



Lettre à Monsieur Siim KALLAS

Vice-Président de la Commission européenne de Bruxelles

Président de la Commission des Transports.

Consultation sur la future politique du Réseau Transeuropéen des Transports.

Contribution d'ACTIVAL – association représentative française de la Vallée des Gaves- Hautes-Pyrénées (*document Pj "Où sommes-nous ?"*) sur l'analyse du projet n°16 de « nouvelle ligne ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité sur l'axe de fret Sinés/Algésiras/Madrid/Paris », en réponse à la proposition de consultation de la Commission européenne des Transports.

La contribution d'Actival à la réflexion sur le réexamen de la politique du RTE-T s'appuie sur deux documents de référence qui ont déjà été remis à Monsieur Kallas, cette année, lors du colloque de Saragosse en Juin dernier :

► Le premier document est **la Charte d'Hendaye** – déclaration commune signée en janvier 2010 par 30 associations citoyennes de différents états d'Europe (Espagne, France, Italie et Allemagne).

► Le second document est le Livre Blanc d'Actival : « Comment s'affranchir des idées reçues sur le franchissement des Pyrénées ? » (*document Pj "Expo itinérante"*).

Dans ce cadre de présentation, Actival formule les principales remarques critiques et les objections formelles à ce projet, et propose des alternatives crédibles. Actival fait également part de sa volonté démocratique de permettre aux populations concernées d'accéder au niveau des instances décisionnelles, avant que le projet soit définitivement mis en oeuvre.

Evaluation des incidences du projet de Traversée Centrale des Pyrénées sur l'environnement d'une vallée Pyrénéenne.

Le projet de tunnel de 42km de long sous la chaîne du massif pyrénéen est un projet à fort impact environnemental.

La vallée des Gaves se situe entre Pierrefitte et Lourdes sur le versant français Nord des Pyrénées. Cette vallée est constituée d'une succession ininterrompue de villages dont le projet impliquerait, tout au moins, la destruction partielle pour sa réalisation.

De larges zones agricoles, où subsiste encore une économie rurale d'agro-pastoralisme, seraient également menacées.

D'importantes zones d'activités touristiques, en bordure du Parc national des Pyrénées, constituent un rempart au maintien de la biodiversité et de la richesse du patrimoine naturel.

De nombreuses sources thermales, présentes sous le massif du Vignemale -tracé probable du tunnel- suscitent une inquiétude au vue des incidents précédents survenus aux chantiers du St Gothard , du Lötschberg et en Andalousie, qui ont montré le risque majeur de détournement et de

tarissement des sources souterraines. Ces sources thermales contribuent au prestige et à la richesse économique de la vallée et comme l'a démontré Mr Lucas - géologue, Maître de conférence à l'Université de Toulouse - les travaux de percement du tunnel peuvent faire disparaître définitivement ces nappes essentielles à la préservation de l'économie thermique.

Enfin, Mr Cacciolati, physicien spécialiste des ondes sonores au laboratoire de l'ENSAM à Lyon, a mis en évidence l'importance accrue des nuisances sonores dans les vallées de montagne, aussi bien dans le contexte de la mise en œuvre du chantier, (perçement du tunnel environ 10 ans de travaux) que dans le passage répété des convois de trains lorsque la ligne sera opérationnelle.

La qualité de l'environnement de cette vallée –première destination touristique des Pyrénées , passant par Lourdes- 1^{er} sanctuaire européen- et sur la route du cirque de Gavarnie, classé au patrimoine mondial de l'Unesco - constitue son principal atout et son unique richesse. Le passage de cette infrastructure ferroviaire dans la vallée, compromettrait définitivement sa valeur écologique irremplaçable.

Objections sur la pertinence globale du projet de Traversée Centrale des Pyrénées.

1- Les enjeux géopolitiques de ce projet. Cf Carte

Le projet n°16 de transport de fret rapide à grande capacité Algésiras /Sinès/Madrid/Paris doit relier le sud et l'ouest de la Péninsule Ibérique au centre et au nord de l'Europe, en traversant le massif pyrénéen dans sa partie centrale.

Ce projet a pour ambition d'accroître les échanges entre les états européen et d'autres continents comme l'Afrique (Maghreb), l'Asie (Chine, Japon, Corée du Sud, Indonésie) et certaines parties du marché d'Amérique latine et centrale.

