

## La Traversée Centrale des Pyrénées : un projet qui repose sur des arguments fragiles

Une traversée ferroviaire des Pyrénées est à l'étude. Des intérêts défendus par la Région Midi-Pyrénées et le Gobierno de Aragon poussent à implanter cette infrastructure dans les Hautes Pyrénées, au prix fort et au détriment de l'efficacité d'un tel investissement loin des flux de circulation, là où les montagnes sont les plus hautes et les plus larges, à l'encontre des logiques d'aménagement du territoire, et au mépris de l'environnement de vallées préservées.

Les habitants du Lavedan, une des plus belles vallées des Hautes-Pyrénées, pressenti pour l'implantation de ce corridor de fret, se sont constitués en association<sup>1</sup> pour étudier ce projet et révéler les réels enjeux et implications d'une traversée par les Pyrénées Centrales. Mais que les choses soient claires, il ne s'agit pas d'un refus du ferroviaire comme certains tentent de le faire croire.

Les arguments en faveur de la centralité d'une traversée ferroviaire des Pyrénées, repris par les élus régionaux qui soutiennent ce projet ont été élaborés et développés, côté français par l'association Eurosud-Transport<sup>2</sup>, structure de lobbying émanant du conseil régional Midi-Pyrénées et largement subventionnée par celui-ci. Lors des colloques et réunions abordant les transports transpyrénéens ou lors des présentations publiques, ces arguments sont présentés par les promoteurs d'une traversée centrale comme des constats et des vérités établies qui s'enchaînent en une suite logique vers la conclusion qui sert leurs intérêts.

- 1) le volume de fret en 2005 à travers les Pyrénées est d'environ 100 Mt par la route, à peu près autant par la mer et 5 Mt par le rail. Les passages autoroutiers actuels ont atteints leur optimum.
- 2) Le trafic de marchandises va doubler en 20 ans.
- 3) Le maritime pourra augmenter ses capacités, mais sa part de marché ne pourra excéder les 50% du trafic qu'il représente actuellement, il faudra donc faire transiter 100 Mt de plus par les liaisons terrestres.
- 4) Les voies ferrées existantes ou en projet ne pourront pas transporter plus de 40 Mt, Il faut donc prévoir à l'horizon 2020 une nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées pour le fret.
- 5) Ce nouvel axe de fret doit passer par les Pyrénées Centrales pour mieux répartir les flux.

Au cours d'un des rares débats sur ce sujet, lors des « Rencontres Citoyennes » organisées par le président du Conseil Régional à Tarbes le 10 décembre 2007, M. Pierre Forgues (vice président du Conseil régional Midi Pyrénées), en présence de M. Martin Malvy (président), reprenait ces 5 points comme vérités incontournables et n'admettait pas que l'on conteste ces chiffres, en invitant ses détracteurs à venir compter les camions aux passages autoroutiers. ACTIVAL dénonce ce mépris et proteste contre ces manipulations. Nous réclamons d'en débattre publiquement, chiffres à l'appui dans des tribunes indépendantes. En réalité, le nombre de camions qui contribuent à l'encombrement des passages autoroutiers est le seul point incontestable, toutes les autres affirmations sont des contre vérités. Considérons-les avec attention :

### 2 - « Le trafic de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe va doubler en 20 ans »

Il ne suffit pas de reporter la croissance de ces 20 dernières années pour prévoir celle des 20 prochaines ! Si l'on projette à l'absurde une telle courbe exponentielle, le trafic serait multiplié par 4 en 40 ans, par 8 en 60 ans et à l'horizon d'un siècle, il faudrait prévoir un tunnel tous les 10 km sous la chaîne des Pyrénées.

Restons sérieux, en réalité, même si la communication de l'entreprise de lobbying pro TCP affirme : « tous les indicateurs et toutes les études le montrent », l'hypothèse d'un doublement du trafic de marchandises en 20 ans est loin d'être unanimement partagée et les signes d'un tassement dans la croissance des échanges sont sérieux et nombreux :

<sup>1</sup> : ACTIVAL, Association Contre le Tunnel Inutile en Vallée d'Ailleurs et du Lavedan / [www.actical.org](http://www.actical.org)

<sup>2</sup> : EUROSUD TRANSPORT, association de lobbying région Midi Pyrénées <http://www.eurosud-transport.asso.fr>



