

France - Espagne - Andorre

L'Indépendant

31/01/2009

Le Pays Pyrénées-Méditerranée bientôt fort de 100 000 âmes

Déjà constitué de 57 communes, le Pays Pyrénées-Méditerranée accueillera de nouveaux arrivants cette année. Un sujet évoqué la semaine dernière par le président Manent, en présence des représentants du conseil général.

Le Pays Pyrénées-Méditerranée bientôt fort de 100 000 âmes. Déjà constitué de 57 communes, le Pays Pyrénées-Méditerranée accueillera de nouveaux arrivants cette année. Un sujet évoqué la semaine dernière par le président Manent, en présence des représentants du conseil général.

De Cerbère à Prats-de-Mollo, le Pays Pyrénées-Méditerranée couvre une large partie sud du territoire départemental, englobant ainsi près de 85 000 habitants selon les chiffres du recensement de 1999. Probablement un peu plus de 90 000 aujourd'hui. Et l'entité pourrait encore grandir avec l'entrée de l'Illobéris. Le sujet a été officiellement évoqué par Francis Manent lors de la première visite "au Pays" du président du conseil général Christian Bourquin, le 23 janvier dernier. Plus de poids "*L'arrivée de l'Illobéris, cette année, dans le Pays, c'est-à-dire les villes de Montescot, Bages, Théza, Ortaffa, Corneilla mais aussi Elne, et plus près de nous Céret, maintiendra une cohérence du territoire*", soulignaient Francis Manent et Sylvia Pena, respectivement président et directrice de la structure. Ainsi élargi, le "Pays", créé voilà maintenant dix ans par l'ancien député-maire de Céret Henri Sicre, pèsera peut-être davantage lorsqu'il s'agira de défendre de lourds et importants dossiers comme ce fut le cas pour le classement des Albères au patrimoine mondial de l'UNESCO. Sur ce sujet, Francis Manent a d'ailleurs averti : "*Le classement des Albères à l'UNESCO est aujourd'hui en attente des projets de la Catalogne sud. Et il ne faut pas se précipiter. Il faut y aller pour gagner et pas pour faire de la figuration ! Toutes les cartes sont de notre côté, je suis optimiste.*" D'autant que "Pyrénées-Méditerranée" gagne en reconnaissance et en visibilité. "*Nous avons été retenus sur le dossier Pêche, le plan européen d'action pour une pêche durable et responsable qui nous a alloué une enveloppe de 600 000 euros, nous sommes labellisés Agen*

da 21

et faisons partie du programme européen Leader Plus

" (1), se félicitait ainsi Francis Manent, "*et nous travaillons sur un "Pays d'Art et d'Histoire transfrontalier" avec la vallée de Campredon, qui serait ainsi le premier du genre.*", ajoutait-il. Egalement sur la feuille de route du président Manent, le Pôle pyrénéen autour du Canigou, sur un territoire commun au Pays Terres Romanes. "*Nous souhaitons y voir figurer les stations thermales, il faut qu'elles soient intégrées à ce Pôle pour développer le territoire.*", assurait-il. 10 millions d'euros pour la Voie verte Enfin, Francis Manent a évoqué la "Voie verte" (réservée aux véhicules non motorisés et devant relier à terme le Vallespir à la mer) dont une première tranche entre Le Boulou et Argelès sera inaugurée cette année. "*L'objectif est de la relier avec celle existant déjà le long du Ter en passant par le col de Panissars et le Vallespir. Notre Voie verte devrait être achevée d'ici quatre ans.*", annonce Francis Manent. Une enveloppe de 10 millions d'euros, constituée par l'Etat (40 %), la Région (40 %) et le conseil général (20 %) a été débloquée. Le président du conseil général, Christian Bourquin, dont c'était la première visite "au Pays" est ainsi selon Francis Manent "*un partenaire privilégié conscient de notre utilité et de l'importance des Pays*". Un "Pays" qui, avec l'entrée prochaine d'une dizaine de nouvelles communes, flirtera désormais

avec les 100 000 habitants. Frédérique Michalak

(1) L'"Agenda 21" est un programme d'actions pour le XXI^e siècle, orienté vers le développement durable, signé par La France au sommet de Rio en 1992. "Leader Plus" est un programme européen d'aides aux zones rurales.

Christian Bourquin, Robert Garrabé, Alain Torrent et Alexandre Reynal reçus le 23 janvier dernier au siège du Pays Pyrénées-Méditerranée, rue Jean-Amade, par Francis Manent et Sylvia Pena, président et directrice du "Pays". Photo F.M.

Frédérique Michalak

Tous droits réservés : L'Indépendant

AD7A258389A09609801D2180B70171DB07E9271E85CC23D8894506D

La Clau

04/02/2009

Le concessionnaire des travaux TP Ferro confirme l'ouverture le 14 février

La ligne TGV Perpignan-Figueres livrée dans 10 jours, pour rien

Le concessionnaire TP Ferro, en charge de la construction de la Ligne à Grande Vitesse de 44,4 km entre Perpignan et Figueres, passant sous le massif des Albères, a confirmé ce matin qu'il tiendra le délai de livraison de la ligne, fixé au 17 février. Mais aucun TGV n'y circulera et aucune date sérieuse n'est arrêtée concernant l'utilité effective de cette liaison, en dehors d'une vague hypothèse annoncée par l'Etat espagnol, pronostiquant le passage du premier convoi au minimum courant 2010. Dotée d'une dizaine de viaducs, la ligne, à caractère mixte, permettra de recevoir autant des trains de voyageurs, circulant à une vitesse maximale de 350km/h, que de marchandises, dont la vitesse ne pourra être inférieure à 100km/h. La construction de ce tronçon, attendu depuis 1992, a débuté en novembre 2004 et modifié progressivement les paysages des régions du Roussillon et de l'Alt Empordà. 1500 ouvriers ont participé aux travaux, pour un coût global de 1,096 milliard d'euros, mais cette réalisation apparaît comme surréaliste car la voie comporte pour l'heure un terminus obligatoire dans la commune d'Hostalet de Llers, au Nord de Figueres, puisqu'un maillon manque pour rejoindre le reste de la ligne, également en construction, plus au Sud.

