



Concertation préalable

Du 9 avril au 19 juin 2026

CAHIER ACTEUR DE LA COMMUNAUTE DE COMMUNES LA DOMITIENNE

La Communauté de communes La Domitienne a toujours soutenu le projet de ligne à grande vitesse, dite Ligne Nouvelle Montpellier Perpignan.

Les besoins de mobilité, les enjeux climatiques, la nécessité de porter attention au développement équilibré des espaces ruraux et semi-ruraux, l'importance de la décarbonation (notamment des déplacements) ... Autant d'éléments qui plaident en faveur de la réalisation de la phase 2 de la LNMP. Et qui exigent que les décisions qui seront prises intègrent des priorités qui offrent aux territoires périphériques la capacité de se développer.

Pour cela, **La Domitienne fait de la gare nouvelle à Nissan l'un des piliers du développement durable de son territoire.**

En 2012, notre intercommunalité avait pris acte d'un « projet de référence » basé sur une desserte avec 2 gares nouvelles. Tout en regrettant que ce choix venait en contradiction avec les conclusions inscrites dans le PIG de 1995 qui prônaient une seule gare à Nissan-Lez-Ensérune.

Ce « projet de référence » est aujourd'hui requestionné parce qu'il est sujet à caution, tant dans ses objectifs, que dans ses conséquences.

Pour La Domitienne et la commune de Nissan, la gare nouvelle Nissan Sud de France, c'est l'évidence.



Concertation garantie par



Mutualiser des moyens et porter des projets au bénéfice d'un territoire !

Ses 8 communes membres et 30 000 habitants partagent un avenir commun, pouvant être construit avec cohérence et efficacité via un projet communautaire ambitieux, inclusif et résilient.

La Domitienne assume des investissements structurants, avec l'unité et la solidarité comme valeurs essentielles.

L'action intercommunale s'exerce à deux niveaux : les services du quotidien (la gestion des déchets, la culture...) qui contribuent directement à la qualité de vie des habitants ; les grands projets de développement autour de l'économie, l'aménagement du territoire, l'environnement et des transitions écologiques et énergétiques. Le développement économique est un levier majeur avec pour objectif la création d'emplois grâce à l'accueil d'entreprises et au renforcement de l'attractivité du territoire.

Alain CARALP, Président

Communauté de communes

La Domitienne

1 Avenue de l'Europe

34370 Maureilhan

Tél : 04 67 90 40 90

Email : courrier@ladomitienne.com

Le scénario de référence à 2 gares est questionné, car il est sujet à caution.

Le scénario à 2 gares nouvelles n'est ni techniquement défendable, ni financièrement soutenable (1).

Pas plus que l'option qui consisterait à retenir une agglomération au détriment d'une autre (2).

1) Deux gares à 30 km, c'est une de trop !

Les deux agglomérations veulent chacune une gare, « sa » gare, sur son territoire. Mais est-ce crédible et, surtout, est-ce une gestion saine de l'argent public ?

Sauf à vouloir que la ligne nouvelle, qui est censée positionner notre grand territoire au cœur d'un maillage ferroviaire européen dense et de qualité, soit dédiée à un « omnibus », qui s'arrêterait tous les 30 km, **il est inenvisageable que 2 gares se succèdent à quelques dizaines de kilomètres.** Alors que faire ?

2) Créer une seule gare à Béziers ou à Narbonne ?

Choisir Béziers Est, dans un secteur déjà anthropisé et caractérisé par les contraintes environnementales et les risques naturels importants, dont le risque inondation ?

Privilégier Narbonne Ouest, au risque d'impacter une zone de captage d'eau potable et de devoir construire des ouvrages à des hauteurs telles qu'ils seraient visibles à 360° ?

Ainsi, **pas plus la solution à 2 gares que le choix d'une agglomération au détriment de l'autre ne sont soutenables.**

La gare nouvelle de Nissan Sud de France : c'est l'évidence !

Le PIG de 1995, qui projette pour les bassins biterrois et narbonnais une gare unique, implantée sur la commune de Nissan-Lez-Ensérune, est plus pertinent que jamais (1).

L'arrivée de la LNMP est une occasion historique de développer l'Ouest du département de l'Hérault en donnant la priorité aux habitants des territoires ruraux et semi-ruraux (2), tout en faisant de l'environnement et du développement durable et équilibré la priorité (3).

1) Un territoire au cœur du Languedoc.

La Domitienne et la commune de Nissan-Lez-Ensérune sont au cœur des voies de communication : l'Oppidum d'Ensérune, la Via Domitia, le canal du Midi et, aujourd'hui, le réseau ferroviaire, l'A9, les axes routiers secondaires.

