

## GRAND SUD

**Pyrénées.** Elle a changé de vallée et de nom, elle fait officiellement l'objet d'études : la traversée ferroviaire des Pyrénées n'avance toujours pas. Chronique d'un projet avorté.

# Ce tunnel que l'on enterre discrètement

Que devient la traversée centrale ferroviaire des Pyrénées ? « Elle n'intéresse plus la France » se lamentent les conseillers du gouvernement d'Aragon de l'autre côté de la frontière. Au mois de novembre, leur président Marcelino Iglesias a interrogé le ministre des

Transports Dominique Perben sur le thème : « Où en sont les études commandées début 2006 ? ». Réponse : au point mort.

Dix ans après son lancement, l'ambitieux projet de relier l'Aragon et Midi-Pyrénées par une ligne ferroviaire de grand gabarit et de basse altitude pour le transport de marchandises n'a pas avancé. Pourtant les comptages confirment que le trafic de marchandises sur les axes littoraux (Perthus, Bayonne) et même au centre (Val d'Aran) progresse : 17 500 camions par jour en moyenne en 2005 au lieu de 12 000 dix ans plus tôt. À ce rythme, la saturation est inéluctable dans 20 ans.

Alors pourquoi ça bloque ?

- **L'opposition locale.** La Traversée centrale des Pyrénées (TCP) est devenue la NTP (Nouvelle traversée des Pyrénées) en changeant de vallée. Face à la pression de la population de la vallée des Gaves refusant le tracé le plus court et le plus logique sous le Vignemale, le projet s'est déplacé vers les vallées d'Aure, de Louron et Lannemezan. L'association d'opposants a changé de nom : Actival est devenu EPINE. Les élus locaux prudents ne disent pas non a priori à la NTP (ils refusaient la TCP) mais ils souhaitent des études. Encore !

- **Le coût :** un tunnel de 50 kilomètres plus long que celui sous la Manche, une voie nouvelle, une plateforme de fret : tout cela se chiffre en milliards. Or la France peine à financer d'ici à 2020 tous les TGV prévus.

- **L'absence de conviction.** La région Midi-Pyrénées, le gouvernement d'Aragon et l'UE sont



Le tunnel du Somport, inauguré il y a quatre ans, sera-t-il la seule traversée centrale des Pyrénées ? Photo DDM, Michel Labonne.

peu soutenus par le ministère de l'Équipement français qui estime les besoins sur les côtés de la chaîne et non au centre. Pourtant Saragosse, la capitale de l'Aragon, possède déjà la base logistique pour accueillir des nouveaux flux de marchandises. Le gouvernement d'Aragon pousse au point d'envisager de déplacer le projet de tunnel vers... l'Aquitaine. Baladé de vallées en études, de réunions en intentions, le grand tunnel sous les Pyrénées est discrètement enterré. Après tout, ce ne serait pas le premier serpent de montagne dans l'histoire tumultueuse des Pyrénées.

P. J.

## Les serpents de montagne des Pyrénées

- **La ligne THT franco espagnole :** en 1984, EDF et son homologue espagnol Red Electrica signent un accord pour une troisième ligne à très haute tension. Elle doit passer par la vallée du Louron. Le projet est annulé par Alain Juppé en 1996. Le projet de ligne est aujourd'hui déplacé vers les Pyrénées-Orientales où il est très contesté.

- **Le barrage de Charlas :** en 1984 un projet de barrage d'alimentation de la Garonne et de la Gascogne est lancé au nord-ouest de Saint-Gaudens. Le débat public a eu lieu, le comité de bassin Adour-Garonne y est favorable, la ministre de l'Environnement Nelly Olin l'a approuvé. Mais les collectivités locales n'ont pas toutes délibéré. Et les sous n'arrivent pas.

- **Le tunnel de Salau :** sous le port du même nom, il devait ouvrir une liaison entre l'Ariège et la Catalogne. Les études sont abandonnées.

- **Le tunnel du port du Rat :** les Andorrans souhaitent relier la vallée de Vicdessos (Ariège) à la station d'Ordino par ce tunnel de haute altitude. Le projet n'a pas été réétudié depuis 1999.

- **Le tunnel du Venasque :** en 1985, les habitants de Benasque (Aragon) défilent sur les allées d'Etigny à Luchon pour demander un tunnel sous le port de Venasque. Les Etats y mettent fin 3 ans plus tard.

- **La ligne ferroviaire Pau-Canfranc :** fermée depuis le 27 mars 1970, sa réouverture est annoncée tous les cinq ans. Laissez, les Espagnols laissent tomber l'entretien de la voie qui relie Huesca à Canfranc.

- **L'autoroute Toulouse-Foix-Barcelone :** revendiquée par les Catalans depuis l'ouverture des tunnels du Cadi et du Puymorens, elle restera à jamais incomplète faute de doublement de la RN20 de Tarascon à Puigcerda.