

Paral·lelament, l'organització del territori de la regió Llenguadoc-Rosselló necessita instaurar una xarxa entre les diverses ciutats regionals importants. Efectivament, amb el TGV, Montpeller, capital regional del Llenguadoc-Rosselló es troba a 45 minuts de Perpinyà, o sigui menys que el temps que molts habitants de les perifèries tenen per anar al seu lloc de treball.

La bona circulació intraregional de les mercaderies i de les persones és, doncs, molt important per al desenvolupament i el futur d'aquesta regió. En un context d'aquestes característiques, una política coherent s'imposa a tots nivells:

- sinèrgia de les plataformes aeroportuàries
- complementarietat del ferrocarril i dels grans transports per carretera
- complementarietat entre els trens d'alta velocitat i els de transport exprés regional (es parla d'un servei de cadència lenta).

Es tracta d'un repte vital. El risc que es produeixi un conflicte entre el transport internacional i el transport infraregional és força gran.

En aquest context regional, l'aglomeració de Perpinyà té un rol molt important en la mesura que, venint d'Espanya, constitueix la porta sud dels països del nord, un rol confirmat per la importància de les diferents plataformes logístiques dels Pirineus-Rosselló.

2. Esquema departamental

Sobre un total de 2.160.000 habitants en el Llenguadoc-Rosselló, els Pirineus Orientals només representen uns 360.000 habitants.

El repartiment dels espais urbanitzats és molt específic:

- Perpinyà representa 105.000 habitants, o sigui el 29 % de la població departamental.
- L'aglomeració (disset municipis) representa 180.000 habitants, o sigui el 50 % de la població departamental.
- La gran perifèria la formen 213.000 habitants, o sigui el 60 % de la població departamental.

Aquesta forta concentració de la població és el resultat:

- de constrenyiments geogràfics (muntanya, mar, rius)
- d'eixos de circulació per carretera i per tren que s'han desenvolupat sobretot durant el segle XIX
- de la riquesa agrícola de la plana del Rosselló.

La conseqüència d'aquesta història fa que l'existència del Departament (i la seva identificació) està estretament lligada a la seva capital, Perpinyà.

Fa vint anys, el segon municipi del Departament no tenia més de 3.500 habitants; actualment, la població és de 10.000 habitants i es tracta d'un municipi de l'aglomeració perpinyanesa.

Aquesta especificitat té conseqüències sobre l'endegament del territori:

- la xarxa de carreteres de l'Estat travessa o convergeix cap a Perpinyà
- les vies departamentals importants enllacen Perpinyà amb la resta del Departament. Actualment, fan un esforç l'Estat i el Departament:
 - ja sigui per vorejar Perpinyà
 - ja sigui per assegurar els enllaços transversals.

Però una gran part del trànsit travessa l'aglomeració i, fins i tot, el trànsit internacional.

La xarxa ferroviària està formada essencialment per un eix nord/sud al qual, sortint de Perpinyà, s'afegeix un enllaç que es dirigeix cap a la vall de la Tet, però en condicions adaptades a un trànsit internacional.

3. Aglomeració perpinyanesa i TGV

L'arribada del TGV als Pirineus Orientals s'ha de comprendre com un repte que cal guanyar, ja que si desitgem que sigui una eina positiva d'endegament del territori caldrà saber acollir-lo.

Però l'actual situació, és a dir una aglomeració que no té cap esquema d'urbanisme directiu, en la qual la solidaritat intercomunal no existeix, no simplificarà la tasca. El TGV serà un mitjà per revelar aquesta situació.

I, tanmateix, els atots existeixen:

- En un radi de 20 km, sigui un màxim de 30 minuts en cotxe, 257.000 persones poden estar interessades pel TGV (70 % de la població del Departament).
- Pràcticament el 70 % dels llocs de treball del Departament es troben concentrats en aquesta aglomeració.
- El mar està a 12 km de Perpinyà i la muntanya a 80 km.
- El turisme (mar, muntanya, afers, congressos) té un lloc important en l'economia departamental. Encara existeixen mines que es poden extreure.
- L'aglomeració està situada sobre un eix de gran trànsit, París-Perpinyà-Barcelona i es pot beneficiar de mitjans eficaços i susceptibles de crear un valor afegit (logístic).
- Nombrosos centres de formació, una universitat.
- Una qualitat de vida molt envejada.
- Terrenys disponibles dins un marc agradable.

En aquest context, la posició de la ciutat de Perpinyà ha estat la de defensar la idea d'una estació del TGV al costat de l'actual estació central de Perpinyà per les mateixes raons que han construït la història d'aquest Departament i de la seva capital.

Tanmateix, dins el marc del debat ja previst per la legislatura francesa abans de llançar qualsevol mena d'estudis d'un avantprojecte sumari situat al nord de Perpinyà ha estat privilegiat. Les dues estacions poden continuar funcionant en sinèrgia (la de Perpinyà captant el trànsit dels TGV internacionals).