Située au cœur du Languedoc, La Domitienne est à égale distance des agglomérations de Montpellier et Perpignan, ce qui facilite les rabattements et rend évidentes les interconnexions. D'autant que **la gare de Nissan pourrait être desservie par les TàGV circulant sur la ligne nouvelle entre Montpellier et Toulouse**, ce qui en fait un véritable atout pour l'articulation des flux vers les deux « capitales régionales » et au-delà vers Bordeaux, Perpignan puis Barcelone, **au service d'un véritable grand maillage ferroviaire du Sud de l'Europe.**

Le PIG de 1995 ne s'y était pas trompé qui faisait de notre intercommunalité le siège de la future gare nouvelle, à Nissan.

2) La LNMP au service des territoires ruraux et semi-ruraux et de leurs habitants.

Faire le choix de Nissan demande du courage car La Domitienne n'est pas une « agglomération ». Pas plus elle, que les autres communautés de communes auxquelles elle est reliée (Sud Hérault, les Avants-Monts et au-delà Grand Orb) ne bénéficient des mêmes dynamiques pour leur développement que les agglomérations biterroise et narbonnaise – qui ont déjà tout et bénéficient d'une taille critique qui leur permet d'être autonomes.

Faire le choix de Nissan demande aussi une vision. Cela exige de se projeter sur un futur qui est pour certains un « impensé ». En effet, La Domitienne et Nissan-Lez-Ensérune sont l'archétype de ces espaces « aux franges », où rien n'est simple, à commencer par les déplacements. Dans ce cadre, nous élaborerons un projet d'aménagement et de transport, transversal à l'ensemble des territoires concernés.

3) Nissan-Lez-Ensérune, un choix stratégique à impacts maîtrisés.

Le site de Nissan n'est ni saturé par les voitures, ni soumis à un plan de prévention contre le risque inondation. En outre, en matière environnementale, le projet de gare à Nissan ne portera pas de nuisance à des espaces préservés, aura un impact limité aux espaces agricoles, et permettra de préserver les abords de l'étang de Capestang.

Implanter la gare nouvelle à Nissan, c'est le choix « gagnant – gagnant », pour le territoire et pour la ligne nouvelle.

1) La Domitienne dispose d'infrastructures et bénéficie d'un maillage qui seront une plus-value pour la LNMP.

Le territoire est maillé par plusieurs voies ferroviaires et routières adaptées aux différentes pratiques de déplacement. Le projet de gare nouvelle à Nissan bénéficie d'une localisation directe, depuis la RD 609 reliant Béziers (à 11km) et Narbonne (à 17km). La sortie 36 Béziers Ouest de l'A9 est à seulement 12km.

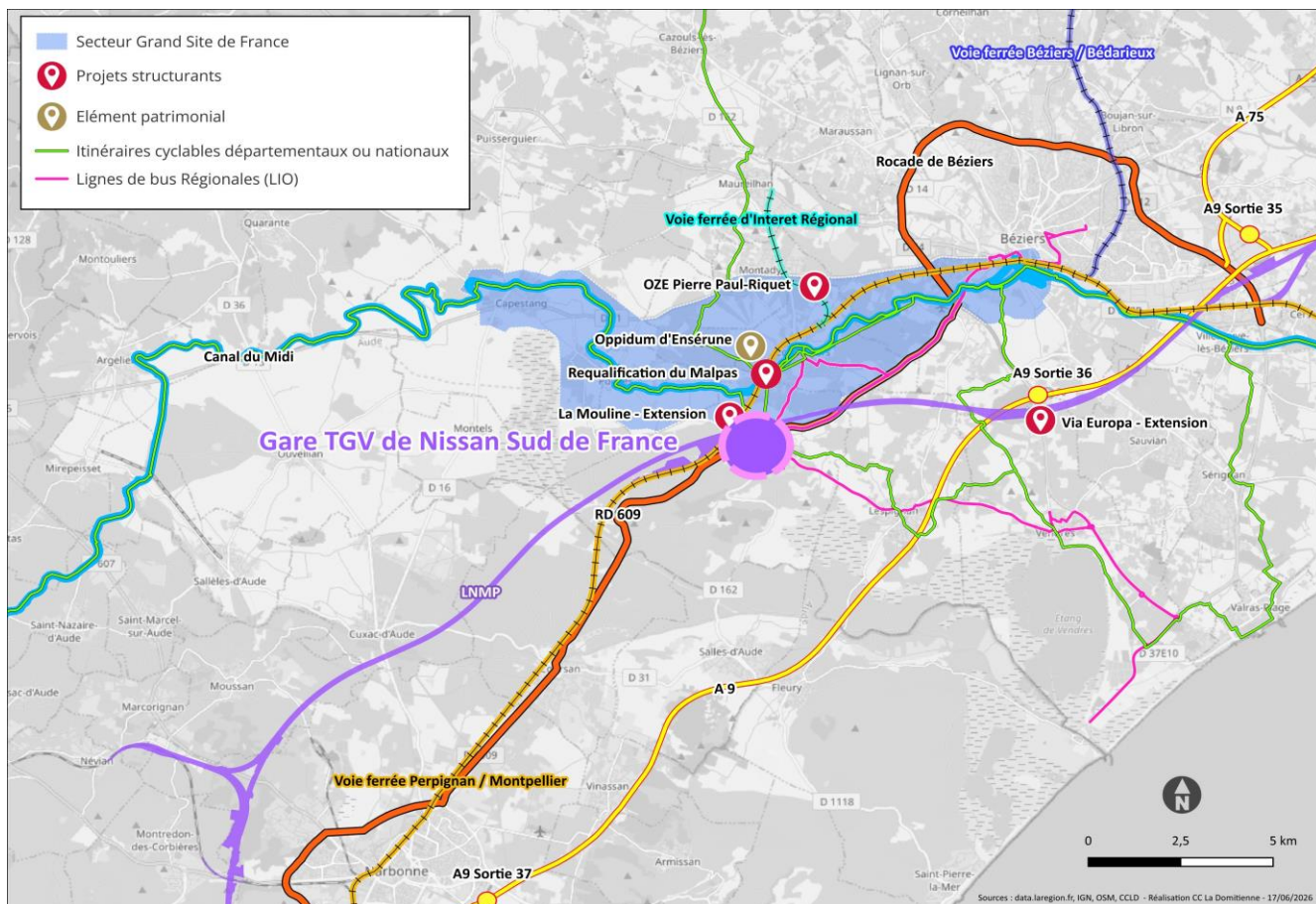
La gare nouvelle de Nissan sera à la fois Pôle d'Echange Multimodal et nœud du maillage ferroviaire du Sud de l'Europe :

