

# EI TAV PERPINYÀ-BARCELONA



**Laia SALVAING**

**Léa PANDELE**

**Section bilingue Français-Catalan  
Lycée Aristide Maillol, 2006-2007**



## **Sumari**

<b>Introducció</b> .....	3
<b>La construcció del TAV</b> .....	4
<b>Impactes socioeconòmics de la línia d'alta velocitat</b>	
A/ L'impacte esperat del TAV sobre els enllaços i els transports.....	6
B/ Altres impactes socioeconòmics.....	11
<b>II] Impactes mediambientals de la línia d'alta velocitat</b>	
A/ Impactes ecològics.....	14
B/ Impactes sobre l'urbanisme.....	11
<b>III] La polèmica Perpinyanesa</b>	
A/ El TAV: una oportunitat per Perpinyà.....	21
B/ ...però contestada per alguns.....	23
<b>Conclusió</b> .....	25
<b>Bibliografia</b> .....	26

## **Introducció**

« Ja us ho havia dit que l'estació de Perpinyà esdevindria tard o d'hora, el centre del món. » Són sens dubte les paraules que diria Salvador Dalí, el gran artista surrealista català.

Aquesta visió del mestre es farà realitat ?

Una línia TAV (Tren d'Alta Velocitat) que connectarà Perpinyà a Barcelona s'està construint des de 2004 i estarà enllestida a principis del 2009.

Aquesta línia d'alta velocitat és la més gran infraestructura de comunicació que s'hagi construït en el nostre departament des de la realització de l'autopista A9, ara farà 30 anys. El conjunt de la línia preveu la circulació de trens de viatgers a 350 km/h i de trens de mercaderies a 200 km/h.

Després del túnel sota la Mànega, és la segona vegada a Europa que un projecte binacional és confiat a una empresa privada, en aquest cas TP Ferro.

El TAV és molt esperat ja que permetrà enllaçar Perpinyà i Barcelona en tan sols 50 minuts. També trencarà l'aïllament d'Espanya i donarà una nova empenta al departament dels Pirineus-Orientals.



Ens hem preguntat doncs, quins serien els impactes de la circulació del TAV a Catalunya i més precisament dins de la Ciutat de Perpinyà.

Aquest estudi es basa sobre coneixements actuals d'aquest mitjà de transport i observacions realitzades en altres ciutats travessades pel TAV. És evident que totes les conseqüències d'aquest impacte i llur amplària seran conegudes només després d'un cert temps del funcionament del TAV a la regió.

Encara que alguns aspectes dels impactes d'aquest mitjà de transport hagin estat demostrats en altres ciutats, no en podem avaluar amb exactitud les conseqüències que tindrà a Perpinyà.

En un primer temps mostrarem les apostes socioeconòmiques de la construcció de la línia d'alta velocitat, i posteriorment desenvoluparem els impactes que aquesta línia tindrà sobre l'ecologia, el medi ambient i l'urbanisme. Per acabar exposarem el debat actual que s'està desenvolupant sobre les conseqüències eventuais del TAV a Perpinyà.

## La construcció del TAV

El projecte francoespanyol d'enllaç ferroviari d'alta velocitat sudeuropeu que connectarà Perpinyà i Barcelona va néixer al 1995 d'una voluntat europea per modernitzar i optimitzar els mitjans de transport dins la comunitat.

Pel tram Perpinyà-Figueres, França i Espanya van llençar una licitació al més-dient que, 9 anys més tard, va desembocar en la firma d'un contracte de concessió amb TP Ferro.

L'empresa TP Ferro, dirigida per Eusebio Corregel, és el resultat d'una cooperació francoespanyola constituïda pel 50% de l'empresa francesa Eiffage (encarregada de la construcció del viaducte de Millau) i pel 50% restant de l'empresa ACS Dragados (tercera empresa europea de BTP).

TP Ferro té la concessió del TAV durant 50 anys, és a dir que és l'encarregat de construir-lo (el contracte preveu un termini de 5 anys des de la firma d'aquest darrer per la realització de l'obra) i de gestionar els equipaments durant el període decidit. TP Ferro es remunerarà directament sobre els passatgers.

La construcció d'aquesta obra gegantesca va començar el 15 de Novembre del 2004. Es preveu el seu acabament cap al Febrer del 2009.



L'obra del TAV compren 44,4 km de línies d'alta velocitat en via doble (24,6 km a França i 19,8 km a Espanya).

Està també compost per:

2 túnels,

10 viaductes

2 salts d'ovella (un pel canvi de sentit de circulació dels trens que venen de l'esquerra a França i de la dreta a Espanya i l'altre per la connexió de Perpinyà a la xarxa ferroviària existent),

14 ponts ferroviaris,

11 ponts de carreteres,

9 passatges inferiors,

61 obres hidràuliques.

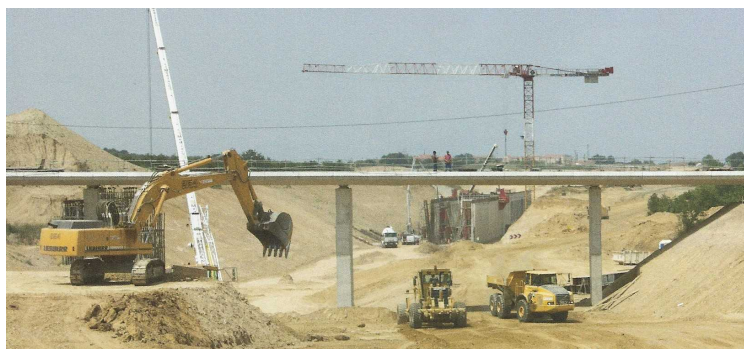
Aquesta enorme construcció emplea més o menys 1500 persones.