Cette infrastructure a pour objectif d'améliorer les flux de marchandises transpyrénéens et de vouloir désengorger les couloirs littoraux saturés par les convois de camions. Cependant, on observe aujourd'hui, que 60% des marchandises débarquées dans la Péninsule Ibérique sont à destination de l'Europe du Nord (Allemagne, Luxembourg, Belgique, Pays-Bas, Danemark, Royaume Uni).

Pourquoi faire transiter ces marchandises par voie terrestre à travers le continent européen– avec tous les risques afférents de destruction environnementale- plutôt que d'emprunter la voie maritime ? le maritime présente le meilleur rapport énergie dépensée/masse transportée de tous les types de transport, avec un coût environnemental très faible.

2- Quelle pertinence géographique à ce projet ?

Plus de 60% des échanges économiques de l'Espagne s'effectuent à partir des deux pôles littoraux de la péninsule que sont, la Catalogne (Barcelone) et le Pays Basque (Bilbao). Rappelons que, pour l'essentiel du trafic de marchandises le fret est routier et à ce flux routier, il n'existe aucune alternative ferroviaire sur les littoraux.

Le graphique, ci-contre, d'évolution des trafics ferroviaires de fret sur le littoral Atlantique, au passage d'Hendaye, montre une prévision d'accroissement de 5M de tonnes/an pour 2009, alors qu'en réalité, on a constaté une baisse significative du trafic de 1,2M de tonnes/an. On est loin des prévisions optimistes annoncées !

Les études indépendantes du bureau d'études suisse CITEC, produites à la demande des collectivités locales basque lors du débat public sur la ligne LGV sud-ouest Atlantique, montrent qu'il est possible d'aller jusqu'à 30M de tonnes en conservant les infrastructures existantes.

D'autre part, on peut affirmer que le centre des Pyrénées ne correspond à aucun flux massifié de marchandises, à moins de le créer artificiellement. Il n'y a aucune cohérence logistique - en terme

énergétique et environnemental - à ramener des marchandises au cœur de la péninsule lorsqu'elles se trouvent à la périphérie. De ce point de vue ce projet est totalement contre-productif.

3- *L'incidence économique de l'accroissement constant du prix du pétrole.*

Comme l'a fort justement souligné Mr Kallas dans son texte introductif, à l'avenir le prix du pétrole ne pourra qu'augmenter du fait de la raréfaction de la ressource et des moyens d'exploitation de plus en plus difficiles. Il va donc faire l'objet d'une spéculation croissante, jusqu'au moment où les prix de revient des transports de l'économie mondialisée deviendront de plus en plus dissuasifs. Actuellement le prix de revient moyen du transport dans le prix d'une marchandise est de 4%. Lorsqu'il va passer à 15 ou 20% cette augmentation va bouleverser la politique des échanges internationaux et donc entraîner la suppression d'échanges non-rentables à cause du coût/ transport.

Certains économistes prévoient ces difficultés à l'horizon 2025-2030, c'est précisément le moment où l'infrastructure de la T.C.P. devrait être opérationnelle. Dans ce contexte de pénurie énergétique et donc de réduction imposée des échanges internationaux, Il y a tout lieu de se poser la question de la pertinence de ce projet d'infrastructure de transport ferroviaire.

4- *Les hypothèses de trafic et la rentabilité du projet.*

On peut dire aujourd'hui que les perspectives de croissance annoncées, sur lesquelles s'appuyaient les tenants du projet, sont d'ores et déjà obsolètes : en effet, elles tablaient sur une croissance régulière des besoins de transports de 3% et, de fait, elles accusent en moyenne depuis 2009 une baisse de 10 à 15%. Les perspectives de croissance économique aux USA et en Europe en sont pas plus favorables : les économistes du FMI n'accréditent plus la thèse de la croissance et estiment qu'elle va rester faible en Europe et que la stagnation de l'économie sera durable.

La Commission européenne vient de confirmer à Saragosse en juin 2010, qu'elle maintenait en l'état ses 30 projets prioritaires du RTE-T en dépit d'un budget transport amputé des 2/3 : il est passé de 24 à 8 milliards d'euros !

