



ANALYSE DE CONTEXTE TERRITORIAL POUR LE NOUVEL AXE FERROVIAIRE À GRANDE CAPACITÉ TRANSPYRÉNÉEN - NAF GCT

ANÁLISIS DE CONTEXTO TERRITORIAL PARA LA TRAVESÍA DE GRAN CAPACIDAD DE LOS PIRINEOS – TGC-P

GRUPAMENT EUROPEÛN D'INTERÈT ECONÒMIC NOUVEL AXE FERROVIAIRE À GRANDE CAPACITÉ TRANSPYRÉNÉEN (GEIE NAFGCT)

AGRUPACIÓN EUROPEA DE INTERÉS ECONÓMICO PARA LA TRAVESÍA DE GRAN CAPACIDAD DE LOS PIRINEOS (AEIE TGC PIRINEOS)

PHASE 3. Synthèse
JUN 2015

FASE 3. Síntesis
JUNIO 2015



Co-financé par l'Union européenne
Réseau transeuropéen de transport (TEN-T)



Cofinanciado por la Unión Europea
Red Transeuropea de Transporte (RTE-T)

SYNTHÈSE

Ce document a vocation à être diffusé à l'ensemble des participants sollicités pour l'étude de contexte. Il vise à partager les principaux résultats de l'étude, dans une démarche de transparence, conformément au cahier des charges et aux engagements pris par les membres du groupement de consultants lors des entretiens.

TITRE : NOUVEL AXE FERROVIAIRE À GRANDE CAPACITÉ TRANSPYRÉNÉEN NAF GCT - ANALYSE DE CONTEXTE TERRITORIAL - SYNTHÈSE DES RESULTATS

PREAMBULE

Le maître d'ouvrage de l'étude : le GEIE NAF GCT

Les GEIE - Groupement Européen d'Intérêt Économique- sont des entités juridiques de droit européen créées pour assurer la mise en œuvre de programme d'études d'un projet d'ambition européenne, organisées en collaboration avec plusieurs Etats-membres. Créé en octobre 2009 à l'initiative des gouvernements français et espagnol, le GEIE NAF GCT a pour mission d'étudier la faisabilité d'une nouvelle traversée ferroviaire du massif pyrénéen, dédiée en priorité au transport de marchandises. Ce projet figure dans le « réseau global » tel que défini par le règlement européen n°1315/2013, qui indique un objectif d'achèvement à l'horizon 2050. Pour le suivi technique des études, le GEIE pour le Nouvel Axe Ferroviaire à Grande Capacité Transpyrénéen (NAF GCT) rassemble les deux entités publiques française et espagnole en charge des infrastructures ferroviaires : SNCF Réseau et ADIF.

Dans ce cadre, le GEIE NAFGCT a fait réaliser en 2013 une étude de marché sur les flux de trafic de marchandises potentiels transpyrénéens. Puis, le GEIE a lancé deux nouvelles études en 2014 : une analyse territoriale (environnements physique et humain du territoire, réseaux de transport, etc.), et une étude de contexte territorial (visions et attentes des acteurs du territoire). Les principaux enseignements de cette dernière étude sont présentés dans cette synthèse.

SÍNTESIS

Este documento tiene vocación de ser difundido al conjunto de los participantes del estudio de contexto. Busca compartir los principales resultados del estudio, como una muestra de transparencia siguiendo lo señalado en los términos de referencia y los compromisos adquiridos por los miembros de la agrupación de consultores tras las entrevistas.

