

**DISPOSITIF D'ACCUEIL ET D'ACCOMPAGNEMENT PÉDAGOGIQUE**  
**ACTION « Débats&Méthodes »**

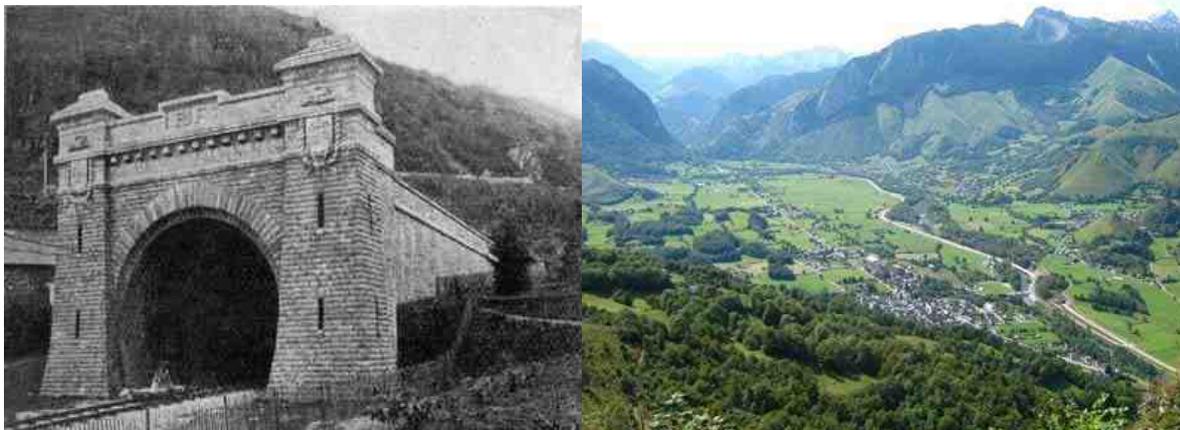
**MERCREDI de la GÉOGRAPHIE**  
**du 17 janvier 2007**

**LE TUNNEL DU SOMPORT**  
**ET LA VALLÉE D'ASPE**

**exemple de conflit d'acteurs**  
**autour d'un aménagement**

**Séance animée par Robert MARCONIS**

A partir d'un film d'environ 45 minutes, par lequel un cinéaste présente sa lecture d'un conflit entre « écologistes » et « aménageurs », l'objectif a été de voir par quelles méthodes analyser un tel document, le mettre en débat et en construire une critique.



<http://trainsmp.free.fr/page588.htm> et <http://www.1000-annonces.com/annonce/gite-vallee-d-aspe-bearn-a330502.html>, consultés le 04.04.2011.

Ce premier mercredi de la géographie, animé par Robert Marconis, nous a conduits dans la vallée d'Aspe, au cœur des Pyrénées-Atlantiques à travers le prisme du documentaire d'Yves Boisset, *Danse avec les ours*. Si le choix de ce film peut paraître surprenant à la seule lecture de son intitulé, son contenu présente un intérêt résolument géographique. Réalisé en 1992 pour l'émission *Envoyé spécial*, il prend pour objet la percée très controversée du tunnel du Somport pour relier, sous les Pyrénées, l'Espagne et la France. Il illustre une thématique chère à notre discipline, en ce qu'il met en lumière les « conflits d'acteurs » qui se sont cristallisés autour de ce programme d'aménagement.

Mais l'intérêt de cette séance ne peut se réduire à la diffusion de ce documentaire ou au simple exposé de la polémique autour du Somport. Son enjeu est d'ordre méthodologique : elle permet de démontrer en quel sens un document non-pédagogique et engagé peut présenter un intérêt scientifique. Elle s'inscrit aussi dans une réflexion plus large sur la question des transports dans les Pyrénées.

## **I. Eléments de contextualisation.**

La percée du tunnel du Somport illustre la dialectique des transports dans les Pyrénées, caractérisée par le problème du franchissement de son centre et la surfréquentation de ses piémonts.

