



**GROUPE INTERDISCIPLINAIRE DE RÉFLEXION  
SUR LES TRAVERSÉES SUD-ALPINES ET L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE MARALPIN**

Association Loi de 1901 enregistrée au J.O. du 13 mars 1996  
Agréée pour la protection de l'environnement pour la Région Provence-Alpes-Côte d'Azur (Arrêté préfectoral PACA n° 2004-277 du 9 septembre 2004)  
Membre de la Mission Opérationnelle Transfrontalière (DIACT) et de la COFHUAT

SECRÉTARIAT : 49 avenue Cernuschi - F - 06500 MENTON  
Tél/Fax : 33 (0)4 93 35 35 17 - Courriel : [gir.maralpin@wanadoo.fr](mailto:gir.maralpin@wanadoo.fr) ; Internet : [www.gir-maralpin.org](http://www.gir-maralpin.org)

	<b>Participation du GIR Maralpin au débat public sur la Ligne nouvelle Montpellier Perpignan [LNMP]</b>	
3 mars 2009 3 juillet 2009		

## Communiqué de presse

[à l'issue de la dernière réunion du débat public, le 25 juin 2009]

### 1. Implication du GIR Maralpin dans le débat

Le GIR Maralpin s'est activement impliqué au débat public LNMP qui a tenu sa dernière réunion le 25 juin 2009 à Montpellier.

Y ont participé, à titre d'experts invités, trois de ses Administrateurs : Claude BRULÉ [à Perpignan (le 25 mars) et à Pézenas (le 29 avril)], Gabriel JOURDAN [à Sète (le 6 mai)] et Jacques MOLINARI [à Alès (le 11 juin)], pour y exposer respectivement leurs vues sur :

- *la prise en compte du bruit*
- *les déplacements régionaux*
- *l'urbanisme et les infrastructures*

dans le cadre général de réflexion que le GIR s'est fixé depuis sa création, à savoir, ceux de :

- la prévalence de l'aménagement du territoire sur les questions infrastructurelles
- l'impérieuse nécessité de situer tout débat dans son plus large contexte géographique et socio-économique.

Dans le débat public LNMP, les représentants du GIR se sont appliqués à

- rappeler les enseignements des controverses et débats publics infrastructurels précédents (Tunnel routier du Mercantour, Port de Nice, LGV-Paca, VRAL),
- faire bénéficier le débat des études qu'il a conduites précédemment (techniques et problématiques ferroviaires, expériences françaises et étrangères)
- inscrire le débat dans l'Arc méditerranéen.

### 2. L'analyse du GIR Maralpin

Considérant l'évolution préoccupante des territoires languedocien et roussillonnais, gravement affectés par l'extension urbaine, le mitage de l'espace, la dégradation des espaces naturels et la prééminence des déplacements et transports routiers<sup>1</sup>, et se référant aux recommandations qu'il a formulées dans le

<sup>1</sup> à l'image de l'ensemble de l'Arc méditerranéen [Cf. travaux du Plan Bleu (PNUE) <http://www.planbleu.org> ]

cadre du débat public sur la LGV-Paca et réitérées dans celui de la mission Cousquer<sup>2</sup>, cette fois conjointement avec l'Association TGV Provence Côte d'Azur<sup>3</sup>, l'Istituto Internazionale delle Comunicazioni (IIC) et la Société française des urbanistes (SFU)<sup>4</sup>, le GIR Maralpin s'est appliqué à soutenir la réalisation d'un projet qui satisfasse à la nécessité d'un réaménagement du territoire orienté sur :

- la maîtrise de l'espace,
- la reconstruction de la ville sur la ville,
- la rationalisation des implantations commerciales et industrielles au profit de l'intermodalité de leur desserte,
- le report modal de la route vers le rail, tant pour le fret que pour les déplacements métropolitains, intra-régionaux, interrégionaux, nationaux et internationaux,
- le renouveau du fret ferroviaire, avec notamment le report sur le rail des trafics pour lesquels il est le plus pertinent.

### **3. Les préconisations du GIR Maralpin**

À cette fin, le GIR Maralpin

- formule son opposition formelle à la création de gares hors les villes ou à leur périphérie, qui n'auraient d'autres effets que ceux de favoriser l'expansion urbaine<sup>5</sup> et le mitage de l'espace, et de générer ainsi un surcroît de déplacements automobiles ;
- il recommande *a contrario* la desserte en leur cœur des villes les plus importantes, notamment celles de Nîmes, Montpellier, Béziers, mais aussi celles de Sète, Narbonne, Perpignan, par l'aménagement, ou la reconstruction si nécessaire, des gares existantes ;
- il préconise la réalisation de lignes nouvelles ou de sections de lignes devant constituer, avec le réseau existant (lequel devra être modernisé, réhabilité et, si possible, étendu), un réseau maillé répondant aux besoins actuels et futurs à long terme d'irrigation et de desserte d'un territoire à mettre en liaison et cohérence avec les régions proches (Auvergne, Midi-Pyrénées, Paca, Rhône-Alpes) et les pays voisins (Espagne, Italie).

De cette argumentation découlent les préférences du GIR Maralpin :

- en faveur de la mixité des lignes,
- pour un compromis sur les performances en vitesses
- et, compte tenu de la proximité des gares à desservir, pour des tracés nouveaux mixtes à 220 km/h.

---

<sup>2</sup> Mission animée par M. Yves COUSQUER, en charge du Secrétariat permanent sur les suites à donner au projet LGV Paca, avant l'échéance du 15 juin 2009 fixée par le Ministre d'État Jean-Louis Borloo, pour la remise de son rapport définitif.

<sup>3</sup> Représentée dans le débat public LNMP par M. Robert HÉNAFF

<sup>4</sup> Représentée dans le débat public LNMP par son Vice-président national M. Dominique MUSSLIN

<sup>5</sup> elle-même devancée par la spéculation, ainsi, comme l'annoncent Les Échos du 25.06.09 "l'aéroport de Montpellier va lancer un appel à concurrence pour créer un deuxième quartier d'affaires (35 000 m<sup>2</sup>) à côté de la future gare TGV" (sic) [gare dont, ni la construction, ni a fortiori l'emplacement, n'ont été décidés à ce jour (N.d.R.)]