord de la gare, en bordure de l'opération Sainte Louise. Le boulevard Carnot ne servant plus qu'à accueillir un trafic local.

Avec les projets en cours (Figure 14), l'accès à la gare centre se fera simplement depuis l'A9 depuis la rocade Nord de Narbonne.

L'accès depuis l'A61 continuera à se faire depuis Lézignan Corbières et la rocade.

Enfin, l'accès depuis Béziers est rapide grâce à la route de Coursan et la rocade.



Figure 24 – Accessibilité routière de la gare centre

Accessibilité par les transports en commun :

Cette question sera bien évidemment développée dans le prochain PDU (en cours de révision).

En premier lieu, le boulevard Carnot, ne servant plus à l'accès voiture de la gare, accueillera un bus en site propre desservant l'agrafe Ouest. Toutefois, le TCSP sera plus restreint (desserte jusqu'à la rocade et un parking relais et non plus jusqu'à hauteur de Montredon).

Le développement des transports en commun sur l'agglomération amène ici à développer une deuxième gare routière sur le Parvis Nord et à spécialiser les deux gares :

- La gare Nord, du fait de son accès rapide à la rocade, accueillera en priorité les lignes desservant l'arrière-pays et le Nord de l'agglomération ainsi que les lignes départementales assurant la desserte de la gare TGV.
- La gare Sud accueillera quant à elle les lignes desservant le centre de l'agglomération, le sud et le littoral.

Parti pris d'aménagement

L'aménagement de l'agrafe Ouest se concentre autour de la gare centre (*Figure 25*) avec l'objectif de créer un nouveau quartier de ville de part et d'autre de la gare, de permettre l'émergence d'une nouvelle polarité économique au nord de la gare (pôle tertiaire). Ce développement et cette redynamisation du centre de l'agglomération s'appuierait également sur le développement d'un parc alluvial et paysager autour de la Robine.

L'agrafe Ouest permet la structuration d'une entrée d'agglomération qui se limite à la rocade, autour de la route de Bordeaux et du Rec De Veyret (les partis pris d'Aménagement sur le secteur de la porte de Toulouse restent inchangés.) Au-delà de la rocade, l'espace d'innovation se développe de façon plus légère autour du Médipôle et du développement d'une zone logistique, dans le prolongement des dynamiques en cours sur Lézignan Corbières.

