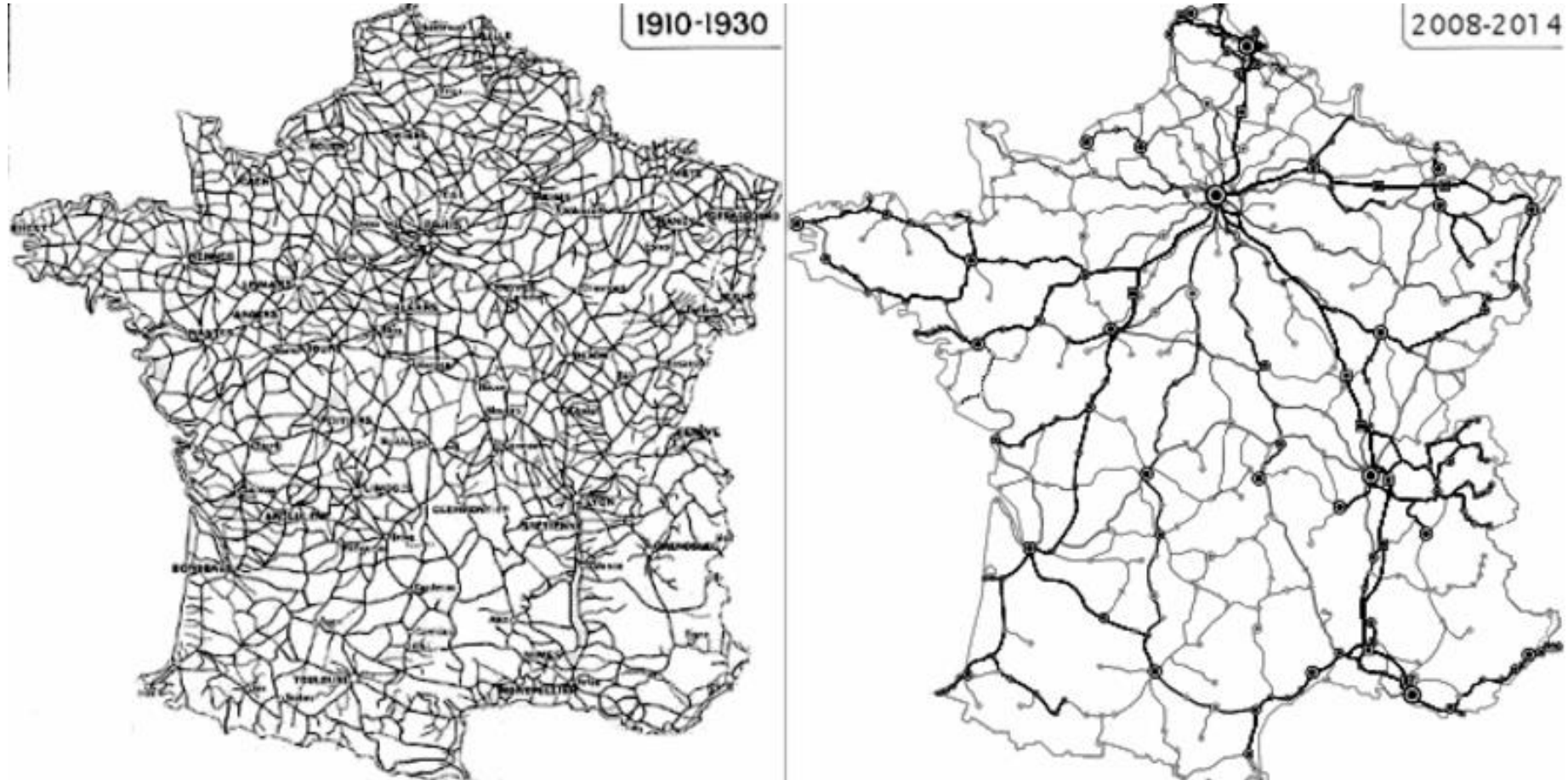


La Traversée Centrale des Pyrénées



Une technologie du passé ?



Le lobby aragonais de la TCP regroupe 69 organismes et entreprises

HERALDO DE ARAGON 7/7/2022

Le lobby aragonais qui revendique la construction de la Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) pour le trafic ferroviaire de marchandises Alianza Europea (Alliance Européenne), compte désormais 69 adhésions d'organismes et entreprises de six communautés autonomes, situées sur le parcours du couloir central depuis les ports d'Algésiras et Sines (Portugal) jusqu'à Saragosse : Andalousie, Estrémadure, Castille et León, Castille-La Manche, Madrid et Aragón. S'y ajoutent d'autres organismes de Navarre, du Pays Basque et de Valence en tant qu'intégrants du couloir Atlantique-Méditerranée, qui fait partie des axes transeuropéens Atlantique et Méditerranée.