Le déficit de croissance ajouté au déficit budgétaire ne devrait-il pas conduire la Commission européenne des Transports à limiter ses ambitions en redéfinissant de nouvelles priorités, prenant mieux en compte cette réduction des échanges et des moyens financiers de l'Europe et de ses états ?

Pour ce qui concerne l'évaluation de la rentabilité du projet, nous vous renvoyons aux commentaires de Mr Rémy Prud'homme, économiste spécialiste des transports, lors du colloque d'Actival à Lourdes en septembre 2009. (*Document Pj "Analyse de Mr Prud'homme"*.)

5- *Coût financier de la mise en œuvre du projet de tunnel sous les Pyrénées et coût environnemental.*

Les études franco-espagnoles, effectuées par Eurosud et Transpirénaica - qui ne sont en réalité que des estimations assez grossières - font apparaître un coût de 4,5 Milliards pour la construction du tunnel. Par ailleurs, Mr Prud'homme, se basant sur le coût réel d'autres infrastructures du même type, comme le Lyon-Turin, arrive à un chiffre de 18 Milliards. Il indique aussi que le montant nécessaire des infrastructures en amont et en aval de ce tunnel serait à peu près équivalent. Ce qui ferait au total un montant de 36 Milliards d'euros. Il précise que cet investissement initial de la construction ne pourra jamais être rentabilisé. Rémy Prud'homme conclut son étude en précisant que, si un jour le fonctionnement de ce projet s'avérait rentable – ce qui est hautement improbable compte tenu des faibles perspectives de croissance du fret sur cet axe central des Pyrénées - en revanche, le coût de l'infrastructure ne sera jamais remboursé. Autant dire que ce projet ne va pas arranger l'endettement des états français et espagnol.

La solution financière proposée par Mr Bussereau, Ministre français des Transports, est d'adopter les contrats de partenariat public privé (PPP). Or certains pays comme la Grande Bretagne et le Canada,

forts de leur expérience de ces contrats miraculeux, sont en train de les dénoncer et d'y renoncer. Les finances publiques étant de plus en plus surendettées, il est commode pour les pouvoirs publics de commanditer, avec un faible investissement de départ, de grands ouvrages en partenariat avec des investisseurs privés. En contre partie il est accordé aux partenaires privés le monopole de concession et d'exploitation de l'ouvrage durant plusieurs décennies (autoroutes, tunnels, viaducs, voies ferrées..) avec un risque financier garanti par l'état. Ainsi, les PPP transfèrent le risque d'investissement du privé vers la puissance publique, ce qui permet aux gouvernements donneurs d'ordre de masquer la hausse des déficits publics durant une période de 30 à 50 ans, laissant le soin aux générations futures de régler la facture. Dans ces conditions, coûts et risques financiers de ces grands projets sont portés par les contribuables. A l'insu des citoyens, l'iceberg des PPP grossit de façon exponentielle, cachant astucieusement l'endettement des états.

On peut également affirmer que l'internalisation du coût environnemental de ces grandes infrastructures de transport est rarement pris en compte dans le coût global : quid de la destruction d'espaces naturels protégés, quid du problème du stockage et de l'évacuation de millions de tonnes de déblais nécessaires au percement d'un tunnel de 42 km, quid des nuisances sonores et visuelles d'un tel chantier à ciel ouvert ? La question posée est celle de faire payer les transports à leur véritable coût en intégrant les coûts externes environnementaux et sociaux pour diminuer l'avantage financier des productions délocalisées vers d'autres continents à bas coût de production.

La T.C.P. nous est présentée comme une solution écologique au problème de la saturation des transports transpyréniens. Nous remettons en cause cette argumentation des vertus écologiques d'un tel projet sachant que pour alimenter les plateformes multimodales à chaque extrémité, les voies d'accès seront transformées en véritable "pompes à camions". (*Document Pj : "projet d'axe Euro 21"*). Dans ces conditions, la T.C.P. ne serait qu'un leurre écologique grossier.

C'est la raison pour laquelle un écologiste convaincu comme Mr Gérard Onesta – ancien Vice-président de l'Union Européenne et Président de la Commission des Transports - déclare catégoriquement : « *Refuser tout projet de T.C.P. n'intégrant pas au préalable la suppression des transports inutiles, la potentialisation de l'existant et son inscription dans une véritable logique de ferroutage* ».

