

TRAVERSEE CENTRALE DES PYRENEES

RAPPORT DE MISSION

Novembre 2004

*Le Conseil Général, lorsqu'un cinquième de ses membres le demande,
délibère de la création d'une mission d'information et d'évaluation
chargée de recueillir des éléments d'information sur une question d'intérêt départemental
ou de procéder à l'évaluation d'un service public départemental.*

Président de la Mission : Claude MIQUEU

Membres de la mission : Georges Azavant,
Gérard Boube,
Jacques Brune,
Henri Forgues
Frédéric Laval
José Marthe

SOMMAIRE

Remerciements	3
1)- La délibération du Conseil Général :	6
2)- Les principes :	6
3)- La méthode :	7
3.1 - La définition préalable de quelques concepts clés :	7
3.2 - La lecture des documents relatifs au dossier de la traversée centrale des Pyrénées	8
3.3 - L'audition des personnalités qualifiées	9
3.4 - Les déplacements de la mission sur des lieux pertinents	10
4)- La synthèse des constats : L'état politique, administratif et financier du dossier de la TCP aujourd'hui :	12
4.1 - Vu de l'Europe	12
4.2 - Vu de l'Etat français	14
4.3 - Vu de l'Etat espagnol	16
4.4 - Vu du Gouvernement d'Aragon	16
4.5 - Vu de la Communauté de Travail des Pyrénées (CTP)	17
4.6 - Vu de la Région Midi-Pyrénées	17
4.7 – Vu du Département des Hautes Pyrénées et de la vallée du Lavedan :	18
5)- Les visites des tunnels du Somport, de la Manche, du Lötschberg et du Gothard	23
5.1 - Le tunnel de la Manche :	23
5.2 - Le tunnel du Somport :	24
5.3 - La visite en Suisse :	24
5.3.1 - Le tunnel du Lötschberg :	24
5.3.2 - Le tunnel du Saint Gothard :	25
5.3.3 – Les enseignements du « Savoir Suisse » :	25
6)- L'analyse de la situation : le dossier de la TCP aujourd'hui, une succession d'échecs ?	28
6.1 - Un échec politique	28
6.2 - Un échec démocratique :	29
6.3 - Un échec technique	31
6.4 - Un succès économique, politique et démocratique... ..	34
..... en Espagne !	34
7)- Conclusion générale :	36
<i>La présentation des annexes</i>	38
<i>Le plan des annexes</i>	39

Remerciements

***Le Président, les Conseillers Généraux, membres de la mission,
remercient***

Toutes les personnes qui ont accepté d'être auditionnées

Les responsables des sites visités,

Notamment, Monsieur l'Ambassadeur de France en Suisse, Mesdames et Messieurs les Parlementaires français et suisses, Mesdames et Messieurs les Maires, les Présidents des Collectivités Locales, des Chambres Consulaires, des associations, françaises, espagnoles et suisses, les universitaires et les acteurs socio-professionnels

Les rédacteurs des différents rapports, études et textes référencés

Les services du Département des Hautes Pyrénées et ses organismes sous égide,

Jacques Anglade

Directeur Général des Services du Département

Philippe Simon,

Directeur Général Adjoint

Isabelle Pélieu

Coordonnatrice générale

Michel Barrouquère,

Directeur du Comité Départemental de Développement Economique

Olivier Gros,

Directeur d'Hautes Pyrénées Tourisme Environnement

Anne Marie Fontan

Administration générale

Et les services informatiques

Et l'ensemble des partenaires associés

Pour leur contribution à la rédaction de ce rapport.



Visite de la mission au tunnel du Lötschberg, en présence des représentants de Monsieur l'Ambassadeur de France en Suisse et de l'Office Fédéral des transports.

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées coordonne sa politique autour d'un trépied qui légitime son action :

- observer et connaître son territoire et écouter la parole citoyenne de ses habitants
- mettre en œuvre des réponses structurantes, partenariales, pour mieux aménager et développer ses micro-régions dans une nouvelle cohérence issue de la complémentarité des politiques de décentralisation et de déconcentration
- intégrer les ambitions, les fragilités, les contraintes, les projets d'une Europe en constante évolution, dans une mondialisation trop souvent déstabilisante pour les équilibres socio-économiques locaux.

Dans ce contexte, notre mission s'est d'abord nourrie d'une nécessaire humilité devant la complexité de la problématique, celle de la traversée des Pyrénées.

Le terme « central » n'ayant pas été retenu pour cette future traversée des Pyrénées, dans la décision, du 29 avril 2004, du Parlement Européen et du Conseil de l'Union Européenne, les sept Conseillers Généraux engagés dans cette mission, se sont posés les questions suivantes, au début de leur travail :

- Peut-on faire la synthèse des nombreuses études déjà engagées sur ce sujet, souvent dans le désordre d'initiatives, trop souvent portées par des groupes de pression locaux ?
- Les Pyrénées sont-elles condamnées à rester dans leur partie centrale une frontière sauvage infranchissable ? La théorie de « la saturation des couloirs méditerranéens et atlantiques » est-elle vérifiée par des simulations fiables de trafics ?
- La croissance quasi exponentielle des trafics de fret et de voyageurs est-elle scientifiquement vérifiable ? Le constat cruel : « les camions sont dans les Pyrénées et les tunnels sont dans les Alpes » est-il justifié ?
- L'Europe veut-elle réellement une politique ferroviaire engageant concrètement et rapidement un rééquilibrage rail-route ? Quelle suite concrète et rapide sur le terrain sera donnée au livre blanc des transports adopté par la Commission Européenne le 12 septembre 2001 ? La décision du 29 avril 2004 sera t-elle suivie d'un plan pluriannuel de grands travaux des transports européens ?

- Pourquoi l'Etat français au-delà des majorités politiques successives, ne s'est-il toujours pas prononcé clairement ? L'Espagne, dans ses différents niveaux de décision, a, elle, arbitré ses choix majeurs, notamment autour de la Plaza de Saragosse (première zone logistique Européenne). Quels sont les choix français stratégiques ? Toulouse ? Bordeaux ? Agen ? Tarbes ? Le silence actuel fragilise la position française.
- Les enjeux locaux, un milieu montagnard particulier à préserver, l'acceptabilité sociale d'aménagements structurants, la définition concrète d'un tracé respectueux de l'environnement... et bien d'autres interrogations basiques ont-elle été intégrées ?
- Quelle est la volonté politique des décideurs concernés pour construire une véritable gouvernance des Pyrénées intégrant les éco-systèmes montagnards dans la complémentarité d'un projet économique et d'un projet écologique ?
- Le rééquilibrage inter modal et l'optimisation des différents modes de transport sont-ils possibles techniquement et politiquement ?

Cette liste non exhaustive est complétée par des questions finales présentes dans nos esprits depuis le début de nos travaux.

- Comment trouver le chemin critique, serein et responsable, qui mène vers la connaissance donc vers la décision ?
- Est-il possible de conduire une politique de grands projets, dans la transparence et l'adhésion locale ?
- Comment accompagner l'émergence d'une vraie citoyenneté de ces grands projets ?

Au cours des six mois de lectures, visites, auditions, discussions, chacun des membres de la mission a pu mettre ses convictions à l'épreuve et se forger progressivement des réponses plus sûres aux questions posées.

En conclusion, imprégnés du nécessaire regard croisé entre les enjeux macro-économiques européens et les enjeux locaux économiques et environnementaux, nous soumettons à l'Assemblée Départementale cinq avis, qui nous paraissent refléter au mieux les réponses sur lesquelles nous sommes unanimes.

En tant que Président de la mission, je veux témoigner de la grande disponibilité de ses membres et de leur volonté d'essayer de comprendre les véritables enjeux. Je veux témoigner de leur rigueur, de leur vigilance au cours des auditions, des visites et des débats, au-delà de leur vécu, notamment par leur lecture d'une documentation riche et abondante.

Je souhaite enfin remercier le Président du Conseil Général, la coordinatrice générale, le Directeur Général et ses services. Ils ont mis à notre disposition les moyens nécessaires pour faciliter la conduite de cette mission et le travail de ses membres.

J'émetts le vœu avec mes collègues, que les pierres que nous apportons à ce futur édifice, sont celles de la lucidité, du courage et de l'ambition pour l'Europe, la France et leurs territoires concernés.

Le Président de la Mission : Claude Miqueu

1)- La délibération du Conseil Général :

Le 16 avril 2004, le groupe de l'Entente Républicaine du Conseil Général déposait en séance plénière, une motion contre la traversée centrale des Pyrénées par la vallée des Gaves demandant au Gouvernement l'abandon pur et simple de toute étude portant sur ce projet.

Considérant que le Ministre des Transports avait déclaré que ce dossier n'existait pas, le plus grand nombre d'élus de la majorité départementale n'a pas participé au vote.

En revanche, le Président du Conseil Général proposa la mise en place d'une mission d'information et d'évaluation pour débattre en profondeur de ce dossier.

Cette proposition de créer une mission prévue par l'article 19 du règlement intérieur de l'Assemblée Départementale fut adoptée à l'unanimité.

Conformément à l'article 8 de la loi relative à la démocratie de proximité du 28 février 2002, une mission d'information et d'évaluation a ainsi été créée par le Conseil Général.

Dans le respect du principe de la représentation proportionnelle, cette mission est composée de trois radicaux, trois socialistes et un membre UMP du groupe de l'Entente Républicaine. Les membres de cette mission sont les suivants : George Azavant, Gérard Boube, Jacques Brune, Henri Forgues, Frédéric Laval, José Marthe et Claude Miqueu. Ils ont élu Claude Miqueu pour présider la mission.

Cette mission est chargée, conformément à la loi démocratie de proximité, de recueillir des éléments d'information sur une question d'intérêt départemental : la traversée centrale des Pyrénées.

Comme l'exige son règlement intérieur, la mission remet au Président du Conseil Général son rapport final validé à la majorité absolue de ses membres. Le Président du Conseil Général communique ce rapport à la séance suivante de l'Assemblée Départementale, afin qu'elle se prononce sur le projet de traversée centrale des Pyrénées par la vallée des Gaves.

2)- Les principes :

L'objet de cette mission, conformément aux exigences de la loi démocratie de proximité, est de recueillir des éléments d'information sur la traversée centrale des Pyrénées pour éclairer l'action du Conseil Général.

Par conséquent, les principes qui ont guidé son action ont tout naturellement été les suivants :

- écouter les différents avis,
- comprendre les positions de chacun,
- observer des exemples comparables,
- vérifier autant que possible les informations disponibles
- recueillir les documents officiels.

Notre but n'était pas de produire un rapport de plus sur ce projet déjà très riche de ce point de vue.

Notre travail se veut davantage pédagogique, nous souhaitons faire le point sur ce projet et sur son contexte local, national voire européen grâce à un effort important de recensement des différents travaux, notes et articles produits sur ce sujet.

Une fois ce travail laborieux, mais indispensable, réalisé, nous avons pu envisager l'avenir.

3)- La méthode :

Afin de respecter ses objectifs, la mission a défini une méthode de travail claire :

- La définition préalable de quelques concepts clés
- La lecture des documents relatifs au dossier de la traversée centrale des Pyrénées
- L'audition de personnalités qualifiées sur le sujet de la traversée centrale des Pyrénées
- Les déplacements de la mission sur des lieux pertinents au regard de la traversée centrale des Pyrénées

3.1 - La définition préalable de quelques concepts clés :

- **Qu'est-ce que le transport combiné ?**

Le transport combiné est le transport de marchandises, de bout en bout, dans un même conteneur ou une même caisse mobile utilisant successivement plusieurs modes de transport. La majeure partie du trajet s'opère par chemin de fer alors que les parcours initiaux et/ou terminaux, aussi courts que possibles, sont effectués par voie routière.

Il existe deux sortes de transport combiné :

- Le transport combiné non accompagné : Les trains transportent des conteneurs, caisses mobiles ou semi-remorques sans les tracteurs.
- Le transport combiné accompagné : Les trains transportent les camions (semi-remorques et tracteurs).

- **Qu'est-ce que le ferroutage ?**

Le ferroutage consiste à transporter, sur des plateaux de wagons, des semi-remorques routières sans leurs tracteurs ou des camions monoblocs.

En France, le transport routier achemine 75% du volume de marchandises.

Depuis quelques années, la SNCF privilégie le transport de voyageurs.

Mais, les trains de marchandises ne font pas bon ménage avec les trains de voyageurs en raison des différences de vitesse de circulation. Le livre blanc des transports préconise de construire un réseau ferré dédié au fret pour que les clients du ferroutage ne subissent pas les contraintes prioritaires du transport de voyageurs.

Des études montrent que, actuellement, pour être rentable le ferroutage doit s'effectuer sur plus de 500 kilomètres.

Par ailleurs, selon certaines études, si les modes de transports de marchandises ne changent pas, les autoroutes seront saturées en 2010.

▪ **Qu'est-ce que le syndrome NIMBY ?**

L'affaiblissement des idéologies ou, plus simplement, l'apaisement des tensions socio-politiques ont valorisé l'émergence de nouvelles appartenances, en particulier, territoriales.

La question territoriale est devenue un véritable enjeu identitaire.

Cette survalorisation du lien territorial vient menacer la cohésion nationale en prétendant incarner l'intérêt général dans les territoires.

Cet état de fait est à rapprocher de ce que les sociologues appellent le syndrome NIMBY (Not In My Backyard ou Pas dans mon jardin). Il est représentatif d'une réaction de rejet d'une population locale qui s'oppose à la réalisation d'une infrastructure porteuse de nuisances parce qu'elle se trouve chez elle.

