

Compte-rendu des déplacements des représentants d'Actival à Strasbourg et à Saragosse

Et perspectives d'action.

Le rendez-vous de Strasbourg

Le Forum, organisé par Actival en septembre dernier, avait fait apparaître une convergence d'analyse avec des représentants d'autres associations sur l'inutilité de créer de nouvelles infrastructures ferroviaires et la nécessité d'une recherche d'alliance, afin de coordonner nos luttes et de peser davantage auprès des institutions européennes.

C'est ainsi que le 23 janvier 2010, 24 associations se sont organisées en collectif pour signer la Charte d'Hendaye, réunissant au départ l'Italie l'Espagne et la France, rejoints désormais par l'Allemagne.

Le 18 mai une délégation, représentant plus de 30 associations européennes, a été reçue au Parlement Européen de Strasbourg, pour y affirmer son opposition à la mise en place de nouvelles lignes LGV ou Fret à grande vitesse. Précisons que nous ne sommes pas opposés aux lignes TGV *. Désormais, notre présence dans l'action locale est prolongée par une action élargie à l'Union européenne.

Rappelons brièvement les préoccupations convergentes de ces différentes associations et les objections communes à ces grands projets, présentées dans la Charte :

- Le désastre écologique causé par la mise en œuvre de ces infrastructures
- Les coûts sous-estimés et les prévisions de trafic surestimés
- La priorité accordée aux nouvelles lignes à grande vitesse et lignes dédiées fret rapide à grande capacité et parallèlement, l'abandon du réseau existant et du transport fret de proximité.
- L'absence totale de débat préalable pour décider de la pertinence des projets et l'absence de concertation avec les populations concernées lors de l'Enquête d'utilité publique.

Une manifestation a eu lieu devant le Parlement, avant que les délégations soient reçues officiellement par la vice-présidente Mme Isabelle Durant.

Une vingtaine de parlementaires européens étaient présents, dont au moins 4 députés français (Grèze, Bovet, Benhamias, Jadot) qui ont pris connaissance de la Charte d'Hendaye, ont pu entendre nos critiques et notre refus, ainsi que notre demande de moratoire sur l'ensemble de ces grands projets. Une discussion animée a suivi ces différentes allocutions.

L'après-midi, s'est tenue une conférence de presse où a pu être exposé de façon spécifique le Projet Prioritaire n°16 de Traversée Centrale des Pyrénées sur l'axe Sinés-Algésiras-Madrid-Paris de fret ferroviaire rapide à grande capacité. Notre argumentaire et nos objections à ce projet ont pu être développés. Cette première rencontre a permis aux parlementaires européens de prendre acte de nos propositions.

Elle constitue un évènement démocratique important: un large mouvement citoyen a pu s'exprimer pour contester globalement la pertinence de ces projets ferroviaires, tout en formulant des solutions alternatives.

Isabelle Durant a confirmé avoir bien entendu notre message, tout en précisant que le Parlement Européen sera amené à rendre, sur ces projets, des arbitrages qui n'iront pas forcément dans le sens de nos revendications.

Le rendez-vous de Saragosse

Les 8 et 9 juin, se tenait à Saragosse une réunion des membres de la Commission Européenne des transports, rassemblant des ministres des Transports des 27 Etats membres et Mr Siim Kallas, vice-Président de l'Union Européenne et Commissaire aux Transports à Bruxelles .

Cette assemblée avait pour mission « *d'identifier les éléments clés de la méthodologie pour la planification future du RTE-T * et de son cadre de mise en œuvre.* »

**RTE-T= Réseau Trans Européen des Transports*

Le 8 juin a été signé un protocole trilatéral entre la France, l'Espagne et le Portugal rappelant que les 3 projets transfrontaliers - dont le projet n° 16 de TCP- devaient constituer une priorité politique. En revanche, ce projet N° 16 n'apparaît pas de façon explicite dans le compte-rendu officiel, le ministre de l'Equipement Mr José Blanco semblant vouloir privilégier l'achèvement du '*corridor méditerranéen*', au grand dam de la région Aragon et de son Président Mr Iglésias, promoteur inconditionnel de la TCP.