Le problème du franchissement des Pyrénées est directement lié à ses caractéristiques géomorphologiques. Constituée d'une succession de monts, sans réelle discontinuité, les Pyrénées constituent un massif montagneux compact. En ce sens, le champ sémantique utilisé par M. Marconis pour désigner cette chaîne de montagnes –« massif pyrénéen puissant », « barrière pyrénéenne »- traduit cette idée d'obstacle, de laborieuse traversée. Ces caractéristiques naturelles expliquent la quasi absence d'infrastructures de transport au cœur des Pyrénées, et leur indéniable importance dans les piémonts, de sorte que l'on observe une opposition nette entre un centre « vide et enclavé » et des périphéries densément peuplées, traversées par de nombreux axes de transport.

Cette dichotomie a été accentuée par la position stratégique des Pyrénées, carrefour stratégique de l'Europe depuis l'entrée de la péninsule ibérique dans l'Union Européenne en 1986. Avec l'entrée dans l'Europe, la zone est devenue un carrefour commercial, d'où la nécessité d'améliorer les infrastructures de transport, notamment au centre de la chaîne. Deux passages avaient été auparavant percés : le tunnel de Canfranc dans la vallée d'Aspe, abandonné en 1971 après un accident ferroviaire, et l'axe Foix - La tour de Carol - Barcelone qui fonctionnait toujours mais qui est fermé au fret en France.

En conséquence, à la fin des années 1980, l'augmentation du trafic imposait la construction d'un nouvel axe de transport pour désengorger les axes contournant la chaîne pyrénéenne : la percée du tunnel du Somport a ainsi été envisagée et mise en œuvre. Or, depuis la fin des années 1990 la question des tunnels routiers dans le massif pyrénéen faisait polémique, surtout après les accidents dans les tunnels alpins. Dans ce contexte, le projet du tunnel du Somport a rencontré une vive opposition émanant des populations de la vallée d'Aspe.

## **II. Danse avec les ours, ou le conflit d'acteurs autour du tunnel.**

Pour M. Marconis, le documentaire se divise en deux parties. La première semble présenter les positions des différents acteurs et leurs arguments, tandis que la seconde tente de rendre compte des causes qui sous-tendent l'opposition au tunnel. Faire une liste de tous les acteurs et de leurs arguments pourrait se révéler fastidieuse voire inutile. Il semble plus judicieux de constituer une typologie des arguments en faveur ou contre le projet, qui peuvent eux-mêmes se décomposer en sous-arguments.

Les acteurs favorables à la percée du tunnel le sont principalement pour des raisons d'ordre économique. La vallée d'Aspe est décrite comme une région en perte de vitesse. Depuis 1980, les recensements font apparaître une baisse de 15% de la population, ce qui a entraîné la fermeture des écoles et des services de proximité, la « dégradation progressive des villages ». La construction du tunnel est donc perçue comme un moyen de dynamiser la vallée, en luttant contre l'exode rural, en désenclavant la vallée. Ce positionnement apparaît être celui des responsables politiques : maires, et Président du Conseil Général.

L'opposition au tunnel s'articule quant à elle autour de deux grands types d'arguments. Environnemental, tout d'abord. Les tenants ce type d'arguments sont pour l'essentiel des écologistes, des habitants du village qui militent pour la protection de la vallée. Les travaux, puis l'augmentation du trafic consécutive à l'ouverture du tunnel risquent de détruire la vallée, perçue comme un espace préservé, et de provoquer la disparition d'espèces animales, telles que la truite, et surtout, l'ours des Pyrénées, devenu progressivement le symbole de la lutte des écologistes contre la percée du tunnel.

