

Traversée Centrale des Pyrénées : le temps d'agir

✓ « *Toujours plus de camions au passage des Pyrénées* » ...

C'est avec ce titre que le Service d'Etudes Statistiques et de Prospective du Ministère des transports français introduisait en février 2006 sa dernière publication consacrée au transport routier de marchandises.

6 millions de poids lourds ont traversé les Pyrénées en 2005, soit deux fois plus que dans les Alpes françaises.

De 2000 à 2005, les flux de camions ont progressé de **+ 3,5%** par an sur chaque autoroute côtière, soit **21% d'augmentation en 6 ans**. Les premiers chiffres de 2006 montrent une reprise significative de cette augmentation annuelle, après un fléchissement constaté en 2005.

20 000 camions par jour sur seulement 2 autoroutes, **un camion toutes les 5 secondes** avec leur cortège de nuisances et de coûts externes (accidents, pollution, consommation énergétique, temps perdu, etc), auxquels s'ajoutent **113 000 véhicules légers par jour** plus les autocars.

Aujourd'hui la part du fer dans les échanges transpyrénéens est de **4%** contre 37% dans l'Arc Alpin et **50% de ces camions sont en transit sur le territoire français**, n'apportant aucunes retombées économiques sur notre territoire.

Dans le même laps de temps et contrairement aux Pyrénées, le nombre de passages de camions dans les Alpes suisses a baissé de 16% de 2000 à 2006. C'est là le fruit d'une véritable politique de report modal basée sur trois pivots essentiels : **la taxation du trafic routier, le contingentement du transit routier transalpin et un investissement massif dans le mode ferroviaire.**

✓ *Doublement des flux d'ici 20 ans ... les solutions*

Toutes les analyses confirment un doublement de ces flux à 20 ans, soit 100 millions de tonnes supplémentaires à faire passer.

Pour répondre à cet enjeu 3 solutions sont envisageables :

1 - Renforcer les passages côtiers

Deux projets existent, l'un sur le corridor méditerranéen l'autre sur le corridor atlantique est en phase d'étude. Ces 2 projets, à base ferroviaire, sont naturellement nécessaires. Toutefois, leur capacité annoncée (15 à 20 Mt) comme leur dominante de trafic voyageur, ne leur permet pas d'apporter une réponse à la hauteur de l'enjeu.

Au-delà de ces projets, le seul renforcement des passages côtiers présente une difficulté majeure, celle de déboucher sur des axes d'ores et déjà saturés, au nord comme au sud des Pyrénées. Tout investissement supplémentaire sur ces passages, doit pour être efficace, entraîner des investissements sur l'ensemble de l'axe !

2 - Développer les traversées routières

En Espagne, ce développement est en cours ou programmé, sur différents axes transpyrénéens. Il n'en va pas de même côté français, sauf en ce qui concerne le renforcement des passages côtiers. Naturellement, un tel développement aurait un impact environnemental très lourd pour la chaîne et serait confronté à de grandes difficultés en termes d'acceptabilité.

Toutefois, si la France n'offre pas d'alternative aux besoins du trafic de marchandises notamment, vers la péninsule ibérique, les autorités françaises risquent d'être confrontées à l'enchaînement suivant,

Dans un premier temps, le trafic généré par les investissements routiers réalisés en Espagne poursuit son trajet sur des itinéraires routiers français inadaptés, au mépris tant de la sécurité que de l'environnement,

Dans un second temps, les autorités françaises se trouvent contraintes, sous la pression du trafic, à la nécessité de poursuivre au nord des Pyrénées les investissements routiers réalisés au Sud, en contradiction complète avec les objectifs poursuivis initialement, au mépris de l'environnement pyrénéen et en bute à des difficultés d'acceptabilité.

Il convient de noter qu'un tel scénario c'est produit dans le cas de transit alpin, où au fil des années, le trafic généré par l'autoroute d'accès italienne au tunnel du Fréjus a conduit les autorités françaises à poursuivre l'autoroute au travers de la Maurienne.

3 - Reporter du trafic vers le maritime

Ce report est naturellement souhaitable. Il convient toutefois de prendre en compte 2 limites,

- Le mode maritime devra lui aussi, quoique dans une moindre mesure, disposer de capacités nouvelles pour prendre en charge l'augmentation de son propre trafic,
- Comme le note la Commission Européenne, la capacité du transport maritime à courte distance à représenter une réelle solution est toutefois liée à celle des opérateurs à gagner la confiance des chargeurs.

Force est donc de constater que les solutions classiquement envisagées pour répondre à l'enjeu du trafic transpyrénéen à l'horizon 2020 sont clairement insuffisantes, en termes de capacité, ou insatisfaisantes du point de vue politique et environnemental. Une nouvelle solution est nécessaire : **une traversée ferroviaire centrale à vocation multimodale**

Ferroviaire : Le ferroviaire est le mode manquant dans les relations entre la Péninsule ibérique et l'Union Européenne. En prenant pour référence l'exemple italien, ce mode a le potentiel prendre en charge plus de 30% du trafic terrestre, soit 60 Mt à horizon 2020, avec des infrastructures adaptées.