La inversió total és de 1098 milions d'euros dels quals 301 són per la construcció del túnel del Portús

El finançament està assegurat per fons propis de l'empresa (102,3 milions d'euros), per finançament bancari - Banco Bilbao, Vizcaya Argentaria, Banco Español de crédito, Caja Madrid, ING i Royal Bank of Scotland (400 milions) i per subvencions públiques (588 milions amb les ajudes europees).

### Fotos de l'obra



## **I] Els impactes socioeconòmics de la línia d'alta velocitat.**

El tren d'alta velocitat ha estat dissenyat per respondre a la problemàtica dels transports entre Espanya i França. Però veurem que el TAV també té repercussions en altres sectors.

### **A/ L'impacte esperat del TAV sobre els enllaços i el transport.**

La situació actual dels transports transfronterers no és satisfactòria. Dins del marc d'un projecte europeu, el TAV serà una infraestructura estratègica per Espanya en el transport de viatgers i de mercaderies.

#### **La situació actual**

Els intercanvis comercials entre Espanya, o entre Àfrica passant per Espanya, i França o altres països europeus són importants tant en volum com en cost.

Aquests intercanvis de mercaderies es fan essencialment per via marítima fins a Barcelona i després per carretera. Els camions de pes important saturen l'autopista A9 particularment al nivell de la frontera francoespanyola.

El nòlit ferroviari quasi no s'utilitza per passar la frontera. En efecte, la xarxa ferroviària espanyola no correspon a les normes internacionals de separació dels rails. El passatge transfronterer dels trens suposa una intervenció tècnica que immobilitza llargament els trens a la frontera. El tràfic ferroviari de nòlit se'n troba penalitzat.

Per raons de saturació de la infraestructura ferroviària pels nombrosos trens de passatgers, el pas del nòlit ferroviari de la regió Llenguadoc-Rosselló es troba a la vora de l'asfíxia sense que el transport per carretera es pari.

La realització d'una nova infraestructura moderna comuna als dos països i connectant Espanya a les altres regions del Nord esdevenia una necessitat.

## **Un projecte europeu**

Per la Unió Europea, el TAV és una aposta sobre la consolidació del ferroviari com a mitjà de transport i com a nova fórmula d'articulació del territori dels països de la Unió.

Aquest mitjà de transport permet una reducció de les distàncies i una facilitat de viatjar que millora la connexió entre els territoris i les ciutats. Gràcies a aquesta nova xarxa ferroviària d'alta velocitat, els territoris s'apropen en el temps i la llibertat de circulació de les persones i de les mercaderies augmenta.



El projecte del TAV transfronterer Perpinyà-Barcelona s'inscriu en una llista de projectes prioritars de xarxes transeuropees aprovades en el consell de ministres de transports de la Unió Europea el Desembre del 2003. Està previst a llarg termini la creació d'una nova línia "Montpeller-Perpinyà-Barcelona-Madrid".

En aplicació de l'acord francoespanyol firmat el 10 d'octubre del 1995, una comissió intergovernamental francoespanyola ha continuat estudis tècnics, econòmics i jurídics que han permès de fer avançar la realització del projecte.

Els dos estats han iniciat l'any 2003 un procediment que ha desembocat en la firma d'un contracte de concessió amb la societat TP Ferro el 17 de febrer del 2004.

El contracte preveu un cost total de construcció de prop de 100 milions d'euros dels quals 540 milions seran finançats gràcies a subvencions del dos estats i de la Unió europea en el marc de la xarxa transeuropea.

## **Espanya més a prop d'Europa**

El projecte del TAV transfronterer Perpinyà-Barcelona modificarà amb força la connexió d'Espanya amb la resta d'Europa.

En efecte, Espanya es troba a la perifèria d'Europa amb una xarxa ferroviària específica que no correspon a les normes internacionals. El

TAV permetrà la continuïtat de la xarxa ferroviària espanyola amb la francesa.

Representarà un eix clau Nord-Sud en l'estructura de la xarxa ferroviària europea.

Aquesta connexió històrica dóna a la ciutat de Barcelona un nou element pel desenvolupament de la seva economia. Efectivament aquesta ciutat dotada d'infraestructures importants, port i aeroport internacional, veu amb la vinguda del TAV un increment de la seva accessibilitat. El seu potencial econòmic es trobarà fortament augmentat.

## **El transport de viatgers**

El TAV fa més accessibles les ciutats que enllaça i en les quals es para. A més a més a aquest TAV sudeuropeu s'hi afegeix una dimensió transfronterera.

La realització de la nova línia Perpinyà-Barcelona permetrà un guany de temps de 2 hores pels passatgers en els enllaços amb Espanya: Barcelona es trobarà a 50 minuts de Perpinyà (2 hores 50 avui en dia) a 2 hores 15 de Montpeller, i a 5 hores 30 de París, tenint en compte la circulació del TAV Mediterrani (París - Marsella).

Aquest guany de temps disminueix artificialment les distàncies. Se'n segueix una alta mobilitat de la població.

Aquesta mobilitat geogràfica es pot concebre en el dia a dia. Així una persona vivint a Perpinyà podrà doncs treballar a Girona o Barcelona. El mercat del treball es trobarà amplificat.

La mobilitat de la població transfronterera que avui en dia és mínima augmentarà en un futur pròxim.