Ce phénomène est aussi appelé Zindien en référence aux indiens d'Amérique respectueux de la nature et opposés à « l'homme blanc dévoué au dieu Dollar ».

Nimby ou Zindien, quel que soit le qualificatif employé, ces phénomènes sont souvent jugés avec méfiance par les instances décisionnelles qui n'y voient que la résurgence d'égoïsmes locaux.

Or, ces mouvements ne sont pas toujours aussi simplistes. Ils témoignent souvent d'une véritable volonté de participation citoyenne aux décisions qui concernent l'environnement et la qualité du cadre de vie.

Certes ces revendications ne sont pas toujours dénuées de contradictions. Ainsi, « les sociologues constatent la montée concomitante des égoïsmes et des solidarités, du besoin de communication et de « déconnexion », de mobilité et d'enracinement, d'intégration et de reconnaissance des différences, d'assistance et d'autonomie, etc. » (cf. DATAR – Aménager la France de 2020 - Mettre les territoires en mouvement).

De même, ces revendications révèlent parfois le paradoxe du progrès, à savoir, le désir du tout technologique et l'exigence environnementale. L'attachement à la qualité de vie, à son cadre, aux équilibres environnementaux coïncide avec une attente de modernité liée, par exemple, aux nouvelles technologies de l'information et de la communication, à l'offre de services et à des emplois qualifiants.

Toutefois, ces nouveaux comportements réclamant la participation et la transparence, devront être intégrés dans les stratégies des instances décisionnelles.

Ces dernières ne pourront plus entreprendre des actions d'aménagement du territoire sans restaurer la confiance avec les citoyens et organiser le débat public.

3.2 - La lecture des documents relatifs au dossier de la traversée centrale des Pyrénées

L'objectif de la mission étant de recueillir les éléments d'information sur la traversée centrale des Pyrénées afin d'éclairer l'action du Conseil Général, nous avons procédé à la lecture des documents disponibles relatifs à ce sujet.

Les documents recueillis et soumis à la lecture des commissaires peuvent être classés dans les catégories suivantes :

- Les études
- Les décisions, les délibérations et les paroles officielles provenant des institutions locales, nationales et européennes
- Les expressions militantes collectives et individuelles
- Les revues de presse françaises et espagnoles

Ce classement est purement indicatif, il vise à faciliter la compréhension et ne porte en aucun cas un jugement de valeur.

L'ensemble des documents lus par les commissaires figure en annexe, ils sont classés, pour l'essentiel, selon un ordre chronologique.

3.3 - L'audition des personnalités qualifiées

La mission d'information et d'évaluation a souhaité entendre les personnes suivantes :

- **Le 3 juin 2004**
 - M. François Pomès
 - M. Pierre Forgues, Député des Hautes-Pyrénées
- **Le 23 juin 2004**
 - Mme Agnès Cacciolati, Présidente de l'Association « ACTIVAL »
 - M. Loïc Berranger, Président de l'Association « No Pasaran »
 - M. Gaston Fourcade, Président du Comité TCP
- **Le 15 juillet 2004**
 - M. Ange Mur, Secrétaire de l'Amicale des Maires du secteur de Lourdes
 - M. André Pujo, Président de l'Amicale des Maires du secteur d'Argelès-Gazost
 - M. Robert Coll, Maire d'Argelès-Gazost
 - M. Jean-Louis Chauzy, Président du Conseil Economique et Social Régional et de l'Association Eurosud transport et Mme Valérie Cormier, Directrice de l'Association Eurosud Transport
 - M. Bernard Belloc, Professeur d'Economie, Université des Sciences Sociales de Toulouse
- **Le 17 septembre 2004**
 - Mme Josette Durrieu, Sénatrice des Hautes-Pyrénées, Vice-Présidente du Conseil Général des Hautes-Pyrénées
 - M. Gérard Trémège, Maire de Tarbes
- **Le 20 septembre 2004**
 - M. Jean-Pierre Artiganave, Maire de Lourdes
 - Mme Chantal Robin-Rodrigo, Députée des Hautes-Pyrénées, Vice-Présidente du Conseil Général des Hautes-Pyrénées
 - M. Jean Glavany, Député des Hautes-Pyrénées, Président de la Communauté d'Agglomération du Grand Tarbes

- **Le 30 septembre 2004**
 - M. Martin Malvy, Président du Conseil Régional Midi-Pyrénées

- **Le 1er octobre 2004**
 - M. Barcos transporteur
 - Señor Jesus Sanchez Farraces, Director General de Transportes y Comunicaciones en el Gobierno de Aragon
 - Señor Juan Carlos Martin Mallén, Director General Asuntos Europeos en el Gobierno de Aragon
 - Señor Antonio Sierra Pérez, Director-Gerente Fundacion Transpirenaica

- **Le 5 novembre 2004**
 - M. Jean-Jacques Lasserre, Président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques

L'ordre chronologique a été déterminé en fonction des disponibilités de chacun, il ne révèle aucune priorité.

Les personnes qui n'avaient pas fourni de contribution écrite lors de leur audition ont été invitées à produire une synthèse de la position qu'elles avaient exposée, en vue de la faire figurer dans l'annexe du rapport.

Cette possibilité était laissée à leur libre volonté, toutes n'ont pas souhaité y répondre.

3.4 - Les déplacements de la mission sur des lieux pertinents

La mission d'information et d'évaluation a réalisé les six déplacements suivants :

- **Le 20 juillet 2004 : déplacement à Paris :**
Rencontre avec M. J-Pierre Dupont Président de Réseau Ferré de France.

- **Le 21 juillet 2004 : déplacement à Calais :**
Séance de travail avec M. Hervé Poher, Vice-Président du Conseil Général du Pas de Calais, M. Guy Froment, Directeur Développement Immobilier France à Eurotunnel, M. Patrick Fourgeaud, Directeur Général et M. Gérard Baron, Directeur de communication à la CCI Calais, M. Philippe Mariette, Directeur Général adjoint des services à la Mairie de Calais, M. François Delagrangé, Directeur du Syndicat Mixte de la Côte d'Opale.
Visite du port voyageurs de Calais, du terminal EuroTunnel et de la cité de l'Europe.

- **Le 22 juillet 2004 : déplacement à Bruxelles, à l'Union européenne :**
Rencontre avec M. Edgar Thelmann et Mme Ainhoa Zubietta de Piquer, responsables de l'unité politique du réseau transeuropéen de transport à la Direction Générale Transport et Energie.

- **Le 15 septembre 2004 : déplacement au pays basque :**
Rencontres avec :
 - M. Forté, Maire de Dax

- M. Marc Chambon Directeur de la société d'équipement des Pyrénées Atlantique et M. Jean-Pierre Veunac Censeur délégué de la MIVACEF Société d'exploitation du centre européen de fret de Bayonne Mouguerre et Président directeur général de la société des transports en commun de l'agglomération de Bayonne
- M. Colibeau, Directeur des équipements à la CCI de Bayonne
- M. Enaçaro Maire d'Hendaye, Président du Consorcio
-
- **Le 13 octobre 2004 : déplacement à Huesca et à Saragosse :**
Rencontre, à la diputacion provincial de Huesca, avec les représentants des institutions de la Communauté Autonome d'Aragon.
(La liste exhaustive figure dans les annexes).
Visite de la plate-forme multimodale Plaza à Saragosse.
- **Les 16 et 17 octobre 2004 : déplacement en Suisse :**
 - **Le 16 octobre 2004 :**
Séance de travail à l'Office Fédéral des Transports à Berne (équivalent de la Direction des Transports au Ministère de l'Équipement en France) avec M. Peter Testoni, Vice-Directeur de l'OFT, M. Matthias Rinderknecht, chargé de mission à la section affaires internationales, Mme Anne-Lise Cattin, chef de section adjoint « Politique et Communication », M. Peter Mayer, chef de section adjoint d' « Alp Transit ».
Présentation de la politique générale des transports en Suisse.
Présentation du projet des Nouvelles Lignes Ferroviaires Alpines (NLFA) et des tunnels du Lötschberg et du Gothard (Procédures – Financement – Problèmes environnementaux).
Rencontre avec Monsieur Jacques Rummelhardt, Ambassadeur de France en Suisse et trois Députés nationaux.
 - **Le 17 octobre 2004 :**
Visite du tunnel du Lötschberg et rencontre avec les élus locaux et deux Députés nationaux.

4)- La synthèse des constats : L'état politique, administratif et financier du dossier de la TCP aujourd'hui :

4.1 - Vu de l'Europe

Le transport est un volet important de la politique commune européenne. C'est un instrument de la construction du marché européen qui doit garantir la mobilité des marchandises et des personnes en résolvant les problèmes de congestion et de saturation liés à la croissance.

En décembre 1992, la commission européenne a présenté un livre blanc sur le développement futur de la politique commune des transports, dans lequel elle s'engage notamment à promouvoir les réseaux transeuropéens de transport (RTE-T) en favorisant les liaisons des Etats membres et l'interopérabilité entre les réseaux, tout en respectant les contraintes liées à l'environnement. Cette politique de RTE-T a pour objectif global de transformer les 15 réseaux nationaux en un seul réseau unique de dimension européenne, en éliminant les goulets d'étranglement et en rajoutant les maillons manquants.

Dans une décision, du 23 juillet 1996, sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport, le Parlement européen et le Conseil de l'Union Européenne ont retenu quatorze projets prioritaires d'intérêt européen.

Pour information, est considéré d'intérêt commun, tout projet répondant aux critères suivants :

- La réalisation des liaisons requises pour faciliter le transport
- L'optimisation de l'efficacité des infrastructures existantes
- La réalisation de l'interopérabilité des éléments du réseau
- L'intégration de la dimension environnementale dans le réseau

Le dernier livre blanc sur la politique des transports adopté par la Commission le 12 septembre 2001 constitue un véritable plan d'action visant à améliorer la qualité et l'efficacité des transports européens.

Ses objectifs étaient notamment de rééquilibrer durablement le partage entre modes de transports, développer l'intermodalité et supprimer les goulets d'étranglements. Les moyens préconisés consistent à réviser les orientations de l'Union Européenne en matière de RTE-T en inscrivant de nouveaux projets de grandes infrastructures prioritaires parmi lesquels figure « une traversée ferroviaire des Pyrénées à grande capacité ».

En effet, en 2001, la Commission affirmait, dans le livre blanc, « **si rien n'est fait pour améliorer la perméabilité des Pyrénées, des problèmes de goulet d'étranglement pourraient survenir dans la partie des Pyrénées franchie par des trafics à longue distance dont la moitié sont des échanges entre la péninsule ibérique et les pays situés au-delà de la France.** »

La Commission affirmait, par ailleurs, que le tracé de cette traversée serait laissé à l'accord entre les Etats intéressés.

Par suite, la Commission a décidé la création d'un groupe de haut niveau, le groupe « Van Miert », chargé d'étudier l'actualisation de la liste des projets prioritaires de RTE-T définie en 1996.

Suite aux recommandations, de 2003, du groupe « Van Miert », sur les RTE-T, la Commission européenne a proposé une nouvelle liste de 30 projets prioritaires qui devront débiter avant 2010 (coût total estimé 225 milliards d'€). Le 16ème projet de la liste est intitulé « Axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras-Madrid-Paris », il comprend un nouvel axe à grande capacité transpyrénéenne (échéance non datée), un chemin de fer Sines-Badajoz (2010), et une ligne ferroviaire Algeciras-Bobadilla (2010). Toutefois, cette proposition de la commission devait être adoptée par le Parlement Européen et le Conseil de l'Union Européenne pour avoir une valeur juridique.

La référence au port de Sines au sud de Lisbonne, est révélatrice des conditions dans lesquelles des choix européens majeurs, structurants, sont réalisés par des opérations financières privées, sans que les financeurs publics des réseaux de transports soient associés. Depuis la naissance de Vasco de Gama, ce petit port aujourd'hui devenu stratégique, est en plein travaux autour de son terminal pétrolier et pétrochimique mais aussi de ses ports de pêche et de plaisance. Il est situé sur la route maritime Asie-Amérique du Nord, via Suez et Gibraltar. Il construit un terminal qui doit permettre l'accueil de navires « superpanamax » dont les tirants d'eau de 16 mètres et les volumes donnent une capacité de stockage de plusieurs milliers de camions. Cet aménagement est permis par l'accord entre le port de Sinés et le « Port of Singapour Authority Corporation ». Ce partenaire est l'un des opérateurs gestionnaires de conteneurs le plus important au monde. Le choix de l'acheminement de ces marchandises en Europe, donc à travers les Pyrénées, doit être validé en urgence.

Par leur décision du 29 avril 2004, le Parlement Européen et le Conseil ont modifié la décision de 1996 sur les orientations communautaires pour le développement du RTE-T en inscrivant les 30 projets prioritaires tels que proposés par la commission.

**Ainsi, après ce débat européen, le nouvel axe ferroviaire central à grande capacité transpyrénéen n'a pas été retenu dans cette décision.
Le choix final du tracé sera donc laissé aux gouvernements français et espagnol.**

Loyola de Palacio lors d'une intervention à Saragosse le 26 avril 2004, s'est montrée très réservée quant au choix de l'emplacement de l'ouvrage, dans l'attente des études menées par les experts français et espagnols. Elle a annoncé qu'un coordinateur pour ce projet pourrait être nommé par la commission.