- elle offrira aux habitants des territoires ruraux et semi ruraux un accès direct et qualitatif aux TàGV et à l'Europe ;
- elle accueillera les correspondances entre la ligne nouvelle et la ligne existante grâce à la création d'un arrêt sur la ligne classique. Et offrira des connexions directes aux TàGV de Montpellier et Toulouse.

2) Le projet de gare nouvelle s'inscrit dans une programmation communautaire structurante.

L'attractivité économique du territoire est favorisée par les extensions des zones d'activité. Celles-ci représentent une surface de 57 ha à l'horizon 2040 (dont, 23 ha supplémentaires pour Via Europa, 9 ha pour l'Occitanie Zone Economique desservie par la voie ferrée d'intérêt régional – qui peut accueillir des entreprises qui ont besoin d'une Installation Terminale Embranchée – et 5 ha pour La Mouline en lien quasi immédiat avec la future gare nouvelle et la cave coopérative des Vignerons du Pays d'Ensérune).

Le territoire concourt également à l'édification de l'Ecosystème Durable et Energies Renouvelables (EDEN) qui vise au développement de nouvelles filières industrielles pour la transition énergétique et écologique dans une logique de synergies et de partage des retombées.



3) Le territoire dispose d'atouts patrimoniaux et touristiques.

Le canal du Midi – qui relie notamment Colombiers et Nissan-lez-Ensérune – le Tunnel du Malpas, l'Oppidum d'Ensérune et son musée... Toutes ces richesses sont inscrites dans le périmètre du projet de Grand Site de France et sont intégrées au projet de requalification portés par La Domitienne. Ces éléments rendent nécessaires des dessertes de qualité, notamment ferroviaires.

Ces sites remarquables légitiment une gare de l'envergure de celle qui sera édifiée pour la LNMP. En retour, la gare nouvelle de Nissan positionnera ces mêmes sites remarquables à portée immédiate des flux de touristes nationaux et européens. Ainsi, **gare nouvelle de Nissan et sites patrimoniaux se légitiment et se renforcent de façon mutuelle.**

Enfin, la gare nouvelle ne doit pas seulement être envisagée comme un équipement de transport « de plus ». Elle a vocation à être la porte d'entrée vers un territoire touristique et patrimonial. Accessible aux « communes intermédiaires », et mixant tous les modes de déplacement, dont TàGV, TER, car express, vélo et itinéraires touristiques.

CONCLUSION

La Communauté de communes La Domitienne réaffirme son soutien à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan. De son achèvement dépendent notamment le développement économique et l'aménagement spatial des bassins biterrois et narbonnais, auxquels La Domitienne contribue.

Elle confirme sa détermination à accueillir la future gare nouvelle, sur la commune de Nissan-Lez-Ensérune.

C'est l'option la plus efficace, au regard :

- ↔ des équilibres spatiaux et du développement de l'Ouest de l'Hérault ;
- ↔ des territoires ruraux et semi-ruraux et de leurs habitants ;
- ↔ de l'intérêt que présente une LGV ;
- ↔ des enjeux liés au maillage ferroviaire du Sud de l'Europe ;
- ↔ de la dépense publique et des impacts environnementaux.