6- Problème de la cohérence multimodale de cette traversée.

A l'exception de la plateforme Plaza de Saragosse il n'existe pas d'autre plateforme multimodale en France. Or les conditions de rentabilité du report modal route/rail prévoit une distance entre les plateformes comprise entre 500 et 700 km. D'autre part, la centralité continentale de cette infrastructure ferroviaire empêche l'intermodalité avec les espaces portuaires, elle exclut donc toute capacité de connexion avec le mode maritime.

Enfin, il n'existe pas actuellement de possibilité de connexion ou de raccordement au réseau ferré existant : pas de ligne au nord vers Agen–Limoges et ligne trop vétuste entre Tarbes et Toulouse pour répondre aux besoins de "fret rapide à grande capacité", comme il est indiqué dans le cahier des charges du projet.

7- Mettre fin au mythe de l'infrastructure qui génère le développement et l'activité économique.

Les experts ont déterminé que pour que ce projet de T.C.P. soit rentable il faudrait faire transiter 40 millions de tonnes de fret/an.

Par ailleurs on observe que les états -français en particulier- ne proposent pas de véritable politique alternative au "tout routier" en prenant des mesures incitatives de nature à favoriser le fret routier. En dépit des déclarations d'intention favorables à une nouvelle politique des transports par voie maritime et par rail, les mesures prises contredisent ces déclarations : Depuis dix ans la part du fret ferroviaire ne cesse de décroître à un point tel qu'en 2009 la SNCF Transport de marchandises a enregistré un

déficit d'un milliard d'euros. La même année, l'abandon de 70% de la politique du wagon-isolé entraînait le report de 1,2 millions de camions sur la route et la fermeture de 9 gares de triage.

Pour confirmer l'idée que l'infrastructure ne génère pas implicitement l'activité nous prendrons l'exemple de la ligne de fret Luxembourg-Perpignan : prévue depuis 2006 pour effectuer du ferroutage entre l'Europe du nord et la péninsule Ibérique, cette ligne fonctionne en sous-capacité. Elle est pourtant située sur l'axe économique le plus important du couloir rhodanien et, malgré cela, ne fait que transiter 10 à 15% de sa capacité. De plus, pour chaque camion qui monte sur le rail il en coûte 150 euros aux contribuables ! Pourtant le rail trouve sa justification économique et écologique pour les transports de marchandises sur de longues distances. L'alternative ferroviaire ne sera crédible que si elle est assortie d'une volonté politique qui s'exercera par voie réglementaire, d'abord à l'échelle européenne, puis à celle de l'ensemble des états sous forme de taxes fiscales ou de subventions pour soutenir ce projet global et le rendre cohérent. Si l'Europe veut se doter de la capacité dissuasive de sortir des routes une partie importante du transport de marchandises il est urgent qu'elle s'en donne les outils institutionnels, sinon l'ouverture de ces grands axes ferroviaires du Réseau Central européen n'auront servi qu'à accroître la dette publique.

8- L'inadéquation actuelle des projets de fret à grande capacité.

Les élus locaux et régionaux attendent beaucoup de la Traversée Centrale des Pyrénées pour, soi-disant, « rompre avec l'enfermement continental ». En fait, cette logique repose sur une vision passéiste de l'ouverture des voies ferrées qui ouvraient, dans les premiers temps un maillage économique intense des territoires traversés. Aujourd'hui, les lignes fret à grande vitesse n'irriguent plus les espaces des régions et ne bénéficient plus qu'aux grandes métropoles, par l'intermédiaire de leurs plateformes modales, provoquant ce qu'on nomme "un effet tunnel" de désertification et d'aspiration vers ces pôles qui concentrent toute l'activité économique.

On ne retrouve plus la validité de la fonction sociale de ces grands projets : la stratégie des transports est de plus en plus guidée par des logiques financières de rentabilité qui ne font qu'aggraver la fracture ferroviaire. La création de ces grandes infrastructures ne se justifie que dans le cadre d'une économie mondialisée, toujours plus productiviste. Ce faisant, elles ne font qu'accentuer le processus des délocalisations.

La relocalisation de la production passe par la réappropriation des territoires et pour cela a besoin davantage d'un fret de proximité et d'une autre logique des transports à courtes distances.