L'Indépendant

05/02/2009

Un statut particulier pour l'école transfrontalière

Un statut particulier pour l'école transfrontalière

Les parents d'élèves ont dû manifester pour conserver le 4e poste de l'école qui a cependant vu ses effectifs progresser de 18 %. Claude Picas nouveau maire en rappelle la spécificité :

"Cette école transfrontalière multilingue, doit acquérir un statut particulier afin de ne plus être soumise aux aléas de la fréquentation annuelle, puisque nous avons la richesse d'accueillir tous les élèves qui franchissent la frontière pour venir apprendre chez nous. C'est l'honneur de la République que de les accueillir".

Tous droits réservés : L'Indépendant

AF7CC52C8520230CC0622000F106512805C9001215C62FAB381DDBF

Le Pays Basque de demain

Pays Basque Intérieur **SAINT-PALAIS Le Pays Basque de demain** Lors de sa conférence du 29 janvier, organisée par Amikuze Entreprendre, Battitta Boloquy, directeur du dispositif Conseil de développement/Conseil des élus, a exposé l'avancée des travaux du contrat territorial Pays Basque 2007-2013. Signé le 8 septembre dernier par des représentants de l'Etat, de la région Aquitaine, du département des Pyrénées-Atlantiques et du Pays Basque ce projet, résultat d'une négociation collective, fixe les grandes orientations d'aménagement et de développement, pour « construire une vision partagée et durable du territoire Basque ». Trois axes stratégiques sont au cœur de ce dispositif : - l'innovation pour un territoire compétitif et responsable - la construction d'un territoire équilibré entre la côte et l'intérieur, anticipant et maîtrisant l'urbanisation et améliorant la cohésion sociale. - le renforcement des coopérations transfrontalières, la transmission du patrimoine naturel, culturel et humain, et la valorisation et préservation des espaces naturels côtiers et intérieurs. Le programme compte 77 opérations dont : - la structuration des filières économiques (création de « clusters » agroalimentaire, pêche, glisse, résidentiel) - le développement de l'enseignement supérieur (renforcement des équipes de recherche et développement de Estia, création d'une université des métiers, augmentation de l'offre d'enseignement du Basque) - la recherche et l'innovation (création d'un pôle technocité aéronautique) - l'expérimentation dans les champs du dialogue social et de la responsabilité sociétale (intégration des jeunes générations dans le développement du territoire) - l'élaboration de nouvelles stratégies pour un aménagement et une mobilité durable (anticiper et maîtriser l'urbanisme, économiser le foncier, renforcer les infrastructures de transport) - établir un plan climat/énergie (adapter les activités économiques à la vulnérabilité du système) - favoriser l'accès aux soins (construction de maisons de santé pour l'accueil de médecins à Larcevau et Baigorri), etc. Bien que plus ambitieux sur le plan financier que la convention spécifique 2001-2006 (213 M€ contre 160 M€), le contrat territorial 2007-2013 n'intègre pas certains investissements comme les routes ou l'assainissement. Josette Duvigneau

Tous droits réservés : Sud Ouest

937195258300B90000F021D0EF0A819B03598316B5382835DA74DF0

L'Indépendant

10/02/2009

Nouvelle étape pour l'Eurodistrict de l'Espace catalan transfrontalier

Nouvelle étape pour l'Eurodistrict de l'Espace catalan transfrontalier

L'Eurodistrict de l'Espace Catalan Transfrontalier, qui a pour objectif d'articuler un bassin de vie, d'emploi et d'activités surmontant les disparités frontalières, est porté par un comité de pilotage constitué de 26 institutions de la province de Girona et de la Catalogne Nord (département des Pyrénées-Orientales). Une nouvelle étape de sa consolidation s'est amorcée dernièrement, avec la réunion du comité technique de l'Eurodistrict à Banyoles, au siège du Conseil Comarcal du Pla de l'Estany. Il s'agit d'engager la phase de structuration juridique en ouvrant un processus d'élaboration de statuts qui aboutisse à la création, à moyen terme, d'un organisme s'inscrivant dans la législation de l'Union Européenne. Cet organisme permettra de mener des politiques transfrontalières d'amélioration de la qualité de vie du million d'habitants qui compose cet Espace Catalan Transfrontalier. Il est prévu de présenter les statuts, avant fin 2009, à l'approbation des États Espagnol et Français. Le comité technique est composé par des représentants de la Generalitat de Catalunya, du conseil général des P.-O., des mairies de Girona, Perpignan, Figueres, Céret et Prades, de la Diputació de Girona, des conseils comarcals et Communautés de communes frontalières et d'associations de maires des deux côtés de la frontière.

Plus d'info : Casa de la Generalitat de Catalunya a Perpinyà. 1 rue de la Fusteria. F, 66000 Perpignan ? dpereta@gencat.cat

Tous droits réservés : L'Indépendant

3A7295758EB01504005F27E0B900C15201F9A514D52F22D749B0CD9

Midi Libre

11/02/2009

Rendre les Pyrénées perméables

Transports **Rendre les Pyrénées perméables**

La 4e conférence sur les communications pyrénéennes organisée par la Communauté de travail des Pyrénées

(1)

s'est tenue hier à Narbonne

sur le thème « *Intermodalité, transports et territoires* ». Tous les types de transports étaient au coeur des débats avec un objectif, presque une obsession : les faciliter. Le chemin de fer bien sûr avec un appel commun lancé par Jean-Claude Gayssot, vice-président du Languedoc- Roussillon, et son homologue catalan Manuel Nadal Carreras : accélérer la construction de la ligne en grande vitesse (LGV) Perpignan-Nîmes. Alors que, côté espagnol, le tronçon devrait être terminé fin 2012, côté français on en est encore au stade de projet. Même s'il est inscrit parmi les lignes prioritaires à lancer d'ici 2020. Par ailleurs, Georges Frêche a annoncé que la région allait participer financièrement au contournement Nîmes-Montpellier. Une lettre sera adressée prochainement aux premiers ministres français et espagnols, ainsi qu'à l'Union européenne. Un débat public organisé de mars à juin associera la population à la réflexion sur le projet Montpellier-Perpignan. Il y a urgence. Car avec 10 000 camions comptabilisés chaque jour au Perthus, l'A9 est au bord de l'asphyxie. Le Catalan Manuel Nadal a insisté sur la nécessité que le tronçon français soit mixte (voyageurs et marchandises) comme ce sera le cas côté espagnol. L'intermodalité a été le leitmotiv de cette 4e conférence. L'utilisation de plusieurs modes de transport (terre, air, mer, canaux) au cours d'un même déplacement est considérée comme indispensable afin de rendre les Pyrénées plus « *perméables* ». Non seulement en périphérie (Méditerranée, Atlantique) mais aussi en son centre, même si le massif y est