L'inscription d'un projet prioritaire ne préjuge pas de sa réalisation. Elle se heurte à de nombreuses difficultés en raison de procédures administratives complexes, d'une faible priorité accordée parfois par les Etat membres, d'incertitudes associées aux choix des axes, du processus de planification, de la complexité de la coordination de projets à dimension transfrontalière, de la difficulté de structurer des entreprises supranationales pour gérer ce type d'opération et, in fine, des besoins de financement.

Le règlement du Conseil de l'Union Européenne du 18 septembre 1995 détermine les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des RTE-T. Ce concours financier ne peut prendre que les formes suivantes :

- Cofinancement d'études concernant les projets, y compris d'études préparatoires, de faisabilité et d'évaluation, ainsi que d'autres mesures d'appui technique de ces études (sauf exception, la participation financière de la communauté ne peut, en règle générale, dépasser 50 % du coût total d'une étude),
- Contribution aux primes de garanties d'emprunt du Fonds Européen d'Investissement ou d'autres établissements de crédit,
- Subventions directes aux investissements dans des cas dûment justifiés,
- Le cas échéant, une combinaison des aides communautaires visées aux points susmentionnés.

Le montant total du concours financier communautaire ne peut dépasser 10 % du coût total des investissements.

La Commission Européenne a proposé de modifier le règlement du 18 septembre 1995 pour élever à 30 % la contribution maximum du concours communautaire pour les tronçons transfrontaliers de projets d'intérêt européen.

**Aujourd'hui, au 15 novembre 2004,
aucune structure transfrontalière n'est instituée pour porter le projet et
aucun concours financier communautaire n'est prévu.**

4.2 - Vu de l'Etat français

L'Etat français n'a pris aucun engagement en faveur d'un projet de traversée ferroviaire des Pyrénées, centrale ou non.

Lors du Comité Interministériel d'Aménagement du Territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, le Gouvernement a retenu 50 grands projets d'aménagement du territoire, dont 35 grands projets d'infrastructures de transport, à engager ou à réaliser d'ici 2012 pour un coût de 20 milliards d'euros. Certains projets ont été classés prioritaires, d'autres repoussés après 2012 voire 2025.

Parmi ces projets figurent notamment deux projets de ligne nouvelle à grande vitesse (LGV) : LGV Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux-Espagne) et la LGV Catalogne-Italie (Perpignan-Figueras, contournement de Nîmes et Montpellier, LGV vers la Région Paca et Nice) ; et un grand axe ferroviaire pour le fret : le corridor de fret nord sud par Bordeaux. Aucun projet de corridor passant par le centre des Pyrénées n'est mentionné.

Le Gouvernement français et en particulier son Ministre chargé des transports, Gilles de Robien, ont manifesté à plusieurs reprises leur réticence par rapport à une traversée centrale des Pyrénées et leurs préférences, pour les liaisons ferroviaires à l'ouest et à l'est des Pyrénées, pour la modernisation de la ligne Pau-Canfranc, pour le tunnel du Somport et pour les autoroutes de la mer.

Concernant les liaisons ferroviaires à l'ouest, l'axe ferroviaire à grande vitesse Madrid-Vitoria-Irun/Hendaye (2010) ; Irun/Hendaye-Dax (tronçon transfrontalier 2010) ; Dax-Bordeaux (2020) et Bordeaux-Tours (2015) est le troisième projet prioritaire de RTE-T identifié par la décision du Parlement et du Conseil de l'Union Européenne. Nous l'avons dit, ce projet a été également retenu par le CIADT de décembre 2003.

Un Comité de projet associant l'Etat, les Collectivités concernées, RFF et la SNCF a été mis en place pour proposer le montage juridique et financier le plus opportun pour

ce projet de LGV. Il devra rendre ses conclusions pour l'été 2005. La mise à l'enquête publique du projet sur la section Angoulême-Bordeaux sera effectuée début 2005 pour une déclaration d'utilité publique attendue mi 2006 et un démarrage des travaux en 2008. Pour la prolongation de la LGV vers l'Espagne, la Commission Nationale du débat public devrait être saisie en septembre 2005. Lors du séminaire franco espagnol du 16 septembre 2004, les Gouvernements français et espagnol ont pris la décision de créer un GIE (Groupement d'intérêt économique) commun sur la section transfrontalière Vitoria - Dax.

Quant à la liaison ferroviaire à l'est des Pyrénées, l'axe ferroviaire Madrid-Barcelone (2005), Barcelone-Figueras-Perpignan (2008), Perpignan-Montpellier (2015), Montpellier-Nîmes appartient également au troisième projet prioritaire de l'Union Européenne. De même, le CIADT de décembre 2003 a retenu la LGV Catalogne-Italie parmi les projets prioritaires. La liaison LGV Perpignan-Figueras devrait entrer en service à partir de 2009.

Le Gouvernement français privilégie également la modernisation de la ligne Pau-Canfranc. L'Etat a programmé 24 km de routes nouvelles entre Pau et Oloron Sainte-Marie et la réalisation d'une nouvelle autoroute reliant Pau et Bordeaux. Ces projets ont pour objectif de développer l'usage du tunnel du Somport. Le calendrier des travaux et les financements restent à préciser !

Enfin, le Gouvernement français a pris des initiatives importantes en faveur du transport de fret par voie maritime. En effet, la création de deux lignes de cabotage maritime pour le transport de marchandises a été actée par le CIADT de décembre 2003. Elle concerne l'Arc Atlantique et la Méditerranée avec des liaisons vers l'Espagne et l'Italie.

Toutefois, la liaison Fos-Savonne a dû être abandonnée au cours de l'été dernier. Néanmoins, la liaison dans l'Arc Atlantique reste d'actualité puisque le Gouvernement français devrait ouvrir, à titre expérimental, une ligne de cabotage d'intérêt général entre la façade atlantique française et l'Espagne (Bilbao). Cette décision nous a été confirmée lors de notre visite à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Bayonne. Le transport des camions sur les navires devrait ainsi alléger le trafic des axes routiers de plusieurs dizaines de milliers de véhicules.

De même, le Parlement Européen et le Conseil de l'Union Européenne ont inscrit dans les projets prioritaires de RTE-T la création des autoroutes de la mer. **Selon la commission, les autoroutes de la mer constituent des itinéraires de rechange qui doivent permettre de soulager les goulets terrestres d'étranglement et de franchir les barrières naturelles comme les Alpes, les Pyrénées et la mer Baltique.** Elles ont, selon la commission, la même importance que les autoroutes et les chemins de fer dans les RTE-T.

Le dispositif européen Marco Paulo apporte un soutien financier important à ces modes de transfert de fret.

Finalement, le Gouvernement français n'a pas, à l'heure actuelle, privilégié la création d'une nouvelle ligne ferroviaire transpyrénéenne.

Cependant, le prochain sommet franco espagnol qui aura lieu le 7 décembre prochain à Saragosse pourrait faire évoluer ce dossier.

4.3 - Vu de l'Etat espagnol

Le Gouvernement espagnol est fermement décidé à aborder le sujet de la TCP lors de cette conférence intergouvernementale. Marcelino Iglesias, Président du Gobierno de Aragon, a désormais un allié de poids à l'intérieur du Gouvernement du Premier Ministre José Luis Rodriguez Zapatero, il s'agit du secrétaire d'Etat aux infrastructures et à la planification, Victor Morlàñ Gracia, député aragonais.

Les décisions politiques seront prises dans le cadre du PISIT, plan intermodal de services et de transports. La conclusion de ce document politiquement important demande que ces projets transfrontaliers « nécessitent un nouveau climat de coopération avec la France ».

4.4 - Vu du Gouvernement d'Aragon

Le Gobierno de Aragon soutient depuis longtemps le projet de traversée centrale des Pyrénées au travers de nombreuses initiatives (études, etc...).

Les institutions les plus représentatives de la Communauté Autonome d'Aragon (diputacion provincial de Zaragoza, de Huesca, de Teruel, le gouvernement d'Aragon, la fédération aragonaise des Municipalités et des Provinces, l'Association Aragonaise des Municipalités, les Chambres de Commerce de Saragosse, de Huesca et de Teruel, la Confédération Régionale des Chefs d'Entreprises aragonaise, les Confédérations de Syndicats) sont regroupées dans une fondation : la Fundacion Transpirenaica Traversia Central del Pireneo. L'objectif de cette fondation est de développer toutes les initiatives nécessaires, autant techniques qu'institutionnelles, afin d'obtenir, des autorités nationales et communautaires compétentes, l'adoption de décisions précises pour entreprendre, dans un futur proche, les travaux de construction d'un tunnel de basse altitude dans les Pyrénées Centrales. La Fundacion Transpirenaica est une fondation privée d'initiative publique chargée de promouvoir la construction de cette traversée centrale à caractère ferroviaire.

La traversée centrale des Pyrénées est un enjeu particulièrement important pour la Communauté Autonome d'Aragon compte tenu de l'existence de la plate-forme logistique multimodale de Saragosse. Les membres de la fondation ont acté que la définition du tracé relève de l'accord entre les Etats français et espagnols.

**Ils ne sont pas intransigeants sur un tracé passant sous le Vignemale,
Certains élus aragonais sont ouverts à d'autres options.
Toutefois, ils ont tous une exigence : le passage des voies d'accès à la TCP
par Huesca et Saragosse à destination de Toulouse.**

Lors de notre visite dans ces villes, ces autres hypothèses sont en effet apparues au cours de contacts informels. Il est proposé, par exemple, une réorientation ferroviaire du projet de tunnel routier de Luchon-Bénaque par la vallée de la Pique.

Enfin le Gouvernement d'Aragon participe également à la promotion de la traversée centrale des Pyrénées au travers de sa participation à la Communauté de Travail des Pyrénées.

4.5 - Vu de la Communauté de Travail des Pyrénées (CTP)

La CTP est un organisme interrégional de coopération transfrontalière. Elle a été créée en 1983 par 3 Régions françaises (Aquitaine, Languedoc-Rousillon, Midi-Pyrénées), 4 Communautés Autonomes espagnoles (Aragon, Catalogne, Euskadi, Navarre) et la Principauté d'Andorre.

Depuis octobre 2004, la CTP est constituée sous la forme d'un consorcio, forme juridique espagnole. Le statut associatif ne lui permettait pas d'agir efficacement, les projets devaient être validés par l'Assemblée Délibérative de chaque Collectivité, cela engendrait lourdeur et lenteur.

A terme, la CTP envisage de se transformer en Groupement Européen de Coopération Transfrontalière.

A l'issue du Conseil plénier, réuni à la Seu d'Urgell, le 17 septembre 2004, les Présidents de la CTP ont, dans une déclaration commune, **« pri[é] instamment les Etats français et espagnols de promouvoir des initiatives pour l'ensemble des communications transpyrénéennes, fondées sur les schémas d'infrastructures de transports de la CTP adoptés en 2000 et confirmés par les conseils pléniers de 2002 et 2003, et d'adopter une décision concernant le tracé de l'axe ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées afin de commencer la rédaction du projet de construction correspondant, qui répondant à des exigences évidentes devra s'inscrire dans une démarche environnementale exemplaire »**.

Le 2 décembre prochain, la CTP organise sa 2ème Conférence Internationale intitulée « Infrastructures et mobilité durable dans les Pyrénées ».

4.6 - Vu de la Région Midi-Pyrénées

L'histoire de la traversée centrale des Pyrénées a commencé sous la présidence de Marc Censi. Elle s'est poursuivie dans la même orientation après le changement de majorité en 1998, sous la présidence de Martin Malvy. Cette volonté politique commune s'est concrétisée, par exemple, au travers de la création et du financement (100 000 euros par an) de l'association Eurosud chargée de mobiliser tous les acteurs concernés par les grands projets d'infrastructures de transport dans le grand sud.

Nous développons dans le chapitre 6, les raisons de la situation sensible actuelle dans la vallée du Lavedan, par la référence aux échecs politiques, démocratiques et techniques. Ils concernent au premier rang la Région Midi-Pyrénées :

- non communication et non validation des conclusions du rapport SYSTRA par l'assemblée délibérante,
- diffusion pendant la campagne électorale du printemps 2004 d'un document présentant ces conclusions,
- coût très faible pour un projet de cette envergure dans les conditions évoquées au chapitre 6.

Aujourd'hui la doctrine affichée par la Région, donne la priorité à l'environnement.

« ...la nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées centrales sera environnementale ou ne sera pas ! L'Union européenne, les Etats français et

espagnols ainsi que les régions pyrénéennes des deux côtés de la frontière ont signé début juin une CHARTE DES BONNES INTENTIONS qui encadre le grand projet de traversée ferroviaire des Pyrénées centrales. Le soutien des signataires au projet est dorénavant soumis à trois conditions :

- *une haute qualité environnementale*
- *une priorité donnée aux retombées économiques*
- *l'intégration de trains voyageurs*

Rappelons que le projet n'a pour autre but que de sauver les Pyrénées, menacées d'asphyxie par le doublement du trafic routier de marchandises prévu d'ici à 2020. Un trafic qui a augmenté de 28% de 1998 à 2002, pour près de 20 000 camions par jour ! Non encore arrêté par les Etats, le futur tracé de cette ligne nécessitera la réalisation de tranchées couvertes au-delà du tunnel lui-même, comme c'est le cas par exemple en Autriche.

Concernant le même projet, rappelons la réalisation par les régions Aquitaine, Midi-Pyrénées et Aragon d'un livre blanc. »

Site Internet de la Région Midi-Pyrénées, juillet 2004

Un courrier du Président Malvy, daté du 6 octobre 2004 (annexe 8.9), adressé aux Maires de la vallée d'Argelès, confirme cette nouvelle orientation régionale imprégnée d'une volonté d'apaisement.