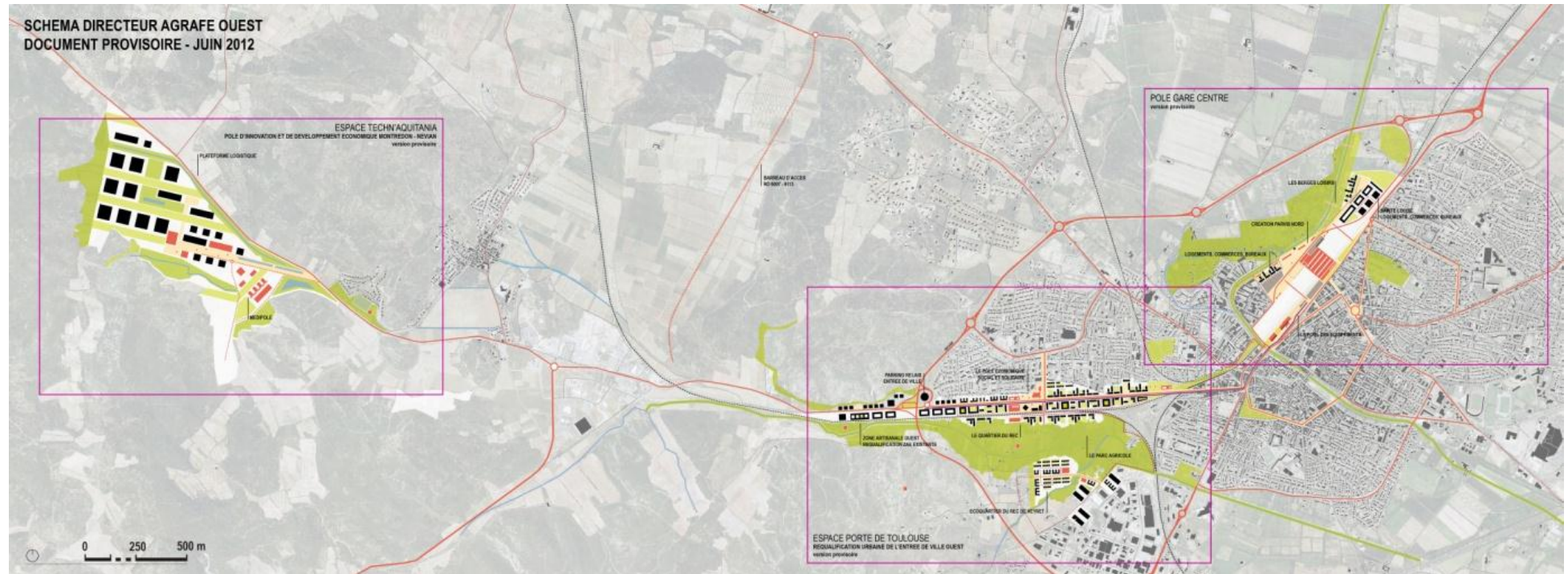


Figure 25 – Agrafe Ouest – cas de la gare centre – présentation d’ensemble

Intentions programmatiques

La concentration du développement sur le centre amène les évolutions suivantes :

- Le développement de Sainte Louise, du fait de la proximité de la gare TGV, serait plus important que dans le premier scénario (Figure 26) . Le développement de bureaux et d'immobilier d'entreprises serait ici beaucoup plus importants avec l'émergence d'un pôle tertiaire d'agglomération.
- Le renouvellement sur le sud de la gare s'appuierait là aussi sur un programme plus important.
- L'espace de développement et d'innovation (espace « Techn'Aquitania ») verrait son programme se modifier avec l'abandon du technopôle et le développement privilégié d'un secteur tertiaire plus « classique », en parallèle du Médipôle. Un pôle logistique, en complément du développement du territoire du lézignanais, peut aussi être envisagé.