« *plus épais* ». Et donc les travaux nécessaires plus coûteux. De son côté, l'Aragonais Simon Casas Matéo a invité ses collègues à prendre de la hauteur : « *Non seulement les Pyrénées sont un point de connexions entre la péninsule ibérique et l'Europe mais aussi avec l'Afrique du Nord, l'Amérique Latine et le Moyen-Orient* ». Car, vue de Chine, la Méditerranée c'est une seule et même région ! Sid MOKHTARI

(1)

Association créée en 1993 qui défend les intérêts des régions (Aquitaine, Midi Pyrénées, Languedoc-Roussillon, Euskadi, Navarre, Aragon et Catalogne, 17 millions d'habitants) auprès des Etats et de l'Europe. Même but : accélérer la LGV.

Sid MOKHTARI

Tous droits réservés : Midi Libre

BE7385EF8250AA0F90682B40320CC1B00D995318655F20E73CEFE10

La Dépêche du Midi

11/02/2009

Une nouvelle dynamique avec le Val d'Aran

Jeter des ponts entre l'Espagne et la France, c'est la volonté affichée lundi par la mairie de Luchon et le syndic du Val d'Aran, Paco Boya. Une rencontre qui en augure bien d'autres, dans le but de préparer un dossier européen Interreg, qui devrait être déposé d'ici un mois. Il comportera notamment un volet culturel axé sur l'art roman.

« Nous allons essayer dans un premier temps de développer les échanges culturels entre le Val d'Aran et l'Espagne, explique Louis Ferré, le maire de Luchon. Des relations ont déjà été nouées entre les hôpitaux de Saint-Gaudens, Vielha et Luchon. Nous espérons pouvoir mettre en place une véritable politique territoriale de santé et partager nos compétences. »

« Nous essayons de développer des relations dans les domaines de la santé, du tourisme, de l'éducation, renchérit le syndic du Val d'Aran. Il s'agit de renouer des relations qui existaient déjà auparavant, ce qui explique que le français soit autant parlé chez nous ».

Représentants de la mairie de Bossost, de Lès, de Vielha, directeur de lycée, les membres de la délégation espagnole ont passé la journée avec leurs homologues luchonnais. Une collaboration franco-espagnole déjà bien rodée avec le secours en montagne. Les gendarmes du peloton de haute montagne de Luchon sont appelés à intervenir en Espagne et organisent chaque année des exercices conjoints avec leurs homologues espagnols, les pompiers de Vielha. « L'objectif est de maintenir cette dynamique dans le temps. Pour cela, nous allons avancer pas à pas et nous appuyer sur des structures déjà existantes. »

Les deux délégations se sont quittées en début de soirée, en promettant de se retrouver très bientôt à Vielha, cette fois.

V.B.

Tous droits réservés : La Dépêche du Midi

6E7D15AE8560D409B0D328F08E07D1E10B49341C556820E0BE5B6C6

L'Indépendant

11/02/2009

Des cours de catalan des affaires à destination des entreprises

L'Union pour les entreprises des Pyrénées-Orientales vient de signer un accord avec le conseil général afin de proposer ces cours spécifiques aux entreprises qui commercent avec le Sud.

Des cours de catalan des affaires à destination des entreprises L'Union pour les entreprises des Pyrénées-Orientales vient de signer un accord avec le conseil général afin de proposer ces cours spécifiques aux entreprises qui commercent avec le Sud. Transfrontalier. Un adjectif très à la mode dans le département des P.-O., où l'on vante la proximité de la Catalogne Sud pour faire s'implanter les entreprises... Mais dans la réalité, si la convention de Schengen a fait tomber bien des frontières, il en est une qui demeure : celle de la langue. Consciente de ce frein aux affaires, l'UPE 66 a donc décidé de se pencher sur le problème.

"Au sein de l'UPE 66, explique Odile Vidal-Fasquelle, chargée de communication, la commission de travail transfrontalier s'est rapprochée des deux principaux syndicats patronaux de Catalogne Sud afin de mettre sur pieds une formation, qui permettrait aux chefs d'entreprises françaises et à leurs collaborateurs d'apprendre le catalan des affaires, et vice versa". Une fois le projet bien avancé, l'UPE a donc demandé un appui financier au conseil général.

Une bonne affaire pour les affaires... Ce qui a permis de réduire de façon très intéressante le coût de ces cours : au lieu des 1 100 E initiaux, la formation complète est proposée à 254, 50 E. Et de plus, cet enseignement peut tout à fait rentrer dans le cadre du Droit Individuel à la formation.

"D'ores et déjà, nous avons mis en place 5 groupes d'apprentissage, dont un à destination des Catalans souhaitant apprendre le français. Chaque groupe recevra 60 heures d'une formation destinée à acquérir ou approfondir les bases de la communication orale et écrite nécessaires au fonctionnement quotidien d'une entreprise". Le premier module d'apprentissage se déroulera du 4 mars à mi-juin, chaque mercredi de 11 h 30 à 14 h 30.

B. G.

Renseignements et inscriptions auprès de l'Académie des langues Alfmed au 04 68 62 20 20 ou contact@alfmed.com Le but de la formation ? Favoriser les échanges entre le Nord et le Sud.

B. G.

Tous droits réservés : L'Indépendant

8375E5F982B03D0480542870080761220779CD116562251FEC7A272

L'Indépendant

12/02/2009

Perpignan-Barcelone : pas de TGV avant 2012 !

Le préfet des P.-O. a reçu à Perpignan le représentant de l'Etat espagnol à Gérone. Les deux hommes travaillent ensemble. Pour eux, la coopération transfrontalière d'Etat à Etat existe.