Les hésitations de la Région sur ce dossier, concernent aussi un autre affichage, celui de la plate-forme logistique. La Région est en effet engagée dans la conception, le financement et la réalisation du « Pôle logistique de l'Europe du Sud » appelé Eurocentre et situé sur les Communes de Castelnau d'Estretfonds et de Villeneuve les Bouloc. Cette plate-forme multimodale de 300 hectares dont 200 commercialisables est adhérente de l'EIA (Européan Intermodal Association) association européenne regroupant les grands opérateurs du transport combiné et du multimodal, et de l'ASLOG (Association Française pour la Logistique).

Les partenaires associés sont, le Conseil Général de la Haute-Garonne, le Conseil Régional Midi-Pyrénées, les Communes déjà citées, la CCI de Toulouse, la CRCI, Midi-Pyrénées Expansion, la SNCF Direction Régionale, ASF, ASLOG, IEA, Le Syndicat des transports. Les différentes publications lues, attestent d'une véritable ambition commune d'organiser autour de Toulouse ce pôle européen.

Dans ce contexte d'ambition légitime, quel est la politique d'aménagement du territoire infra régional ? Quelle compatibilité entre cette métropolisation voulue politiquement et l'aménagement de pôles logistiques multimodaux près de la sortie du tunnel quel que soit le tracé ?

4.7 – Vu du Département des Hautes Pyrénées et de la vallée du Lavedan :

Ce projet de TCP a présenté dans une première phase un vif intérêt. Les difficultés économiques connues par les grands groupes, même si les emplois ont été compensés par le secteur des services et des TPE-PME-PMI, ont mis en alerte les

décideurs locaux pour trouver les réponses structurantes pérennes au développement des Hautes Pyrénées.

D'aucuns ont vu dans la TCP la possibilité d'optimiser une situation géographique devenue ainsi plus favorable en raison du développement de la péninsule ibérique et de son ouverture vers l'Afrique du Nord. Ce projet devant aussi répondre aux exigences du développement durable par un rééquilibrage modal des transports de marchandises. Cette phase quasi militante a été portée par des relais locaux qui n'ont pas toujours eu le rôle pédagogique attendu.

Aujourd'hui la colère, l'inquiétude, le rejet de ce projet dans la vallée du Lavedan ont fait évoluer les positions des uns et des autres pour donner la priorité à la solidarité avec les habitants et les acteurs économiques, politiques et associatifs de cette vallée. Or un projet d'infrastructure d'une telle ampleur est avant tout un projet de territoire plus large. Sa déclinaison valléenne pourra difficilement se concevoir sans consultation préalable et adhésion citoyenne largement majoritaire.

Les erreurs successives et un contexte électoral et politique sensible, n'ont pas facilité la conduite d'un débat serein. **Le Département des Hautes Pyrénées devra pourtant engager une nouvelle étape dans son organisation économique territoriale, autour de structures juridiques mixtes, qui seront l'expression d'une volonté politique encore plus forte pour dépasser des conceptions trop locales du développement économique.**

En effet, de grandes décisions d'aménagement du territoire seront prises au cours des prochaines années autour des Pyrénées. Nous devons nous positionner très clairement pour participer à ce grand débat avec une obligation de résultats afin de refuser le scénario inacceptable du déclin pour notre territoire, évoqué ci-après.

Dès maintenant nous devons poursuivre, en leur donnant une dimension plus grande et une cohérence infra régionale, les opérations d'aménagement de zones d'activités de production, de services et de logistique sur nos différents sites.

Cette ambition devra se situer dans le cadre intercommunal des Pays soit dans une recherche de nouvelles complémentarités entre le plateau de Lannemezan et le secteur de Montréjeau, dont la proximité institutionnelle et fonctionnelle avec Toulouse présente des avantages et intéresse des élus aragonais, mais aussi dans le cadre d'une coopération renforcée entre Pau, Tarbes et Lourdes. Ce bassin de 400 000 habitants se trouve dans une perspective d'évolution dépressionnaire pour plusieurs raisons :

- Le retard pris dans la mise en œuvre des infrastructures
- La ligne Bayonne-Tarbes-Toulouse, qui s'inscrivait précédemment dans le réseau international « Irun – Vintimille », risque d'être abandonnée par la SNCF et transférée dans le cadre des réseaux régionaux. En outre, la mise en place prévue d'une liaison grande vitesse (Pays Basque – Bordeaux – Toulouse) marginalisera encore davantage à moyen terme le bassin Tarbes-Lourdes-Pau.

Le territoire des Hautes-Pyrénées et tout particulièrement le bassin d'emploi de Tarbes – Lourdes, mais aussi celui de Pau pourraient se retrouver au cours des prochaines décennies dans une dépression économique (cf. cartes de la DATAR, croissance démographique 2000/2020 et scénario1). **« L'archipel éclaté »**, qui est le scénario redouté en matière d'aménagement du territoire, est en train de se mettre en marche, avec des métropoles régionales qui progressent et les territoires interstitiels qui stagnent, voir régressent.

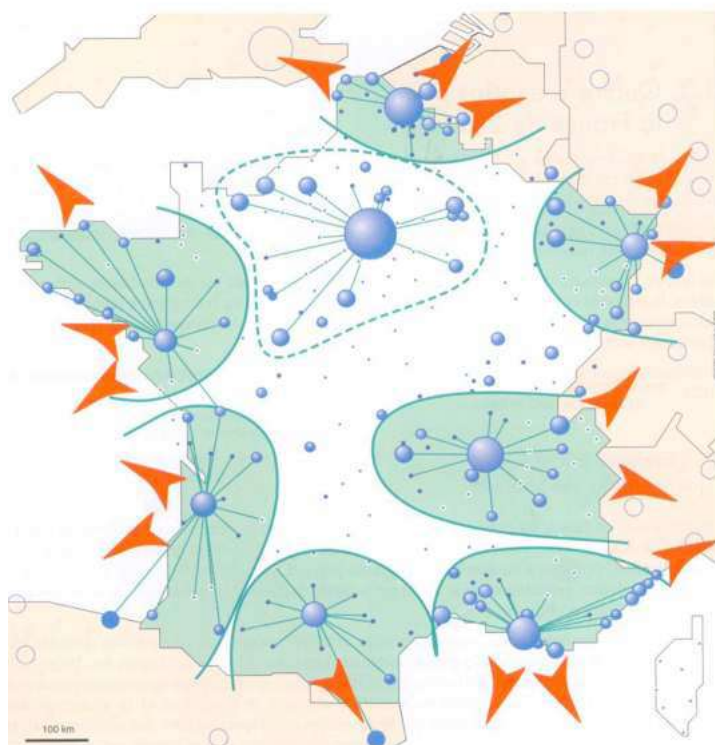
Nous sommes face à cette réalité d'évolution inexorable si nous ne faisons rien.

L'archipel éclaté : le scénario redouté pour les Hautes Pyrénées

Quelles images pour la France ?

*Ces schémas ont pour objectif d'illustrer les idées de scénario développées dans le texte.
Contrairement aux cartes précédentes ils ne sont pas le reflet de données factuelles ou quantitatives.*

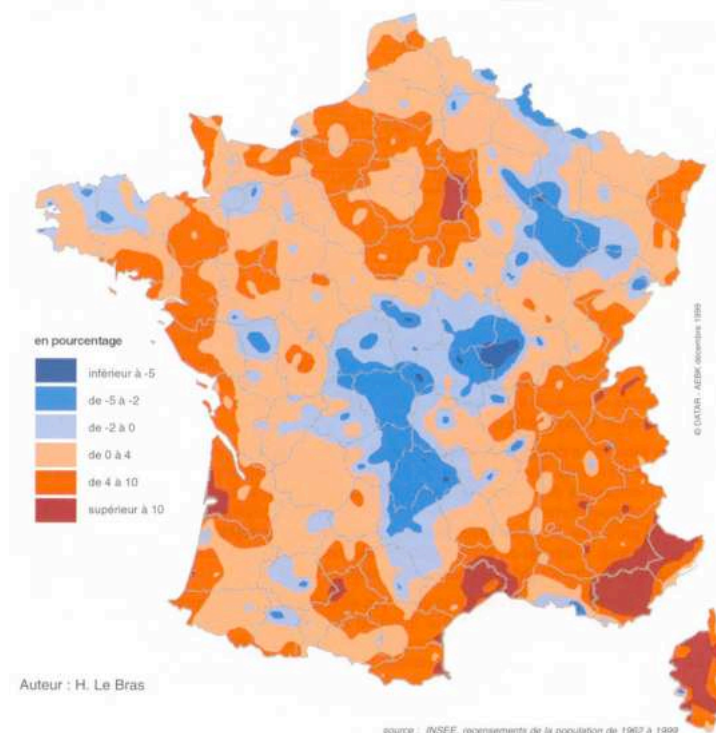
Scénario 1 : « l'archipel éclaté »



Une croissance démographique qui confirme nos craintes

Croissance démographique 2000 - 2020

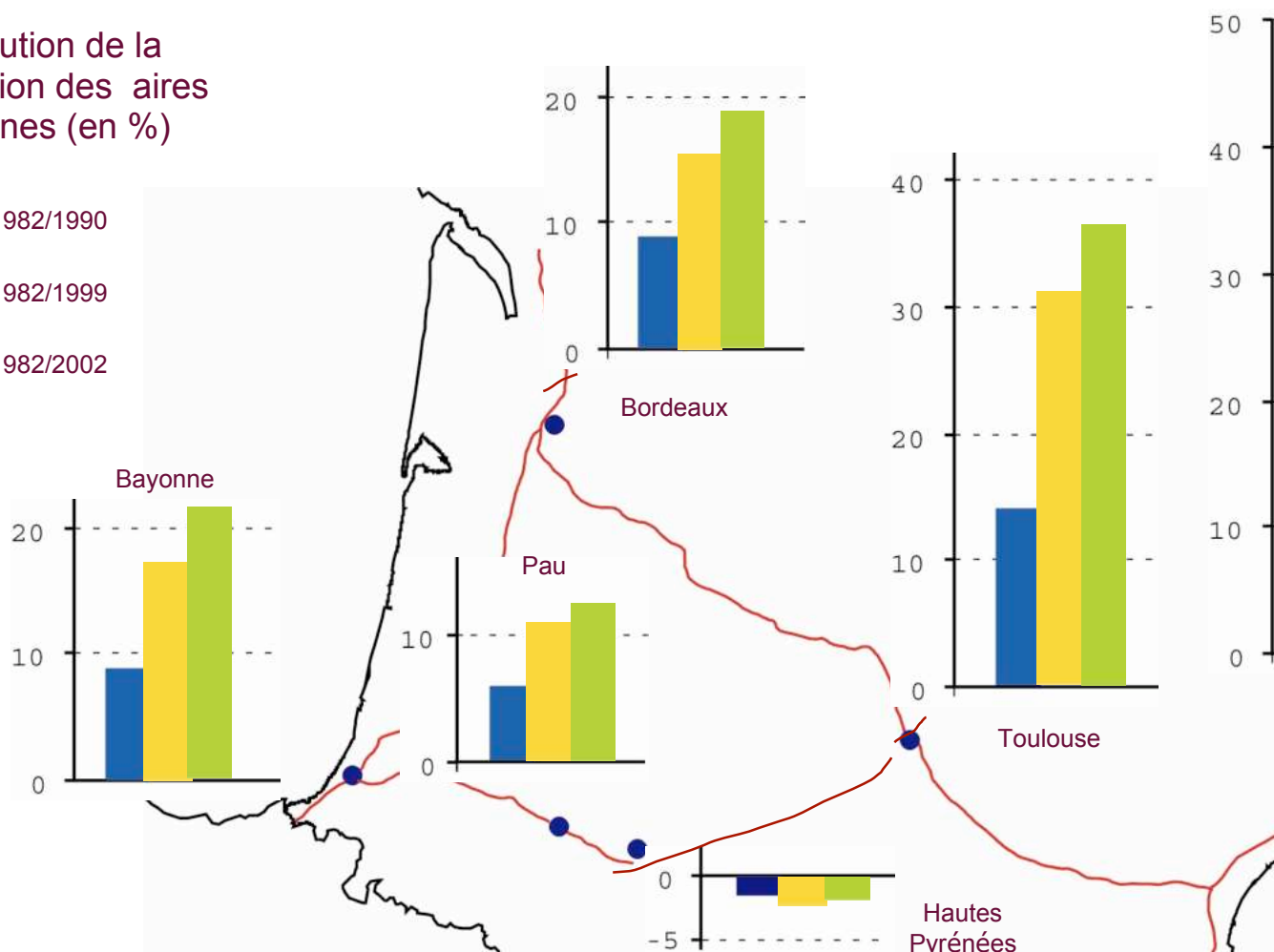
Répartition géographique de l'évolution tendancielle de la population



Une analyse comparative interrégionale

Evolution de la population des aires urbaines (en %)

- 1982/1990
- 1982/1999
- 1982/2002



Historiquement, le développement économique et la croissance des populations ont toujours été confortés autour des **nœuds de communication** permettant le transit des biens et des personnes. Ce fut le cas très longtemps dans le monde :

- Autour des ports, seuls moyens de transport des biens et des marchandises à travers les océans.
- En plein Sahara, des villes ont vu le jour à la croisée des routes empruntées par les caravanes sur des trajets est/ouest et nord/sud.
- En début de siècle dernier, dans les pays développés les gares des réseaux ferrés représentaient un soutien au développement économique.
- Au cours des 30 dernières années les aéroports offraient un nouveau moyen de transport

La présence de ces moyens de transport sur un territoire déterminent les capacités de ce dernier à s'inscrire dans les maillons incontournables d'une chaîne logistique indispensable pour le transport des biens et des personnes. La qualité de ces maillons déterminera de plus en plus la création ou le développement d'activités économiques quel que soit le secteur sur un territoire donné.