Propositions alternatives à la Traversée Centrale des Pyrénées

L'association Actival n'est pas opposée à la recherche de solutions à l'engorgement des axes routiers littoraux, aux extrémités de la chaîne pyrénéenne (Hendaye /Perthus). Pas plus que nous ne nous opposons à un véritable report modal du transport des marchandises du routier vers le ferroviaire, sous la forme plus souple du *transport combiné*. Ce dernier présente l'avantage de ne transporter que le conteneur, par rapport au ferroutage, qui immobilise le camion et le chauffeur durant le fret, en entraînant des ruptures de charges très coûteuses.

1- Limiter les nouvelles lignes ferroviaires de transports .

Il s'agit d'éviter de débarquer les marchandises en provenance d'autres continents au sud de la péninsule pour éviter le transit par voie terrestre et éviter de retomber sur les problèmes de destruction environnementale par l'implantation des nouvelles infrastructures et prendre mieux en compte le bilan CO2 global de ces infrastructures.(construction+exploitation)

2- Supprimer le transport des marchandises inutiles.

C'est, par exemple, éviter que les crevettes pêchées en Ecosse soient décortiquées au Maroc pour être revendues aux Pays-Bas : leur bilan carbone est prohibitif et cette logique économique

insoutenable. Il convient donc de réduire le plus possible, voire de supprimer, les échanges non-rentables et de restructurer les circuits de distribution vers des circuits-courts.

3- Valoriser et étendre la capacité du transport maritime.

La Commission européenne des Transports doit favoriser, chaque fois que c'est possible, les flux de marchandises en empruntant les autoroutes de la mer. Pour accroître ce trafic il faut moderniser les ports pour faciliter l'opérabilité du transfert des marchandises, améliorer les hinterlands portuaires afin de favoriser les dessertes ferroviaires. (*Document Pj : fret maritime en Europe*).

Le projet franco-espagnol Fres Mos, pour lequel la Commission européenne a donné son aval en 2009, devrait permettre d'absorber, dès 2011, 5% du trafic routier empruntant le littoral Atlantique.

Ces autoroutes de la mer transportent des camions sur des navires dans des conditions optimales de qualité de service, de régularité et de coûts. Le projet est de parvenir à un report modal de 100000 poids lourds/an des flux transpyrénéen de marchandises. C'est un progrès notoire qui doit permettre de faire passer de 14 à 25% la part du fret non-routier en 2020. Les bénéfices sont multiples : limiter les impacts environnementaux, réduire la pollution et diminuer les coûts énergétiques.

4- Potentialiser et optimiser les infrastructures existantes

En France, de nombreuses voies ferrées sont sous-exploitées ou purement et simplement abandonnées.

Le bureau d'étude suisse CITEC a démontré que les prévisions de fret sur la ligne Atlantique (Bordeaux-Hendaye) étaient en sous-capacité : les experts suisses ont expliqué qu'il était possible de faire passer 40 millions de tonnes de fret/an sur les infrastructures existantes, alors que RFF n'en prévoyait que 20 ! Actuellement il ne passe que 1,5 millions de tonnes de fret ferroviaire par la frontière. La Citec en conclut légitimement qu'il y a là une marge suffisante pour plus d'un demi-siècle. (*Document Pj de Mr Claraco "intermodalité.com"*)

5- Remettre à l'ordre du jour le projet de **réouverture de la ligne Pau-Canfranc**.

Cette ligne internationale, entre la France et l'Espagne, au centre des Pyrénées a été abandonnée depuis 1970, suite à un accident survenu sur la voie.

La réhabilitation de cette ligne constitue une alternative viable aux besoins d'échanges entre les régions transfrontalières (Aragon, Aquitaine, Midi-Pyrénées). La réouverture de cette ligne présente des avantages indéniables :

- elle peut être opérationnelle d'ici 3 à 5 ans.
- elle peut transporter de 3 à 5 millions de tonnes de fret/an. De quoi satisfaire largement la capacité des échanges interrégionaux transfrontaliers.
- le coût estimé des travaux de réhabilitation et de mise en conformité est évalué à 300 millions d'euros. Ce chiffre est évidemment à mettre en perspective avec les 38 milliards du projet TCP !

La démocratie, comme préalable institutionnel à la création d'une nouvelle infrastructure ferroviaire.