Perpignan-Barcelone : pas de TGV avant 2012 ! Le préfet des P.-O. a reçu à Perpignan le représentant de l'Etat espagnol à Gérone. Les deux hommes travaillent ensemble. Pour eux, la coopération transfrontalière d'Etat à Etat existe.

Les différences d'organisation administrative entre la France et l'Espagne ne facilitent pas les relations transfrontalières d'Etat à Etat : Hugues Bousiges, préfet des Pyrénées-Orientales, fait fi de ces obstacles pour explorer cette piste avec son homologue de Catalogne, le sous-délégué du gouvernement espagnol à Gérone. Francesc Francisco-Busquets était jeudi en visite à Perpignan, chez le préfet qui avait déjà fait le voyage à Gérone il y a six mois. Les deux représentants des Etats ont visité le marché Saint-Charles, le chantier de la gare avant de tenir une réunion de travail au cours de laquelle bon nombre de sujets ont été balayés. Tour d'horizon. TGV : LA LONGUE ATTENTE. La ligne à grande vitesse entre Perpignan et Barcelone pour laquelle la Catalogne Nord brûle d'impatience ? Rien avant 2012 côté espagnol, c'est clair. Il faudra patienter

(lire en page Eurorégion). THT : AU SOMMET DU 27 AVRIL. Le 27 avril à Madrid, se tiendra un sommet franco-espagnol. La ligne à très haute tension (THT) entre Baixas et Santa Llogaia y sera évoquée. D'ici là, le préfet des P.-O. espère disposer d'un tracé définitif.

"La concertation continue", a-t-il indiqué à l'issue de la rencontre. Reste en suspens la question du percement au Perthus pour l'enfouissement de la ligne qui, sur le territoire français, épouserait le tracé de la voie TGV. A suivre... ALBERES : 200 BOVINS EN DIVAGATION. Et les vaches en liberté dans les Albères ? Voilà une question transfrontalière face à laquelle le préfet se retrouve bien... seul ! Et pour cause : c'est sur le territoire français qu'elles se sont signalé par des comportements parfois estimés dangereux, à proximité des routes et des chemins notamment, ou ravageurs dans les vignobles. Le cheptel en divagation est estimé à quelque 200 têtes. 25 ont été abattues. Le préfet a rappelé la règle : tout animal dont la traçabilité génétique est perdue doit être éliminé, indique la loi française. Il s'y est résolu à contre-cœur, avoue-t-il, car c'est un sujet qui heurte les sensibilités. Aucune nouvelle battue n'est prévue. *"Ce problème n'est pas réglé"*, avoue le préfet tandis que le sous-délégué du gouvernement espagnol lève les yeux au ciel en signe d'impuissance. Sur son territoire à lui, il n'a pas eu connaissance de nuisances. Seul, bien seul, le préfet Bousiges, avec ses vaches errantes dont il est en plus impossible de prouver qu'elles viennent d'Espagne ! UNESCO : POUR LE CLASSEMENT DE LA COTE VERMEILLE. Allez, quelques cornus récalcitrants n'auront pas raison des relations transfrontalières entre la France et l'Espagne. Les deux Etats sont d'accord pour reprendre le dossier de classement au patrimoine mondial de l'Unesco de la Côte Vermeille et du Cap Creus. Le dossier avait été recalé en 2001.

"Peut-être surdimensionné à l'époque", avancent les représentants des Etats. Il concernait 51 communes pour 111 000 habitants. *"Il faut le retravailler"*, ajoutent-ils. Hugues Bousiges et Francesc Francisco-Busquets sont d'accord pour relancer la demande. Et pour le coup, c'est du 100 % transfrontalier d'Etat à Etat, sans complication administrative à la clé puisque, rappelle Hugues Bousiges, *"les dossiers*

des demandes de classement sont toujours présentés à l'Unesco par et au nom des Etats". S. B.

La rencontre a débuté par une visite au marché Saint-Charles. Photo Thierry Grillet.

S. B.

Tous droits réservés : L'Indépendant

DD70E5A68180630330142580790D112D0999D11845FB21097889D21

L'Indépendant

13/02/2009

TGV : des fonds européens possibles pour le "chaînon manquant"

TGV : des fonds européens possibles pour le "chaînon manquant" Languedoc-Roussillon. "Le contournement Nîmes / Montpellier sera effectif en 2015", a confirmé à la réunion de travail de la Communauté de Travail des Pyrénées Vicente-Luque Cabal, administrateur principal à la Direction Générale des Transports à la Commission Européenne confirmant ainsi la date annoncée depuis plusieurs semaines par RFF. Le décompte est simple : trois groupes de BTP ont répondu à l'appel à candidature pour la réalisation de ce tronçon. Le chantier commencera au mieux avant la fin de l'année prochaine. Il faut ensuite minimum quatre ans de réalisation, cela fait bien 2015, peut être au cours du premier semestre si l'on se veut optimiste ! Quant à l'évocation de 2020 pour Montpellier / Perpignan, le représentant de l'Europe répond "*pourquoi pas ?*" mais fait aussi remarquer qu'*"après le débat public, il faudra se préoccuper du financement"*... Les collectivités territoriales risquent, une fois encore, d'être mises à contribution. Bien que l'Europe ne soit plus tellement généreuse, Vicente-Luque Cabal laisse entrevoir une piste. Ce tronçon pourrait être considéré comme "*liaison transfrontalière*" même s'il ne franchit pas la frontière et pourrait ainsi bénéficier de financements européens "*conséquents*". Selon lui, il y avait encore une autre piste mais il risque d'être trop tard pour pouvoir l'exploiter. En effet, l'Europe va lancer en mars trois appels à proposition notamment pour attribuer un montant de crédits de 500 millions d'euros pour des projets de transports en passe d'être financés. Malheureusement nous n'en serons qu'au début du débat public ! Le goulot d'étranglement. Si en 2012, les Espagnols ont réalisé la jonction Barcelone / Figueras avec une ligne nouvelle, le trafic devrait sérieusement augmenter et la traversée du Languedoc-Roussillon se confirmera comme un goulot d'étranglement malgré les travaux d'amélioration programmés dans le cadre du financement de la construction de Nîmes / Montpellier. On a ainsi appris à Narbonne que la SNCF estimait qu'il y avait "*un vrai problème de fiabilité*" pour la ligne entre la frontière et Montpellier : la traversée des étangs fait que par gros temps le trafic peut être interrompu, la zone de montagne dans les P.-O. demande d'importants travaux et que dire de la ligne à travers les étangs et du passage de Sète... On pourrait donc considérer Montpellier / Perpignan comme un secteur transfrontalier vu qu'il s'agit du fameux "chaînon manquant" de la ligne à grande vitesse entre l'Europe et l'Espagne. On peut toujours s'étonner comme le demandait récemment le Conseil Économique et Social Régional (voir L'Indépendant du 6 janvier) qu'il n'y ait toujours pas une action commune de tous les députés de la Région ? toutes étiquettes confondues ! ? pour porter ce projet... J. R.