D'autres acteurs s'opposent au tunnel du Somport pour des raisons d'ordre sécuritaire. Le premier s'articule autour de l'inquiétude des habitants pour les conditions de sécurité durant le chantier : le cahier des charges établi n'aurait pas été respecté, et les travaux auraient endommagé certaines habitations. Certains habitants redoutent en outre la surfréquentation de la voirie que pourrait entraîner l'ouverture du tunnel, et les accidents que cela pourrait entraîner : la route nationale n'est pas à même de supporter l'augmentation du trafic, particulièrement dans les villages où elle se rétrécit à certains endroits. Une mise aux normes serait insuffisante pour garantir la sécurité des usagers et des habitants. Enfin, les vieux habitants de la vallée redoutent que la mise en service du tunnel ne provoque l'arrivée d'« étrangers » et leur installation dans la vallée, ce qui pourrait dégrader leurs conditions de vie.

Ainsi, ces acteurs se prononcent pour la réouverture du tunnel du Canfranc et la reprise du trafic ferroviaire pour éviter toute circulation routière.

Ces différents arguments sont « balayés » par la deuxième partie du documentaire d'Yves Boisset qui s'attache à définir la véritable cause de l'opposition au tunnel. Selon les habitants de la vallée, ce dernier est censé permettre l'acheminement de déchets toxiques vers une décharge en Espagne. Le conflit d'acteurs que dessinait la première partie du film perd tout son sens, puisque la seconde présente l'argument qui unit les habitants contre la construction du tunnel.

Mais, si ce film présente un intérêt certain pour le géographe, il comporte aussi des limites, qui tiennent à sa nature non-pédagogique. S'il permet d'analyser le jeu des différents

acteurs, leurs représentations de la vallée, il ne prend en compte que les acteurs locaux, les habitants et leurs élus. Or, la percée du tunnel du Somport impliquait un panel d'acteurs plus large, et ce à différentes échelles : régionale, nationale et européenne. Selon M. Marconis, le documentaire est tronqué, non seulement parce qu'il n'expose pas les arguments de tous les acteurs impliqués dans ce programme d'aménagement, mais aussi –et là se dévoile le caractère engagé du documentaire- parce qu'il « dramatise », il met en scène ce conflit et tente d'en déterminer la cause, en se basant sur les rumeurs véhiculées par les habitants.

### **III. Synthèse des débats.**

En dépit des protestations, le tunnel du Somport a été mis en place en janvier 2003. Cependant, face à la croissance économique du nord de l'Espagne cet axe routier ne suffira pas à désengorger le trafic dans les Pyrénées. Ainsi, le débat qui a suivi la projection du film s'est détaché du tunnel du Somport pour s'orienter vers deux axes de réflexion : la nécessité de construire un nouvel axe de communication entre France et Espagne et les divers projets possibles quant à la construction de cette nouvelle voie de communication.

La mise en place d'un nouvel axe entre la France et l'Espagne semble en effet nécessaire depuis quelques années et ce pour trois raisons : d'une part, depuis 1990, le Nord de l'Espagne et la région de Saragosse connaissent un fort développement ; d'autre part, il permettrait de désenclaver l'Espagne suite à l'élargissement de l'UE, enfin il représente un intérêt géopolitique non négligeable pour ces deux Etats.

Suite à l'entrée de l'Espagne dans l'Union Européenne en 1986, le pays a connu un développement accéléré notamment dans ses régions les plus industrialisées, la Catalogne et le Pays Basque, puis par effet d'entraînement, la région de Saragosse. Cette dernière connaît notamment une croissance forte dans des secteurs tels que l'agroalimentaire (dans la vallée de l'Elbe), la logistique (avec un pôle en forte expansion à Saragosse) et le tourisme où le ski et les gîtes ruraux permettent d'attirer un nombre croissant de touristes. L'amélioration des liaisons régionales entre les deux régions frontalières paraît donc primordiale, la construction d'infrastructures adaptées étant une condition à la poursuite du développement économique de la région.

L'élargissement de l'Union Européenne à 25 puis 27 membres a déplacé le centre de l'Europe vers l'est, et pour ne pas rester en marge de la dynamique européenne, l'Espagne doit se doter de voies de communications nouvelles. Cet Etat doit pouvoir s'insérer dans les flux d'échanges, et écouler sa production, ce qui passe par la construction de nouvelles infrastructures de transport.