Però, la construcció de l'estació al centre de la ciutat de Perpinyà apareix com un fet prioritari:

- perquè per a la SNCF la connexió és fàcil entre transports expressos regionals (TER) i TGV en l'actual organització de l'estació;
- perquè el sistema de transports públics departamentals i dels autobusos de la ciutat comuniquen l'actual estació;
- perquè l'arribada del TGV pot significar una obertura per als barris que rodegen l'estació i per als barris del centre de la ciutat.

4. El TGV, una oportunitat per a un projecte de reestructuració urbana

Quan el tren va arribar l'any 1862 a l'actual estació de Perpinyà passava, en aquella època, a 1.400 m de les muralles que rodejaven el nucli antic.

El transport ferroviari ha modificat profundament l'economia local i ha permès, sobretot, el desenvolupament del comerç del vi (desenvolupament extraordinari de la vinya) i de les activitats adjacents a aquest comerç.

Però, si en aquesta època no era possible de preveure l'impacte de l'arribada del tren, progressivament s'ha anat definint una línia de separació amb els barris del centre de la ciutat i els situats darrere de l'estació.

Aquest contrast d'imatge ha fet desenvolupar amb el temps i en el període contemporani, l'aturada d'un cert nombre d'activitats relacionades amb l'estació. Ha aïllat encara més els nous barris construïts darrere de l'estació amb vista a l'exterior.

D'altra banda, per completar aquesta imatge, és important d'assenyalar que una estació de mercaderies i distribució, antigament situada al costat de l'estació de passatgers, ha estat desplaçada cap a l'exterior a la plataforma econòmica del Gran Sant Carles, deixant així una ferida oberta al centre de la ciutat, que es pot transformar en una oportunitat per a aquests barris.

4.1. Els eixos de reflexió de la ciutat

1. Desenvolupar els mitjans d'accés per carretera fins a l'estació i sobretot aquells procedents dels grans eixos.
2. Organitzar el trànsit de vehicles lleugers i de transport públic.
3. Enllaçar els barris separats per l'estació, almenys per al trànsit de vianants i de ciclistes (incidència sobre l'organització de l'estació: estació del tipus de dos «caps»).
4. Desenvolupar els projectes d'urbanisme:
 - primer, en la mateixa estació
 - després, al voltant de l'estació
 - finalment, sobre els terrenys actualment abandonats de l'antiga estació de mercaderies i de distribució.
5. Recuperació progressiva dels terrenys industrials i comercials actualment abandonats.

4.2. *El projecte de l'estació i els seus voltants*

— La implantació de l'estació el 1862 a 1.400 m de les muralles era deguda a les necessitats militars (llocs de defensa que rodejaven Perpinyà pel fet que aquesta ciutat era una plaça forta de primera categoria).

— La zona escollida estava situada en una plana sotmesa a perills d'inundació. El conjunt format per l'estació i les vies ferroviàries fou instal·lat en un altiplà (entre 3 i 4 m per sobre del nivell natural). Aquestes raons tècniques han accentuat fortament l'efecte de barrera creat per la via del tren. És per aquest motiu que s'han estudiat i realitzat diversos projectes (passarel·la, túnel) destinats a trobar solucions a aquest efecte de separació entre els barris.

— A més, el pas d'un riu que talla perpendicularment la via del tren ha accentuat aquesta impressió de barrera, de separació.

Podríem, doncs, resumir aquesta reflexió segons els efectes esperats:

Impacte sobre l'urbanisme i els barris

Oportunitat d'una reestructuració urbana

La separació entre els barris d'una part i altra de l'estació pot ser atenuada gràcies a la construcció d'un element de lligam amb vista als habitants i als usuaris de la SNCF.

Els polítics de Le Mans han reeixit a modificar la decisió inicial de la SNCF i a obtenir una estació al centre de la ciutat.

L'estació esdevé així una eina al servei de la lluita contra l'aïllament, impedint la degradació de les construccions.

Reinversió del centre de la ciutat

La decisió d'instal·lar una estació en una ciutat constitueix una acció forta que permet, a mitjà termini, una reapropiació per a la població d'espais desvalorats i de terrenys industrials abandonats.

Ofereix un motiu per rehabilitar i reestructurar un sector que pot esdevenir un nou pol urbà.

Així, el TGV, eina de renovació urbana, influeix en la transformació de la ciutat.

Impacte sobre l'economia

Atots d'un indret urbà

Una estació implantada en un teixit econòmic i urbà que ja és força dens generarà, més fàcilment i més ràpidament, un centre d'activitat que una estació allunyada d'una aglomeració.

Una estació a la ciutat permet, d'altra banda, un desenvolupament més equilibrat, ja que s'integra naturalment a la funció d'allotjament.

Segons els estudis sobre les estacions del TGV ja realitzades:

- l'impacte és immediat i potent, si una operació immobiliària ha estat muntada al mateix temps
- la nova estació aprofita els avantatges que li proporciona l'antiga: pàrquing, transports públics, serveis
- també aprofita les activitats centrals.

L'estació, centre d'un conjunt econòmic:

Comerços, oficines, allotjaments, equipaments i públic, constitueixen un nou barri, donant-li una nova notorietat.