Nous pensons que le projet de révision du RTE-T mené par les instances européennes et les états membres, devrait associer plus largement les citoyens européens. Nous avons observé que les

experts qui établissent les rapports et les études fournies aux instances décisionnelles sont souvent l'objet de pressions exercées par les lobbies du secteur des transports.

Nous demandons que soient reconnues les compétences et l'avis des populations concernées par ces grands projets par la consultation des représentants des associations citoyennes. Et que ce processus soit inscrit dans les institutions au niveau européen.

Cette consultation démocratique, avant toute prise de décision définitive, devrait permettre d'analyser :

- la pertinence du projet et son utilité réelle.
- Sa viabilité économique et financière à travers l'analyse coût/avantage
- Sa faisabilité technique et environnementale.
- Les alternatives possibles à ce projet, à travers les différents modes de transport.

Le projet d'étude de la Traversée Centrale des Pyrénées, projet n°16, se trouve aujourd'hui entre les mains du **G.E.I.E.** (Groupement Economique d'Intérêt Européen). Ce groupement est co-piloté par RFF, pour la France, et l'ADIF pour l'Espagne. Ces organisations, en charge de ces études, sont également parties prenantes de ce projet et ne pourront donc être totalement impartiales dans leurs conclusions. Le débat public ne pourra répondre qu'à des propositions de faisabilité technique sur la réalisation du projet, c'est-à-dire à la question : "*Comment ?*" de sa mise en œuvre et non répondre à sa validité et à son utilité, c'est-à-dire aux questions fondamentales : "*Pourquoi ? Pour Qui ?*". Le débat préalable se trouve donc actuellement confisqué.

C'est pourquoi nous demandons, au sein de la Commission européenne des Transports, la création d'une **agence d'évaluation et d'orientation** du système des transports de fret, ayant pour mission d'optimiser ce système de transport. Cette agence serait chargée d'effectuer des expertises indépendantes sur la base d'un centre de recherches économiques. Ces résultats d'expertises seraient alors rendus publics, pouvant faire l'objet d'un véritable débat public préalable, organisé par l'agence d'évaluation et d'orientation.

Dans tous les cas, nous demandons que dans la procédure de consultation publique, lors du débat préalable, soient respectés les termes de **la Convention internationale d'Aarhus** :

Cette convention prévoit, en substance, « la participation du public à la prise de décision de projets ayant une incidence sur l'environnement, tant que toutes les options sont encore possibles et que le public peut réellement exercer une influence ». Le projet n°16 de T.C.P. rentre tout à fait dans le cadre de cette législation ratifiée par l'ensemble des états européens.

Nous demandons encore, que le débat préalable intègre la notion de projet global d'aménagement du territoire, pour que l'utilité d'une nouvelle infrastructure de transport fasse apparaître clairement l'intérêt général économique et social de ce projet. Car, *in fine*, les véritables parties prenantes du projet sont les citoyens et plus particulièrement les populations directement concernées.

Le 9 juillet 2010 Mr Borloo, Ministre de l'Ecologie, au nom du gouvernement français a ratifié le projet européen n°16 de Traversée Centrale des Pyrénées en l'inscrivant au Schéma National des Infrastructures de Transports (SNIT) sous le n°26. Ce programme d'investissement est prévu pour 2020. Il y a donc largement le temps de se préparer à la concertation avec l'ensemble des parties prenantes.

En conclusion, la crise financière, économique, sociale que traverse l'Europe et celles qui se profilent à l'horizon, crises énergétique et environnementale, vont bouleverser les schémas conceptuels habituels de réflexion de la prospective des transports en Europe.

Nous pensons que ce contexte spécifique doit amener un réexamen de la politique du RTE-T pour dégager de nouvelles priorités aux investissements accordés à l'ensemble des projets. Ils doivent faire l'objet d'évaluations minutieuses des coûts/avantages et des besoins réels de transports afin d'optimiser le système de transport existant pour limiter la création de nouvelles infrastructures et ainsi, durant cette période de réflexion ne pas aggraver les déficits publics des états.

Pour permettre cette révision nécessaire de la politique européenne des Transports il nous paraît indispensable d'exiger **un moratoire** sur l'ensemble de ces grands projets, pendant toute la durée de cette période de réflexion.