

**CONTRIBUTION A LA REVISION DU LIVRE BLANC SUR
« LA POLITIQUE EUROPEENNE DES TRANSPORTS A L'HORIZON 2010 ».**

SOMMAIRE

- 1/ Présentation et motivations des contributeurs**
- 2/ Le Livre Blanc comme acte de naissance de la problématique des transports transpyrénéens.**
- 3/ Les évolutions observées depuis 2001**
- 4/ Les actions à renforcer et les actions nouvelles**

1/ Présentation et motivations des contributeurs

La Fundación Transpirenaica est un organisme privé, créé par le Gouvernement d'Aragon, et composé de tous les agents sociaux et institutionnels de cette Communauté Autonome : les députations Provinciales, Chambres de Commerces, Syndicats, associations patronales et d'entités locales, etc.... Elle représente par conséquent la voix de l'ensemble de la société aragonaise, qui, parmi ses principales revendications, sollicite l'amélioration des infrastructures de transport pyrénéennes et l'existence de liaisons suffisantes avec l'Europe pour permettre un fonctionnement correct du marché européen et l'accomplissement des stratégies de Lisbonne.

Dans ce sens, la Fundación Transpirenaica et tous ses membres tiennent à manifester leur satisfaction et leur engagement concernant le projet prioritaire n°16 du réseau transeuropéen de transport (RTE-T), incluant la réalisation d'une nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité dédiée prioritairement au transport de marchandises.

Eurosud Transport est une association de droit français, soutenue par le Conseil Régional Midi-Pyrénées et de nombreuses collectivités locales et personnalités du sud ouest français. Son objectif est de contribuer au développement d'un système de transport intermodal performant pour les voyageurs et les marchandises dans les régions du Sud-Ouest européen prenant en compte l'aménagement équilibré du territoire et le respect de l'environnement.

Il existe aujourd'hui une étroite collaboration entre les associations et les collectivités locales qui travaillent sur ce même sujet des deux côtés des Pyrénées. Cette coopération s'étend même au delà jusqu'au Portugal notamment dans le cadre du programme Pirene. Cette contribution conjointe vise à montrer que les demandes de perméabilisation du massif pyrénéen ne proviennent pas uniquement de l'un des deux côtés, mais qu'elles sont partagées et urgentes pour assurer le développement de ces espaces périphériques et isolés. (cf. liste des coopérations en annexe)

2/ Le Livre Blanc comme acte de naissance de la problématique des transports transpyrénéens.

Les apports du Livre Blanc de 2001 au développement des transports dans l'Union Européenne ont été nombreux et importants et ont contribué à la mise en marche d'une véritable prise de conscience et transformation de ce secteur. Il a été le point de départ de projets aussi nécessaires pour notre espace que la Traversée Centrale des Pyrénées et il a présidé à l'inscription de cette infrastructure dans la liste des 30 projets prioritaires d'intérêt européen composant le futur réseau transeuropéen de transports.

Il a clairement établi la priorité à donner au rééquilibrages entre les modes de transport et à la suppression des goulets d'étranglement, deux critères au cœur des problèmes de transport transpyrénéens.

Mais il reste encore beaucoup à faire : la part d'utilisation du chemin de fer en Europe est encore très faible en comparaison avec d'autres continents (les exemples des États - Unis pour le transport de marchandises et du Japon pour les voyageurs montrent les objectifs à atteindre) et l'on est très loin des 35% prévus. Cette situation est encore plus critique au Sud-ouest de l'Europe, où aux problèmes déjà existants de manque d'harmonisation des services, de signalisation, de retards dans le processus d'ouverture des réseaux, s'ajoute la différence d'écartement des rails entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. Cet héritage du passé impose la réalisation de grands investissements pour adapter les infrastructures existantes, y compris celles qui seront libérées par le nouveau réseau à grande vitesse et qui pourraient se transformer en grands corridors pour le transport de marchandises.

3/ Les évolutions observées depuis 2001

Le Sud-ouest européen se situe loin des grands centres économiques et des grands courants d'échanges européens qui se sont structurés le long des grands axes de communication. L'élargissement de l'UE à 25 membres vient compliquer encore plus cette situation. Nous avons désormais encore plus besoin de corridors efficaces pour compenser les effets négatifs de cette situation de périphérie et nous raccorder aux principaux axes de développement économique de l'Europe élargie.

Nous ne devons pas non plus oublier que les ports de la Péninsule Ibérique (Sines, Algeiras, Barcelone, Bilbao, Valence...) sont le point d'entrée et de sortie de

beaucoup de marchandises d'origine ou à destination de l'Asie ou de l'Amérique. Des études pour la construction d'une liaison ferrée avec l'Afrique à travers le Déroit de Gibraltar sont en cours de réalisation ce qui donne encore plus de sens au projet n°16 des RTE-T. Le Sud-ouest est à une extrémité de l'Europe mais c'est un point central pour les échanges de l'UE avec le reste du monde. Cet espace constitue donc une zone essentielle pour la croissance de l'ensemble de l'UE.