A l'initiative de l'ordre des Ingénieurs des Ponts et Chaussées, du Conseil Aragonais des Chambres de Commerce et de l'Université de Saragosse, le groupe de pression tenait ce mercredi sa séance inaugurale dédiée au transport paneuropéen de marchandises par fer. Tant le président d'Alianza Europea et doyen des Ingénieurs Industriels, Salvador Galve, que son homologue des Ponts & Chaussées, Rafael López Guarga, ont réclamé la TCP pour faire face à la saturation d'Irún et de La Junquera.

« **Le problème est que les marchandises ne votent pas, aussi nous devons unir les entreprises et aller à Bruxelles pour changer la volonté politique** », a soutenu Galve.

López Guarga estime que les **55.000 camions** journaliers qui passent la frontière mobilisent **280 Mt/an**, quand le fer ne transporte que **4 Mt**. Il faut donc prendre des mesures immédiates et parier sur le train, qui ne représente pas plus de **4%** du total, tant dans la Péninsule Ibérique que dans les flux vers l'Europe.

Le conseil aragonais des chambres de commerce demande la construction d'une ligne ferroviaire dans les Pyrénées centrales

DIARIO DEL ALTO ARAGON 1/10/2022

Le Conseil Aragonais des Chambres de Commerce demande le développement des infrastructures ferroviaires dans les Pyrénées Centrales, par la voix de son président, Manuel Rodríguez Chesa, lors de la journée sur « La connexion des régions en Europe: défis et instruments », à l'initiative de la Chambre de Commerce d'Espagne et organisée par la Chambre de Saragosse.

Pour Rodríguez Chesa, « les connexions ferroviaires internationales sont indispensables pour le développement du potentiel logistique aragonais, la compétitivité du tissu industriel et l'attractivité de la région, afin d'attirer de nouveaux investissements ».

Il a déclaré que les connexions transfrontalières de l'Aragón sont non seulement nécessaires à la région, mais doivent être considérées comme essentielles pour le transport, principalement de marchandises, tant de l'Espagne que de l'Europe.

Du fait de sa situation géographique, l'Aragón doit être un nœud logistique au sud de l'Europe avec les infrastructures adéquates, articulant le transport intermodal de marchandises entre l'océan Atlantique et la Méditerranée, et d'autre part entre les principaux ports du sud de l'Europe (Sines au Portugal et Algésiras en Espagne) et le centre et le nord de l'Union Européenne, reliant une partie des trafics intercontinentaux de l'Union Européenne, indique le Conseil Aragonais des Chambres de Commerce.

Dès 2002, BAP a fait parvenir un courrier au président de la République Jacques CHIRAC :

« Si importante soit-elle sur le plan à la fois pratique, symbolique et patrimonial, la réhabilitation de la ligne Pau-Canfranc-Saragosse ne doit pas occulter l'étude du projet de traversée des Pyrénées au moyen d'un tunnel ferroviaire à basse altitude, susceptible, à l'instar de l'Eurostar, de résoudre une bonne partie des problèmes posés par le transport des marchandises à travers la chaîne.

La Commission Européenne est d'accord sur le principe mais le Conseil des ministres européens des Transports a repoussé à 2004 l'inscription de ce projet dans ses projets prioritaires.

La Communauté de Travail des Pyrénées, réunie le 28 juin 2002 à Jaca, a exprimé le souhait que cette étude soit prise en compte plus rapidement. »

BAP écrivait en octobre 2002 (infos n°8) :

- Depuis 1970, le trafic des marchandises par la route a triplé en Europe. Le transport de fret par le chemin de fer a diminué de 10%.
- L'évolution du volume des échanges de marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe a beaucoup augmenté pour atteindre 166 millions de tonnes en 1999. La route en assume 55%, le maritime 40%, le fer 3% et le transport combiné rail-route 2%.
- ... La SNCF comme la RENFE doivent consentir des efforts considérables pour adapter, ce qui coûte très cher, leur réseau aux exigences du transport de fret (lignes nouvelles, installations intermodales, réorganisation de la gestion, etc...)
- Il semble nécessaire de bien réfléchir à la localisation géographique de la traversée centrale des Pyrénées au moyen d'un tunnel à basse altitude lorsque l'étude du projet sera lancée, et d'en évaluer l'efficacité opérationnelle en fonction des lignes existantes ou à créer en France.

en décembre 2007(infos n°21) :

Et si la TCP passait par le ... Béarn ?