Segons un informe universitari ordenat per la Ciutat de Perpinyà, si tan sols 1/5 de la població busca actualment un treball a Catalunya Sud, amb el TAV més de 1/3 de les persones que han participat al sondeig es creuen preparades per aquest tipus de canvi en les seves vides. Però el control de la llengua catalana és un dels elements que limita el contracte dels francesos a Catalunya Sud.

Malgrat tot, el TAV pot pretendre tornar el territori veí més accessible només si es reuneixen les condicions de la seva pròpia accessibilitat.



L'element clau de l'accessibilitat del TAV és la intermodalitat que permet connectar la xarxa d'alta velocitat als serveis de transport local i regional.

Per les ciutats que han optat per una estació central, com Perpinyà, la connexió del TAV al tren normal és més senzilla. Un dels punts importants és la coordinació dels horaris entre el TAV i els altres mitjans de transport en comú.

L'accessibilitat del TAV depèn també de les habilitacions fetes a l'entorn de l'estació per l'accés d'altres mitjans de transport: vianants, bicicleta, autobús...

### **El transport de mercaderies**

L'aturada del tren a la frontera entre França i Espanya, a nivell de Portbou per la càrrega i descàrrega de mercaderies, ha estat durant molt de temps un fre al desenvolupament del transport ferroviari d'aquestes mercaderies. Aquesta situació ha provocat un fort increment del transport de carreteres de camions fins a la saturació de l'autopista A9. En efecte, sobre els 55 milions de tones de mercaderies que transiten, sols un 5% ho fan per ferrocarril.

La separació estàndard dels rails d'aquesta nova línia evitarà els retards coneguts fins ara. Les mercaderies que es transporten en 23 hores ho seran en tan sols 2 hores.

Amb el TAV s'espera un traspàs massiu del transport de mercaderies de carretera cap als ferrocarrils.

Però això necessitarà temps i es farà realitat solament si el TAV proposa als seus eventuals clients una alternativa interessant a la carretera.

Actualment, els factors que determinen la tria d'un transport són: el temps, la fiabilitat, el cost i la seguretat. La tendència de les empreses és d'augmentar el nombre de remeses reduint-ne la talla mitjana.

Per tenir un màxim de comandes de transport de mercaderies, el TAV tindrà que oferir una fórmula atractiva que correspongui a les esperes de les empreses.

Per optimitzar l'oferta, es planeja la multimodalitat dita també transport combinat quan els mitjans de transport són el rail i la carretera.



En la pràctica una convenció internacional defineix un contracte de transport multimodal que permet a un operador de tenir mercaderies d'un país i lliurar-les a un altre. L'interès és utilitzar només un sol contracte per varis mitjans de transport a través de diferents països. Així, es facilita el transport multimodal i transfronterer.

En el cas del transport multimodal, la utilització del contenidor és fortament aconsellat. Permet reduir fins a un 70% el temps de càrrega i descàrrega i d'augmentar la seguretat durant el transport. No oblidem que Barcelona és el novè port europeu en volum de transport de contenidors. Avui en dia es transporten per carretera però molt aviat podran ser adaptats al transport combinat (marítim, carretera, rail).

La dificultat la trobem en el fet que el transport combinat amb rail no existeix encara avui en dia a Espanya degut a les seves infraestructures que no hi són adaptades.

Tanmateix, aquest darrer es desenvolupa molt ràpidament en d'altres regions amb la satisfacció total dels clients.

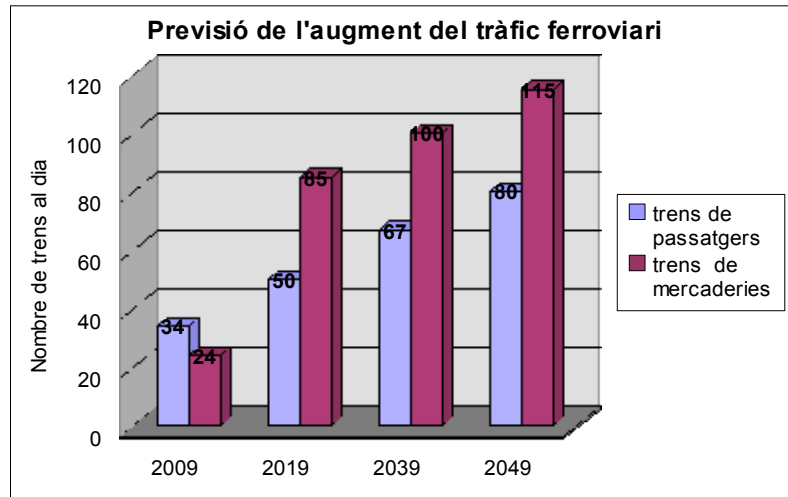
Un conjunt de factors mostren que un canvi esdevindrà possible en el futur:

- La saturació creixent de les xarxes de carreteres.
- L'existència de plataformes logístiques com el port de Barcelona, els aeroports de Barcelona i Girona i la plataforma multimodal del mercat de Saint Charles a Perpinyà
- L'augment accelerat dels costos de transport per carretera, que augmenta encara més si es compten els costos externs com poden ser: pol·lució, accidents...
- El suport d'Europa en l'ús de mitjans de transports alternatius a la carretera.
- La presa de consciència cada vegada més gran dels impactes mediambientals del transport per carretera i la disminució de les reserves mundials de petroli.

Segons estudis de l'empresa TP Ferro en un primer temps, el nombre de trens de passatgers serà més important que el de mercaderies. Però a mitjà i llarg termini, l'efecte s'invertirà i el transport de mercaderies esdevindrà predominant.