Le 9 juin, lors de la Consultation publique des différentes parties prenantes du projet de révision du RTE-T, Paolo Prieri, représentant italien de l'association « **No TAV** » opposée au projet Lyon- Turin, a pu intervenir à la tribune en remettant un exemplaire de la Charte d'Hendaye à tous les Commissaires européen présents et à Mr Siim Kallas. Il a ensuite présenté le texte, ci-joint, à l'ensemble de l'assemblée réunie à Saragosse. Lors du débat informel, V. Pachon du CADE et B. Lembeye d'Actival ont pu faire part de leurs objections respectives sur la ligne LGV Atlantique et son tronçon Landes-Pays Basque- qui ne permet pas de maintenir le maillage économique des territoires traversés- et sur l'utilité de la TCP - qui ne répond pas aux impératifs de cohérence multimodale exigés par les membres de la Commission, pas plus qu'au cahier des charges du RTE-T préconisant le raccordement prioritaire au réseau existant –

Quels enseignements tirer de ces discussions à Saragosse ?

- Nous sommes étonnés de constater que, dans le contexte de crise financière et économique que connaît actuellement l'Europe, les ministres des Transports persistent à maintenir et à soutenir sans condition, l'ensemble des projets prioritaires du RTE-T en Europe tels qu'ils avaient été définis avant la crise, pour aller, soi-disant, « *dans le sens d'une relance coordonnée de l'économie.* » Apparemment, dans le domaine des transports, la préoccupation de la réduction des déficits ne semble pas être à l'ordre du jour prioritaire!

- Reste aujourd'hui posé le problème crucial du financement de ces infrastructures ferroviaires, dans la mesure où les Etats membres vont devoir verser 80% de leur coût. Et, ce n'est certes pas la solution des contrats de Partenariat Public Privé (PPP), préconisée par D. Bussereau, qui résoudra le problème de l'endettement massif des Etats. Au contraire, ces contrats sont un réel danger qui va accroître de façon exponentielle l'iceberg de l'endettement public. Les PPP ne servent aujourd'hui qu'à masquer la dette reportée, à échéance de 30 ou 40 ans, permettant ainsi de ne pas faire apparaître ces investissements dans les comptes des finances publiques. Et pour les 20% financés par l'Europe, le budget des 30 Projets Prioritaires a été réduit de 25 à 8 Milliards d'euros. Ou, comment faire plus avec moins ? La question reste posée...

- Nous faisons le constat qu'il n'existe aucune politique commune en Europe et de financement en matière de transport .L'application de nouvelles taxes servant à la maintenance du réseau existant et à la création de nouvelles voies s'avère difficile. Les moyens ne sont pas à la hauteur des ambitions Par ex :pas de consensus sur l'Eurovigette pour alimenter les budgets..

- Enfin, de manière générale, à quoi vont servir ces nouvelles infrastructures coûteuses et destructrices d'environnement, prétextes au "développement durable " et sous couvert d' « *amélioration du développement des échanges à l'intérieur de l'Europe* », s'il n'y a pas une véritable volonté d'alternative ferroviaire au "tout routier" ? Elle pourrait s'exercer par l'intermédiaire d'une politique réglementaire uniforme de taxation du transport par camions qui internaliserait les coûts réels et rendrait ce choix cohérent.

-Selon nous, cette politique de mise en œuvre du Réseau Central (30 grands axes européen prioritaires) n'a de cohérence que si elle est assortie d'une politique incitative du transport des marchandises par rail - transport combiné - plutôt que par route sur les longues distances, et empruntant prioritairement le réseau des voies existantes. Ce réseau, connecté au Réseau Global, compétence des Etats et des régions, devrait permettre de réaliser un maillage du territoire et une intermodalité avec les infrastructures existantes.

