

Café géographique du 27 novembre 2002

# De la route au rail :

## FRANCHIR LA MONTAGNE

*Entre saturation des passages actuels et ouverture de nouveaux itinéraires de franchissement : quels problèmes pour la montagne et ses périphéries ?*

Débat introduit et animé par

**André ETCHELECOU**

(Professeur de Géographie à l'Université de Pau et des Pays de l'Adour,  
Président du Comité scientifique du Parc National des Pyrénées)

### INTRODUCTION

**Texte d'introduction distribué au public** (par André ETCHELECOU) :

Les montagnes sont soumises à des **pressions anthropiques** d'un nouveau genre. La pollution de fond a été multipliée par 5 en 100 ans (de 10 à 50 ppb pour l'Ozone au sommet du Pic du Midi) ; le changement climatique conduit à un réchauffement (hausse de 300 m de l'isotherme 0°, diminution des glaciers) ; des émissions polluantes venues du piedmont se retrouvent en haute altitude (polluants organiques persistants notamment) sous l'effet combiné du transport atmosphérique et de la condensation (diminution de température avec l'altitude).

A cela risquent de s'ajouter, dans les décennies à venir, les incidences de **l'augmentation du trafic routier**. Les flux de transports de marchandises à travers le massif pyrénéen passeront à au moins 30000 camions par jour d'ici 15 ans *en l'absence de mise en place rapide par les pouvoirs publics d'une politique de transport combiné*. Or le trafic routier, concentré aujourd'hui principalement aux deux extrémités des Pyrénées (16000 poids lourds par jour), percolera à l'intérieur de la chaîne, principalement par le tunnel du Somport et par le val d'Aran. Les incidences de cette augmentation de trafic seront considérables si l'on en juge déjà par les concentrations de pollution et surtout les dépôts de polluants en vallée d'Aspe avec le très faible trafic actuel.

La **sensibilité des vallées de montagne à la pollution** a trois raisons majeures : les faibles possibilités de dispersion latérale de la pollution du fait de la topographie, la présence fréquente d'inversions thermiques, la fragilité des écosystèmes rencontrés. D'où les *répercussions sur l'environnement, mais aussi sur l'économie locale qui sera de moins en moins attractive pour le tourisme*.

**Quelques propos liminaires** (par Etienne COMBES, animateur des cafés géographiques à Toulouse) :

- Les transports et la traversée des montagnes, un débat d'actualité qui s'inscrit à la fois dans le contexte de l'Année Internationale de la Montagne et dans la réflexion générale sur l'Europe, plus particulièrement sur l'orientation à prendre en faveur du transport combiné (ferroutage).
- Il s'agit d'une question qui concerne tout le monde, les gens du pays (proximité du massif pyrénéen), les touristes qui parcourent ces territoires mais aussi toute personne qui circule entre la France ou l'Europe et l'Espagne.
- La problématique est à considérer à l'interface Aménagement/ Environnement /Développement : Quels sont les effets de l'aménagement de grandes infrastructures de transport ? Quels en sont les coûts sociaux et environnementaux ?
- Si la comparaison entre les Alpes et les Pyrénées est nécessaire, il sera ici essentiellement question des Pyrénées, et notamment de la traversée centrale du massif pyrénéen.

**Introduction au débat** (par André ETCHELECOU) :

C'est la première fois que ce type de débat public a lieu pour la question du franchissement des Pyrénées, et A.Etchélécou remercie Etienne Combes ainsi que les Cafés géographiques à Toulouse d'avoir organisé cette soirée.

Aujourd'hui, le problème du franchissement des Pyrénées n'est pas vraiment palpable ; on circule à peu près bien entre l'Espagne et la France. Toutefois, aux extrémités orientale et occidentale de la chaîne pyrénéenne, on se rend bien compte des problèmes d'engorgement et de saturation du trafic sur les axes autoroutiers.