L'empresa preveu el tràfic següent:

- 34 trens de passatgers i 24 de mercaderies el 2009,
- 50 trens de passatgers i 85 de mercaderies el 2019,
- 67 trens de passatgers i 100 de mercaderies el 2039,
- 80 trens de passatgers i 115 de mercaderies el 2049.



L'adaptació de les empreses és en efecte bastant lenta però s'encamina inevitablement cap a un mitjà de transport més sostenible que el de carretera. En el futur, la major part dels ingressos del TAV estaran constituïts pel transport de mercaderies.

## **B/ Altres impactes socioeconòmics**

La construcció pròpiament dita ja té un impacte econòmic important en la regió: 1500 llocs de treball, 1000 milions d'euros d'obra. Però, es poden esperar altres impactes indirectes a més o menys llarg termini.

### **Impactes sobre la vida econòmica local**

El TAV dóna una imatge de modernitat a les ciutats per on passa i certs sectors d'activitat podrien beneficiar-se'n.

Per exemple, l'activitat de congressos o fires es podria veure multiplicada. Però l'efecte positiu es pot produir solament si la ciutat en qüestió té les infraestructures necessàries (palau de congressos, parc d'exposicions) i si aquestes infraestructures estan ben adaptades a aquest tipus d'activitat. L'aposta que pot fer la ciutat és d'augmentar la qualitat i la quantitat de congressos i d'esdeveniments.

Sembla que, a prop de l'estació, empreses de Catalunya Sud estarien interessades per instal·lar-se en el nou conjunt immobiliari creat a la vora del TAV.

Altres sectors podrien al contrari trobar-se pertorbats per l'arribada del TAV. Per exemple a algunes ciutats on passa el TAV s'ha vist disminuir el nombre d'estades hoteleres.

Però els canvis econòmics significatius es produiran tan sols si es reuneixen totes les condicions i no pas abans que hagin passat alguns anys.

### **Impacte sobre el turisme**

La implantació del TAV també pot tenir conseqüències sobre el turisme. Efectivament, aquesta línia d'alta velocitat així com totes les altres infraestructures previstes per la ciutat de Perpinyà, permetran d'acollir un més gran nombre de turistes.

S'espera així reforçar aquesta activitat, que és la principal de la regió comptant de 6200 a 11000 llocs de treball. En aquesta òptica, està previst crear noves infraestructures hoteleres.

També és indispensable diversificar l'oferta cultural ja que el TAV no és un atractiu per si mateix, però reforça una demanda que ja existeix d'una altra part.

### **Impacte sobre l'immobiliari**

El TAV tindrà una influència sobre l'immobiliari tot al llarg del seu recorregut, però també a Perpinyà, i sobretot a la zona de l'estació.

#### **Expropiacions per l'adquisició de terrenys**

La construcció del TAV ha necessitat grans hectàrees de terreny. Pels terrenys que no eren propietat de l'Estat, l'empresa TP Ferro ha hagut de recórrer a l'expropiació. Així, segons el seu director general més de 26 milions d'euros han servit per indemnitzar els propietaris dels terrenys.

Cal recordar que la legislació no és la mateixa d'un país a l'altre.

A Espanya, no hi ha cap obligació de comprar els habitatges que hi ha a una banda de 250 metres com es fa a França, només cal isolar-los del soroll. Al contrari de França, l'expropiació és un procediment ràpid a partir de la declaració d'utilitat pública per un tribunal especial d'expropiació (compost únicament d'experts cadastrals i no de jutges). Tan sols es paguen d'un 20 a un 25% de les expropiacions. A França es paga la totalitat dels terrenys expropiats. Les lleis protegeixen fortament els interessos dels ciutadans, moltes vegades per sobre dels interessos públics.

## Alça de preus de l'allotjament a Perpinyà

Amb la vinguda del TAV al centre de la ciutat, l'immobiliari a Perpinyà esdevé cada vegada més car tant pel que fa a la venda com pel que fa al lloguer. És pels voltants dels barris de St Assiscle i de Clemenceau-Leclerc (on s'ha de construir el futur teatre de l'Arxipèlag firmat Jean Nouvel) que l'alça dels preus es farà sentir més. Els lloguers augmenten i això, a terme podria conduir a un procés de "gentrificació", és a dir un ennobliment d'aquesta zona.

D'altra part, la llista de peticions d'habitatges socials no para de créixer. Perpinyà és de fet la ciutat del Llenguadoc-Rosselló la menys equipada en HLM<sup>1</sup>, i la construcció de 500 nous habitatges d'aquest tipus per any no satisfà totes les demandes.

En el marc de la política local pel que fa a qüestions d'allotjament, caldria poder garantir l'accés a l'habitatge per a tothom.

La mixitat social del barri de l'estació vindrà determinada per la implantació d'uns determinats tipus d'habitatge .

## Edificis pel sector terciari

Els nous despatxos que seran construïts a prop de l'estació del TAV (futur centre de negocis) han aconseguit ja, segons l'alcalde, captar l'interès de les empreses espanyoles. En efecte, el preu de l'immobiliari de despatx a Perpinyà és molt baix, s'ha calculat que és dues vegades menys car que a Barcelona.

Les empreses que s'instal·lin a Perpinyà tindran l'avantatge de trobar-se a proximitat de la ciutat de Barcelona (proximitat del port i de l'aeroport mundial) i de tenir una qualitat de vida més benèfica pels seus treballadors que s'aprofitaran de la calma relativa que hi ha a la vila de Perpinyà.

---

<sup>1</sup> HLM : Habitatge a Lloguers Moderats

## **II] Impactes mediambientals de la línia d'alta velocitat**

El Tren d'Alta Velocitat té impactes mediambientals tant en el pla ecològic com en el pla urbanístic ja que provocarà canvis urbans a Perpinyà.