4/ Les actions à renforcer et les actions nouvelles

Un cadre spécifique pour les maillons transfrontaliers et les zones de montagne

La construction d'un véritable réseau de transport européen passe obligatoirement par la réalisation de maillons clefs ayant chacun des caractéristiques et des fonctionnalités différentes. Le tronçon qui affecte les Pyrénées est spécialement compliqué parce qu'il s'agit d'une zone géographiquement difficile et très sensible du point de vue environnemental et social. À tout ceci, il faut ajouter qu'il s'agit d'un espace transfrontalier, qui a besoin de la collaboration et de l'accord entre les États espagnol et français. Compte tenu de toutes ces difficultés et obstacles, il devient nécessaire d'imaginer un traitement spécial de ces maillons qui ne peut être impulsé que par les institutions européennes, afin de faciliter le dialogue intergouvernemental, d'harmoniser les procédures d'études et de concertation, et de permettre la réalisation d'actions conjointes destinées à assurer la continuité de ces axes, tant sur le plan des infrastructures que des services.

Il nous faut également insister sur la nécessité d'un traitement différencié des zones de montagne, en tenant compte des conséquences néfastes du transport routier dans les massifs. Nos associations qui oeuvrent pour l'avenir de ce Sud-ouest européen, se doivent de souligner cette nécessité, encore plus urgente dans les Pyrénées, où le degré de développement des infrastructures et le nombre de passages sont sans comparaison avec la situation des vallées alpines. Les flux sont beaucoup plus importants et les infrastructures routières et ferroviaires totalement insuffisantes.

Le massif pyrénéen souffre chaque jour de la saturation du trafic routier, avec les problèmes de pollution, de consommation énergétique et de manque de sécurité que cela entraîne. La situation sur les littoraux devient insupportable et le trafic ne cesse de croître. Les infrastructures existantes ne sont pas capables d'absorber actuellement les prévisions de flux, ce pourquoi il s'avère indispensable d'aménager et d'optimiser rapidement les passages dont nous disposons et de favoriser la mise en œuvre des autoroutes ferroviaires et maritimes. Mais d'autres infrastructures sont aussi nécessaires comme la Traversée Centrale des Pyrénées pour faire face efficacement à la route, trop agressive pour l'environnement à long terme.

Associer l'échelon local aux procédures et aux décisions

Une autre difficulté de réalisation de nouvelles infrastructures dans des zones de montagne réside dans l'acceptabilité des populations. Pour adapter ces projets aux

exigences de développement durable et de cohésion territoriale, il est indispensable d'avoir la participation d'entités régionales et locales. Ce sont ceux qui connaissent le mieux la situation, les potentialités et les menaces du territoire où ils habitent. L'Europe doit continuer à renforcer cette question : la collaboration entre l'UE, les États et les organismes régionaux pour optimiser les résultats. Cette méthode de travail est déjà utilisée comme politique transversale au sein de l'Union, mais devrait être plus visible dans un sujet aussi essentiel pour la cohésion territoriale que le transport.

L'Aragon offre un bon exemple de ce type de coopération. La mise en oeuvre d'un dialogue fluide avec l'État et avec les entités locales et le pari commun pour la logistique ont attiré l'industrie et l'implantation d'entreprises sur la plateforme Plaza à Saragosse, en créant des emplois dans des espaces qui à l'époque n'avaient aucune valeur. C'est un pari pour le développement durable qui a besoin de l'appui de l'UE pour profiter au maximum de ses potentialités. Il est nécessaire désormais de disposer d'infrastructures qui répondent aux trafics existants et futurs de cette région.

Malheureusement coté français, les difficultés de communication avec l'Aragon empêchent certaines zones enclavées et pourtant proches, de bénéficier de toute cette dynamique et de tirer tout le profit possible de l'essor de la péninsule ibérique. Il sera ainsi plus rapide de réaliser des trajets Toulouse-Madrid ou Rome en avion que de se rendre à Saragosse qui se situe seulement à 400 km.

Des financements conséquents et adaptés

Un autre sujet essentiel est le financement : la réalisation d'infrastructures nécessite des investissements qui relèvent des budgets des États. L'Union Européenne prévoit la participation de l'investissement privé par des partenariats public-privés, l'octroi de fonds et l'obtention de crédits de la BEI. Toutes ces sources de financement s'ajoutent aux actions de l'État. Mais les premières expériences dans le cadre de projets transfrontaliers ne sont pas encore claires et elles ont mis en évidence le manque de précision dans des aspects comme les garanties des prêts, le taux de participation final de l'UE, etc... Plus de rigueur et de transparence dans la programmation sont nécessaires. Chaque infrastructure du réseau transeuropéen de transport a le droit de savoir en détail les ressources dont elle peut disposer et dans quels délais.

En outre, pour disposer des financements adaptés aux projets prévus dans le RTE-T, il est indispensable que l'Union Européenne dispose de fonds suffisants afin de lui permettre d'intervenir à haut niveau dans les montages financiers, ceci pour déclencher les décisions des États, en particulier concernant les maillons transfrontaliers. Seul ce haut niveau d'intervention de l'UE permettra d'atteindre les objectifs de cohésion territoriale et de répondre aux besoins européens en matière d'infrastructures de transport.

Les nouvelles perspectives financières pour 2007-2013 devraient tenir compte de cet aspect au moment de planifier la distribution des fonds, en dotant les réseaux transeuropéens de transport de moyens suffisants pour arriver à être une réalité dans le futur, et pas seulement un réseau de connexions inscrites sur une carte durant des décennies comme c'est déjà le cas de certains projets.