Depuis une dizaine d'années, on a commencé à se pencher sur les problèmes de franchissement de la montagne, de la construction d'infrastructures, de leurs incidences sur les économies locales, etc. L'augmentation du trafic routier entre les pays ibériques et le reste de l'Europe est mal connue du grand public, dont l'attention est focalisée sur les Alpes. Or 16.000 poids lourds traversent aujourd'hui quotidiennement les Pyrénées, c'est à dire deux fois plus que le nombre de camions qui franchissent quotidiennement les Alpes. Ce constat est alarmant. Les flux de marchandises par la route à travers le massif pyrénéen passeraient à au moins 30.000 camions par jour d'ici quinze ans en l'absence de mise en place rapide par les pouvoirs publics d'une politique de transport combiné. Les deux axes principaux, le Perthus à l'est et le Biriadou à l'ouest, sont d'ores et déjà saturés.

Les points de franchissement sont rares dans les Pyrénées. Il est probable qu'à l'avenir le trafic percolera à l'intérieur de la chaîne, principalement par le tunnel du Somport, dont l'ouverture est programmée le 17 janvier 2003, et la vallée d'Aspe.

Quelles sont les incidences de l'augmentation du trafic sur les milieux naturels ? On a calculé qu'en un jour, en raison de la fermeture temporaire du Perthus, 700 poids lourds étaient passés en vallée d'Aspe. Ces problèmes de trafic sont bien actuels, car les incidences environnementales en milieu montagnard sont importantes dès le passage de quelques centaines de camions. La plus grande vulnérabilité des vallées de montagne à la pollution a trois raisons majeures : les faibles possibilités de

dispersion latérale de la pollution du fait de la topographie, la présence fréquente d'inversions thermiques qui contiennent la pollution dans les vallées, la fragilité des écosystèmes rencontrés.

Actuellement, il existe un gros point d'interrogation quant aux politiques publiques concernant ces problèmes. Un colloque a eu lieu récemment en Catalogne. Midi-Pyrénées mène une réflexion sur ce sujet depuis quelques années, ce qui n'est pas le cas de Languedoc-Roussillon. Pourquoi ne parvient-on pas à penser des solutions alternatives au trafic routier, et des financements adaptés ? Il n'y a pas de consensus à l'échelle du massif pyrénéen dans son ensemble. On sait que les décisions sont à prendre à un niveau européen, ce dont témoignent deux éléments : le projet de liaison entre l'Afrique et l'Europe par un tunnel (sous le détroit de Gibraltar) ; le port de Sines au Portugal, qui sera bientôt une escale majeure pour les plus gros porte-conteneurs (un accord a déjà été conclu entre Singapour et Sines). Ce double horizon est absent des réflexions actuelles.

## DEBAT

- **Question / intervention n°1 :**

- *JF Laporte, ancien animateur dans les Pyrénées, notamment dans la vallée d'Aspe, conteste le fait que Bariatou soit une traversée des Pyrénées. Problème d'échelle. Pour lui, la vraie traversée des Pyrénées est plus au sud, vers Pampelune, vers la Castille.*

- A. Etchélécou : on est d'accord sur le fond. Bariatou est le point de franchissement à l'extrémité occidentale des Pyrénées. Le passage s'effectue pour le moment par une 2x2 voies, qui devrait bientôt devenir une 2x3 voies.

- **Question n°2 :**

- *Quid du cabotage maritime ?*

- A. Etchélécou : il faut bien sûr ne pas l'oublier. De nombreux échanges de part et d'autre des Pyrénées se font par bateau. Mais, contrairement à ce que pensent certains élus d'Aquitaine, le cabotage maritime ne peut être une solution à l'échelle géographique de la France. On prône cette solution pour éluder les vraies questions touchant au ferroviaire. Le cabotage maritime ne représente qu'un faible tonnage. Il peut être une solution à partir des pays ibériques, mais pas à partir de la France.

- **Question / intervention n°3 :**

- *Demande, dans la salle, de précisions, d'un complément d'information sur le Somport, sur la question du financement. L'intervenant estime ensuite que le gros du trafic ne passera pas au centre des Pyrénées.*

- A. Etchélécou exprime ses doutes vis à vis de l'opinion du Ministère de l'Équipement, qui estime que l'augmentation du trafic en vallée d'Aspe à la suite de l'ouverture du tunnel du Somport sera faible. Il pense au contraire que cette augmentation sera importante. Quant au problème du financement, il le présente comme un faux débat, qui permet aux politiques de fuir la vraie question. L'enjeu réel est de savoir si on veut vraiment trouver une solution alternative à la route et favoriser le transport combiné. Il faut raisonner en termes de chaîne origine-destination des marchandises, pour voir ce que l'on transporte, jusqu'où, par où ça passe et comment prendre les décisions adaptées. Il ne faut pas raisonner uniquement en termes de coûts. Le problème du financement doit être traité en dernier.