### **A/ Impactes ecològics**

El tren d'alta velocitat produeix impactes ecològics tan positius com negatius. Entre els positius es troba la substitució d'altres mitjans de transport més contaminants (avió, cotxe...) i menys eficaços per recórrer distàncies mitjanes i l'enfortiment del sistema de transport públic urbà. Tractarem seguidament els aspectes negatius que té pel medi ambient, com pot ser l'impacte del traçat de la línia del tren sobre el paisatge, els medis naturals que travessa, i les contaminacions acústiques o bé el fort consum elèctric d'aquesta mena de mitjà de transport.

#### **Reducció dels gasos d'efecte hivernacle**

L'escalfament climàtic és provocat per l'activitat humana.

L'efecte hivernacle és un fenomen natural. L'atmosfera reté en part les radiacions solars el que permet que hi hagi sobre la terra una temperatura mitjana de 15°C i la creació de vida.

Però les activitats humanes augmenten l'efecte hivernacle emetent dins l'atmosfera gasos dits "d'efecte hivernacle" com el gas carbònic, el metà o els gasos fluorats.

Aquest augment de gasos provoca un escalfament climàtic: l'escalfament del planeta, la pujada dels oceans, el desglaç de les geleres de la banquisa i l'accentuació dels fenòmens extrems (sequera, inundacions, huracans...).

Els gasos hivernacles provenen en major part de la combustió d'energies fòssils (petroli, carbó, gas) necessàries per les diferents activitats humanes des de l'inici de l'època industrial.

Però els recursos d'energies fòssils són limitats, i el petroli s'està fent escàs. Es pensa que els recursos de petroli duraran 50 anys i els de carbó uns 120, mentre que les reserves últimes, que tindran un preu

d'extracció molt elevat, podran arribar a procurar-nos petroli uns 115 anys.

A fi de limitar l'escalfament climàtic, és necessari reduir des d'ara les nostres emissions de gasos d'efecte hivernacle i de trobar nous recursos d'energia de reemplaçaments il·limitats i inofensius pel planeta.



El transport per carretera gran emissor de gasos d'efecte hivernacle.

Tots els sectors d'activitat consumeixen energia i doncs emeten gasos d'efecte hivernacle: la indústria, la construcció, l'agricultura i els transports.

A França, el sector dels transports és avui en dia el principal consumidor de productes petrolífers. També és el primer emissor de gas carbònic amb un 35% d'emissions de CO<sub>2</sub> (el 2003 més de 140 milions de tones).

El transport per carretera representa un 81% del consum d'energia del conjunt de mitjans de transport a França, doncs és un dels principals responsables de l'increment del consum d'energia, de les emissions de gasos nocius i d'efecte hivernacle.

El transport de mercaderies per carretera és insostenible i a llarg termini ha de disminuir.

<b>Comparació sobre el trajecte París-Marsella</b>	<b>Avió</b>	<b>Cotxe (2 pers)</b>	<b>TAV</b>
Kg de CO <sub>2</sub> per viatger	97	89	2

#### El transport ferroviari menys contaminant.

Per reduir el trànsit a les carreteres, es plantegen dues solucions:

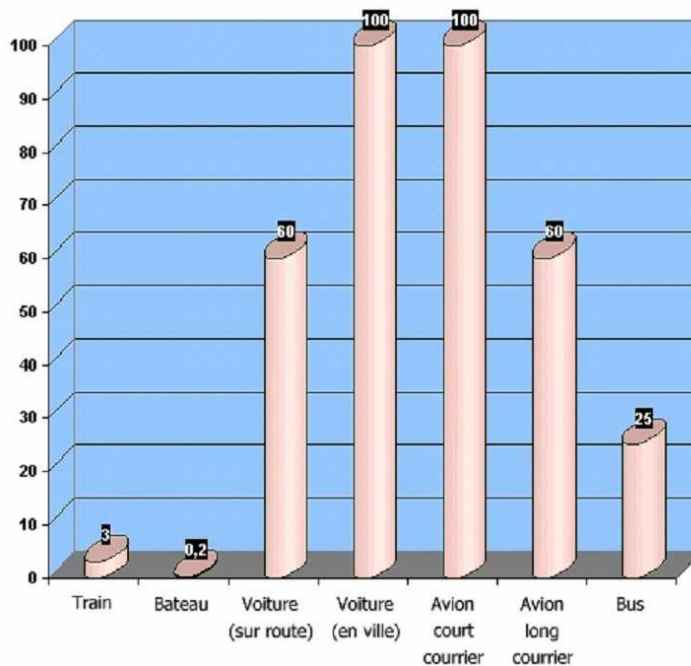
- « Transportar menys » reduint el nombre de trasllats, les distàncies recorregudes...
- « Transportar millor » substituint el mitjà de transport de carretera per mitjans menys contaminants (ferroviari, transports col·lectius, bicicleta...) sabent que en cotxe un de cada dos trajectes es recorren menys de tres kilòmetres.

El transport de mercaderies per carretera no para d'augmentar en detriment del transport ferroviari, per exemple, podem veure que a la nostra regió el transport mixt tren-carreteta augmenta tan sols un 4% de mitjana cada any.

Per invertir aquesta tendència s'aconsella l'ús de mitjans alternatius com el transport combinat (tren+carretera) per mitjans i llargs recorreguts. Aquest mètode de transport redueix el trajecte per carretera i doncs contamina menys.

