

✓1

C12

PLU de Lezignan Corbieres

La commune est principalement intéressée sur le plan économique par ses grandes zones d'activité qui offrent des potentiels d'attractivité importants à proximité de l'autoroute Montpellier Toulouse.

Le positionnement de la commune à égale distance des deux métropoles de la région est un élément qui est certes perçu mais encore insuffisamment pris en compte dans le projet de PLU. Ceci est particulièrement marqué par l'absence d'ambition pour le secteur situé autour de la gare.

La logique de développement durable n'est encore que dans le début de son imprégnation de toutes les décisions de politiques publiques. Les transports alternatifs à la voiture automobile seront développés dans les prochaines années de façon importante. Même si les investissements massifs sur les lignes à grande vitesse sont suspendus l'amélioration de la desserte locale par voie ferrée reste une priorité qui concerne un nombre élevé d'usagers, existants ou potentiels.

Dans cette perspective il est plus que probable que la ligne reliant les deux métropoles de la région sera renforcée afin de permettre une liaison rapide et efficace et de desservir les principales villes intermédiaires. Un dispositif de navette à horaire régulier paraît indispensable pour répondre aux objectifs de lutte contre la pollution des véhicules à moteur thermique. Le nombre des TER devrait être augmenté et un panachage de desserte organisé comme pour les RER de région parisienne.

Entre les « directs » Montpellier Toulouse et les omnibus il y a une forte probabilité qu'une modalité moyenne soit développée, desservant six ou sept gares dont celle de Lezignan Aude.

La proximité entre la gare et le péage d'autoroute est un argument spécifique de Lezignan. Tous les déplacements ne pouvant être réalisés par le train il est essentiel que l'interconnexion soit possible et rapide. Or les deux villes proches de la mi-parcours entre Montpellier et Toulouse, Narbonne et Carcassonne, ont l'inconvénient de leur plus grande taille : pour aller du péage à la gare en

période de circulation ordinaire il faut un temps de parcours important, particulièrement pénalisant après un parcours autoroutier. A Lezignan on peut joindre le péage à la gare en moins de 10 minutes.

Le quartier de la gare devient donc un secteur de développement qu'il convient de prendre en compte et de promouvoir. Une campagne de promotion pour « Lezignan gare centrale » pourrait par exemple être développée auprès des acteurs économiques qui ont des implantations dans les deux métropoles et doivent régulièrement organiser des rencontres de leurs salariés, agents ou clients.

L'écart de prix immobilier entre les deux métropoles et la ville de Lezignan permet d'investir plus facilement à mi-chemin.

Des demandes de salles pour des réunions sont déjà régulièrement reçues à la Mairie. Pour éviter d'être envahis par des « extérieurs » les services municipaux privilégient les demandes locales des habitants. Ceci est en partie compréhensible mais témoigne d'une myopie coupable quant au potentiel de développement économique disponible.

Une première démarche associant les services publics et les acteurs économiques locaux peut être entreprise pour utiliser au mieux l'offre existante, éviter des concurrences stériles et promouvoir les services proposés.

La forme de SCIC paraît la modalité d'organisation à privilégier.

L'objectif serait tout d'abord de recenser l'offre existante, d'analyser les évolutions récentes et d'organiser une mutualisation de l'accueil et de la gestion des disponibilités. Il conviendrait ensuite de recenser tous les locaux vacants susceptibles d'accueillir des réunions, rencontres, colloques, séminaires, etc. et d'étudier les possibilités de gestion pour améliorer l'offre existante.

Une locomotive de ce projet pourrait être créée autour de l'actuel garage Renault situé juste en face de la gare et qui devrait prochainement quitter les locaux actuels. Ce bâtiment typique des années 1950, terriblement vintage, offre des possibilités d'aménagement tout à fait intéressantes. Il dispose d'un parking à l'arrière, proche de la D6113, qui pourrait être très utile pour les participants aux rencontres n'utilisant pas le train.

Une étude complète des transformations utiles et nécessaires doit être réalisée pour confirmer l'intérêt de ce bâtiment pour une activité de réception du public.

Un autre bâtiment actuellement à l'abandon est susceptible d'être transformé, avec l'avantage d'être encore plus proche de la gare et l'inconvénient de nécessiter des aménagements techniques spécifiques pour limiter les vibrations et le bruit liés au passage des trains. C'est un bâtiment qui est actuellement propriété de la SNCF.

Un troisième bâtiment de ce périmètre de première proximité de la gare présente des caractéristiques architecturales intéressantes avec une façade remarquable, mais c'est une propriété privée à usage d'habitation sans perspective immédiate de transformation.

Dans un rayon de quelques centaines de mètres il y a dans ce secteur de nombreuses opportunités de locaux utilisables pour des activités tertiaires qu'il conviendrait de pouvoir préempter dans le cadre d'un projet global de développement économique.

Il apparaît donc nécessaire d'adapter le projet de PLU soumis à enquête publique afin de prendre en compte le potentiel spécifique du quartier de la gare et de ne pas perdre de temps pour promouvoir un projet de développement économique plus modeste que celui des grands zones d'activités périphériques mais porteur d'emplois pour les habitants de la commune.

Didier Marcon

18 septembre 2017