- **Question / intervention n°4 :**

- Dans la salle, intervention d'un citoyen qui fait remarquer que, depuis le début du débat, on reste focalisé sur les Pyrénées. Or, selon lui, franchir la montagne n'est pas une fin en soi. Il est indispensable de ne pas enfermer la réflexion dans un cadre régional, de penser à une échelle européenne et non à la seule échelle de la montagne.

- A. Etchélecou est d'accord sur le fond et juge trop facile de renvoyer la balle dans le camp de l'Europe. Il est urgent d'aller au-delà des simples constats. C'est pourquoi il s'efforce de fournir aux décideurs un certain nombre de scénarios de solutions possibles. Il se montre très surpris des appréciations de la DATAR depuis deux ou trois ans. Ainsi, le rapport Becker reconnaît que le trafic transpyrénéen va doubler dans les années à venir, mais préconise seulement un réaménagement des passages routiers et ferroviaires actuels, avant d'éventuellement décider d'une autre politique dans quelques années. A. Etchélecou est étonné de ces arguments venant de services d'État qui se contenteraient d'une amélioration de l'existant.

• **Question / intervention n°5 :**

- J.C. Valadier prend la parole au nom du Comité Somport de Toulouse, association favorable à l'interdiction des camions dans le tunnel du Somport. Il affirme que c'est une énorme erreur d'avoir mis tant d'argent en vallée d'Aspe. Le tunnel doit certes être ouvert, mais pas au trafic international de fret. Laisser ce problème entre les mains des seuls lobbies de sociétés de transport est dangereux. Il faut rétablir le coût réel de franchissement central des Pyrénées et poser la vraie question : faut-il transporter les marchandises ? Il faut baisser le niveau de nuisance et donc passer au ferroviaire. Le projet de traversée centrale des Pyrénées ne peut être vu comme un projet d'intérêt général, c'est un leurre écologique. Avant de penser au franchissement de la montagne par ferroutage, il est nécessaire de mettre en place les infrastructures ferroviaires adéquates dans la plaine, et ce à l'échelle européenne.

**Question / intervention n°6 :**

- J. Guiyi qui a longtemps travaillé pour la DATAR, rétablit d'abord l'enjeu essentiel du débat. Il s'agit pour lui d'un problème majeur. Il estime que, même après l'ouverture du tunnel du Somport aux poids lourds, la grande majorité du trafic continuera à passer aux extrémités de la chaîne pyrénéenne. Les passages centraux ne peuvent être que des palliatifs momentanés. Le cabotage ne résoudra pas le problème. La première chose à faire pour la région Languedoc-Roussillon est de doubler la ligne de chemin de fer entre Montpellier et Barcelone. Faire circuler davantage de trains à l'est des Pyrénées est primordial. Une ligne à grande vitesse doit être réalisée au niveau du Perthus. Le montage financier du projet est en cours. Cette ligne va être créée et transportera aussi bien des passagers que des marchandises. Aujourd'hui, il convient avant tout de se battre pour cette ligne à grande vitesse.

- A. Etchélecou pense que l'analyse est juste. Il soulève cependant un problème d'ordre de grandeur. Il a dirigé une étude dont le but était de comparer les niveaux de pollution respectifs de la vallée d'Aspe et de la vallée de Chamonix. Ces niveaux atteignent d'ores et déjà les seuils-limites à ne pas dépasser, si l'on prend pour référence les directives européennes en la matière. Ces vallées sont étroites, ce ne sont pas des milieux favorables à la dispersion de la pollution. Si l'on ajoute à cela des incidences montagnardes spécifiques, comme les phénomènes d'inversion thermique, on voit bien que la concentration de la pollution dans les vallées de montagne est aggravée. Même si l'augmentation du trafic n'est que de quelques centaines de camions par jour en vallée d'Aspe, les répercussions écologiques de ce trafic sont déjà sensibles.

