

LA NOUVELLE TRAVERSÉE CENTRALE DES PYRÉNÉES

Le projet de tunnel sous le Vignemale ayant rencontré une vive opposition dans la vallée des Gaves, M. Chauzy¹, annonçait dans un article paru dans la Dépêche du Midi du 17 octobre 2005, que ce projet changerait de vallée pour atterrir dans la vallée d'Aure.

Le projet en question

Il s'agit de faire passer quotidiennement par un tunnel d'une cinquantaine de km entre Hèches et Bielsa, 150 à 200 trains (un train toutes les 7 minutes), de grande capacité (700 m de long) et à grande vitesse (140 km/h en moyenne).

L'ouvrage serait constitué de deux tubes de 9 m de Ø, séparés de 30 m et reliés tous les 250 m par des galeries transversales.

Le délai de l'étude serait de 5 à 10 ans, celui de la réalisation des travaux de 10 à 15 ans. Le tunnel devrait donc être opérationnel entre 2020 et 2030.

Cette traversée ferroviaire des Pyrénées s'intégrerait dans la réalisation d'un corridor transeuropéen réservé au transport des marchandises .

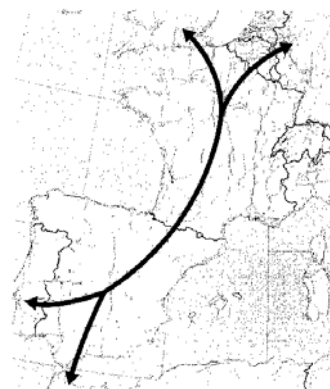
¹ Président du Conseil Economique et Social de la Région et d'Eurosud (Association subventionnée à 100% par le Conseil régional pour promouvoir sa politique des transports).

Son coût oscillerait entre 10 à 15 milliards d'Euros, voir plus.

Bref Historique

Janvier 2004 : Le conseil régional de Midi-Pyrénées et l'Aragon définissent un trajet potentiel par la vallée des Gaves pour faire passer la Traversée Centrale des Pyrénées.

Avril 2004 : Le parlement Européen valide le projet n°16 d'un axe Sines-Algésiras-Madrid-Paris passant par un axe transpyrénéen ferroviaire de grande capacité reliant le sud de l'Espagne au nord de l'Europe.



Septembre 2004 : M. Malvy, président du Conseil régional, retire son appel d'offre pour une étude dans la vallée des Gaves **devant l'opposition des associations Actival, No Pasarán, de la majorité des maires de l'arrondissement d'Argelès-Gazost et de sa population.**

Novembre 2004 : Le conseil général publie un rapport de mission dans lequel il se positionne contre le tracé unique du Conseil régional. Il constate qu'un tel projet ne pourra se faire sans l'accord de la population. Il convient également qu'une plateforme multimodale n'est pas envisageable à Tarbes.

Mai 2005 : Création de l'association Nouvelle Traversée des Pyrénées, présidée par M. Castéran, pour promouvoir une traversée par la vallée d'Aure.

Octobre 2005 : M. Chauzy et Eurosud transport viennent à Hèches pour motiver les conseillers généraux du secteur.

Décembre 2005 : Le Conseil Général vote une motion demandant « à la région Midi-

CE PROJET N'APPORTERA RIEN DE POSITIF A LA VALLÉE

Le tracé

Le tracé envisagé par l'association NTP ne satisfait pas aux critères exigés pour les tracés proposés par les études réalisées précédemment : Arreau-Ainsa ou Saint Lary - Ainsa
D'après le Livre blanc de la TCP : « le tracé doit avoir des caractéristiques techniques de pente et de gabarit, comparables à celles des grands tunnels ferroviaires récents ».

La liaison en France

Avec le réseau ferré existant

Aucun projet de voies à grande vitesse n'est à l'ordre du jour dans la région. Nous aurons donc un tunnel qui aboutira dans le vide ! Il est par contre prévu de réaliser de telles voies aux extrémités de la chaîne pyrénéenne.

Avec le système autoroutier

Nous assisterons à une pollution et un engorgement routier liés au nombre faramineux de poids lourds qui arriveraient sur le secteur de Lannemezan. Les trains chargeraient ou déchargeraient en moyenne une quarantaine de camions, toutes les 9 minutes d'après les prévisions du Conseil régional (150 trains quotidiens de marchandises soit près de 6000 camions supplémentaires par jour).