Demain, le point sur le projet Paris-Bordeaux-Toulouse.

J. R.

Tous droits réservés : L'Indépendant

EC7CB50684C0A20CF0582690A408715800E9841CB50B28907B5EBF6

LIGNE À GRANDE VITESSE

Le Perpignan-Figueras

- Le 17 février, TP Ferro (Eiffage-ACS Dragados) livrera les quarante-quatre kilomètres de la ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras.
- La liaison entre Figueras et Barcelone n'est pas prête, une solution de «3^e rail» devrait permettre l'exploitation du tronçon pour 2010.

Le 17 février prochain, le concessionnaire TP Ferro – constitué à parité par les groupes Eiffage et ACS Dragados – livrera la ligne à grande vitesse Perpignan-Figueras, après cinq ans de travaux. Une fierté pour TP Ferro, qui aura pourtant le

succès modeste. Car ce qui aurait suffi au bonheur de Salvador Dalí – un lien entre sa ville natale, Figueras, et son «centre du monde», Perpignan – ne saurait satisfaire l'Europe des transports. En effet, au-delà de Figueras, la ligne qui

de Barcelone n'est pas prête. Non seulement la ligne nouvelle à grande vitesse côté espagnol n'est pas terminée, mais la ligne existante ne peut pas accueillir les TGV et les trains de fret arrivant du tunnel pour cause d'écartement différent des rails: 1,668 m en Espagne contre 1,435 m pour le réseau européen.

Dès juin 2007, le ministère espagnol des Transports avait annoncé trois ans de retard pour la réalisation de la liaison Figueras-Barcelone. Pour autant, les res- (●●●)



FIN DU PERCEMENT

Fin novembre 2007, accueilli par Jean-Louis Borloo, ministre du Développement durable, et son homologue espagnol, Magdalena Alvarez Arza, le tunnelier Tramontane retrouve la lumière du jour deux mois après son frère jumeau, Mistral. En tout, il aura fallu un peu plus de deux ans, soit six mois de plus que prévu, pour que leur périple de 8,3 km dans le massif des Albères arrive à son terme.

← Perpignan

Viaduc du Réart

Viaduc sur l'A9

Viaduc sur la RN9

Viaduc du Tech

Tête nord du tunnel du Perthus

PK. 0.00

PK. 10.00

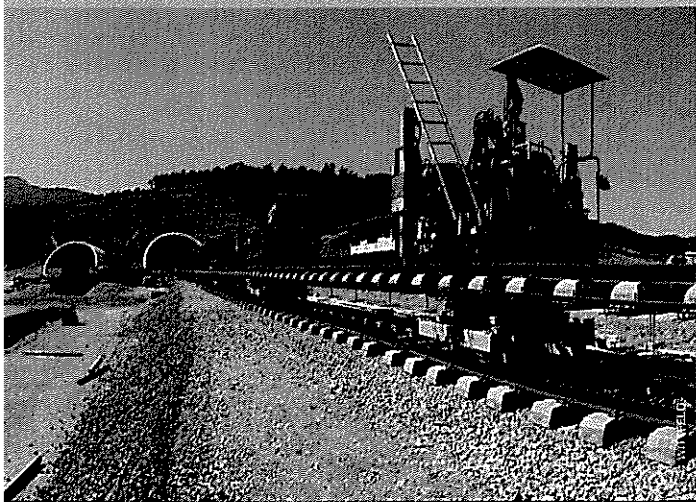
PK. 20.00

VIADUC SUR L'A9

S'il n'est pas le plus long de la ligne, le viaduc sur l'A9 se distingue par son mode constructif. Le tablier de 2.500 t à poutre latérale en acier a d'abord été fabriqué sur toute sa longueur sur la plate-forme d'assemblage, avant d'être poussé d'une traite au-dessus de l'autoroute.

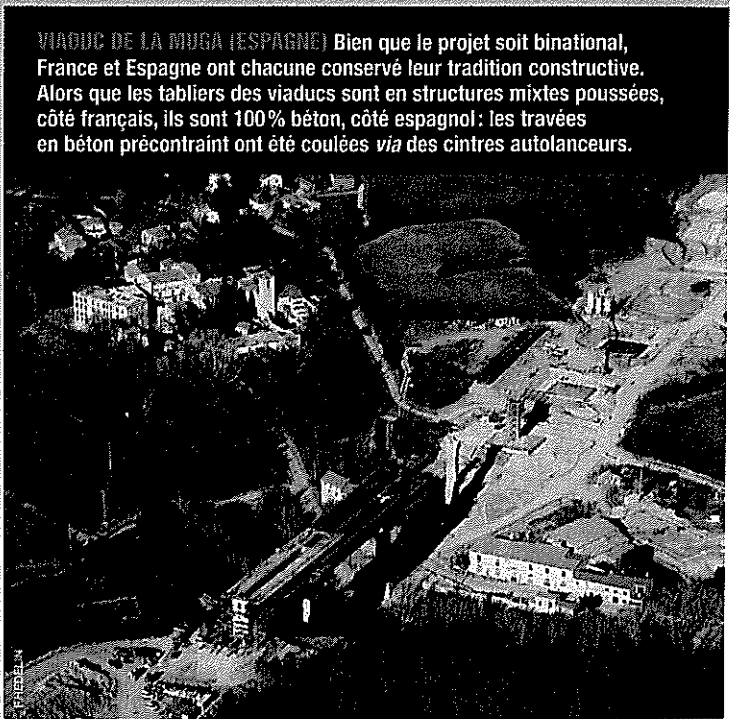


bon pour le service



EQUIPEMENTS FERROVIAIRES Des techniques à grand rendement ont permis de poser les 44,4 km de voies à une vitesse record. En section courante, les voies sont posées sur du ballast. Dans le tunnel, elles sont intégrées à une dalle béton. Une solution innovante, qui autorise la circulation des camions de secours sur la voie.