• **Echange questions / interventions n°7 :**

- Un représentant de l'association toulousaine Eurosud Transports prend la parole. Il commence par mettre en avant quelques chiffres. « Actuellement, 17.000 camions franchissent les Pyrénées chaque jour. Dans 20 ans, ce sera le double. 4 % du fret seulement circule par le chemin de fer (problème

d'écartement des rails). Il est urgent de faire passer ce taux à 30 – 35 %. Le problème de saturation du trafic aux extrémités de la chaîne des Pyrénées est réel et un passage central est nécessaire. La DATAR devrait agir dans ce sens-là, mais elle ne fait pas son travail ».

- M.Guiyi encourage Eurosud à accepter la géographie. La logique géographique est telle que les flux continueront à passer aux extrémités en raison de la présence du Massif Central, et surtout à l'Ouest des Pyrénées puisque la péninsule ibérique est selon lui, située plus à l'Ouest de la France qu'au Sud. Un tunnel de basse altitude au centre des Pyrénées est irréaliste. On ne peut l'envisager avant 2050-2100. Il faut penser à court terme, et par conséquent au Perthuis et à Biriadou.

- Pour l'association Eurosud Transports, les infrastructures dont parle la DATAR coûteront très cher, et un passage au centre des Pyrénées reste la meilleure solution.

- A.Etchélecou met en évidence le caractère trop franco-français du débat et souligne la nécessité d'une prise en compte des aspects sociaux.

- L'échange entre la DATAR et Eurosud Transports continue autour de la légitimité géographique d'un franchissement au centre des Pyrénées.

- J.M. Pinet (animateur des Cafés-Géos) fait remarquer que, dans tous les cas (aux extrémités comme au centre du massif), le tourisme et l'environnement seront affectés par l'augmentation du trafic : le problème est peut-être en amont, dans la légitimité et la finalité mêmes de ce trafic. On ne peut écarter les impacts sociaux et environnementaux quelle que soit la solution retenue, et il faut donc poser le problème des transports dans le cadre du type d'économie qui suscite un accroissement insupportable du trafic.

- **Question / intervention n°8 :**

- *Un intervenant dans la salle demande des précisions quant au concept de l'autoroute ferroviaire.*

- A.Etchélecou, sans vraiment donner de précisions techniques, trouve séduisante la solution de l'autoroute ferroviaire (concept qui envisage l'adaptation à la technique routière - conditions techniques et commerciales - et non l'inverse comme le transport combiné). Techniquement, il existe aujourd'hui des solutions de transport par mode ferroviaire. Si l'autoroute ferroviaire n'est pas envisageable à court terme, le système MODALOR pourrait être appliqué bientôt.

- **Question / intervention n°9 :**

- *Le comité Somport de Toulouse prend appui sur l'exemple suisse, où des referendums ont été organisés sur les questions de transport, pour montrer que c'est la démocratie qui est en jeu dans ce débat. Le coût du transport est aujourd'hui payé par la collectivité. Il est temps de raisonner dans l'intérêt général et de se demander si faire circuler des camions dans sa région est une fin en soi.*

- A.Etchélecou met en garde contre les références financières permanentes. Les coûts environnementaux doivent être financés, mais le débat ne peut tourner autour de la seule question financière.

- **Question / intervention n°10 :**

- *Le porte parole des Verts à Toulouse prend l'exemple des chaussures Adidas pour démontrer que, à cause des délocalisations pour des raisons économiques, des milliers de kilomètres sont parcourus avant d'obtenir le produit final. Il faut selon lui mettre en cause le mode de croissance économique actuel qui ne considère pas le véritable coût du transport.*

- A.Etchélecou reconnaît que la solution réside dans un changement radical du mode de production des marchandises et dans une réduction de la demande. Mais les comportements individuels ne changent pas du jour au lendemain. Il faut adopter une attitude pragmatique mais les vingt ans à venir sont décisifs en termes d'aménagement du territoire.

