

Ligne nouvelle Montpellier-Perpignan

Cahier d'acteurs

Classes de première L, ES et S du lycée Arago à Perpignan

Les propos tenus au sein du présent cahier d'acteurs n'engagent que son auteur et sont totalement indépendants de la CPDP.



La commission particulière de débat public a exposé le projet de la LNMP le 13 mai dernier au lycée Arago devant trois classes de première. Les élèves ont souhaité apporter leur contribution à la réflexion sur le projet d'aménagement de ce « chaînon manquant » du réseau à grande vitesse européen.

Il s'agit d'une part de se positionner en tant que jeunes citoyens désireux de s'insérer dans le débat public et l'une des étapes du processus de décision démocratique, mais aussi en tant qu'usagers, acteurs du territoire impliqués dans la réflexion sur les enjeux d'un aménagement de grande envergure qui concerne leur espace de vie.

Quatre thèmes ont été privilégiés :

- L'évolution du poids de notre métropole régionale, Montpellier.
- L'impact sur la ville de Perpignan.
- La constitution d'une euro-région catalane.
- Le développement durable.

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan pour faire de Montpellier une grande métropole au sud de l'Europe ou accentuer l'effet tunnel et l'influence des autres métropoles voisines?

En février 2007, la gazette de Montpellier (journal municipal) publiait : « Depuis dix ans nous assistons à une véritable fuite des centres de décision, une fuite des cerveaux. Dès que les entreprises atteignent une certaine taille tout en étant rentables, elles sont absorbées. Les cadres supérieurs de PME rachetées montent à Paris [...]. Dans le secteur public, l'agence entreprises de France-Telecom Languedoc-Roussillon est depuis 2004 sous la tutelle de Toulouse. En 2004 également, c'est à Marseille qu'Air France a transféré sa direction commerciale ». Deux questions se posent :





- Une plus grande connectivité et desserte du territoire régional va-t-il enrayer ce phénomène ou au contraire l'amplifier ? Le Languedoc-Roussillon va-t-il résister au poids des régions voisines ou subir encore plus l'influence de métropoles plus lointaines comme Barcelone, Lyon et Paris ? L'aire urbaine de Montpellier devrait devenir la 4ème communauté urbaine de France derrière Lille, Lyon, Marseille.
- Quel développement pour des villes moyennes comme Perpignan et Narbonne ?

La Ligne Nouvelle Montpellier-Perpignan : une mutation majeure pour Perpignan

Au milieu du XIXe siècle la construction de la gare de Perpignan a permis l'extension de la ville hors de ses remparts. Aujourd'hui, la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan inscrit la ville dans un projet ambitieux de rénovation et d'aménagement urbain.



Le projet de liaison : une profonde transformation du paysage urbain sur plus de 35 hectares



- Cela commence par la rénovation de la gare actuelle, avec la construction d'un espace réservé aux TGV.
- Le quartier Saint-Assisclé, à la périphérie de la gare, connaît des travaux de réaménagement et de modernisation : nouvelle gare routière, hôtel d'agglomération...
- La transformation concerne aussi le centre-ville : transformation des jardins de la Basse, ZAC du Foulon, construction de nouveaux logements et de nouveaux espaces économiques et commerciaux comme des hôtels, une cité judiciaire, un théâtre...

Le projet de liaison : une dynamique économique forte pour la ville

- De nombreux emplois sont créés par les différents travaux d'aménagement.
- Le nouvel espace économique à Saint-Assisclé aménagé en centre d'affaires et de commerce.
- La construction du théâtre de l'Archipel renforce le pôle culturel de Perpignan.
- Le projet mixte renforce la dynamique touristique mais aussi la plateforme multimodale que la gare constitue avec le marché Saint-Charles, l'aéroport de Rivesaltes, le port de Port-Vendres, la liaison avec la Cerdagne.



Le projet permet à la ville de « travailler » son image entre valorisation de son patrimoine et modernité

- Celui qui connaît Dali connaît la gare de Perpignan : il aimait y venir travailler et l'avait baptisée « le centre du monde ». Aujourd'hui, elle fait partie du patrimoine Catalan.
- De l'avenue de la gare à la Basse, les principaux acteurs du projet ont décidé de conserver le style du XIXe qui fait partie du charme de la ville.
- La nouvelle gare et ses environs sont envisagés comme des symboles de modernité : architecture futuriste, installations solaires et énergies renouvelables.



En s'inscrivant dans le projet de la LNMP, Perpignan se veut une ville dynamique et moderne mais aussi soucieuse des richesses de son patrimoine et fière de son passé.



La ligne Montpellier-Perpignan : une dynamique pour la construction d'une Eurorégion catalane.

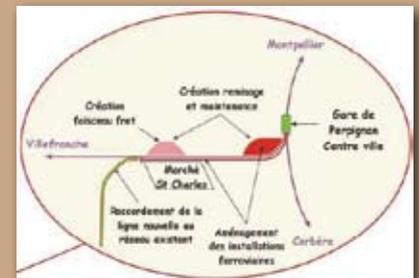
La future ligne Montpellier-Perpignan-Barcelone est un échelon manquant dans l'unification du réseau à grande vitesse européen et la construction d'une eurorégion. La Catalogne est divisée depuis le traité des Pyrénées en 1659 de part et d'autre de la frontière Franco-Espagnole séparant la Catalogne du Nord et du Sud.

