

Faites sauter les Pyrénées !

Le prochain enjeu de la bataille entre rail et route, c'est la frontière franco-espagnole. PAR MARCIVALDI

D'UN CÔTÉ, L'ÉMOTION SUSCITÉE par les accidents de camions dans les tunnels alpins. De l'autre, des grèves dures qui ont paralysé pendant plusieurs semaines le fret ferroviaire en France. Deux facettes du prix à payer pour ce que la Commission européenne appelle, dans son livre blanc sur les transports, la marginalisation du rail en Europe.

Le cas des Pyrénées est éloquent. Avec environ 80 millions de tonnes annuelles et 15 000 poids lourds par jour, le trafic entre la péninsule Ibérique et la France est deux fois plus important que, dans les Alpes, celui entre l'Italie et la France. Il représente près d'un camion toutes les six secondes, en supposant un flot continu vingt-quatre heures sur vingt-quatre, ce qui bien sûr n'est pas le cas.

Et le rail, dans tout ça ? Quasi inexistant : la part du fret ferroviaire atteint péniblement 3 % du fret maritime et terrestre entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe.

A l'horizon 2020, les échanges terrestres entre l'Espagne, le Portugal et les autres pays de l'Union européenne atteindront peu ou prou 200 millions de tonnes. Seulement 12 % passeront par le rail, compte tenu des nouvelles capacités ferroviaires prévues actuellement. On est loin d'une part de marché de 35 % pour le train, atteinte aujourd'hui dans la totalité du massif alpin... grâce à la politique menée par la Suisse ! Si rien n'est fait maintenant, 32 000 poids lourds traverseront chaque jour les Pyrénées en 2020. La saturation

des autoroutes, qu'il aura déjà fallu faire passer à deux fois trois voies, sera atteinte. Il sera trop tard pour réaliser que la tonne transportée par la route coûte, en termes d'accidents, de congestion, de pollution atmosphérique et sonore, trois à cinq fois plus cher que la tonne transportée par le rail.



LES PYRÉNÉES SONT UN VERROU

qu'il faut ouvrir pour dégager d'énormes gains de rentabilité sociale dans le transport de marchandises. Ce corridor qui s'étend du nord de l'Afrique au sud de la France est donc un vrai marché pour le rail. Les efforts conjugués des régions, notamment Midi-Pyrénées et Aragon, conduisent à proposer la construction d'un tunnel de

basse altitude (donc sans effet sur les milieux fragiles des montagnes), d'une longueur de 50 kilomètres, dans l'axe Tarbes-Saragosse, et dédié seulement au fret ferroviaire.

L'investissement peut paraître énorme. Mais les modèles économétriques le montrent : le rail peut devenir un mode prédominant de transport de fret à longue distance, à condition d'assurer aux entreprises une très grande rapidité de service. Ce tunnel est peut-être l'occasion d'inverser les priorités – le fret avant le passager – et de découpler les réseaux (fret et passagers) autant qu'il est possible. C'est dans les Pyrénées qu'une grande partie de la bataille du fret ferroviaire en Europe se gagera.



MARCIVALDI est chercheur à l'Institut d'économie industrielle de l'université de Toulouse. Une fois par mois, un membre de ce centre, parmi les plus réputés du monde, signe une tribune dans « L'Expansion ».



PLANÈTE PRESSE

SUSPENSE EN ESPAGNE POUR L'APRÈS AZNAR

Qui succédera à José Maria Aznar à la tête du gouvernement espagnol ? Cinq ans après sa première élection, le chef du gouvernement semble déjà inamovible. Pourtant, la question de l'après-Aznar est ouverte par *Cambio 16*. L'hebdomadaire rappelle que le dirigeant conservateur s'est engagé à ne pas rester plus de huit ans.

Victorieux des socialistes en 1996, puis en 2000, le leader du Parti populaire, 48 ans, ne devrait donc pas se représenter en 2004. Mais les promesses électorales ne sont-elles faites que « pour ceux qui les croient », se demande le journal, alors que l'opposition semble toujours incapable de prendre sa revanche ?

Les proches d'Aznar assurent qu'il tiendra ses engagements. « Même si on le lui réclamait à genoux, il ne se représentera pas », explique l'un d'eux.



Qui pourrait lui succéder au palais de la Moncloa ? Un homme « sans ambition », affirme *Cambio 16*, car un éventuel retrait du gouvernement ne signifierait pas que le chef de la droite passera complètement la main. « Je peux abandonner la présidence, mais je ne me retirerai pas de la politique », a-t-il déjà averti.

On avance donc les noms d'Angel Acebes, 42 ans, actuel ministre de la Justice, ou de Jaime Mayor Oreja, 50 ans, le chef de l'opposition au Parlement basque. Les candidats sont nombreux mais, pour *Cambio 16*, le « successeur » ne devra décidément pas faire d'ombre à José Maria Aznar. **B.P.**

« CAMBIO 16 », n° 1564, 26 novembre 2001.