- Il y a certes l'actuelle ligne existante entre Pau et Saragosse (---) mais c'est surtout le projet d'une TCP que BAP souhaite voir mis à l'étude. Et pourquoi pas une TCP passant par le Béarn et se connectant sur le futur barreau de LGV ?
- Et plus loin : ... l'effort financier à consentir pour réhabiliter la ligne d'Oloron à Canfranc pour disposer d'un matériel moderne, pour assurer le trafic et le fonctionnement des services est disproportionné par rapport aux recettes que l'opérateur pourrait tirer de l'exploitation de la ligne

Et enfin en avril 2010 (infos n°25)

En fait, le projet de TCP, mis malgré tout à l'étude par les deux pays, n'avance guère.

Les informations relatives à ce projet sont variables et souvent contradictoires.

Les Aragonais continuent à se battre avec insistance et pugnacité pour ce projet qui est vital pour leur développement et nécessaire à l'épanouissement de la fameuse plateforme logistique PLAZA à Saragosse, projet visionnaire s'il en est car il intègre des données prospectives telles que la connexion avec le Maghreb et l'Afrique occidentale ainsi que le développement du port de Sinès au Portugal...

Le ministre de l'Équipement espagnol, s'exprimant devant le parlement européen, insistait sur la priorité que représentait, pour la présidence espagnole, le couloir méditerranéen sur le plan des réseaux transeuropéens.

Pas question de TCP.

Selon certains observateurs aragonais, Madrid ne pousserait pas ce projet en raison de l'absence d'engagement de la France dans ce dossier.

Le président de la SNCF Louis Gallois déclarait à Hendaye :

- « La ligne Pau-Canfranc sera utile. Mais elle ne servira, eu égard à sa configuration, qu'à des trafics très spécialisés, comme le trafic de wagons vides ou de citernes... »
- « La seule solution durable pour assurer un transfert significatif du fret de la route vers le rail est celle d'une traversée centrale des Pyrénées via un tunnel de base », dont il estime qu'il renvoie à l'horizon 2030.

Pourquoi la TCP aujourd'hui ?

- Transfert du trafic longue distance des marchandises de la route au rail
- Capacité : 30 à 50 MT/an (si réservée au fret) : 220 trains/jour sur 220 jours
- Ce transfert modal concerne essentiellement le trafic aux extrémités de la chaîne, et touche peu le trafic inter-régional qui restera par le Somport
- D'Algésiras à Francfort en 24h au lieu de 3 à 4 jours par la route
- 2 membres d'équipage par train pour 1000T au lieu d'un chauffeur de camion pour 30T
- Pas d'émissions de CO2 ni de pollution atmosphérique
- Récupération d'énergie électrique dans la descente de la meseta

Choix de l'itinéraire

Tunnel de Laruns à Villanúa (1,5% de pente)