Au cours des siècles derniers c'était la présence de matière première, la production d'électricité ou la capacité de main d'œuvre qui déterminaient le développement économique.

Aujourd'hui et demain dans une économie mondiale globalisée les premiers déterminants seront les conditions de développement (coûts sociaux et fiscaux pour certaines activités) et les gains de productivité dans la chaîne logistique pour d'autres (capacité, productivité, délais, interconnexions, etc....).

Ce constat lucide doit faciliter la mobilisation départementale qui donnera un nouveau souffle au devoir d'ambition pour les Hautes Pyrénées.

5)- Les visites des tunnels du Somport, de la Manche, du Lötschberg et du Gothard

A l'issue de ces visites, une « typologie des évidences » peut être écrite en préalable afin d'éclairer la lecture de la description de ces visites.

- **L'analyse économique** : les tunnels doivent être des réponses structurantes pour les territoires directement concernés et non pas des tuyaux porteurs de nuisances sans retombées économiques.
- **L'analyse sociologique** : le dialogue citoyen avec les populations locales, d'abord pour le choix du tracé, ensuite pour la gestion des contraintes de chantier, enfin pour la conception intégrée du tracé et sa réalisation dans les territoires traversés, doit être conduit dans la transparence auprès de tous les partenaires intéressés.
- **L'analyse environnementale** : la protection du milieu et des populations riveraines doit aller au-delà « d'une charte des bonnes intentions » et faire l'objet d'un engagement préalable, contractuel, pluriannuel, de moyens signé par tous les financeurs.
- **L'analyse financière** : après les difficultés rencontrées au tunnel de la Manche, après la visite en Suisse et le constat de la non rentabilité de ces ouvrages, la doctrine du financement doit être décidée avant d'aller au-delà dans la conduite de ce projet. Quel que soit le tracé, les financeurs publics doivent préciser le taux, la nature et la durée de leur engagement et les financeurs privés leur renoncement ou leur participation à un financement mixte.

5.1 - Le tunnel de la Manche :

Notre visite, déconnectée des difficultés financières « boursières » de cette réalisation, a permis de rencontrer les « aménageurs-développeurs-gestionnaires » locaux, consulaires (CCI) et des Collectivités Territoriales. Ils sont engagés dans un programme d'investissements pour aménager des zones d'activités de toutes natures, productions, services publics et privés, logistiques.....Le partenariat entre tous ces acteurs est réel. Il va au-delà des sensibilités politiques des uns et des autres.

Le contexte géographique de cette réalisation, très différent de nos vallées pyrénéennes nous a néanmoins permis de vérifier l'effet très structurant du tunnel pour le territoire situé à sa sortie. Les retombées économiques sont vérifiables et quantifiables, les nouveaux réseaux autoroutiers, ferroviaires, aériens, du haut débit...sont réalisés ou en cours de réalisation.

Quelques publications sur l'étude qualitative et quantitative de l'évolution de ce territoire sont citées dans les annexes.

5.2 - Le tunnel du Somport :

Nous l'avons traversé deux fois au cours de nos visites en Espagne. Le trafic rencontré nous a paru faible. Nous l'avons aussi évoqué avec le Président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques. **Ce tunnel n'était pas dans le champ de notre étude.** Notre groupe s'est pourtant interrogé sur la logique qui a précédé cette conception, puis cette réalisation. Elles nous semblent cumuler quelques dysfonctionnements incompréhensibles, tant sur la conception globale du projet et ses accès, que sur le contenu des travaux, le calendrier de réalisation, les cibles économiques... et les accords franco-espagnols.

5.3 - La visite en Suisse :

Elle a été remarquablement organisée par l'Ambassade de France à Berne, l'Office Fédéral des Transports et la société BLS AlpTransit SA, filiale des CFF (Chemins de Fer Fédéraux).

Le constat préalable précise que l'accroissement de l'efficacité du système de transport et la réduction de leurs coûts, n'est possible qu'autour d'une ambition nationale forte, celle du déplacement du transport des marchandises de la route vers le rail.

Imprégnés de ce volontarisme politique, notre regard et notre écoute sont allés à la rencontre de ces deux projets en cours de construction.

Des documents insérés dans les annexes permettent de mieux comprendre le contenu et le calendrier de la réalisation de ce tunnel.

5.3.1 - Le tunnel du Lötschberg :

Les habitants et les élus de cette vallée ont très majoritairement souhaité la construction de ce tunnel, pour désenclaver et développer leur territoire.

Nous avons vu au cours de notre visite plusieurs trains de voyageurs et de marchandises sur la ligne ferroviaire déjà présente dans la vallée (cf. annexe 9.1.4).

« Une vallée sans pareil, un lieu unique -comme ses coutumes, sa culture, son architecture- un lieu de paix, bien loin du tumulte touristique. Ici la nature est encore à son état pur et les animaux en sont encore les rois.

Notre faune et notre flore dans le patrimoine mondial de l'UNESCO sont de véritables joyaux. Venez découvrir nos trésors, vous qui saurez les respecter»
“Un accès ferroviaire facile existant : une ligne ferroviaire exceptionnelle vous offre un voyage enrichissant jusqu'au cœur de votre paradis de vacances »

Lötschberg, holidays around the magic mountain
UNESCO-Weltnaturerbe

- **La mise en service est toujours prévue en 2007. Au mois de novembre 2004, le percement est réalisé à 97 %.**
- **Des négociations se poursuivent avec les riverains pour l'aménagement de protections phoniques. Certains désaccords subsistent. Les financements ne sont pas prévus pour des protections qui ne sont pas « justifiées » par les analyses phoniques.**
- **Des projets de développement économiques sont engagés (exemple : étude de l'utilisation d'eau chaude résurgente pour un équipement touristique).**

5.3.2 - Le tunnel du Saint Gothard :

- **Il est issu d'un exercice démocratique, la « votation » du mois de novembre 1998.**
- **Le percement au mois de novembre 2004, est réalisé à 34 %.**
- **L'achèvement du chantier initialement prévu en 2010 est retardé en 2016**
- **Une situation de blocage existe dans le canton d'Uri.** Des négociations se poursuivent avec les élus et les riverains afin de trouver une solution amiable de tracé compatible avec les contraintes locales

L'analyse de ces projets révèle des longueurs de tunnels creusés, très supérieures à la longueur affichée pour la traversée du massif montagneux : 88 km de tunnels pour le Lötschberg (35 km), 153 km pour le Saint Gothard (57 km). Notons aussi que, contrairement à des affirmations lues dans des publications françaises, la décision de faire ces deux tunnels n'est pas le résultat d'un choix écologique, mais la concrétisation d'un choix politique des élus de la vallée du Lötschberg, validé par l'Etat fédéral. Il s'agit d'aménager le territoire Suisse par un maillage vers le Simplon et l'Italie. La réalisation de ces deux tunnels ne répond pas à une cohérence ferroviaire et de gestion. Elle se traduit aujourd'hui par des surcoûts non financés, qui amènent l'Etat Fédéral, dans un contexte budgétaire difficile, à retarder les travaux.

5.3.3 – Les enseignements du « Savoir Suisse » :

Le plus grand chantier du monde se trouve actuellement au cœur des Alpes suisses. Il s'agit de la réalisation des deux tunnels ferroviaires, le Lötschberg et le Saint Gothard, présentés de façon plus détaillée dans les annexes 9.1.3 et 9.1.4.

- **Le premier enseignement est celui d'une longue tradition ferroviaire** puisque le premier tunnel ferroviaire Suisse date du début du 19ème siècle. Cet héritage a non seulement été préservé mais il est devenu au fil du temps une grande ambition nationale. La France avait aussi cette même tradition. Nous l'avons laissée s'étioler jusqu'aux lois de décentralisation. Grâce à elles, les Régions ont acquis cette compétence qu'elles exercent avec une volonté de reconstruction du maillage infra régional, et une politique d'investissements de matériels rénovés, confortables et rapides. Le TGV est aussi une réponse concrète brillante de notre industrie nationale et de la SNCF aujourd'hui partagée avec Réseau Ferré de France. Demain, si

nous le voulons, dans un contexte européen favorable, un nouvel essor du ferroviaire français dédié au fret est possible.

➤ **Le deuxième enseignement est celui de la volonté politique**, confirmée par des actes concrets et solennels dont on peut mesurer l'importance législative et réglementaire :

- Une loi cadre en 1983
- Un article constitutionnel sur la protection des Alpes
- Une votation sur le transfert de la route vers le rail
- Des objectifs clairement identifiés :
 - le respect de l'environnement
 - l'efficacité dans la conduite des dossiers et des principes de financements
 - l'intégration aux réseaux européens
- La mise en place d'un schéma fonctionnel global : Rail 2000
Par la votation de 1987, la population suisse a donné son accord au lancement de ce projet Rail 2000 :

« Plus rapidement, plus souvent, plus directement et plus confortablement ».

Tels sont toujours aujourd'hui les objectifs poursuivis par ce programme. A compter de 2005, les Suisses et les Suissesses bénéficieront de liaisons plus nombreuses et plus directes ainsi que de trains plus rapides et plus confortables. Le texte de la votation prévoyait une enveloppe budgétaire de 5,4 milliards de francs suisses. Les directives environnementales et des motivations diverses locales (le Lötschberg ?) ont constitué une charge et un frein considérables. Dans ce contexte de difficultés financières et de calendrier, la mise en service s'est révélée trop optimiste. Le Conseil Fédéral a chargé les CFF de refondre le projet. 17 ans se seront écoulés entre la décision politique et sa mise en œuvre.

Le contenu du programme :

- La NLFA : Nouvelle Ligne Ferroviaire à travers les Alpes
- Le raccordement au réseau des Lignes à Grande Vitesse européen
- La lutte contre le bruit. Des recherches sont bien engagées pour apporter deux réponses à court terme :
 - le freinage par l'étude de nouveaux freins construits avec des matériaux composites moins bruyants
 - une politique de financements de murs anti-bruits à partir de cartes de nuisances phoniques et d'une carte fédérale des décibels le long des voies ferrées.
- L'application du principe « pollueur-payeur », notamment par la création d'une redevance poids lourds

➤ **Le troisième enseignement est celui de la démocratie directe :**

La Constitution fédérale confère la souveraineté, à savoir l'autorité politique suprême, au peuple. Celui-ci comprend tous les adultes de nationalité Suisse, c'est à dire environ 4,8 millions de personnes ou 60% de la population. Les Suisses de moins de 18 ans et les étrangers n'ont pas de droits politiques au niveau fédéral.

Un taux d'alphabétisation très élevé et une forte offre médiatique facilitent l'exercice de ces droits de codécision.

Le schéma ferroviaire est le résultat de cette expression collective à travers des réponses démocratiques originales :

- les votations, sous forme de référendums obligatoires ou facultatifs,
- l'initiative populaire, lorsque les signatures de 100 000 citoyens sont obtenues,
- le référendum qui permet à 50 000 citoyens actifs de demander un vote sur certains textes législatifs et réglementaires dans les 100 jours qui suivent leur publication,
- la pétition, initiative personnelle permettant d'adresser une requête écrite à une autorité, concernant n'importe quelle activité de l'Etat.

➤ **Le quatrième enseignement est celui de la prise en compte du temps dans la conduite des projets :**

Nos différents interlocuteurs étaient porteurs de plusieurs messages :

- il est impossible de maîtriser les calendriers et les conditions de réalisation de travaux aussi complexes géologiquement. La découverte, par exemple, de gisements de charbon dans un secteur ou les experts avaient exclu cette présence, ou la vidange suivie d'inondations d'un barrage situé très au dessus de la galerie, attestent de difficultés imprévisibles.
- les surcoûts dus à ces accidents de chantiers ne sont pas finançables dans les maquettes budgétaires initiales. L'étalement dans le temps de ces nouvelles charges sont autant de retards subis.

➤ **Le cinquième enseignement est celui de la fragilité créée par les arbitrages de l'Etat confédéral.**

Un Ministre a déclaré récemment que son pays a trop souvent retenu des solutions plus coûteuses dans les transversales alpines et ajouté « nous ne pourrions pas toujours nous offrir ces réponses budgétivores pour ne pas fragiliser le fédéralisme ». La déclinaison de ce constat, en France en général et sur le massif pyrénéen en particulier, est la recherche d'une cohérence inter régionale et internationale de la traversée des Pyrénées et de ses déclinaisons territoriales induites d'aménagement et de développement.

En conclusion, la réalisation de la NLFA, nouvelle ligne ferroviaire à travers les Alpes, durera jusqu'en 2017. Elle comprendra les tunnels les plus longs et les plus profonds du monde. **Une fois ce plan rail 2000 achevé, plus de 600 trains de voyageurs et de marchandises emprunteront chaque jour les axes de transit à travers notamment le Lötschberg/Simplon et le Gothard.**

La Suisse nous montre ainsi la nécessaire prise en compte des aspects politiques et économiques, ainsi que les conditions-cadres des politiques nationales et internationales. Ce témoignage est riche d'une vision technique mais aussi socio-politique. Il doit imprégner notre réflexion franco-espagnole pour apporter les réponses urgentes à la saturation programmée de nos axes routiers.