Un environnement préservé ?

L'équilibre géologique

Le percement d'un tunnel est loin d'être un acte anodin, il perturbe les forces et les pressions internes de la montagne et pourrait entraîner des modifications en surface (tassements, glissements de terrain ...). De plus, les failles sismiques et les tremblements de terre qui affectent périodiquement les Pyrénées sont difficilement compatibles avec la création d'un tel tunnel.

La perturbation de la circulation des eaux souterraines dans l'est de la vallée, et leur pollution pourraient poser des problèmes d'approvisionnement en eaux aux villages et aux stations thermales.

L'équilibre écologique

En plus des nuisances sonores et visuelles, la création d'une telle voie en surface perturbera les aires et les voies de passage des animaux qui vont se heurter aux clôtures de celle-ci.

Les impacts du chantier

De nombreux chantiers dans la vallée :

De part et d'autre du tunnel, à l'entrée de deux vallées touristiques, des chantiers de plusieurs hectares.

Des chantiers intermédiaires, indispensables pour des descenderies seraient envisageables à Aspin-Aure, Barrancoueu, Aulon ou Eget.

Des sondages et des conduits de ventilation seront nécessaires tout au long du tracé du tunnel.

Techniques de percement

Prévu 24 h sur 24, par dynamitage ou par tunnelier, le creusement de l'ensemble des galeries du projet Hèches Bielsa devrait générer plus de 10 millions de mètres cube de roche, dont une partie pourra être réutilisée sur place en fonction de leur nature (20 % dans le cas du Saint-Gothard). Que faire des autres? Des îles? Des pyramides à l'entrée des vallées? ou combler des vallons entiers?

L'emploi prévisionnel

Le chantier : Vu l'importance des travaux, l'appel d'offre sera réalisé au niveau européen. Les entreprises retenues emploieront des équipes spécialisées de mineurs étrangers. **Donc très peu d'embauche locale.**

Les emplois induits : Les ouvriers vivent dans des cabines de 16 m², directement sur le chantier. Ils sont nourris sur place, les sites vivent généralement en autarcie, avec un approvisionnement en gros. Les principaux bénéficiaires de la présence de cette main d'œuvre seront les buralistes et les troquets.

La plate-forme : L'analyse économique du Conseil National des Transports montre que le transport combiné entre deux plates formes n'est rentable qu'à partir d'une distance de 700 voir 1000 km par exemple entre Luxembourg et Perpignan or **Saragosse n'est éloigné de Lannemezan ou de Tarbes que de 195 km ! Il n'est donc pas plus envisageable d'avoir une telle plate - forme ici qu'à Tarbes.**

Le passage de la ligne à Très Haute Tension ?

Techniquement impossible, au-delà de quelques kilomètres un phénomène d'anti-résonance s'établit et bloque le passage du courant .

Une entrée de tunnel soi disant en zone non touristique !

15 ans de chantier dans toute la vallée détruiront toute l'activité touristique. La vallée d'Aure est pourtant en deuxième position après Lourdes pour son nombre de nuitées, en comptant l'hébergement en résidence secondaire et l'hébergement commercial.

Quel transport ?

Feroutage : ou mise sur le train de camions entiers ?

Ces navettes sont exceptionnelles. Elles servent à faciliter la traversée d'obstacles dans des conditions particulières mais ne sont pas rentables sans une forte participation des états.

Transport de marchandises à grande vitesse ?

Il est prévu de faire passer des trains de 700 m de long à 140 km/h de moyenne dans le tunnel, mais les voies du réseau existant admettent au maximum des trains de 20 wagons de 350 m de long et circulant à vitesse plus faible : ils devront se caler sur les trains les plus lents.

Quel financement ?

Qui supportera le financement d'une telle structure non rentable ? les contribuables ?

Ce projet qui semble être un projet de développement local est en réalité un projet à l'échelle européenne, qui est à mettre en place dans sa totalité. Si le réseau en aval ne peut absorber la capacité prévue, quel est son intérêt ?