- Selon l'OTP<sup>3</sup> (Observatoire des Transports Pyrénéens) l'augmentation du flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et l'Union Européenne qui était de 3,3% par an entre 1998 et 2004, est devenue très faible entre 2003 et 2004 (0,3%) et a même diminué (- 2,3%) si l'on considère l'UE sans la France. Pour 2005, le trafic poids lourds est resté stable par rapport à 2004.
- Il y a 20 ans, l'Espagne et le Portugal adhéraient à l'Union Européenne, le différentiel en termes de développement et de coût salarial s'est aujourd'hui résorbé, les investissements opportunistes s'orientent maintenant vers l'Europe de l'Est.
- De plus en plus d'analystes<sup>4</sup> réfutent une corrélation entre développement économique et accroissement des tonnages de marchandises échangées, vision commune mais passéiste de l'économie, à l'instar de celle qui dans les années 70 refusait d'envisager un découplage entre croissance économique et consommation d'hydrocarbures.
- On assiste actuellement à l'éclatement de la bulle spéculative immobilière<sup>5</sup> en Espagne et à l'effondrement d'une partie du secteur de la construction qui soutenait la croissance espagnole ces dix dernières années
- Au niveau démographique, le taux de fécondité<sup>6</sup> en Espagne a été divisé par 2 ces 30 dernières années.
- Le rattrapage nécessaire des ports français en matière d'infrastructures pouvant accueillir des porte-conteneurs devrait limiter à l'avenir, le nombre de marchandises débarquées en Espagne pour être acheminées vers ou à travers la France par voie terrestre, comme en a pris l'engagement le président de la République.<sup>7</sup>

### 3- « Le maritime pourra augmenter ses capacités, mais sa part de marché ne pourra excéder les 50% du trafic qu'il représente actuellement »

Cette affirmation ne se base sur aucun élément concret, bien au contraire. Les Pyrénées disposent comme atout majeur de deux façades maritimes parmi les plus importantes d'Europe, les capacités de transfert du fret terrestre vers le fret maritime sont considérables à condition de s'en donner les moyens.

- Selon les responsables de direction des ports français, le cabotage est appelé à se développer « *mais il ne faut pas que le fer se positionne en concurrent* »<sup>8</sup>. L'urgence en termes d'infrastructure est de combler les lacunes portuaires en conteneurs et en post-acheminement ferroviaire. Ce trafic peut se développer à l'avenir, à condition que la continuité organisationnelle des chaînes multi ou intermodales de bout en bout soit assurée et que les ports reçoivent les équipements nécessaires<sup>9</sup>.
- Les autoroutes de la mer et le « short sea shipping » joueront un rôle important dans la restructuration du transport de fret en Europe et dans l'amélioration de sa durabilité en permettant d'éviter des

<sup>3</sup> [http://www.transports.equipement.gouv.fr/TMG/pdf/partie\\_3\\_c1c5b1c3a.pdf](http://www.transports.equipement.gouv.fr/TMG/pdf/partie_3_c1c5b1c3a.pdf)

<sup>4</sup> Joignaux Guy & Verny Jérôme (2002). *Etude du découplage entre croissance économique et mobilité : bilan et perspectives (volet marchandises)*, Rapport final, Villeneuve d'Ascq : DATAR.

<sup>5</sup> *Le Figaro* du 3 janvier 2008, article de Diane Cambon

<sup>6</sup> Le taux de fécondité en Espagne est passé de 2,8 enfants par femme adulte en 1975 à moins de 1,35 en 2005.

<sup>7</sup> « Je m'engage à redresser nos ports pour que les marchandises entrent enfin par les ports et non plus simplement par les routes » Président Sarkozy, *Discours de clôture du Grenelle de l'environnement*, 26 octobre 2007.

<sup>8</sup> «Évaluation des politiques publiques en faveur du transport combiné rail-route», Commissariat Général du Plan, déc. 2003.

<sup>9</sup> «Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement», rapport D Becker 2001 : [http://www2.equipement.gouv.fr/rapports/themes\\_rapports/amenagement/logistique/2001-0104-01.pdf](http://www2.equipement.gouv.fr/rapports/themes_rapports/amenagement/logistique/2001-0104-01.pdf)



obstacles naturels comme les Pyrénées. Le transport maritime reste le plus efficace d'un point de vue énergétique et le plus respectueux de l'environnement quant aux émissions de gaz à effet de serre<sup>10</sup>.