6)- L' analyse de la situation : le dossier de la TCP aujourd'hui, une succession d'échecs ?

Au terme de cette mission une intime conviction est partagée, celle du temps perdu et du manque de rigueur dans la conduite de ce dossier de la traversée des Pyrénées.

L'analyse des échecs qui suit a été longuement débattue.

Nous avons le devoir d'analyser le fonctionnement des institutions (ou leurs dysfonctionnements) avec le recul nécessaire et surtout la distance qui rend le jugement crédible, parce qu'il se construit en dehors des pressions locales.

Nous avons écouté tous les témoignages, toutes les paroles militantes et de nombreux experts. Nous avons visité les sites et les réalisations stratégiques pour cette mission et ainsi nourri nos débats, puis nos arbitrages.

Ils concluent au constat suivant.

6.1 - Un échec politique

➤ Il est d'abord français

Le cheminement de la décision sur un projet aussi important, dans le contexte des difficultés financières du tunnel de la Manche, suppose une volonté politique clairement exprimée. La complexité des réponses multimodales de la traversée des Pyrénées, créait l'ardente obligation pour les Gouvernements français successifs, de porter une ambition d'aménagement du territoire par des choix structurants de maillage des grands réseaux, autoroutiers, ferroviaires, aériens et des technologies d'information et de la communication. Cette « intermodalité-territorialisée » n'a pas été engagée concrètement pour cette traversée des Pyrénées par l'Etat français dans des programmations pluriannuelles, notamment financières. Ce même Etat, par son silence, a laissé se développer des initiatives micro-territoriales de Collectivités qui ne seront pas in fine les décideurs. Ces collectivités ont à l'évidence un devoir de vigilance et surtout d'initiatives pour leurs territoires. Elles sont dans leurs rôles quand elles engagent des projets ou qu'elles organisent des actions de « lobbying ». Il ne peut leur être fait de reproches de vouloir d'abord, porter une ambition, et ensuite de décliner des réponses concrètes, pour la mettre en oeuvre. Le rôle de l'Etat français, surtout dans sa recherche d'une décentralisation et d'une déconcentration harmonieuses, est de coordonner ces ambitions dans une cohérence européenne en disant clairement quel est son projet.

Nous faisons un constat de carence, mais, la prochaine conférence intergouvernementale de décembre 2004, apportera peut-être les clarifications attendues.

➤ **Il est aussi franco-espagnol**

Les outils de travail entre la France et l'Espagne existent. Ils sont aussi bien européens qu'intergouvernementaux ou interrégionaux comme la Communauté de Travail des Pyrénées. Ils sont aussi associatifs, militants ou universitaires, ou issus de la volonté des Collectivités Régionales, comme Eurosud. Il est inutile d'en dresser la liste.

**Un dialogue réel, voire complice, existe
entre les Régions françaises et les Régions espagnoles.**

Pourquoi alors ce décalage entre les méthodes mises en œuvre, voire cette absence de méthode commune entre ces deux pays, pour examiner, dès le début de la réflexion, avec l'Europe, les Etats et tous les acteurs concernés, le volet sans doute le plus sensible, celui des différents tracés entre le Pays Basque et la Catalogne.

Nous avons constaté à Huesca une impressionnante unanimité, plutôt culpabilisante pour la France, de toutes les sensibilités de la société espagnole, alors qu'au même moment nous constatons la profonde division de la société française.

Entendre tous les élus présents des différents niveaux de Collectivités (Région, Département, Communes...), les représentants patronaux et ouvriers, les militants du monde associatif exprimer la même volonté, défendre le même projet est une belle leçon de démocratie. Le chemin côté français sera long si les mêmes erreurs commises hier sont reproduites demain.

La proposition de loi initiée par les Députés des Hautes Pyrénées, par exemple, est apparue prématurée et non concertée avec les instances françaises et espagnoles. Des contacts entre Parlementaires des deux pays auraient peut être permis de donner une autre dimension à la démarche en posant la problématique de façon plus globale.

6.2 - Un échec démocratique :

Notre commission a été très étonnée de constater que des décideurs français, élus, responsables associatifs et décideurs économiques, notamment consulaires, concernés par les autres tracés, n'avaient jamais été associés à ce débat.

Les conclusions étaient elles écrites d'avance ? Pourquoi ? Par qui ?

Des voix autorisées se sont interrogées, au cours des auditions, sur l'indépendance de certaines structures productrices d'avis, devenus des références ! Faut-il donner du crédit à ces hypothèses ? Le constat de cette méconnaissance du dossier et de ses variantes par des « décideurs – aménageurs » des territoires basco-béarnais et landais ne peut qu'alimenter cette thèse.

Le Président du Conseil Général des Pyrénées Atlantiques, des Maires de son Département et du Département des Landes ont découvert, lors de nos auditions, les plans que nous présentions programmant des tracés sur les territoires dont ils ont la responsabilité. Comment ne pas s'étonner, par exemple, que les Maires de Dax et d'Hendaye, situés sur des fuseaux stratégiques, n'aient jamais été destinataires de ces dossiers ni associés aux débats politiques et techniques préparatoires aux conclusions des études.

Ce partenariat était pourtant la première étape d'une vraie réflexion lorsque l'étude a été confiée à la société SYSTRA.

Cet échec démocratique peut être décliné à un triple niveau :

➤ **celui des élus régionaux, financeurs de l'étude SYSTRA**

Le Conseil Régional Midi-Pyrénées a décidé de financer cette étude.

L'Assemblée Délibérante n'a jamais été destinataire des conclusions de ce travail. C'est pourtant une pratique constante que des élus financeurs d'études, soient destinataires de leurs conclusions. Le coût très faible pour un projet de cette envergure, 95680 euros financé à 50 % par des crédits INTEREG III B, est une autre interrogation. Les études réalisées en Espagne ou sur d'autres massifs montagneux sont régulièrement supérieures au million d'euros.

Pourquoi alors, a-t-on laissé croire, que pour une somme aussi faible, l'étude confirmait un tracé, en éliminait d'autres et devait naturellement se prolonger par des études complémentaires sur ce seul tracé ?

Certes d'autres rapports, notamment en Espagne, donnent les mêmes conclusions, mais d'autres Régions de ce pays émettent aussi des réserves sur la pertinence du tracé dans la vallée du Lavedan. **Nous avons entendu des paroles très fortes autour de la non pertinence de ce tracé, parce que reliant « des déserts économiques ».** Un débat suivi de délibérations (au moins méthodologiques) devant le Conseil Régional Midi Pyrénées, puis entre Régions françaises et espagnoles aurait permis d'alimenter le débat local avec de vrais arguments.

➤ **celui des populations locales et de leurs représentants**

La période électorale du printemps 2004 n'a pas été la meilleure période pour organiser une circulation sereine et objective des informations sur la traversée (centrale ou pas) des Pyrénées. **L'envoi en pleine campagne électorale, d'une plaquette de présentation du projet de TCP par la vallée du Lavedan a servi de détonateur.** Elle a été reçue comme la preuve d'une décision majeure non précédée des élémentaires concertations préalables. Elle est sans doute à l'origine des incompréhensions, des inquiétudes, des colères et des interpellations de candidats, dont la mission était justement de promettre une instruction transparente de leurs projets d'aménagement et de développement des Hautes Pyrénées, dans un contexte de métropolisation autour de la capitale régionale.

Les équilibres politiques n'ont pas été bouleversés pour autant après les élections, mais des rancœurs, des déceptions et peut être une aggravation de la crise citoyenne se sont développées.

Le colloque européen des 23 et 24 janvier 2003 à la Chambre de Commerce et d'Industrie de Tarbes, aurait du être le vrai départ d'un débat citoyen. Cet acte manqué a favorisé la prégnance de la rumeur, parfois de la désinformation, dans une micro société locale qui n'a pas disposé d'arbitrages politiques clairs et d'informations fiables pour débattre sereinement.

➤ **celui des socioprofessionnels, publics et privés.**

Nous avons rencontré des professionnels des transports et d'autres secteurs économiques, favorables au tunnel « dit du Vignemale ». Nous avons aussi rencontré des professionnels, tout particulièrement dans le secteur du tourisme valléen, opposés à ce projet. Mais nous avons là aussi constaté une vraie carence dans l'information de ces décideurs économiques. Une question lancinante, déjà évoquée dans ce texte, est régulièrement restée sans réponse. L'Espagne a fait le choix de Saragosse dans un maillage territorial interrégional cohérent. Quel est le choix français ? La plate-forme Eurocentre décrite dans le paragraphe 4.6 témoigne d'un engagement réel des grands décideurs régionaux autour de la métropole régionale Midi Pyrénées.

En l'état actuel de la réflexion, et de l'absence de volonté politique clairement exprimée, les Hautes Pyrénées, leurs acteurs économiques et leurs habitants, regarderont passer les trains. Cette hypothèse est évidemment inacceptable.

La réponse à cette question n'était pas immédiatement possible, mais le flou autour des choix économiques socio-spatiaux n'a pas permis un vrai débat avec ces professionnels. Les distances « rentables » entre plates-formes logistiques, par exemple, sont le plus souvent situées, dans les auditions, au dessus de 500 kilomètres. Elles confirment les sites d'Agen, de Montauban, de Toulouse et de Bordeaux. Alors quelles réponses économiques pour les Hautes Pyrénées autre que l'hypothèse évoquée ci-dessus ?

Le futur débat sur la traversée des Pyrénées ne pourra faire l'économie de cette réflexion, côté français, quel que soit le tracé choisi.

6.3 - Un échec technique

Nous avons souhaité intégrer dans les annexes de ce rapport une présentation quasi-exhaustive des différentes études et contributions publiées depuis 10 ans.

La conception d'un projet de tunnel de cette envergure doit intégrer dans une définition globale, parce qu'intra européenne, les tracés en amont et en aval du tunnel. **Cette traversée des territoires n'est jamais « un long fleuve tranquille ».** Les nuisances diverses doivent être intégrées dès le départ par l'affichage d'une volonté politique claire, non seulement pour rassurer mais surtout pour trouver les réponses adaptées aux difficultés sociétales qui s'exprimeront, quels que soient les tracés décidés entre Hendaye et Perpignan.

Ces oublis évoqués ci-après, ne nécessitent pas une étude détaillée dans cette première phase. Mais en l'état actuel de la réflexion européenne et nationale, ils devaient être affichés politiquement, plus fortement.

Ce n'est pas le cas, tout particulièrement pour trois sujets majeurs, l'environnement, les mesures d'accompagnement économiques et le trafic voyageurs :

➤ **l'environnement**

La définition des contraintes environnementales semble avoir été incomprise dans notre vallée du Lavedan. La prise en compte du biotope dans les différents travaux montre bien la volonté de protéger les espèces animales et végétales.

Une intime conviction citoyenne s'est auto alimentée sur la non prise en compte de l'homme dans ce biotope.

La matrice multicritères du rapport SYSTRA a été analysée au cours de nos travaux. Nous confirmons notre désaccord avec son contenu notamment dans l'analyse de ces contraintes environnementales. Nous avons constaté la faiblesse de cet affichage politique dans les différents rapports. **Il faut pourtant répondre à cette inquiétude en disant dans un discours politique fort, que tout grand projet d'aménagement structurant ne peut se faire sans acceptation sociale**, encore moins contre des micro sociétés locales, qu'elles soient de la vallée du Lavedan ou d'ailleurs.

Ces sociétés se sont organisées au cours des siècles. Aujourd'hui elles sont, chez nous, fortes de leurs choix passés. Ils sont touristiques et thermaux. Ils sont aussi industriels. Ils concrétisent ce que des universitaires appellent dans des travaux récents, « une économie résidentielle ».

Ces sociétés locales sont, enfin, fortes de leurs liens sociaux construits avec le temps. Elles ont, pierre après pierre, édifié un équilibre « économie-écologie » témoignage précurseur d'un développement durable.

Dans plusieurs sites alpins, la saturation du trafic routier, voire l'asphyxie routière par le trafic des poids lourds, inacceptable dans une société qui se veut moderne, a facilité la programmation de tunnels, reçus comme des réponses pertinentes et urgentes à un « mal vivre » valléen, tout particulièrement pour la sécurité des riverains.

Aujourd'hui, dans notre massif, la saturation des axes routiers n'est pas dans les Pyrénées centrales. La proposition qui nous est faite introduit au contraire de nouvelles nuisances, absentes avant la programmation du projet. La problématique différente exige une approche différente et des réponses adaptées.

**Mais pourquoi pas une TCP ! Quelles garanties environnementales ?
Quelles réponses techniques ? Quels financements ?**

➤ **les mesures d'accompagnement économique**

Afin d'éviter une écriture redondante nous ne reprendrons pas les arguments déjà évoqués dans ce texte. Le chapitre sur la visite au tunnel de la Manche, en Suisse sur les sites du Lötschberg et du Gothard, complétera aussi ce volet stratégique de la construction d'un tunnel pour les territoires traversés.

Oui, un tunnel et ses voies d'accès sont un **équipement hautement structurant pour le territoire**. Nous l'avons vérifié lors de ces visites.

- mais de quels territoires parle-t-on ?
- de quels équipements parle-t-on ?
- de quelle solidarité interrégionale parle-t-on entre Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc Roussillon ?
- de quelle loyauté infra régionale parle-t-on entre les capitales régionales et les Départements traversés ?
- de quelle cohérence géographique et économique entre zones multimodales logistiques parle-t-on ?