Per transportar una càrrega de mercaderies, un tren de transport combinat emet 130 vegades menys gasos d'efecte hivernacle que un camió. Així doncs al 2002 aquest mètode de transport ha permès reduir el nombre de camions de 4000 al dia (1 milió cada any) i aproximadament 820000 tones de CO<sub>2</sub> per any.

El TAV emet 50 vegades menys gasos d'efecte hivernacle que l'avió o el cotxe. Doncs és una eina moderna de transport i poc contaminant. La promoció del traspàs del tràfic de mercaderies i de viatgers cap al rail és una gran aposta ecològica doncs.



### **L'impacte del traçat de la línia sobre el medi natural.**

La línia fèrria pot ser considerada com una cicatriu al llarg del paisatge natural de la regió i s'hi ha d'efectuar intervencions durant tot el seu traçat per reduir els impactes negatius sobre el medi ambient.

S'han pres mesures de protecció a favor de les espècies protegides. A Toluges dues grans alzines mortes han estat plantades prop de la línia ja que serveixen d'habitatge als escarabats capricorns.

Construccions específiques han estat necessàries com ara: barreres visuals, barres pel so, obres hidràuliques per respectar el pas natural dels rius.



Es considera que el cost medi ambiental del TAV s'apropa del 17% del cost total de la construcció de la línia.

A França, el terreny és més aviat pla entre Perpinyà i la sortida del túnel del Portús. La línia ha estat concebuda perquè hi hagi el menys de terraplens possibles a fi de preservar el paisatge. Com a corol·lari, la multiplicació de les petites obres hidràuliques perquè la línia no obstrueixi el pas de l'aigua.

Del costat espanyol, el terreny és més abrupte, hi ha doncs més viaductes i les obres hidràuliques hi són menys nombroses però més grans.

## **B/ Impactes urbanístics**

L'arribada del TAV ha ocasionat un projecte urbanístic per la ciutat de Perpinyà. Aquest projecte ha estat modificat i reorientat per desembocar avui en dia a un esbós de l'habilitació de tot un barri.

### **L'estació del TAV al cor de Perpinyà**

Com a primera proposta, l'estació del TAV es tenia que situar a Ribesaltes, a un quart d'hora de Perpinyà. Es tenia por llavors de tenir una estació fora del centre en "ple camp" al voltant de les grans infraestructures de carretera.

Finalment, s'ha escollit l'opció d'implantar l'estació a Perpinyà al lloc mateix de l'actual.

Aquesta implantació central no és anodina. Permet de reforçar el centre ja existent gràcies al desenvolupament inevitable d'activitats lligades a l'estació. A més aquesta implantació obliga de reorganitzar el conjunt dels transports, col·lectius o no, per habilitar una bona accessibilitat al TAV i per establir connexions entre els mitjans de transport.

Aquesta opció però ha obligat a buscar solucions per habilitar l'estació històrica del segle XIX que presenta problemes de comunicació amb l'Est de la ciutat i que en la seva façana Nord dóna cara a petits carrers sense cap infraestructura d'amplària suficient.

Per resoldre aquest problema, els urbanistes s'han girat cap al solar de la Stef, situat a la part Sud-Oest de la zona. L'estació del TAV de Perpinyà, orientada cap al Nord, es girarà en el futur cap al Sud.

### **L'estació TAV, un nou projecte arquitectural dins la ciutat**

Optant pel projecte arquitectural dissenyat per Jote Galan del despatx català L35, la municipalitat utilitza la carta dels colors. La façana de vidre de l'edifici principal es presenta com un calidoscopi declinant tota una gama de verds, blaus, vermells i ataronjats. El costat Nord, estarà vorejat per un imposant palet de ceràmica argentat que evocarà la forma del futur teatre dissenyat per Jean Nouvel.



L'estació tindrà una extensió de 900 m<sup>2</sup> i un pàrquing subterrani.

Una gran esplanada serà realitzada davant de l'estació actual. Un passatge subterrani il·luminat de 7 a 8 metres d'amplada permetrà als vianants i als ciclistes d'anar directament de l'avinguda de l'estació al barri de Sant Assisle.

L'ajuntament vol amb aquesta estació futurista donar una imatge moderna de Perpinyà.

### **Projectes d'habitat al voltant de l'estació**

El projecte urbà de l'estació s'inscriu dins la lògica del projecte de la vila de Perpinyà i més particularment en continuïtat del projecte de revalorització del centre de la vila.

Aquest darrer presenta a termini 35 hectàrees de transformacions urbanes que donaran un nou rostre als quatre barris que voregen l'estació i via fèrria (St Assisle, L'estació, St Martí, Malloles).

D'un cost de 90 milions d'euros, les infraestructures que s'hi construiran comprenen a la vegada allotjaments, conjunts comercials, equipaments de lleures i ordenació del paisatge. Aquesta mixitat d'usos és interessant per evitar barris buits i amb manca de seguretat a certes hores.

El voltant del nou barri de negocis comprèn a més de l'estació del TAV, 7600m<sup>2</sup> de superfície de venda comercial, 10 000m<sup>2</sup> de despatxos, dos hotels i un centre esportiu, també s'hi construirà un edifici de 30 000 m<sup>2</sup> destinat a l'hotel de l'aglomeració i una zona residencial de 1000 allotjaments.



## **Nombroses transformacions dins la vila de Perpinyà**

Amb l'arribada del TAV, la vila de Perpinyà treballa per posar en valor els avantatges dels quals disposa: el turisme, el patrimoni cultural i històric... I també s'intensifica l'ordenació de la vila.

Perpinyà coneix avui en dia un programa de renovació urbana dels seus llocs emblemàtics: rehabilitació de les andanes, renovació de la plaça de Catalunya (amb la instal·lació de la FNAC al 2004) i reorganització de la plaça de la República.