Figure 26 – Agrafe Ouest – gare centre

Annexes : modélisation 3D des principes de développement et de programmation

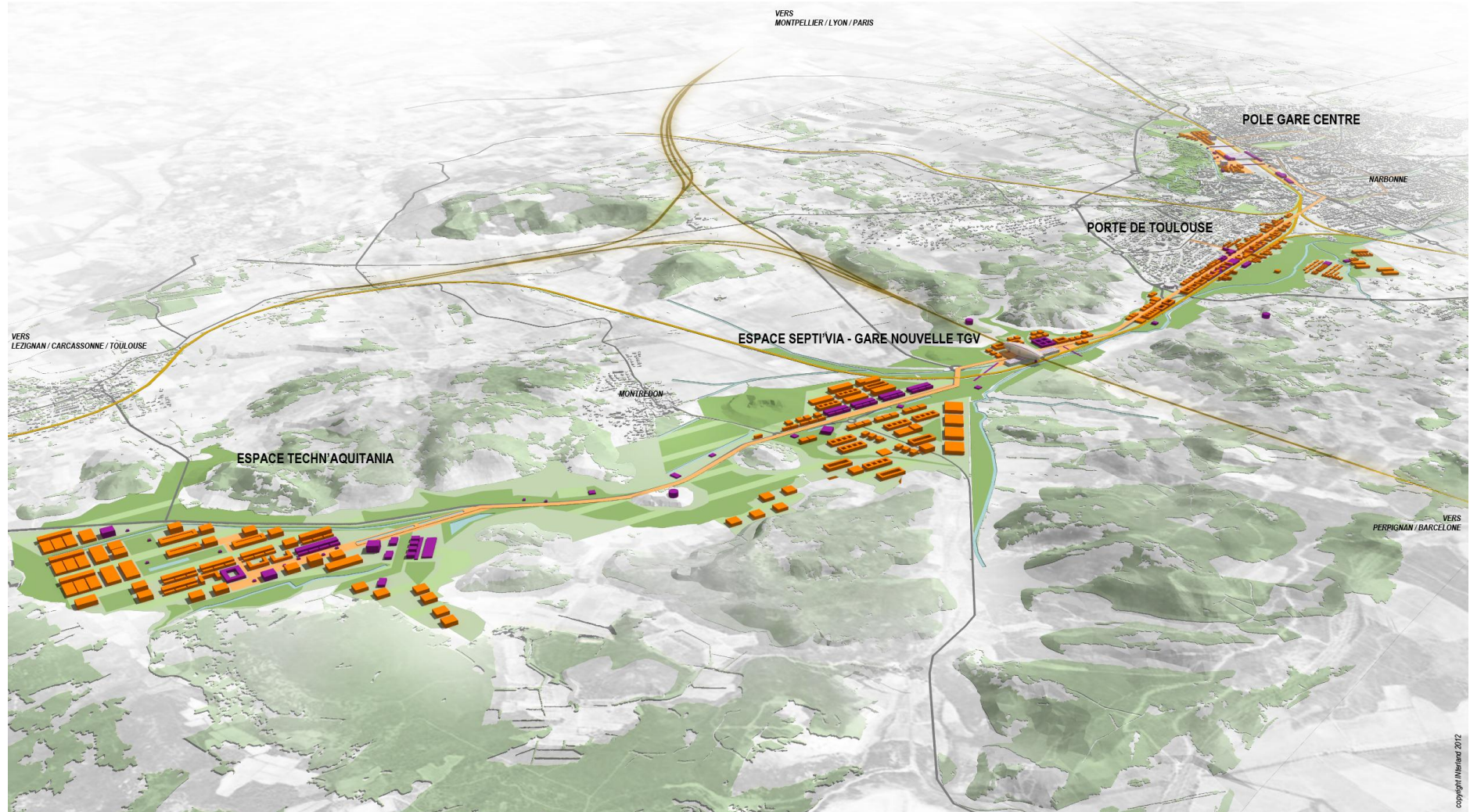


Figure 27 – Agrafe Ouest – vue d'ensemble du projet urbain (hypothèse 1 gare nouvelle)



Figure 28 – Agrafe Ouest – Espace Techn'Aquitania (hypothèse 1 gare nouvelle)