L'auto proclamation de la pertinence d'une zone multimodale dans le secteur de Pyrène-Aéropole ou/et du Grand Tarbes, séduisante, voire stratégique pour les Hautes Pyrénées, reste un acte de foi sans validation politique par les acteurs majeurs concernés. Le chapitre consacré à Eurocentre montre que le chemin à parcourir sera long. Les arbitrages intra régionaux concrétiseront l'esquisse du projet et la loyauté induite.

**Mais pourquoi pas une ambition économique pour les Hautes Pyrénées !
Quelles garanties préalables ? Quel calendrier et quelle méthode pour
prendre la décision ? Quels sites ? Quels financements ?**

➤ **le trafic voyageur**

Nous avons vérifié au cours de nos auditions la faiblesse de ce volet pourtant déterminant.

Pour l'instant il est sans contenu économique, sans stratégie spatiale et surtout sans validation préalable par de futurs gestionnaires. Nous avons aussi entendu des avis techniques divergents sur les incompatibilités fonctionnelles entre fret et voyageurs (y compris en Suisse). Il nous semble pourtant que les conditions sont réunies pour concevoir une vraie liaison ferroviaire internationale, pour voyageurs. **Le travail reste à faire.**

**Alors pourquoi pas un projet de liaison ferroviaire pour voyageurs
entre la France et l'Espagne!
Quels marchés identifiés ? Interrégional ? International ?
Quels gestionnaires ?**

L'analyse de ces carences ne doit pas pour autant nous faire oublier le constat sur l'état préoccupant du transport européen et la nécessité d'engager un nouvel aménagement ferroviaire de la traversée des Pyrénées.

Ce constat est aujourd'hui très largement validé. Nous le faisons nôtre :

- **l'asphyxie routière** irréversible et dangereuse pour la sécurité et l'environnement
- **la saturation des couloirs au Pays Basque et en Catalogne** (94 % du trafic routier notamment des poids lourds)
- **le fret ferroviaire, une réponse pertinente** aux problèmes de pollution atmosphérique, d'accidents et de congestion des structures de transport
- **l'intégration** des liaisons ferroviaires franco-espagnoles **dans le grand projet européen** d'infrastructure ferroviaire
- l'aménagement de **liaison(s) de basse altitude transpyrénéenne à grande capacité**
- la réalisation rapide **de réponses multimodales**

Les études sérieuses et transparentes souhaitées dans la conclusion générale permettront de préciser les déclinaisons territoriales de ces nouvelles circulations des biens et des personnes.

6.4 - Un succès économique, politique et démocratique... en Espagne !

Déjà évoquée dans ce texte la réalité espagnole ne doit pas être idéalisée. Mais les faits sont têtus et la volonté des dirigeants nationaux et régionaux a dépassé le stade des intentions. Nos visites nous ont permis de constater l'importance des investissements réalisés aussi bien dans les infrastructures routières et ferroviaires que dans les zones d'activités.

L'exemple espagnol : la plate-forme de Saragosse dans une cohérence à la fois européenne et infra régionale, première plate-forme logistique européenne.

Les bouleversements du monde économique ont modifié les demandes des entreprises.

La recherche d'un ajustement toujours plus précis de l'offre à la demande conduit les entreprises à mettre l'accent sur la réduction des stocks, la régularité et la fiabilité des flux.

Pour répondre à ces besoins, des moyens financiers techniques et humains plus importants ont été nécessaires. Ils ont contribué à la naissance de nouvelles entités : les prestataires logistiques.

Par ailleurs, la mondialisation de l'économie a élargi le champ d'action des entreprises et a renforcé l'exigence de réseaux de transports performants.

Ainsi, les prestataires logistiques et les réseaux de transports revêtent une importance stratégique pour les entreprises.

Ces mutations du monde économique ont modifié, chez les entreprises, les critères de choix des territoires d'installation.

Pendant longtemps, les entreprises se sont concentrées sur les territoires riches en ressources naturelles (eau, charbon, minerai, mer, neige, etc.). Aujourd'hui, c'est la qualité des organisations locales qui est devenue déterminante.

Nous sommes ainsi passés d'une « géographie des coûts à une géographie des organisations » (Pierre Veltz).

Certains territoires ont acté, voire ont anticipé, ce changement en créant des plateformes logistiques. De ce point de vue, la plate-forme logistique Plaza à Saragosse est remarquable.

Saragosse occupe une situation géostratégique privilégiée. Elle est le centre de six aires métropolitaines du Sud Ouest européen (Bordeaux, Toulouse, Bilbao, Madrid, Valence et Barcelone).

Par ailleurs, elle est très bien desservie en réseaux routiers, ferrés et aériens.

Fort de la volonté de situer la Communauté Autonome d'Aragon dans les grands axes du transport et de la logistique au niveau européen, son Gouvernement a impulsé en 1999 l'étude d'un avant projet de plate-forme logistique à Saragosse.

En mars 2000, Plaza était officiellement présentée.

En juillet 2000, le Gouvernement d'Aragon créait, avec la participation de la Mairie de Saragosse, la Caisse d'Epargne de Saragosse, Aragon et Rioja (Ibercaja) et la Caisse d'Epargne de la Inmaculada (Caja Inmaculada), la Société anonyme Plaza S.A. Avec un capital social de 18 109 034 euros (participation publique majoritaire), son objectif est de « projeter, promouvoir et construire la plate-forme logistique de Saragosse ».

Aujourd'hui, Plaza est la première plate-forme logistique européenne. Elle dispose d'une surface sol aménagée d'environ 12 000 000 mètres carrés (1 200 hectares).

Elle est basée sur un centre intermodal de transport qui dotera cette place d'une forte valeur ajoutée. A Plaza, les principaux itinéraires et trafics du Nord-Ouest de la Péninsule Ibérique s'entrecroisent, elle constitue également le carrefour de l'ensemble de la Péninsule et du reste de l'Europe pour les transports routiers, ferroviaires et aériens.

Pour conforter cette position stratégique, les Gouvernements espagnol et aragonais réclament la création d'une traversée centrale des Pyrénées.

En conclusion, les décideurs espagnols pèseront de tout leur poids pour que la traversée des Pyrénées :

- **soit centrale,**
- **soit réalisée dans le prolongement de l'axe Saragosse / Huesca,**
- **réponde au cahier des charges européen : « à grande capacité sur le tracé Sinès, Algeçiras, Madrid, Paris ».**

et le message de nos amis espagnols est triple :

- **c'est un projet global** (transcontinental ou supra européen) qui doit prendre en compte le local.
- **la dimension environnementale est leur priorité** (nous savons faire !) notamment pour protéger leur économie touristique. Ils considèrent que des deux côtés du massif cette priorité doit se concrétiser par des réponses techniques fiables, maîtrisables aujourd'hui.
- **la communauté espagnole aragonaise est rassemblée et unanime** autour de ce projet. Tous les représentants des Collectivités Locales, des entreprises, des syndicats de salariés, des Chambres Consulaires l'ont confirmé solennellement.

7)- Conclusion générale :

Lors de leurs travaux, les membres de la mission départementale se sont astreints à un quadruple devoir de clarté, de rigueur, de lucidité et d'ambition.

Il en est résulté un constat sans concessions sur les études menées jusqu'à ce jour, suivi de propositions constructives quant à l'aménagement et au développement futur de notre Département.

1. En premier lieu et définissant une position sans ambiguïté,
Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées donne un avis défavorable aux conclusions de l'étude SYSTRA proposant comme seule solution possible une traversée de la vallée d'Argelès prolongé par un tunnel sous le Vignemale.
2. Considérant que seuls, l'Europe, les Etats français et espagnols ont la légitimité pour mener à bien de vraies études opérationnelles,
Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées souhaite participer aux débats nécessaires entre ces instances et les Collectivités territoriales du massif.
Il reste disponible pour s'associer à de vraies études opérationnelles de la traversée des Pyrénées, menées dans le cadre d'accords inter-gouvernementaux.
3. Sensible aux menaces réelles qui pèsent sur l'avenir de notre Département, écartelé entre des métropoles régionales de plus en plus fortes,
Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées se prononcera le moment venu, dans une démarche responsable et lucide, sur un éventuel projet de traversée maîtrisé, transparent parce qu'issu d'un vrai débat démocratique, prenant en compte les enjeux tant sociétaux que politiques, économiques, techniques et environnementaux.
4. Porteur d'une ambition forte de développement et d'aménagement de son territoire, refusant le scénario de « l'archipel éclaté » (document DATAR évoqué au chapitre 4.7),
Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées propose que le Département se porte candidat pour élaborer un schéma de développement économique et d'aménagement de son territoire, pour accompagner la candidature annoncée de la Région au titre des expérimentations permises par la nouvelle loi de décentralisation.
 Cette réflexion programmatique prolongera et actualisera les travaux précédents « Bigorre 2001 », « Hautes-Pyrénées 2015-2020 », « Grand Tarbes 2020 » et tous les autres documents actuels ou futurs de programmation de nos Pays.
5. Considérant que ce que nous venons de vivre constitue l'exemple de ce que les aménageurs et développeurs des territoires ne doivent pas faire,
Le Conseil Général des Hautes Pyrénées décide de présenter les conclusions de ce rapport aux différents décideurs concernés :
 - **M. le Commissaire européen aux transports, Jacques Barrot**

- **MM. les Ministres français et espagnols de l'Équipement et des Transports**
- **Mmes et MM. les Députés européens de la Région du Sud-Ouest**
- **Mmes et MM. les Parlementaires français et espagnols du massif pyrénéen**
- **Mmes et MM. les Elus des Assemblées Délibérantes des Régions et des Départements, d'Aquitaine, de Midi Pyrénées, de Languedoc-Roussillon, d'Aragon, de Navarre, du Pays Basque et de la Catalogne.**

LES ANNEXES DU RAPPORT

Les annexes du rapport sont présentées dans un CD-Rom.

Nous avons fait le choix d'un regroupement de tous les documents recueillis, afin de les présenter dans une démarche quasi exhaustive, selon les principes indiqués ci-après :

- Les documents annexés sont présentés par ordre chronologique, de l'année 1995 à l'année 2004
- Pour chaque année de référence les documents sont présentés selon la nomenclature ci-après :
 - Les Etudes
 - Les Décisions – Les Délibérations – Les « Paroles » officielles
 - L'Expression militante
 - Les Revues de Presse
- Pour les documents les plus longs, nous avons fait le choix de ne présenter qu'un résumé, réalisé par nos soins, à partir du document global, toujours selon une même typologie :
 - - La première page
 - - Le sommaire
 - - L'introduction
 - - Les synthèses
 - - Les cartes et les tableaux « stratégiques »

Les annexes soumises à la délibération de l'Assemblée Départementale ne comprennent pas les réponses des auditionnés qui n'ont pas remis le résumé de leur intervention avant la date limite. Leurs textes pourront être intégrés dans le document final.

Un CD-Rom spécifique et complémentaire sera joint au rapport, dans les prochaines semaines. Il contiendra tous les rapports complets des études et les documents officiels sur lesquels la Mission a travaillé. Il sera diffusé début 2005.

**LES ANNEXES
LE PLAN**

ANNEXE 1 : Année 1995

1.1 – Communauté de Travail des Pyrénées - Rapport d'étape « Pour une traversée centrale des Pyrénées » - Caunterets 1995.

1.1.1 – Composition de la C.T.P

1.1.2 – Le Rapport d'étape de la C.T.P

1.2 – La Délibération de la Région Midi-Pyrénées : le financement de l'étude SETEC-EYSER.

1.3 – La traversée centrale des Pyrénées-Ses enjeux pour l'avenir économique et social des Pyrénées – Actes du colloque organisé par la CCI de Tarbes et des Hautes-Pyrénées en collaboration avec l'Office des transports et des communications du Midi – 15 décembre 1995.

ANNEXE 2 : Années 1996 / 1997

2.1 – Etude SETEC-EYSER: Etude prospective portant sur les enjeux économiques, logistiques et environnementaux d'une future traversée centrale des Pyrénées par un tunnel de base.

2.1.1 - Juin 1996 – Première phase : les raisons justifiant la réalisation d'une traversée centrale des Pyrénées par un tunnel de base.

2.1.2 - février 1997 - Volume1 – Rapport.

2.1.3 - février 1997 - Volume2 – Annexe méthodologique.

2.1.4 - février 1997 - Volume3 – Dossier de plans.

2.1.5 - octobre 1997 – La traversée centrale des Pyrénées pour un tunnel ferroviaire de basse altitude – Synthèse.

2.2 – Conseil scientifique de la Région Midi-Pyrénées et de la Diputación de Aragón : « La traversée centrale des Pyrénées par un tunnel ferroviaire de basse altitude ».

ANNEXE 3 : Année 1998

3.1 - Rapport du G.R.E.M.A.Q. de Bernard Belloc et Marc Ivaldi - La traversée centrale des Pyrénées pour un tunnel ferroviaire de basse altitude « Evaluation du trafic fret transpyrénéen » - Etude microéconométrique de faisabilité - 2 décembre 1998.

3.2 – Gobierno de Aragón – Departamento de ordenación Territorial, Obras Publicas y Transportes - « Insertion de la traversée ferroviaire des Pyrénées centrales dans les réseaux transeuropéens de transport - Juillet 1998.

ANNEXE 4 : Année 1999

COMMUNAUTE DE TRAVAIL DES PYRENEES

Contribution du Conseil Scientifique auprès de la Commission des infrastructures et des communications

ANNEXE 5 : Année 2001

5.1 – Conseil Général des Ponts et chaussées - Rapport Dominique Becker - « Les transports à travers les Pyrénées : enjeux et perspectives » - 7 mai 2001.