La construcció d'un nou teatre de l'arquitecte Jean Nouvel permetrà de diversificar l'oferta cultural.

L'ajuntament també rehabilita els antics edificis del centre de la ciutat (el Convent de les Mínimes, el Convent de St Clair, l'Arsenal, el Campo Santo, la Capella dels Dominicans) amb la perspectiva d'oferir als turistes la identitat catalana de la vila de Perpinyà. Els monuments històrics són nombrosos dins la ciutat (Palau dels Reis de Mallorca, Castellet, Llotja de Mar, Catedral Sant Joan...), i haurien d'atreure'ls.

La vila fa una aposta també sobre el seu costat transfronterer: des de fa algun temps, Perpinyà redescobreix la seva catalanitat, i les seves "rues" es transformen poc a poc en "carrers".



Permettre la requalification et la restructuration du parc de logements public et privé, lutter contre l'habitat insalubre, maintenir une mixité sociale



Rééquilibrer l'offre de logement sur l'ensemble du territoire : diversification, implantation géographique du logement social



Extensions habitat



Extensions futures

### **III] La polèmica Perpinyanesa**

La implantació del TAV a Perpinyà és l'origen de nombrosos debats. Mentre que alguns veuen en el TAV un impuls pel desenvolupament econòmic de Perpinyà d'altres temen que la nostra petita ciutat catalana sucumbeixi davant la gran metròpoli que és Barcelona. Les opinions estan dividides doncs.

#### **A/ El TAV : una oportunitat per Perpinyà**

Perpinyà té moltes esperances de cara a la vinguda del TAV. Les autoritats locals desitgen aprofitar al màxim aquesta infraestructura i transmetre el seu efecte a tot el territori.

#### **El mercat del treball amplificat**

Els Pirineus Orientals coneixen un dels més forts índexs d'atur de França (12,3% al 2006 segons l'INSEE). Aquest fenomen, degut en part al treball de temporada present a la regió, podria disminuir gràcies al TAV. Mentre que tan sols un 5% dels sondejats de l'informe universitari busquen treball de l'altre costat de la frontera, un 35% estarien disposats a buscar-ne gràcies a aquest nou mitjà de transport.

S'ha demostrat que la proximitat d'una gran ciutat a menys d'una hora del lloc de residència facilita fortament l'amplificació del mercat del treball. Podem suposar doncs que Perpinyà que es trobarà gràcies al TAV a uns 50 minuts de Barcelona i coneixerà una baixa, més o menys important, de l'atur. La ciutat proposa ja en aquesta òptica cursos de català per adults.

#### **Un reforç de certes activitats**

Que Perpinyà disposi ja d'un Palau de Congressos i d'un Palau d'Exposicions és capital pel desenvolupament d'activitats al voltant de manifestacions capaces de crear grans esdeveniments. Això propulsarà la Ciutat al centre dels mitjans de comunicació oferint-li la seva part de publicitat. Perpinyà esdevindrà, gràcies entre altres al TAV, un lloc que es visita i del qual es parla.

El TAV permetrà reforçar unes de les activitats més importants de la Ciutat: el comerç i els lleures. L'estació podrà jugar-hi un rol clau proposant serveis materials (restaurants, magatzems...), però també podrà informar als

passatgers sobre les diverses activitats de la ciutat (informacions gràcies a taulells i prospectes ...).

### **Noves activitats**

La municipalitat aposta pel baix preu de l'immobiliari de despatx per atreure empreses Barcelonines. Efectivament, el preu dels despatxos és molt menys car que a Barcelona, això pot fer que algunes empreses s'instal·lin a la nostra vila. Perpinyà sembla predisposada a acollir noves empreses ja que es troba al centre d'una xarxa que connecta ferroviari i aeri. La Ciutat té previst de construir un centre de negocis a prop de l'estació de tren, i espera gràcies a aquesta oportunitat reduir l'atur en el departament.

### **L'activitat logística**

La plataforma "Pyrenées-Méditerranée" és una de les més grans plataformes logístiques especialitzades en fruites i verdures d'Europa. Reagrupa el port de Portvendres, l'espai "Entreprise-Méditerranée" de Ribesaltes, l'aeroport de Perpinyà-Ribesaltes, el terminal logístic del Voló, l'estació de Cervera, l'estació de transport de mercaderies de Perpinyà-St Carles i el mercat internacional de St Carles. Aquesta plataforma ofereix una forta capacitat d'emmagatzemar i de condicionar. És un punt fort pel desenvolupament dels intercanvis ferroviaris.

Amb l'arribada del TAV, gràcies a aquesta plataforma, el departament esdevindrà un gran lloc per emmagatzemar i redistribuir les mercaderies. Les autoritats esperen desenvolupar aquesta activitat logística en altres dominis com la indústria de nautisme.

Cal afegir que la universitat de Perpinyà desenvolupa les formacions en matèria de logística.

### **Desenvolupament d'altres pols d'activitats**

Amb el TAV, el departament aposta també pel desenvolupament del pol de competitivitat DERBI ("Développement des Energies Renouvelables Bâtiments et Industries"), que treballa sobre la recerca i el desenvolupament industrial d'energies sostenibles.

### **Rugbi**

A Catalunya Sud no es coneix el rugbi. Aquesta comunitat autònoma no posseeix cap equip regional o nacional. De l'altre costat de la frontera comencen a aparèixer esforços de promoció d'aquest esport. Els clubs Rossellonesos (USAP i Dragons catalans) proven d'atreure, gràcies en

primer lloc a la seva catalanitat, nous seguidors. El TAV facilitarà els seus desplaçaments i accentuarà l'economia Perpinyanesa.