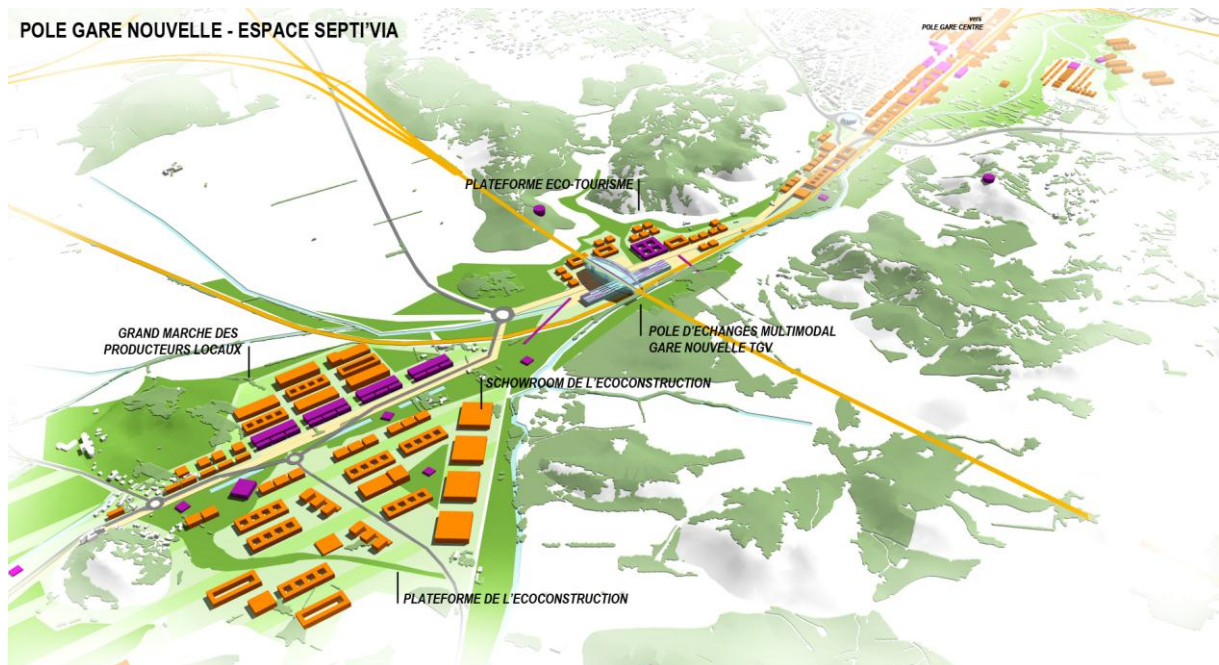


Figure 29 – Agrafe Ouest – Espace Septi'via (hypothèse 1 gare nouvelle)

PORTE DE TOULOUSE



Figure 30 – Agrafe Ouest – Porte de Toulouse (hypothèse 1 gare nouvelle)

POLE GARE CENTRE



Figure 31 – Agrafe Ouest – Pole Gare Centre (hypothèse 1 gare nouvelle)

TABLEAU DES ILLUSTRATIONS

Figure 1 – les effets de la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan.....	7
Figure 2 – département de l’Aude	8
Figure 3 – Structuration territoriale de l’Aude (source : SDDAT de l’Aude).....	9
Figure 4 – l’organisation multimodale à terme de l’Aude.....	12
Figure 5 – agrafe ouest et pôles touristiques sur le département de l’Aude	14
Figure 6 – extension de Port la Nouvelle (livraison : 2015).....	15
Figure 7 – Gare TGV et bassins d’emplois	16
Figure 8 – Agrafe ouest et agriculture.....	17
Figure 9 – les futurs pôles de développement économique.....	18
Figure 10 – principales opérations de logement programmées	19
Figure 11 – le projet d’agglomération.....	20
Figure 12 – le principe des agrafes et le maillage multi-modal.....	21
Figure 13 – l’agrafe Ouest dans le département de l’Aude	22
Figure 14 – projets routiers facilitant la desserte de la gare TGV	23
Figure 15 – accès à la gare nouvelle depuis le réseau autoroutier	24
Figure 16 – Schéma de principe TCSP	26
Figure 17 – Agrafe Ouest – cas de la gare nouvelle - présentation d’ensemble.....	27
Figure 18 – Agrafe Ouest – espace Techn’Aquitania.....	28
Figure 19 – Agrafe Ouest – espace Septi’Via.....	30
Figure 20 – Agrafe Ouest –Espace Terra Occitania- Implantation de la Gare en hypothèse 2	31
Figure 21 – Agrafe Ouest – espace Porte de Toulouse	32
Figure 22 – Agrafe Ouest – gare centre.....	33
Figure 23 – organisation du quartier de la gare centre.....	35
Figure 24 – Accessibilité routière de la gare centre	36
Figure 25 – Agrafe Ouest – cas de la gare centre – présentation d’ensemble	38
Figure 26 – Agrafe Ouest – gare centre.....	39
Figure 27 – Agrafe Ouest – vue d’ensemble du projet urbain (hypothèse 1 gare nouvelle)	40
Figure 28 – Agrafe Ouest – Espace Techn’Aquitania (hypothèse 1 gare nouvelle).....	41
Figure 29 – Agrafe Ouest – Espace Septi’via (hypothèse 1 gare nouvelle)	41
Figure 30 – Agrafe Ouest – Porte de Toulouse (hypothèse 1 gare nouvelle)	42
Figure 31 – Agrafe Ouest – Pole Gare Centre (hypothèse 1 gare nouvelle)	42