- Le conseil national des transports déclare avoir la conviction qu'il existe des opérations potentiellement pertinentes à très court terme de transfert de la route vers la mer comme les liaisons maritimes entre le Nord de l'Espagne et le Nord de la France<sup>11</sup>.
- 3000 poids lourds<sup>12</sup> passant quotidiennement la frontière franco-espagnole sont en provenance ou à destination de l'Italie ou du Royaume Uni. Des liaisons maritimes incitatives Barcelone-Gènes ou Bilbao-Douvres contribueraient pour beaucoup à soulager les passages pyrénéens et les routes françaises.
- Si le transport maritime représente environ 50% du fret transporté entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe, il s'élève en fait à 66% si l'on considère l'Europe sans la France. Par contre, seulement 15% des échanges entre la péninsule Ibérique et la France utilisent la voie maritime. De 2001 à 2004 cette part est passée de 19% à 15%<sup>13</sup>. Une telle répartition peut et doit être rééquilibrée.
- Les ports français accusent un retard en termes d'infrastructure et de capacité. Parmi les 10 premiers ports à conteneurs Européens, 3 sont Espagnols, le seul français, Le Havre est en 9<sup>e</sup> position. Pour Marseille, l'enjeu est de se repositionner, ce port ayant perdu la première place qu'il occupait parmi les ports à conteneurs méditerranéens en 1985 pour la 7<sup>e</sup> en 2001.<sup>14</sup>

#### 4- « les voies ferrées existantes ou en projet ne pourront pas transporter plus de 40 M de T »

Plus précisément, Eurosud Transport évalue<sup>15</sup> les capacités ferroviaires pour 2020 comme suit : 12 Mt pour la LGV Perpignan Barcelone ; 6Mt à Port Bou ; 9Mt pour Bordeaux Hendaye San Sebastian ; et 12Mt ( ?) pour la ligne LGV mixte Dax Vittoria. Ces évaluations sont clairement une entreprise de manipulation qui minimise à dessein les capacités existantes ou à venir pour justifier de nouveaux investissements. Reprenons dans le détail les chiffres et prévisions :

- Selon Réseau Ferré de France<sup>16</sup> en Languedoc Roussillon le développement du fret ferroviaire par le projet de magistrale Ecofret sur l'axe de l'A9, permettra, avec le contournement de Nîmes et Montpellier d'assurer 20 Mt/an (à condition toutefois d'adjoindre une deuxième locomotive aux trains lourds pour la section Perpignan Figueras où, pour des raisons d'économie budgétaire, la pente du nouveau tunnel atteint 18/1000).
- Lors du débat public sur le projet LGV Bordeaux-Espagne, une expertise indépendante<sup>17</sup> a été commandée au cabinet suisse SMA+ ProgTrans qui conclut que la capacité de la ligne existante Bordeaux Irun, rendue disponible par des aménagements mineurs (horaires cadencés, aménagement de la signalisation, création de voies d'évitement) permettrait de répondre dans des conditions acceptables,

<sup>10</sup> Rapport de la Commission Européenne en charge des transports, Bruxelles 18 Octobre 2007

<sup>11</sup> Avis du conseil National des Transports 29 Mars 2005

<sup>12</sup> Enquête Transit 2004, Observatoire Pyrénéen des transports

<sup>13</sup> : [http://www.transports.equipement.gouv.fr/MG/pdf/partie\\_3\\_cle5b1e3a.pdf](http://www.transports.equipement.gouv.fr/MG/pdf/partie_3_cle5b1e3a.pdf)

<sup>14</sup> <http://www.journaldunct.com/management/0611/0611161-ports-europeens.shtml>

<sup>15</sup> Présentation d'Eurosud Transport en faveur de la TCP lors du colloque «Axe Euro 21» sur la mise à 2x2 voies de la RN21 à Agen, le 29 octobre 2007 : [http://www.lot-et-garonne.cci.fr/telechargements/Eurosud\\_V\\_Cornier.ppt#258.1.Colloque](http://www.lot-et-garonne.cci.fr/telechargements/Eurosud_V_Cornier.ppt#258.1.Colloque)

<sup>16</sup> L'enjeu ferroviaire en Languedoc Roussillon <http://www.rff-languedocroussillon.fr/fr/qui-sommes-nous/missions.php>

<sup>17</sup> Rapport technique expertise Bordeaux Espagne 14/12/2006 : <http://www.debatpublic-projetferroviaire-bordeaux-espagne.org/docs/pdf/rapport-expertise-bordeaux---espagne.pdf>



(sous réserve de travaux similaires et de mise aux normes internationales du côté Espagnol) à la prévision de flux évaluée par Réseau Ferré de France pour 2020 soit 18,3Mt/an dont 9Mt dédiées au ferroutage.