Centrale : Le choix du centre répond à plusieurs objectifs-clés :

- Il permet d'irriguer au nord comme au sud des itinéraires non saturés, ainsi l'investissement réalisé au passage des Pyrénées, s'il est plus important, ne nécessite pas d'investissements complémentaires dans les accès pour être pleinement efficace,
- Pour bon nombre de trafics, il est celui du plus court trajet, ce qui permet d'envisager la captation de 25 à 40% du trafic fret supplémentaire attendu,
- Cet investissement permet de contribuer au développement de nouveaux territoires peu desservis aujourd'hui par des axes transfrontaliers

A vocation multimodale : Il est nécessaire d'offrir une gamme de services répondant aux attentes du plus grand nombre des acteurs économiques des échanges entre la Péninsule ibérique et l'Union Européenne, qu'ils soient utilisateurs du ferroviaire ou de la route. En augmentant le nombre des services réalisés sur l'infrastructure, on en augmente la valeur.

Cette gamme de services, à l'instar de celle qui existe en Suisse ou sur le passage transmanche doit permettre de favoriser la répartition modale entre route et rail. Il convient de rappeler que la route représente 95% des échanges terrestres de la Péninsule. Cette vocation multimodale permet aussi d'offrir un outil efficace tant que cette nouvelle répartition n'est pas obtenue.

✓ **Répondre à la demande de l'Espagne ...**

Depuis plusieurs années, l'Espagne exprime un sentiment d'exaspération lié à ce qui est considéré comme un désintérêt de la France concernant les communications pyrénéennes qu'il s'agisse des liaisons routières ou ferroviaires. Les forces économiques essentiellement concentrées au nord du pays ne supportent plus la situation de saturation et d'obsolescence des réseaux de communication coté français. **Cette situation est tout à fait incompatible avec la croissance économique exceptionnelle de l'Espagne d'aujourd'hui.**

Les décideurs économiques et politiques de tous bords sont régulièrement venus appuyer les demandes réitérées du Gouvernement d'Aragon en faveur d'une **nouvelle traversée ferroviaire mixte (voyageurs- marchandises) à grande capacité au centre des Pyrénées sur un axe Saragosse-Toulouse.** Ce projet est perçu en Espagne comme la seule solution d'avenir pour améliorer durablement les communications pyrénéennes.

Le projet est inscrit au Plan Stratégique d' Infrastructures de Transport (PEIT).

A la demande de la France et de l'Espagne, le projet est devenu le 16^e projet prioritaire d'intérêt européen inscrit au réseau transeuropéen de transport depuis avril 2004. Il se situe sur l'axe Sines-Algeiras-Madrid-Paris, les Pyrénées étant considérées à Bruxelles comme un des « goulets d'étranglement » les plus préoccupants de l'Union.

Le 7 décembre 2004, lors du sommet franco-espagnol de Saragosse, les chefs d'Etat ont reconnu la nécessité de lancer les premières études officielles.

Le 17 octobre 2005 lors du sommet franco-espagnol et transfrontalier de Barcelone les 2 Etats se sont engagés à ce que « les premiers résultats puissent être obtenus au cours de l'année 2006 en vue de la définition de corridors de tracés possibles en 2008 ».

Indépendamment de son intérêt au regard du développement durable, le projet de Traversée Centrale des Pyrénées représente une chance historique d'ouvrir notre territoire vers Saragosse et Madrid afin de conforter le positionnement stratégique du sud ouest français dans l'Europe du Sud par un axe nord-sud complémentaire de l'axe Atlantique – Méditerranée, d'autant que Saragosse est en passe de devenir la région leader de la péninsule ibérique en matière d'installations logistiques avec sa plate-forme multimodale Plaza : plus grande plate-forme européenne avec 12 millions de m². Plaza accueillera bientôt 120 entreprises dont les plus grands groupes espagnols et 7000 salariés (plus de 3000 aujourd'hui).

Dans ses récentes déclarations, l'Etat français semble prêt à avancer sur ce dossier (remise des études début 2008 pour permettre le lancement d'un débat public en 2012). Le président Nicolas Sarkozy en visite à Madrid fin mai 2007 a annoncé qu'il avait décidé de « faire de ce sujet, la traversée des Pyrénées, comme des autoroutes de la mer, un sujet important du prochain sommet franco-espagnol en France, à l'automne 2007 », insistant dans

son discours sur l'intérêt pour le sud ouest de la France de profiter de la croissance espagnole en améliorant nos communications, concluant sur le fait que les Pyrénées ne doivent pas rester « une barrière infranchissable ».

Ces nouvelles ont été diffusées en Espagne où elles suscitent à la fois des réserves quant aux délais annoncés mais aussi une forte attente dans la perspective du prochain sommet franco-espagnol de décembre à Paris.

A l'heure des concertations engagées dans le cadre du Grenelle de l'Environnement, Eurosud Transport souhaite que la France tire notamment les enseignements de la politique des transports menée en Suisse, et plus généralement dans les Alpes, pour apporter une réponse concrète aux problèmes du franchissement pyrénéen pour les 20 ans à venir et au-delà.

Il est essentiel pour nos régions, pour la France et l'Espagne et pour l'Europe de construire les infrastructures adéquates et de mettre en œuvre une politique des transports au droit des Pyrénées pour maîtriser la croissance continue des flux de poids lourds, diminuer les émissions de gaz à effet de serre, anticiper sur la raréfaction de l'énergie fossile tout en maintenant la compétitivité des territoires et des économies.