VIAIDUC DE LA MUGA (ESPAGNE) Bien que le projet soit binational, France et Espagne ont chacune conservé leur tradition constructive. Alors que les tabliers des viaducs sont en structures mixtes poussées, côté français, ils sont 100% béton, côté espagnol: les travées en béton précontraint ont été coulées *via* des cintres autolanceurs.



Tête sud du tunnel du Perthus

Viaducs du Llobregat I et II

Viaduc du Bosqueras

Faux tunnel

Faux tunnel

Viaduc du Gou

Viaduc du Ricardell

Viaduc du Muga

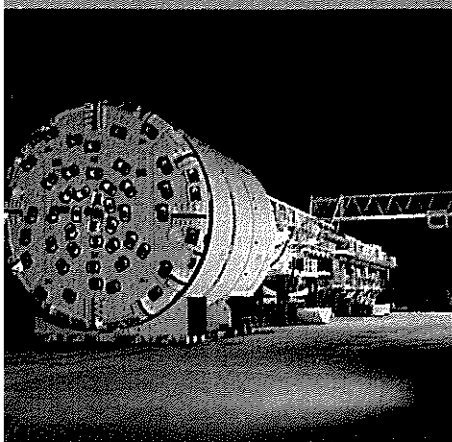
Figueras

FRANCE ESPAGNE

PK. 30.00

PK. 40.00

PK. 44



INAUGURATION DES TUNNELIERS

19 juillet 2005, Mistral et Tramontane sont inaugurés en Espagne, devant la tête sud du tunnel. Ces frères jumeaux de 150 mètres de longueur, 9,96 m de diamètre et 2300 t ont une capacité de poussée en tête de 17800 t. Equipés d'un double bouclier télescopique – technologie permettant d'ajuster la technique de creusement à la qualité de la roche – ces tunneliers ont pu accélérer les cadences lorsque le sous-sol était favorable.



UNE SÉCURITÉ OPTIMISÉE.

Dans ce tunnel bitube de 8,3 km, 41 rameaux de connexion (un chaque 200 mètres) creusés à l'explosif permettent l'évacuation des personnes en cas d'incident. Le tunnel est par ailleurs équipé de manière optimale (système de contrôle d'intrusion, ventilation de secours, détection d'incendie par câble thermosensible et opacimètre, GTC).

FRANCE - GRANDE-BRETAGNE

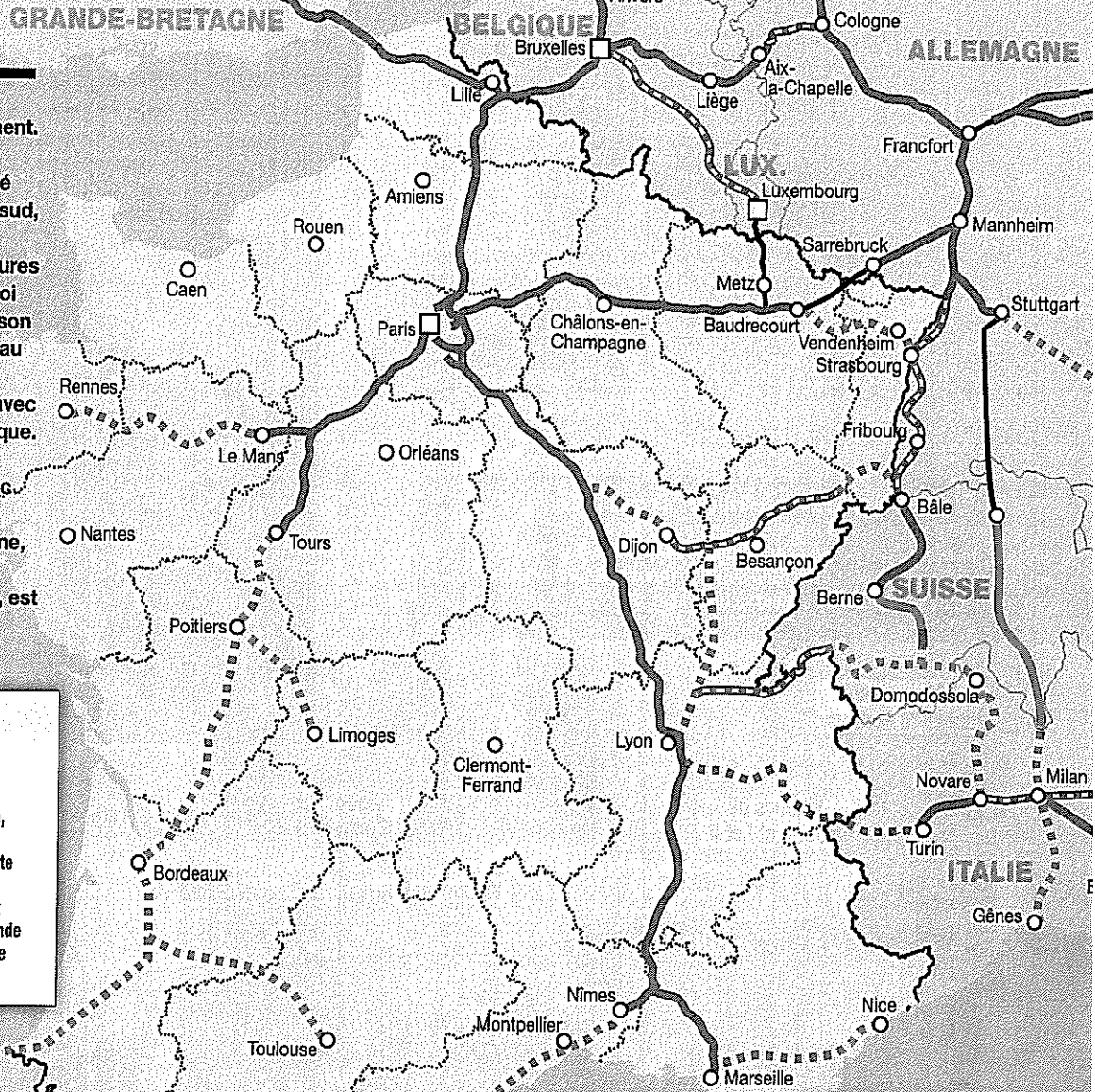
La liaison entre le tunnel sous la Manche (achevé en 1994) et Londres (CTRL, 108 km) est la première LGV construite en Grande-Bretagne et la première voie ferrée construite depuis le XX^e siècle. Une première section de 70 km a été mise en service en 2003 depuis le Tunnel jusqu'aux environs d'Ebbsfleet, suivie d'une seconde fin 2007 entre Ebbsfleet et Saint-Pancras, à Londres. Coût total : 10 milliards d'euros.