côté espagnol

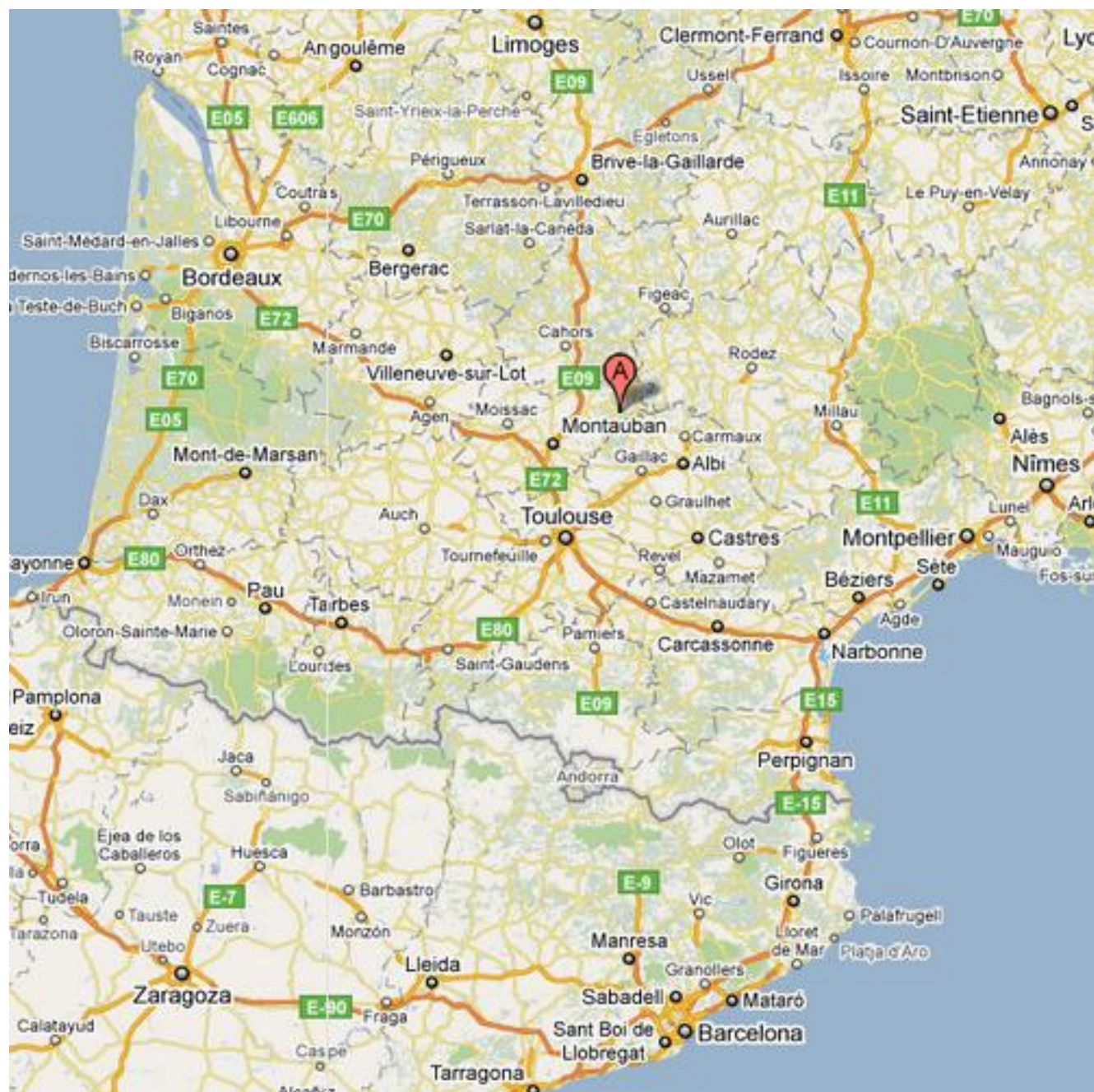
- Traversée de la vallée de l'Aragón en viaduc au-dessus de l'agglomération de Jaca
- Traversée de la sierra de la Peña par tunnel (30 km ?) jusqu'à Anzánigo
- Suivre le cours du Gállego via Zuera jusqu'à Saragosse (PLAZA)



Côté français

- La vallée d'Ossau est plus ouverte qu'Aspe
La plateforme de l'ancienne ligne Pau-Laruns est en partie réutilisable
- Le tracé est plus court d'environ 10km et comporte moins de tunnels
On évite la traversée de l'agglomération d'Oloron
- Le passage par l'Aquitaine est plus favorable au plan orographique que par Toulouse, mais il faut éviter d'engorger plus encore l'agglomération bordelaise
- Une plateforme multimodale près d'Agen, symétrique de celle de Saragosse, desservirait la Nouvelle Aquitaine et l'Occitanie par le réseau existant
- Une ligne nouvelle (réservée au fret ?) poursuivrait sa route vers l'Allemagne
- Une mini-plateforme en antenne à Pau ? (mais le wagon isolé n'est pas envisageable)





PLAZA : la principale plateforme logistique d'Europe

Plaza est un centre intermodal de transports qui comporte un terminal ferroviaire, un aéroport (passagers et marchandises) et est connecté aux principales artères routières du centre et du nord de la Péninsule, la A-2 (Madrid-Barcelone), la A-68 (Saragosse – Pays Basque) et la A-23 (de la côte méditerranéenne à Jaca).

Plaza a accueilli de grandes entreprises comme Inditex (Zara), Imaginarium, Porcelanosa, Décathlon, Mercadona, Eroski, DHL, DB Schenker, etc.

Avec 1200 Ha lors de l'ouverture en 2006, c'était la plus grande d'Europe, et beaucoup doutaient de son succès.

Après plusieurs extensions successives pour suivre la demande, elle atteint aujourd'hui 1310 Ha.

Une nouvelle extension à 1530 Ha (+220 Ha) est en cours pour accueillir notamment Amazon

Le fret aérien approche les 200.000 T/an, dominé par Inditex (marque Zara)

Le trafic voyageurs aérien, concurrencé par le TGV, est d'à peine 300.000/an

Le trafic ferroviaire de conteneurs a atteint 195.923 EVP en 2021

3.737 trains ont été formés

L'emploi à PLAZA a plus que doublé (15.000 emplois) depuis le lancement du projet

La baisse du chômage bat des records en Aragon (-26% en 2021)