- **Question / intervention n°11 :**

- *Le représentant d'Eurosud Transports revient sur l'exemple suisse pour illustrer la possibilité réelle de mettre les camions sur les trains. Le « modèle suisse » relève notamment d'un système de*



*vignette taxant les poids lourd permettant la construction de tunnels ferroviaires et le franchissement des Alpes. Pourquoi ne procède-t-on pas de la même façon en France ?*

- A.Etchélecou insiste une nouvelle fois sur la nécessité de dépasser le problème financier. L'ouverture à la concurrence du réseau ferré français constitue ainsi un point d'interrogation autrement plus inquiétant. Toute une chaîne logistique est à réaménager !

• **Question / intervention n°12 :**

- M. Ruban (*Direction Régionale de l'Équipement*) parle ici d'un point de vue personnel. Il se demande si le tunnel au centre des Pyrénées est LA solution. Ce projet permettra simplement de ralentir légèrement l'augmentation du trafic poids-lourds. Le problème reste extrêmement complexe. L'acceptabilité des populations concernées par l'ouverture du tunnel du Somport est une inconnue lourde de conséquence. Il n'existe pas de solution miracle.

- A.Etchélecou pense que les propos de M. Ruban sont une preuve par l'absurde de la nécessité d'au moins une traversée centrale des Pyrénées. On a déjà montré que les incidences écologiques surviennent dès le passage de quelques centaines de camions par jour. Or l'échelle de grandeur prévue est actuellement de plusieurs milliers de poids lourds par jour. Les manifestations qui ont eu lieu récemment à Saint-Béat (val d'Aran) montrent que 400 camions par jour, c'est déjà insupportable pour les populations concernées.

• **Question / intervention n°13 :**

- *Un étudiant en géographie (se) demande pourquoi les hommes politiques ne sont pas au courant de ces problèmes et ne les prennent pas en compte.*

- A.Etchélecou lui répond qu'ils sont pour la majorité d'entre eux informés, mais ces problèmes d'infrastructures lourdes concernant des échéances lointaines, dépassent largement la durée des mandats et les hommes politiques se montrent frileux face au ferroutage. Il faut également tenir compte des lobbies, des intérêts puissants qui s'affrontent autour des questions de transport.

• **Question / intervention n°14 :**

- Jean-Marc Pinet (*animateur du café géographique*) propose une synthèse du débat :

*Il note d'une part le glissement qui s'est opéré au cours de la discussion de la montagne au problème du transport. La montagne apparaît, dans un débat sur les difficultés de circulation, comme le point de cristallisation et de dévoilement des problèmes généraux en matière de transport. C'est dans les montagnes, zones fragiles (comme les littoraux), qu'ils se posent avec le plus d'acuité.*

*Jean-Marc Pinet observe d'autre part que le franchissement de la montagne est inséparable des transports dans les piémonts de la périphérie du massif, dans les régions environnantes, dans les états limitrophes, dans l'ensemble des états européens et même maintenant dans un autre continent (liaison avec l'Afrique). C'est une approche typiquement géographique que de tenir compte des échelles différentes auxquelles se posent les problèmes, de façon parfois contradictoire. Mais, pour la montagne, les risques restent les mêmes.*

- A.Etchélecou rebondit sur cette dernière remarque pour dire que le patrimoine des Pyrénées est en jeu dès aujourd'hui, que les hommes politiques doivent comprendre que le problème n'est pas qu'un problème de financement. Le tourisme tend d'ores et déjà à reculer en vallée d'Aspe. A.Etchélecou concède que les solutions sont sûrement multiples. Désengorger les extrémités et ouvrir un tunnel au centre des Pyrénées ne sont évidemment pas incompatibles. Il insiste sur la complexité économique, sociale, géographique, environnementale des enjeux du débat.

• **Question / intervention n°15 :**

- *Une géographe soulève la question des incidences sur le système agro-sylvo-pastoral des Pyrénées.*

- A.Etchélecou regrette l'absence d'étude sur ce thème pour le moment.

- Jean-Marc Pinet juge terrifiante cette réponse : pourquoi ne pas raser franchement les Pyrénées ?

Compte-rendu établi par  
**Arnaud GOUNELLE**  
(étudiant agrégatif en Géographie)