Ce tunnel n'aura de toutes façons que peu d'incidence sur le passage des camions dans la vallée, il sera toujours plus rentable de prendre la route que le train, pour distribuer le maïs en Espagne. Il n'améliorera pas d'avantage la situation de l'emploi sur le plateau, celui-ci dépendra directement des groupes internationaux de travaux publics qui emploient des équipes d'origines étrangères.

Les Alternatives

D'autres alternatives moins onéreuses permettent le passage des marchandises.

La prospective actuelle

Les études menées ont été basées sur des prospectives faites en 2001 avec des chiffres de 1998 pour 2010. **Dans ces conditions, il faut revoir les estimations pour 2020 et 2030 avec des données plus récentes.**

Par ailleurs la croissance des échanges de biens n'augmentera pas indéfiniment.

La réorganisation des réseaux ferrés

D'après M. Claraco, expert en transport ferroviaire :

La réhabilitation des voies existantes (ligne Canfranc-Pau, ligne de la Tour de Carol), **l'aménagement** de la jonction entre Port-Bou et Cerbère,

la mise aux normes européennes de l'écartement du réseau espagnol,

l'optimisation du transport sur les **voies existantes** qui seront libérées lors de la construction des projets TGV atlantique et méditerranéen,

permettraient de satisfaire à l'échéance de 2010 la capacité prévue pour la TCP !!, et pour un moindre coût.

Les autoroutes de la mer

Le développement des autoroutes de la mer préconisé par M. de Villepin à Barcelone le 17 octobre 2005, permettrait également la prise en charge des marchandises qui transitent par la France.

Le transport superflu

Une réflexion sur les délocalisations et le transport superflu serait nécessaire pour éviter que les crevettes danoises aillent se faire décortiquer au Portugal avant de retourner dans les pays du Nord, ou que les pommes de terre néerlandaises aillent se faire éplucher en Italie pour être consommées au Benelux.

Manifeste contre le projet de tunnel ferroviaire sous la vallée d'Aure

Une motion du Conseil Général, votée à l'unanimité le vendredi 16 décembre 2005, demande l'étude du tracé Hèches-Bielsa pour la future Traversée Centrale des Pyrénées. Nos élus se gardent bien de citer la vallée d'Aure et les Baronnies pour ne pas affoler les populations.

- Mais si déjà le radar de Hèches est jugé non accueillant pour les touristes, qu'en sera-t-il d'un chantier monumental, sur de longues années ?
- Que deviendra le projet de la mise en bouteilles de l'eau de Sarrancolin et plus largement que deviendra l'approvisionnement en eau de tous nos villages, si la création du tunnel perturbe et pollue les nappes phréatiques ?

- Ils nous annoncent une manne pour l'emploi pendant la durée du chantier ! Mais ce type de réalisation est effectué par des équipes extérieures à la vallée et les emplois locaux liés au tourisme seront fort probablement touchés.
- Ils nous annoncent également la disparition des camions sur la route. Mais pendant les 15 ans que durerait le chantier, une noria de camions circuleraient pour évacuer les roches extraites.

Comme cet éventuel projet n'amènerait que des nuisances dans nos vallées touristiques (Vallée d'Aure ou vallée des Gaves), EPINE se mobilise en synergie avec Actival contre cette Traversée Centrale, et si vous aussi considérez que notre combat est juste, vous pouvez nous aider en **adhérant à l'association, en signant notre pétition et en venant nous rejoindre lors des réunions et des manifestations futures.**

Bulletin d'adhésion

Si vous aussi vous rejetez ce projet de tunnel ferroviaire à grande capacité en vallée d'Aure ou ailleurs, venez rejoindre **EPINE**, pour être tenu au courant des évolutions du projet et participer activement à la défense de nos vallées.

La cotisation annuelle est de :

- 10 Euros de soutien (50 Euros et plus)
 5 Euros pour les étudiants, et les chômeurs, sur justificatifs

Le chèque sera établi au nom d'EPINE

Nom _____ Prénom _____

Adresse _____

N° de téléphone _____

Adresse E-mail _____

Date / /200

Signature

EPINE,
Mairie 65130 Avezac Prat Lahitte

E-mail : Epine.avezac@wanadoo.fr
Tél. : 05 62 98 84 37