La construction d'une axe traversant les Pyrénées par leur centre ou la mise en place d'un autre type de transport représente un enjeu géopolitique. En effet, les deux principaux axes routiers traversant les Pyrénées passent par deux régions à tendance séparatiste ou indépendantiste : la Catalogne et le Pays basque. Une « troisième voie » pourrait d'une part réduire la dépendance de l'Espagne et de la France à l'égard de ces deux régions pour leurs flux d'échanges et réduire la puissance de ces régions, et leurs revendications d'autre part.

Ces trois éléments incitent donc à l'élaboration de nouvelles infrastructures de transport et de communication, mais il reste encore à identifier les différentes options possibles. Pendant ce débat plusieurs solutions ont été évoquées par les différents

participants : la réouverture du tunnel de Canfranc, la construction d'un tunnel dit de « base » et l'utilisation des voies maritimes.

La proposition de réouverture du tunnel de Canfranc, fermé en 1971 suite à un accident de train, présentée comme une alternative au tunnel du Somport a fait l'objet de multiples controverses. Si cette voie était peu fréquentée, elle avait cependant l'avantage de surmonter le problème de différence d'écartement des voies entre la France et l'Espagne. Cependant, le projet de réaménagement de cette ancienne voie ferrée aurait un coût élevé : abandonnée depuis 36 ans, la voie nécessite de nombreux travaux pour être adaptée aux normes actuelles.

Si la réouverture du Canfranc est incertaine, le ferroutage constitue pour certains une solution envisageable. Dans l'Europe du « tout camion » il semble voué à plus ou moins long terme à prendre le relais du transport routier, c'est pourquoi est envisagée la construction d'un tunnel transpyrénéen, qui rejoindrait les piémonts des deux côtés des Pyrénées, évitant ainsi les problèmes liés à la construction d'une voie en pleine montagne. Cette solution prend exemple sur les tunnels alpins suisses, mis en place depuis quelques années et qui seront terminés d'ici 2012.

Cependant, le coût d'un tel projet est énorme et la question de son financement fait débat, d'autant plus qu'un véritable lobby de la route tente de démanteler tout projet de ferroutage dans les Pyrénées. Sa mise en place ne pourra se faire selon M. Marconis qu'au prix d'un soutien public très fort, à l'image de la Suisse, qui a inscrit le ferroutage dans sa Constitution. Par ailleurs le temps nécessaire pour réaliser un tel projet -au moins 20 ans- joue en sa défaveur.

Le coût de réalisation des deux précédentes solutions et la question sous-jacente de la prise en charge du financement par les régions où les Etats ont amené les participants au débat à réfléchir sur une troisième solution moins coûteuse et souvent ignorée : le transport maritime. Les « autoroutes de la mer » qui ont réalisé des progrès considérables en qualité et en régularité présentent l'avantage de la ponctualité, caractéristique qui n'est pas toujours celle du fret routier. Selon M. Marconis le transport maritime, qui représente 80% des échanges mondiaux, a été fortement négligé dans les échanges entre France et Espagne, bien qu'il présente de nombreux avantages, notamment environnementaux, en ce qu'il constitue un mode de transport dit propre. D'un point de vue financier, ce mode de transport permet de ne pas avoir à supporter de frais fixes, contrairement au ferroutage. Ce transport maritime paraît donc être une troisième voie envisageable, plus « propre ».

Le film d'Yves Boisset, bien que réalisé depuis une dizaine d'années, est pourtant toujours d'actualité et ce pour plusieurs raisons. Il illustre un débat mouvementé sur la question des transports dans les Pyrénées ; il constitue un exemple intéressant de ce que l'on nomme les conflits d'acteurs autour d'un projet d'aménagement. Enfin, et c'est peut être dans cet axe de réflexion que résidait tout l'intérêt de cette séance, il permet de mettre en lumière l'enjeu que représente l'analyse et le décryptage des images qui envahissent notre quotidien.

*Compte rendu établi par Mélanie Pérotto, tutrice DAAP.*