5.2 – Le Livre blanc de la Commission Européenne - « La politique européenne du transport à l’horizon 2010 : l’heure des choix » - 12 septembre 2001.

5.3 – Brève présentation du livre blanc sous forme de diaporama

5.4 – Proyecto PIRENE - « Besoins d’interconnexion des régions du Sud-Ouest de l’Europe et optimisation des réseaux d’infrastructures d’un point de vue multimodal » - ACTAS décembre 2001 – Saragosse.

5.5 – Office interconsulaire des transports et communications du Sud-Est - « Le trafic des poids lourds aux frontières alpines : comprendre les flux pour préparer l’avenir » - 27 décembre 2001.

ANNEXE 6 : Année 2002

6.1 – Gobierno de Aragon - Estudio Informativo de la Travesía Central de los Pireneos Túnel de Baja Cota Síntesis – Octobre 2002.

6.2 – Etude SYSTRA : analyse du projet de Traversée Centrale des Pyrénées

6.2.1 – Première partie du rapport de l’étude – Décembre 2002

6.2.2 – Seconde partie du rapport de l’étude – Décembre 2002

6.2.3 – Rapport de synthèse de l’étude – Décembre 2002

6.2.4 – Financement de l’étude

6.3 – Loi du 28 février 2002 autorisant l’approbation de l’accord entre le Gouvernement de la République Française et le Gouvernement de la République Italienne pour la réalisation d’une nouvelle ligne ferroviaire Lyon/Turin

6.3.1 – La Loi n° 2002-291

6.3.2 – Rapport présenté au Sénat

6.4 – Contribution au Débat par Michel GEOFFRE des VERTS (TARBES) et membre d’associations pyrénéennes – Traversée Centrale des Pyrénées « liaison ferroviaire à grande capacité de fret » - Avril 2002.

6.5 – Comité de Promotion de la Traversée Centrale des Pyrénées

ANNEXE 7 : Année 2003

7.1 – La Traversée Centrale des Pyrénées : un enjeu pour nos régions, une priorité pour l'Europe.

Actes du Colloque Européen organisé par le Conseil Régional Midi - Pyrénées et la CCI de Tarbes – 23 et 24 janvier 2003

**7.2 – Projets prioritaire du réseau transeuropéen de transport à l'horizon 2020
Rapport du groupe à haut niveau sous la présidence de Karel Van Miert –
Synthèse de la Direction Générale Energie et Transports**

7.3 – Traversée Centrale des Pyrénées – Proposition de loi à l'Assemblée Nationale de Jean Glavany, Augustin Bonrepaux, Pierre Forgues, David Habib, Jean-Louis Idiart, Martine Lignières-Cassou, Henri Nayrou, Chantal Robin-Rodrigo, Jean-Marc Ayrault et les membres du groupe socialiste et apparentés

7.4 – Lettre de Chantal ROBIN-RODRIGO, Députée des Hautes-Pyrénées, Conseillère Générale de Tarbes II, adressée aux Electeurs de la 2^{ème} circonscription de Tarbes

7.5 – CESR Aquitaine – Novembre 2003- Les infrastructures de transport au service du développement de l'Aquitaine et de l'aménagement du territoire.

7.6 – Le Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT) de 18 décembre 2003

**7.7 – ACTIVAL – Un Tunnel sous le Vignemale ? 250 trains de camion par jour...
NON !**

7.8 – ACTIVAL – Argumentaire – Traversée Centrale des Pyrénées, Ne vous laissez pas abuser !

7.9 – Association EUROSUD Transport – Présentation générale des activités et programme d'action pour l'année 2004

7.10 – Revue de presse locale

ANNEXE 8 : Année 2004

**8.1 – La Traversée Centrale des Pyrénées – De l'intérêt général européen aux enjeux locaux : un difficile chemin vers le compromis – Samuel Blanc –
Mémoire de Maîtrise IUP Aménagement et Développement Territorial –
Université de Toulouse Le Mirail**

**8.2 – Projet pour un programme d'études relatives à l'aménagement des traversées pyrénéennes présenté au Conseil d'Orientation Scientifique et Technique du PIRENE II par Nicolas DELMAS, Marc IVALDI et Emile QUINET -
Version 6 – 28 octobre 2004**

8.3 – Région Aquitaine, Région Midi-Pyrénées et Gobierno de Aragon – Livre blanc de la Traversée Centrale des Pyrénées – Janvier 2004

8.4 – Commission permanente du Conseil Régional Midi-Pyrénées – 14 février 2004 – Affectation de crédits à l'association EUROSUD Transport

8.5 – Institution de la mission d'information et d'évaluation sur la Traversée Centrale des Pyrénées

8.5.1 – Extraits des procès-verbaux des délibérations du Conseil Général des Hautes-Pyrénées, séance du 16 avril 2004 – Motion contre la Traversée Centrale des Pyrénées par la Vallée des Gaves

8.5.2 – Minute des débats

8.5.3 – Courrier du Président du Groupe Socialiste, Pierre DUSSERT

8.6 – Décision n° 884/2004/CE du Parlement Européen et du Conseil, du 29 avril 2004, modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

8.7 – Echanges de courriers entre le Président du Conseil Général, François FORTASSIN, le Président de la Mission, Claude MIQUEU et le Ministre de l'Équipement des Transports, de l'Aménagement du Territoire, du Tourisme et de la Mer, Gilles DE ROBIEN

8.8 – Communauté de Travail des Pyrénées – Déclaration commune des Présidents de la Communauté de Travail des Pyrénées – Septembre 2004

8.9 – Copie de la réponse adressée par le Président du Conseil Régional de Midi-Pyrénées, Martin MALVY aux Maires et Présidents de structures intercommunales du canton d'Argelès-Gazost.

8.10 – Projet de Traité Constitutionnel Européen – Section 7 et 8

**8.11 – Intervention de François POMES
Synthèse et documents joints**

**8.12 – Intervention du Président de l'Association No Pasaran, Loïc BERRANGER
Synthèse et documents joints**

8.13 – Intervention de Gaston FOURCADE, Président du Comité TCP

8.14 – Intervention du Président de l'Amicale des Maires d'Argelès-Gazost, André PUJO

**8.15 – Intervention du Maire d'Argelès-Gazost, Robert COLL
Les pièces citées sont consultables à la Mairie d'Argelès-Gazost**

8.16 – Intervention du Président du Conseil Economique et Social Régional et Président d'EUROSUD, Jean-Louis CHAUZY, et de la Directrice d'Eurosud, Valérie Cormier.

Synthèse et documents joints

8.17 – Intervention de Bernard BELLOC, Professeur d'Economie à l'Université des Sciences Sociales de Toulouse

**8.18 – Intervention de Chantal ROBIN-RODRIGO, Députée des Hautes-Pyrénées
Synthèse et documents joints**

8.19 – Intervention de Jean GLAVANY, Député des Hautes-Pyrénées

**8.20 – Intervention des représentants du Gouvernement d'Aragon
Synthèse et documents joints**

8.21 – Rencontre-débat avec Bernard BELLOC, organisée par le Comité de Promotion pour le projet ferroviaire de la Traversée Centrale des Pyrénées – 16 janvier 2004

8.22 – Echange de courriers entre ACTIVAL et Jean GLAVANY, Député des Hautes-Pyrénées

8.23 – Pétition ACTIVAL contre la Traversée Centrale des Pyrénées, « Non au Tunnel du Vignemale »

8.24 – Revue de Presse

ANNEXE 9 : Les visites en Suisse et en Espagne

9.1 – La politique des transports en Suisse

9.1.1 – Les infrastructures de transports terrestres en Suisse

9.1.2 – Les transports ferroviaires en Suisse

9.1.3 – Le tunnel du Saint Gothard

9.1.4 – Le tunnel du Lötschberg

9.2 – Déplacement de la mission d'information et d'évaluation à Huesca et à Saragosse

9.2.1 – La Plaza de Saragosse

9.2.2 – Rencontre avec les représentants des Institutions locales

ANNEXE 10 : Les enjeux de la politique des transports dans les Alpes

10.1 – L'essentiel de la transalpine Lyon – Turin

10.2 – La problématique du transport dans les Alpes

10.3 – Transport routier et pollution dans les Alpes – Le cas particulier de la vallée de Chamonix – 12 mai 2004.

ANNEXE 11 : Autres documents**11.1 – Publications Alternativa(s) – Pirene.**

11.1.1 – Numéro 1 – Mai 2000.

11.1.2 – Numéro 2 – Mars 2001.

11.1.3 – Numéro 3 – Décembre 2001.

11.2 – Les principaux tunnels européens

.

11.3 – Les autoroutes de la mer

11.3.1 – Séminaire Conférence des Régions Périphériques Maritimes d'Europe – Note technique sur les autoroutes de la mer – 13 et 14 janvier 2004.

11.3.2 – Déclaration sur les autoroutes de la mer du bureau politique de la commission arc atlantique – 14 janvier 2004.

11.3.3 – Déclaration sur les autoroutes de la mer - commission arc atlantique – 28 mai 2004.

11.3.4 – Déclaration sur les autoroutes de la mer - commission arc atlantique et conférence des villes de l'arc atlantique – juillet 2004.

11.3.5 – Revue de presse

11.4 – NIMBY ouZINDIEN.

REPUBLIQUE FRANCAISE
**CONSEIL GENERAL
DES HAUTES-PYRENEES**

**EXTRAIT DES PROCES-VERBAUX
DES DELIBERATIONS DU
CONSEIL GENERAL**

SEPTIEME REUNION DE 2004

Séance du 10 décembre 2004

Etaient présents : M. Azavant, Mme Bédouret, M. Béhague, Mme Beyrié, M. Boube, Mme Bourdeu, MM. Brune, Calvo, Castells, Dubarry, Mme Durrieu, MM. Dutour, Duzer, Forgues, Fortassin, Fourcade, Frossard, Guilhas, Lalanne, Lapeyre, Laval, Léo, Lepore, Loudet, Marquié, Marthe, Miqueu, Palmade, Pélieu, Mme Robin-Rodrigo, MM. Verdier, Vignes.

Avaient donné pouvoir : M. Dufaure à M. Boube ; M. Dussert à Mme Beyrié.

**RAPPORT DE LA MISSION D'INFORMATION ET D'EVALUATION
SUR LA TRAVERSEE CENTRALE DES PYRENEES**

M. Claude Miqueu, RAPPORTEUR.

Vu l'article 19 du règlement intérieur de l'Assemblée Départementale,

Vu la délibération du Conseil Général du 16 avril 2004 portant création d'une mission d'information et d'évaluation sur la traversée centrale des Pyrénées,

Vu le budget primitif du Conseil Général adopté le 19 décembre 2003,

Vu le rapport de M. le Président,

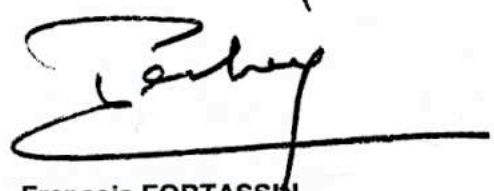
Le Conseil Général, après en avoir délibéré, à l'unanimité,

DECIDE

- 1.** en premier lieu et définissant une position sans ambiguïté,
 - **de donner un avis défavorable aux conclusions de l'étude SYSTRA proposant comme seule solution possible une traversée de la vallée d'Argelès prolongé par un tunnel sous le Vignemale.**

2. considérant que seuls, l'Europe, les Etats français et espagnols ont la légitimité pour mener à bien de vraies études opérationnelles,
- de participer aux débats nécessaires entre ces instances et les Collectivités territoriales du massif.
Il reste disponible pour s'associer à de vraies études opérationnelles de la traversée des Pyrénées, menées dans le cadre d'accords inter-gouvernementaux.
3. sensible aux menaces réelles qui pèsent sur l'avenir de notre Département, écartelé entre des métropoles régionales de plus en plus fortes,
- de se prononcer le moment venu, dans une démarche responsable et lucide, sur un éventuel projet de traversée maîtrisé, transparent parce qu'issu d'un vrai débat démocratique, prenant en compte les enjeux tant sociétaux que politiques, économiques, techniques et environnementaux.
4. porteur d'une ambition forte de développement et d'aménagement de son territoire, refusant le scénario de « l'archipel éclaté »,
- de proposer que le Département se porte candidat pour élaborer un schéma de développement économique et d'aménagement de son territoire, pour accompagner la candidature annoncée de la Région au titre des expérimentations permises par la nouvelle loi de décentralisation.
Cette réflexion programmatique prolongera et actualisera les travaux précédents « Bigorre 2001 », « Hautes-Pyrénées 2015-2020 », « Grand Tarbes 2020 » et tous les autres documents actuels ou futurs de programmation de nos Pays.
5. considérant que ce que nous venons de vivre constitue l'exemple de ce que les aménageurs et développeurs des territoires ne doivent pas faire,
- de présenter les conclusions de ce rapport aux différents décideurs concernés :
 - M. le Commissaire européen aux transports, Jacques Barrot
 - MM. les Ministres français et espagnols de l'Equipement et des Transports
 - Mmes et MM. les Députés européens de la Région du Sud-Ouest
 - Mmes et MM. les Parlementaires français et espagnols du massif pyrénéen
 - Mmes et MM. les Elus des Assemblées Délibérantes des Régions et des Départements, d'Aquitaine, de Midi Pyrénées, de Languedoc-Roussillon, d'Aragon, de Navarre, du Pays Basque et de la Catalogne.

LE PRESIDENT DU CONSEIL GENERAL,



François FORTASSIN
Sénateur des Hautes-Pyrénées