Revaloració dels terrenys pròxims a l'estació

Gràcies a les vàlues que es realitzen, el finançament d'endegaments urbans i destinats a l'estació (sobretot per abolir la separació entre els barris) esdevé possible.

- Motiu per renovar l'estació i construir-ne una de nova.

Impacte sobre la imatge. El símbol

Segons les anàlisis fetes sobre les estacions

L'impacte del TGV és real. S'obtenen efectes d'imatge directes i potents.

És fàcil de construir, a continuació, una campanya de comunicació fent recalcar algunes característiques lligades amb el TGV: modernisme, tecnologia, dinamisme, de les quals s'apropriarà immediatament.

Es considera que ens dirigim cap a una divisió cada vegada més clara entre les ciutats del TGV i les altres.

Estació: una nova porta per a la ciutat

De la mateixa manera que un accés per carretera o marítim, l'estació marca l'entrada, el llindar de la ciutat.

L'estació ha d'integrar també aquesta funció de passatge.

Estació del TGV: principal objecte simbòlic

L'estació és el lloc en el qual es concreta l'aliança entre una nova tecnologia i la quotidiana.

L'edifici ja representa sovint aquesta aportació de modernisme, a causa de les seves formes, dels seus materials.

Impacte sobre les infraestructures de transport

Ocasí i motor d'una reflexió sobre els intercanvis intermodals i els mitjans de transport

Transports expressos regionals (TER), transports col·lectius públics, autocars departamentals, taxis... beneficiaran cadascun d'ells zones d'acolliment i d'accessos prioritaris.

La qüestió de l'especialització dels voltants de l'estació, segons el mitjà de transport, serà particularment estudiat.

Els elements que cal vigilar, remeiar:

- El pas del TGV pel centre d'una ciutat pot ocasionar dificultats tècniques i una pèrdua de temps que limita els efectes de l'alta velocitat.
- Creació de nous problemes de circulació als barris, a causa de l'augment mecànic del nombre de vehicles particulars (sobretot).
- Problema d'accés per gestionar més bé, al nivell de la ciutat, al nivell del barri.
- Necessitat de fixar una clientela a Sant Carles i d'evitar l'efecte de «passadís».

Conclusió

Actualment, l'Administració i la SNCF esperen que el ministre de Transports prengui la decisió de convocar el llançament dels estudis de declaració d'utilitat pública del TGV Llenguadoc-Rosselló:

- Un grup europeu d'interès econòmic ja treballa sobre el tram binacional (Figueres-Perpinyà, prioritàriament).
- Aviat, una estructura d'estudis preoperacional serà constituïda per aprofundir els estudis dels pobles ocasionats pel desenvolupament de l'estació i dels programes immobiliaris necessaris en aquest tipus de projecte (plataforma d'interconnexió de trànsit), a fi d'arribar als mecanismes de finançament necessaris:
 - programes immobiliaris (complements, serveis...)
 - millorament de les xarxes (carreteres, transports públics)
 - projectes d'una nova qualificació de l'espai urbà, revaloració de les voreres verdes del riu.

Però tot això encara ha de passar. Tanmateix, un TGV entrarà a l'estació de Perpinyà aquest proper estiu.

EL TGV I LES CIUTATS EUROPEES

Treballs realitzats pel grup de recerca del Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori i pels estudiants d'Urbanística VIII i TAP IX de l'Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès. Universitat Politècnica de Catalunya.

Nou estacions europees del TGV. De l'estació ferroviària a l'intercanviador modal

Aquesta exposició presenta la fitxa de nou estacions europees del TGV, en la qual es donen les dades bàsiques, es fa un comentari i, sobre un fons amb una vista fotogràfica d'aquesta, es grafien tres esquemes: un de localització de l'estació al nivell de l'àrea urbana, un segon d'explicació de la posició de l'estació respecte al centre de la ciutat, i un de final de la secció explicativa de l'edifici.

Acompanyant aquestes fitxes hi ha un primer plafó que recorda els trets fonamentals de les arquitectures de les estacions a través de la seva història. Després, hi ha tres plafons dedicats a l'evolució històrica de la xarxa ferroviària fins arribar a la xarxa europea pel tren d'alta velocitat, i, finalment, es dedica un plafó per recordar el projecte fallit de traçar una línia ferroviària que connectés l'interior directament amb la frontera francesa.

Director de la investigació: Ricard Pié, doctor arquitecte.

Preparació i elaboració de la documentació: Carlos Tejada, arquitecte.

Documentació i comentaris del plafó sobre «Les estacions i el ferrocarril»: Agustí Mateos, doctor arquitecte.

Documentació i comentaris del plafó sobre «Lleida i el ferrocarril»: Miquel Domingo, doctor arquitecte.

Equip de muntatge de l'exposició: Carlos Tejada, arquitecte; Yutaka Takeda, enginyer i Màrius Sabaté, estudiant d'arquitectura.

Professors d'Urbanística VIII: Ricard Pié i Carles Llop, doctors arquitectes.

Professors del Taller IX: Mario Corea i Arnaldo Basadona, arquitectes.