Le projet de réouverture du Pau-Canfranc

Le 30 avril dernier les représentants des villes et territoires des régions Aragon, Aquitaine et Midi-Pyrénées se sont réunis à Pau pour tenter de relancer le projet de réouverture de la ligne internationale Pau-Oloron-Canfranc.

L'association Actival a toujours soutenu cette initiative en estimant que cette solution constitue une réponse viable aux besoins actuels d'échanges entre les différentes régions transfrontalières.de la partie centrale des Pyrénées :

- cette ligne peut être opérationnelle très rapidement – d'ici 3 à 5 ans -
- elle permettrait de transporter, outre les voyageurs, de 3 à 5 millions de tonnes de fret. d'intérêt interrégional.
- son coût estimé est d'environ 300 millions d'€ – à mettre en perspective avec les 30 ou 40 milliards d'€ de la TCP-
- l'accord conclu entre les différentes parties exprime la réelle volonté de rapprochement et de coopération transfrontalière entre la France et l'Espagne, dont les

bénéfiques socio-économiques, touristiques, culturels et logistiques des villes et territoires de la partie centrale des Pyrénées seraient partagés par tous. (Béarn-Bigorre)

Pour toutes ces raisons, Actival est entièrement favorable à la réouverture de la liaison ferroviaire Pau-Canfranc et soutiendra cette initiative, estimant qu'elle constitue une réponse aux défis présents et à venir. Elle est, selon nous, une alternative crédible et suffisante à la TCP, à laquelle elle doit désormais se substituer. Mais, attention aux manœuvres d'instrumentalisation rassurantes qui laisseraient croire que ce projet éliminerait définitivement toute perspective de Traversée Centrale dans nos vallées !

Aujourd'hui, quels sont les projets d'Actival ?

- Continuer d'informer les populations locales des actions engagées et du suivi du dossier TCP en France et au Parlement Européen. Dénoncer l'inutilité de ce projet, sa non-rentabilité et donc son alourdissement de la dette publique, son impact environnemental durable dans un espace Natura 2000, et ses dommages socio-économiques collatéraux pour la vallée des Gaves.
- Suivre les avancées des travaux du GEIE – en charge de planifier les études préliminaires de tracé, d'évaluation de la rentabilité socio- économique et de faisabilité financière du projet - Son assemblée générale doit se tenir début juillet à Saragosse.
- Maintenir les contacts pris avec les parlementaires européens et les commissaires chargés des Transports à Bruxelles.
- Tenter de clarifier la position des élus départementaux et régionaux sur ce projet : durant la dernière campagne des "Régionales " ils nous assuraient que *« ce projet n'était pas prioritaire pour la région, qu'il était hautement improbable dans l'immédiat, que nous ne le verrions pas, et, qu'il ne se ferait pas... »* et, pas plus tard que le 2 juin 2010 Mme Durrieu et Mr Malvy intervenaient à Madrid au Conseil Supérieur des Chambres de Commerce pour soutenir activement l'engagement de la France dans la conduite du dossier PP n° 16, de la Traversée Centrale des Pyrénées. Nous devons lever ces ambiguïtés et dissiper cette opacité pour plus de transparence dans les prises de position de nos élus, et pour cela, plus de concertation avec les mouvements citoyens dans le débat démocratique préalable à ce projet.
- Exiger que les études préliminaires prennent en compte de manière prioritaire les **autoroutes maritimes** comme alternative au désengorgement des transports au niveau de la barrière des Pyrénées.
- Soutenir l'action du Collectif de la Charte d'Hendaye, en particulier pour exiger un moratoire sur l'ensemble des nouvelles lignes LGV-Fret, tant que le projet de révision du RTE-T ne prendra pas en compte une nouvelle analyse environnementale, territoriale et financière dans ses programmes d'études préliminaires.

*TGV : train à grande vitesse qui peut rouler sur des voies ferrées classiques, à plus ou moins vive allure selon la configuration des voies.

*LGV : ligne à grande vitesse, nouvelles voies ferrées réservées aux TGV sur lesquelles ils peuvent rouler ponctuellement au maximum de leur vitesse