La ligne Perpignan-Barcelone intègre Perpignan dans la sphère économique directe de Barcelone.

- Perpignan intensifie ses liens avec les principales villes d'un **espace catalan peuplé de plus de 6 millions** d'habitants qui va de Sijean à Gérone, Tarragone, Barcelone.
- Quelle dynamique pour Perpignan ? **Dépendante de Barcelone ou complémentaire ?**
- Les liens renforcés avec l'immense **organisme portuaire de Barcelone et l'aéroport de Gérone-Barcelone** vont stimuler le développement économique. C'est pour cela que **la solution mixte, interconnectée à la ligne classique et aux plateformes logistiques multimodales** nous semble la plus appropriée.

La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan permet une articulation majeure entre l'Espagne et l'Union Européenne, sur l'axe européen Amsterdam-Lisbonne.

- Cette liaison va **renforcer les projets de développement** touristique, industriel et commercial à long terme.
- Elle fait de l'espace catalan, une clé de voûte potentielle de la **future zone d'intégration euroméditerranéenne**. Une plus grande partie du trafic méditerranéen pourra désormais être captée par des ports mieux reliés à l'hinterland européen, en particulier Barcelone, mais aussi Port-Vendres.
- Dans cette configuration, le **marché international de Saint-Charles, 1^{er} centre d'éclatement européen**, s'impose comme l'un des marchés des fruits et légumes les plus importants d'Europe. Son trafic de plus de 1,5 millions de tonnes va s'accroître.



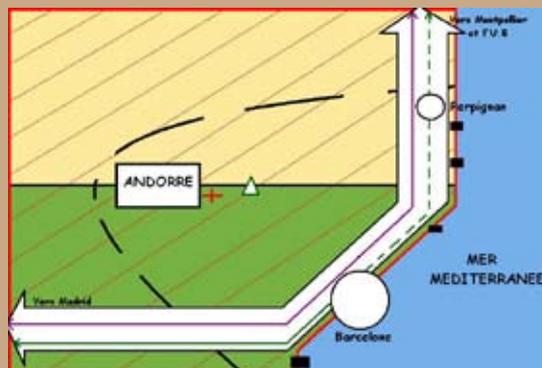
Enfin, l'axe Montpellier-Barcelone va redonner une unité à une région très ancienne.

La ville de Perpignan pourrait, avec ces nouveaux aménagements, se hisser à la hauteur des grandes villes françaises. Sa relation renforcée avec le « géant Barcelone » pose la question de la création d'une mégapole du sud de Barcelone à Marseille, le long de l'arc méditerranéen.



II) Catalogne : un espace culturel longtemps séparé.
 - Frontière de la Catalogne
 □ Une langue régionale commune : le catalan
 △ Paysage commun transfrontalier : grande culture de la région
 - Frontière seulement le Nord & le Sud de la Catalogne depuis 1659 par le traité de
 □ Frontalière pendant la France
 ■ Frontalière pendant l'Espagne
III) La Catalogne : une région en construction
 1- Andorre : un grand métropole
 ○ Barcelone : un grand pôle économique

○ Sphère d'influence de Barcelone
 ○ Perpignan : articulation majeure Espagne / vallée catalane
 ⇄ Grand axe naturel Aran-Jordet
 - TGV construit
 - Aéroport
 - Projets communs
 - Région : création d'un répertoire transfrontalier
 - TGV en construction
 □ Espace touristique
 ■ Stations techniques



La ligne nouvelle Montpellier-Perpignan : un enjeu de développement durable

Le projet promet un meilleur développement économique mais aussi une réduction des risques qui pèsent sur notre environnement.

- Dans cette logique nous avons choisi le scénario n° 3 qui éviterait environ 980 000 tonnes de CO₂ par an alors que les deux autres scénarios en éviteraient beaucoup moins (870 000 et 775 000).
- **Un réseau routier saturé** : Selon le journal « Vivre en Languedoc-Roussillon », notre région comptera 3,3 millions d'habitants en 2030. Les réseaux d'échanges routiers et ferroviaires sont déjà saturés. Plus de 100 000 véhicules, avec des pointes à 120 000 l'été, empruntent quotidiennement l'autoroute A9 augmentant ainsi la pollution et les risques d'accidents. La ligne ferroviaire entre Nîmes et Perpignan est, elle aussi, saturée.

Mais des espaces naturels peuvent être menacés : Désengorger le trafic routier avec une ligne mixte TGV serait une bonne solution pour l'environnement mais il y a des limites. En effet 42 % du territoire régional est classé en zone d'importance écologique, faunistique et floristique. L'intensification de l'urbanisation implique de **nouvelles problématiques et responsabilités**. Les zones humides littorales sont les plus menacées. Le tracé du TGV s'inscrit dans la zone la plus dense et la plus fragile, celle qui constitue l'atout touristique de la région.

Conclusion : Une majorité d'élèves s'est prononcée pour une ligne mixte, selon le scénario n° 3, plus coûteux mais qui répond mieux aux enjeux de développement durable, pour « assurer le développement actuel, tout en préservant celui du futur ».