## **B/ ... però contestada per alguns**

Altres pensen al contrari que la ciutat de Perpinyà podria patir de l'arribada del TAV. Un informe universitari encarregat per la Ciutat mateixa dóna suport a aquesta teoria. El seu contingut tempera l'entusiasme d'alguns i va fins a irritar els defensors del TAV.

### **Perpinyà, un suburbi de Barcelona**

L'informe universitari parla d'un efecte aspirant i no dinamitzant del TAV sobre la regió. Es pregunta si l'aglomeració de Perpinyà, que tan sols compta 250 000 habitants, podrà rivalitzar amb el megalòpoli Barceloní, que en compta 7 milions. Es tem que la població de Perpinyà que prendrà el TAV al matí per tomar al vespre buidi la ciutat. Perpinyà esdevindria al cap i a la fi, una ciutat dormitori.

### **Traspàs del poder de compra cap a Catalunya Sud**

Pel que fa a les motivacions de desplaçament cap a Barcelona o en una mínima part cap a Girona, l'atracció comercial n'és l'essencial i està dividida entre el consum corrent (roba...) i lúdic (parcs, fires...). Aquest traspàs de poder de compra del Nord cap al Sud podria ser inquietant pel comerç local. Segons el sondatge realitzat per la universitat, 65% dels enquestats voldrien gràcies al TAV anar a Barcelona pels lleures i compres (de tipus shopping). Tindrien la intenció d'anar-hi amb freqüència, és a dir a un ritme setmanal. Els Rossellonesos podrien anar més sovint a Barcelona en el marc d'exposicions o d'òperes degut a la gran diversitat d'oferta. Aquest aspecte podria amenaçar l'economia dels Pirineus Orientals.

### **Perpinyà centre turístic oblidat**

No sabem del cert si el zapping territorial (absència de fidelitat a un lloc i a un mitjà de transport), accelerat amb la vinguda del TAV, juga a favor de Perpinyà. En efecte l'oferta turística dels Pirineus Orientals queda geogràficament molt dispersa en el conjunt del departament i l'oferta cultural limitada malgrat els esforços de diversificació de la part de les autoritats.

## **Dificultats d'allotjament**

Els professionals de l'immobiliari han notat una alça important dels preus dels terrenys i dels habitatges des de fa 5 anys. Els barris que es troben a tocar de l'estació seran els primers afectats. Alguns temen que sigui cada vegada més difícil d'allotjar-se a Perpinyà. La ciutat necessitaria més HLM i d'altra banda l'augment de les hipoteques no millora la situació.

## **Conclusió**

Al final d'aquest estudi, podem dir que el TAV que connectarà Perpinyà a Barcelona serà un mitjà de transport important pel que fa als desplaçaments transfronterers.

Aquesta línia de gran velocitat permetrà en un principi la continuïtat de la xarxa de transport espanyol amb l'europeu, afegint una unitat més al conjunt de la Unió Europea.

La distància-temps quedarà disminuïda. Els viatgers podran anar de Perpinyà a Barcelona en menys d'una hora. A més, la facilitació del transport de les mercaderies provocarà l'increment del nòlit ferroviari. El transport mixt tren carretera serà a mitjà termini l'activitat principal d'aquesta línia.

Però el TAV no tindrà sols un interès socioeconòmic. El desenvolupament d'aquest mitjà de transport disminuirà l'emissió de gasos d'efecte hivernacle. També s'han fet grans esforços per preservar el paisatge i el medi ambient travessat per la línia d'alta velocitat. El TAV s'inscriu doncs en l'òptica del desenvolupament sostenible.

Perpinyà coneixerà també un gran nombre de modificacions. Per acompanyar l'arribada del TAV, la Ciutat de Perpinyà realitza grans transformacions urbanes. Els barris que voregen l'estació tindran un nou rostre. La construcció de la nova estació de TAV aportarà modernitat a la ciutat.

Tanmateix, opinions divergents existeixen en el tema dels efectes de la línia d'alta velocitat sobre Perpinyà. Mentre que alguns veuen en aquesta infraestructura un mitjà per desenvolupar l'economia de la nostra ciutat, altres estan convençuts que Perpinyà no es beneficiarà dels seus avantatges.

Perpinyà serà realment la ciutat potent que alguns prediuen o bé només es quedarà com a espectadora davant l'explosió de Barcelona?

## **Bibliografia**

### **Revistes**

Perpignan Magazine n°60 du 03/06 (pàgina 2-3)  
Perpignan Magazine n°65 du 01/07 (pàgina 25)  
Destination Grand Sud de sept./oct./nov. 2006 (pàgines 38-50)  
Destination Grand Sud de déc./jan./fév. 2006-2007 (pàgines 14-25)  
Science et Vie n°1058, du 11/05 (pàgines 150-153)  
Projets INTERREG III

### **Articles**

L'Indépendant n°275 du 03/10/06  
L'Indépendant n°276 du 04/10/06  
L'Indépendant n°48 du 17/02/07  
La Semaine du Roussillon n°495 du 20 au 26/10/05  
La Semaine du Roussillon n°542 du 21 au 27/09/06  
El Punt n°687 .../03  
El Punt n°743 du 23/09/06

### **Llocs web**

<http://structure.de/>  
<http://lepoint.fr/>  
<http://www.perpignanmediterranee.com/>  
<http://www.ademe.fr/>

### **Altres**

« Etat des lieux du Département des Pyrénées Orientales, 2006 »