

TCP: des objectifs écologiques en trompe-l'oeil

Les échanges de marchandises entre les versants nord et sud des Pyrénées amènent actuellement énormément de nuisances avec plus de 20.000 camions dans les deux sens tous les jours. C'est tout simplement invivable pour les riverains et écologiquement désastreux. Cependant, le projet de TCP actuel oublie de nombreux préalables : Deux grands canaux permettent de transporter la moitié des marchandises entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe : l'océan Atlantique et la mer Méditerranée ! Une première ligne Gijón/Saint-Nazaire a été ouverte en septembre 2010. D'autres lignes doivent être encouragées en tant que réponse écologique et économique.

Concernant les flux terrestres, moins de 5 % transitent par le centre des Pyrénées, 95 % étant acheminés sur les façades maritimes, correspondant aux flux importants en provenance de Bilbao d'un côté et Barcelone de l'autre. C'est donc là que doivent se porter en premier les efforts sur l'alternative au camion.

Si l'on souhaite concentrer les marchandises au centre des Pyrénées, force est de constater que l'hypothétique tunnel débouche sur un désert ferroviaire, la seule ligne Bayonne-Tarbes-Toulouse étant en fort déclin. Se limiterait-on à du ferroutage sur 40 km et du « tout camion » ensuite ?

Le projet de TCP a été pensé dans une période d'explosion du transport. Depuis les derniers effets de la crise, la croissance en transports est limitée. En même temps, les états doivent faire des efforts sur les gaz à effet de serre. De plus, il faut se poser la question de l'utilité des matières transportées. Dans les matières qui circulent au niveau des Hautes-Pyrénées: c'est du bois où du maïs. Est-on obligé de cultiver ces céréales gourmandes en eau pour aller alimenter des porcs industriels dans le sud de l'Espagne? Est-ce qu'il n'y aura pas des réorientations d'une économie qui va devoir évoluer?

Le coût de la TCP, initialement chiffré entre 5 et 10 milliards, approchera les 15 milliards alors que l'Europe pourrait se retirer du financement de cette infrastructure non prioritaire. Qui paiera cette note? En même temps, l'Aragon et l'Aquitaine investissent au fil des années dans le tunnel Pau-Canfranc, qui, avec un coût minime de 0,3 milliards permet d'absorber un flux certain limité, mais suffisant pour acheminer le tonnage des camions qui circulent à l'intérieur des vallées.

Lors de l'assemblée plénière du 28 février à la région Midi-Pyrénées, le groupe Europe Écologie a refusé le projet de TCP tel qu'il est proposé pour l'instant. Il n'intègre pas préalablement la suppression des transports inutiles, la potentialisation de l'existant (couloirs ferrés, cabotage maritime) et son inscription dans une vraie logique de transport ferré (refus du transit ferré ponctuel de camions). Surtout, le financement devient de plus en plus hypothétique. Nous souhaitons étudier d'autres alternatives afin de limiter rapidement les nuisances liées aux camions.

Guilhèm Latrubesse, conseiller régional Hautes-Pyrénées

Europe Écologie Les Verts Partit Occitan. Contact:

06.24.70.78.57.