FRANCE - BELGIQUE - PAYS-BAS Cette LGV fut la première ligne transfrontalière au monde. Si le TGV Nord en France a été livré en 1993, la grande vitesse n'a atteint Tournai qu'en 1996 et Bruxelles en 1997. La ligne continue ensuite vers le nord (l'axe Bruxelles-Anvers-Amsterdam devrait être complètement opérationnel cette année) et vers l'est en direction de Cologne (Liège-Cologne entrera aussien service en 2009). Par ailleurs, des travaux d'amélioration sont en cours entre Bruxelles et Luxembourg.

FRANCE - ALLEMAGNE La LGV-Est fait partie de l'axe européen prioritaire Paris-Budapest. Le tronçon Paris-Baudrecourt (300 km) a été inauguré en mars 2007. Le second tronçon, jusqu'à Vendenheim (106 km) n'a pas démarré, faute d'accord de financement. Après Strasbourg, il passera le Rhin par le pont de Kehl, en construction. Côté allemand, le réseau est assez dense, mixant lignes à grande vitesse dédiées et lignes aménagées pour privilégier la connexion d'un maximum de villes.

Carte d'Europe des LGV existantes et en projet

Le réseau européen de LGV se construit très progressivement. Il est certes plus développé au nord, territoire plus urbanisé et dense en population, qu'au sud, à l'exception de l'Espagne qui est très volontariste. Les soudures tardent toutefois, c'est pourquoi l'Union européenne y focalise son soutien financier. Ainsi, le réseau français à grande vitesse ne se connecte pour l'instant qu'avec la Grande-Bretagne et la Belgique. Les travaux sont prévus ou en cours vers l'Allemagne. Avec l'Italie, le lien paraît encore lointain tandis qu'avec l'Espagne, seul le tronçon transfrontalier, pourtant réputé le plus difficile, est terminé côté Méditerranée.



FRANCE - ESPAGNE La ligne appelée «Sud-Ouest de l'Europe» comporte deux branches. La branche Atlantique (Tours-Bordeaux-Dax-Vitoria-Bilbao/Valladolid) est encore un projet qui ne fait pas consensus entre les deux Etats. Côté Méditerranée, la LGV s'arrête à Nîmes. Les trains empruntent ensuite la ligne existante en attendant la ligne mixte Nîmes-Montpellier (DUP 2005) et Perpignan (débat public en 2009). La section Perpignan-Figueras est certes achevée mais la connexion au réseau à grande vitesse espagnol ne se fera pas avant 2012 puisque la section Barcelone-Figueras n'est pas terminée.

- LGV Ligne grande vitesse**
- réalisée
 - - - en travaux
 - □ □ en projet
- LCA Ligne conventionnelle aménagée**
- existante
 - - - en travaux
 - □ □ en projet
- Ligne nouvelle**
- □ □ en projet
- LC Ligne conventionnelle**
- existante

FRANCE - ITALIE Prévue initialement en LGV, la ligne Lyon-Turin sera mixte (fret et voyageurs). Elle comporte trois sections, dont une transnationale caractérisée par un tunnel bitube de 53 km à cheval sur la frontière. Objectif de ce projet : connecter les deux réseaux nationaux et, au-delà, matérialiser les axes nord-sud et est-ouest de l'Europe. La forme précise du projet sera décidée en 2009. Les travaux devraient s'étaler entre 2013 et 2023, et coûter 10 milliards d'euros.

(●●●) ponsables de TP Ferro ont tenu à livrer leurs 44 km en temps et en heure. Car les cinq années de travaux sont comprises dans la période de cinquante ans prévue pour la conception, la construction, l'exploitation et l'entretien de la section transfrontalière. «Nous devons être irréprochables», a toujours martelé Jean-François Roverato, P-DG d'Eiffage.

Avant même la signature du contrat de concession, deux tunneliers à roche à double bouclier télescopique de près de dix mètres de diamètre avaient été commandés au fabricant allemand Herrenknecht. Pour sa réalisation, le projet a été découpé en cinq lots autonomes: la plate-forme française confiée à Eiffage, la plate-forme espagnole confiée à Dragados, ainsi que trois GEIE (groupements européens d'intérêt économique) pour le tunnel du Perthus: pour le génie civil (Eiffage TP-Dragados), pour la réalisation des voies et pour les équipements techniques.

Des tunnels coûteux en Espagne

Malgré des campagnes de reconnaissance préalable, le creusement du bitube de 8,3 km dans le capricieux millefeuille géologique du massif des Albères s'est révélé difficile. Les tunneliers Mistral et Tramontane seront restés plus de deux ans sous les Pyrénées, soit six mois de plus que prévu. Pour rattraper ce retard, les plannings de travaux avaient été revus en profondeur. Les sociétés Vias y Construcciones (filiale de Dragados) et Wittfeld (filiale d'Eiffage) réalisaient la pose de voies en un temps record pendant que Cobra Instalaciones et Forclum procédaient à l'installation des équipements, l'électrification et la signalisation. Aujourd'hui, le processus de réception s'achève, processus à l'issue duquel le groupement constructeur Trans Euro Pyrénées remettra les clés de l'ouvrage à TP Ferro.