- La réhabilitation des lignes de Port-Bou, La Tour de Carol et la réouverture de Pau Canfranc qui répondent à des nécessités locales permettront de faire transiter plus de 10Mt supplémentaires.
- Les capacités cumulées de l'existant représentent près de 50Mt à l'horizon 2020, ce qui multiplierait par 10 le fret ferroviaire actuel (5Mt en 2004), sans entamer les potentialités de fret de la nouvelle ligne LGV mixte Dax-Vittoria, qui sera à même de jouer le rôle de « Nouvelle Traversée des Pyrénées » à l'horizon 2030 à condition d'intégrer cette option dès la conception du projet.

##### 5- « Ce nouvel axe de fret doit passer par les Pyrénées Centrales pour mieux répartir les flux ».

L'intérêt pour les promoteurs d'une traversée ferroviaire par les Pyrénées centrales est avant tout de saisir l'opportunité d'un nouvel axe de fret qui générera une activité économique autour des futures plateformes logistiques intermodales, en particulier à Saragosse pour l'Aragon, et côté Midi-Pyrénées, au nord de Toulouse entre Valence d'Agen et Montauban. Les sommes en jeu sont considérables et attisent les convoitises, en particulier sur les secteurs d'implantation des bases logistiques. Au-delà de ces considérations, pourquoi faudrait-il à tous prix passer par le centre des Pyrénées ?

- Si les passages routiers littoraux sont proches de la saturation, ce n'est absolument pas le cas des voies ferrées, puisque le trafic actuel en est ridiculement bas en raison de l'écartement différent des voies espagnoles. « Les efforts d'aménagement sont prioritairement à faire pour valoriser les équipements existants, notamment portuaires et ferroviaires, dans les principaux corridors dont la voie routière est surchargée »<sup>18</sup>
- Si l'objectif est de relier Sinès et Algésiras à Paris par Madrid, le passage par Saragosse et le centre des Pyrénées consiste à rallonger le trajet pour creuser un tunnel où les montagnes sont les plus hautes et les plus larges. Il est intéressant de remarquer que la future ligne LGV Dax-Vittoria se trouve très précisément sur l'axe Madrid-Paris et qu'elle se situe sur un réseau ferré à grande capacité. Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?
- La grande majorité du trafic continuera à passer aux extrémités de la chaîne pyrénéenne car c'est là que se situent les passages naturels et historiques de basse altitude et que se concentrent les principales activités économiques d'Espagne. Est-ce que les camions qui desservent le Pays Basque ou la Catalogne vont être intéressés par un détour par Saragosse ? Peu probable.
- Le souci d'une meilleure répartition des flux à l'échelle du territoire consisterait, plutôt que d'amener des camions sur des trains au centre des Pyrénées, à établir des infrastructures permettant un transport combiné des marchandises sans rupture de charges et sur de longues distances jusqu'à des plateformes réellement multimodales intégrant transport ferroviaire et maritime. *Une réflexion approfondie sur la desserte des ports est une des conditions de la réussite d'un dispositif alternatif au mode routier.*<sup>19</sup>

<sup>18</sup> « Le développement des implantations logistiques en France et ses enjeux pour les politiques d'aménagement ». Rapport du conseil général des Ponts et Chaussées, D. Becker, Mars 2003 [Ch.IV §2.1 « L'organisation spatiale des transports »] [http://www2.equipement.gouv.fr/rapports/themes\\_rapports/amenagement/logistique/2001-0104-01.pdf](http://www2.equipement.gouv.fr/rapports/themes_rapports/amenagement/logistique/2001-0104-01.pdf)

<sup>19</sup> « Les propositions de l'Arc atlantique », Séminaire atlantique 13 et 14 janv. 2004, Bordeaux <http://www.atlantic-info.com>