S'engage donc un autre chantier, sur le terrain économique cette fois, qui risque fort d'être aussi difficile à gérer que la traversée sous les Pyrénées. «La première question, c'est comment va-t-on indemniser le concessionnaire qui ne peut exploiter l'ouvrage construit», déplore Gilles Savary,

député européen et vice-président de la commission transport du Parlement européen. De son côté, Marc Legrand, président de TP Ferro, reste prudent: «Le nouveau calendrier de raccordement au sud ne dépend pas de nous. Nous allons bien sûr veiller à garantir l'équilibre de la concession.»

Pour expliquer le retard, Madrid met en avant des mesures environnementales. En cause: deux tunnels coûteux qui doivent être construits à Barcelone et à Gérone. De son côté, la Commission européenne a dénoncé à plusieurs reprises, par la voix du coordonnateur Etienne Davignon, les retards et les incohérences du projet. Ce dernier soulignait, cet automne, dans son dernier rapport d'avancement que «la coordination des différents projets (section concédée et accès au sud) n'a pas été optimale». De même étaient soulevées des questions essentielles, liées spécifiquement au trafic fret (pentes, nombre et espacements des zones d'évitement, matériel

roulant utilisable, interopérabilité...). Pour Gilles Savary, «on se rend compte tardivement que le fret risque de ne pas fonctionner dans de bonnes conditions sur des lignes conçues essentiellement pour les voyageurs».

Un refinancement délicat

Pour préserver au mieux l'intérêt de la concession, une solution transitoire a été trouvée. Le gestionnaire du réseau ferroviaire espagnol (Adif) vient de confier à Alstom la mise aux normes européennes de la section Gérone-Figueras (41 km), pour 81 millions. Le contrat prévoit la mise en œuvre d'une solution de signalisation ERTMS, ainsi que la pose d'un troisième rail de roulement afin de disposer d'une voie à double écartement. Optimiste, le ministre de l'Équipement espagnol (Fomento) estime que cette solution, accompagnée du contournement de Figueras, permettra le trafic transfrontalier dès 2010. A moyen terme, une fois la ligne

nouvelle achevée, celle-ci pourrait être dédiée aux voyageurs, le fret passant par la ligne conventionnelle existante mise à écartement international. Une solution qu'appuieraient *a priori* la Commission européenne et le port de Barcelone.

Pour le concessionnaire TP Ferro, il est important d'entrer au plus vite dans le système de concession. En effet, à l'horizon 2015, la question du refinancement de l'ouvrage va se poser. Selon nos informations, le montage financier de l'opération s'appuie sur une dette à court terme - appelée «mini-perm» - contractée sur dix ans, ce qui suppose un refinancement en 2015. Ce type de montage financier permet de refinancer l'ouvrage dans de meilleures conditions après avoir évacué le risque de construction et après deux ou trois ans d'exploitation. Sans retour d'expérience, l'opération de refinancement se compliquerait.

OLIVIER BAUMANN, JULIEN BEIDELER
ET LAURENCE FRANCOVILLE ■

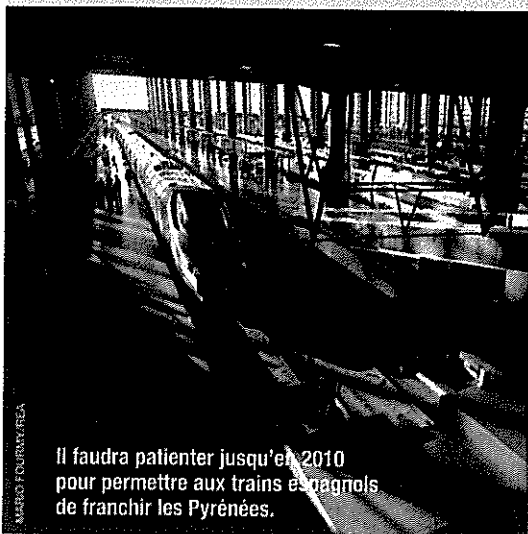
Un coup manqué pour le réseau transeuropéen

«Au-delà des conséquences opérationnelles et financières de la non-connexion du tunnel, c'est l'image des réseaux transeuropéens (RTE) qui est écornée», s'indigne Etienne Davignon, coordonnateur de la LGV sud-ouest Europe. Car s'agissant de la première ligne transnationale au sud de l'Europe, mixte au surplus, et de la première concession ferroviaire, cette ligne nouvelle était pionnière. Si le privé a rempli son contrat, le manque de coopération entre les deux Etats dans la gestion du projet n'a pas permis de dégager une

approche intégrée: conceptions divergentes de la LGV, délicate conciliation du fret et des voyageurs, expérience inégale de la concertation, incompatibilité des systèmes, financement difficile... Ce qui risque de décourager les bonnes volontés.

Des obstacles que l'on retrouve ailleurs, donnant un réseau européen de LGV très inachevé (voir carte). Parmi les trente projets prioritaires à réaliser d'ici à 2020, aucun des quatre chantiers terminés («Betuwelijn» aux Pays-Bas, voie ferrée irlandaise Cork-Larne, aéroport italien de Malpensa et lien fixe d'Oresund Danemark-Suède) n'est une LGV binationale. L'Union européenne soutient pourtant les tronçons transfrontaliers en cofinçant 20% de leur coût et en leur attribuant des coordonnateurs, ce qui a été très utile par exemple pour le Lyon-Turin.

Pour la LGV France-Espagne, l'heure est à l'apaisement: «Je m'attache, avec la Commission, à enclencher un dialogue constructif pour établir une feuille de route», explique Etienne Davignon. L'eurodéputé Gilles Savary préconise, quant à lui, de négocier un traité sur toutes les questions liées aux Pyrénées, à l'instar de la Convention alpine. Tout étant finalement affaire de volonté politique, gageons que la consultation que la Commission européenne vient de lancer sur sa future politique en matière de RTE donnera du grain à moudre aux spécialistes.



Il faudra patienter jusqu'en 2010 pour permettre aux trains espagnols de franchir les Pyrénées.