TÍTULO: NUEVO EJE FERROVIARIO DE GRAN CAPACIDAD DE LOS PIRINEOS TGC PIRINEOS - ANÁLISIS DE CONTEXTO TERRITORIAL - SÍNTESIS DE RESULTADOS

PREÁMBULO

El promotor del estudio: la AEIE TGC PIRINEOS

La AEIE (Agrupación Europea de Interés Económico) son entidades jurídicas de derecho europea creadas para asegurar la realización de un programa de estudio para un proyecto de interés europeo, creadas en colaboración de diferentes estados miembros. Creada en octubre de 2009 por iniciativa de los gobiernos francés y español, la AEIE TGC PIRINEOS tiene la misión de estudiar la viabilidad de una nueva travesía ferroviaria por el macizo pirenaico dedicada, de manera prioritaria, al transporte de mercancías. Este proyecto figura en la "red global" definida por el reglamento europeo n°1315/2013, que tiene como fecha de referencia para su puesta en servicio el horizonte 2050. Para el seguimiento técnico de los estudios, la AEIE para el Nuevo Eje Ferroviario de Gran Capacidad de los Pirineos (TGC PIRINEOS) encarga la tarea a las entidades públicas responsables en Francia y España de las infraestructuras ferroviarias, como son SNCF Réseau y ADIF.

En este marco, la AEIE TGC PIRIENOS realizó en 2013 un estudio de mercado sobre los flujos potenciales de tráfico de mercancías transpirenaicos. A la vista de los resultados obtenidos, la AEIE licitó dos nuevos estudios a finales de 2014: un análisis territorial (entorno físico y humano del territorio, red de transportes, etc.) y un estudio de contexto territorial (visiones y expectativas de los actores del territorio). En esta síntesis se resumen los principales resultados de este último estudio.

L'étude de contexte territorial

Cette étude a vocation à alimenter les réflexions du GEIE et des décideurs avec les perceptions et les attentes exprimées par les acteurs des territoires, tant sur le projet en lui-même que sur la concertation afférente. En regard d'autres travaux techniques, elle possède la spécificité de reposer principalement sur des échanges directs avec les acteurs du territoire, qu'ils soient politiques, socio-économiques ou associatifs.

Le GEIE NAFGCT en a confié la réalisation à un groupement de bureaux d'études spécialisés : IDOM, ARCADIS et PARMENION. Les consultants ont ainsi interviewé environ 120 acteurs, en France et en Espagne, entre mars et juillet 2015, sur une aire d'étude située dans les Pyrénées centrales. L'étude a pu être conduite dans un climat d'écoute et d'échanges. Sur la base de ces entretiens, le groupement de consultants a proposé une analyse des attentes du territoire, dont les principales conclusions sont présentées dans ce document.

Les principaux enseignements de l'Etude : Une connaissance inégale du projet

Le projet de « Nouvel Axe Ferroviaire à Grande Capacité Transpyrénéen » bénéficie d'une notoriété inégale selon les acteurs rencontrés.

El estudio de contexto territorial

Este estudio tiene vocación de nutrir las reflexiones de la AEIE y de los decisores políticos con las percepciones y las expectativas expresadas por los actores del territorio, tanto en torno al proyecto en si como sobre sus eventuales actividades de concertación a realizar en el futuro. A diferencia de los otros estudios que se están realizando, este trabajo se sustenta sobre todo en las entrevistas realizadas con los actores del territorio, bien sean políticos, del ámbito socio-económico o procedentes de asociaciones.

La AEIE TGC PIRINEOS ha encargado la realización del estudio a una agrupación de consultorías especializadas: IDOM, ARCADIS y PARMENION. Los consultores han entrevistado a unos 120 actores, en Francia y en España entre marzo y julio de 2015, siendo su área de estudio los Pirineos centrales. El estudio se ha realizado en un clima de escucha e intercambio abierto. Sobre la base de las entrevistas realizadas los consultores han realizado un análisis de las expectativas del territorio, presentándose en este documento un resumen de sus principales conclusiones.

Las principales enseñanzas del Estudio: Un conocimiento desigual del proyecto

El proyecto de "Nuevo Eje Ferroviario de Gran Capacidad de los Pirineos" presenta un grado de notoriedad desigual entre los diferentes actores contactados.

Ainsi, la plupart d'entre eux a entendu parler d'un projet de traversée ferroviaire des Pyrénées, mais sans en connaître toujours l'intitulé exact ni l'avancement, et peu d'entre eux connaissaient le GEIE NAF GCT. Des deux côtés de la frontière, le NAF GCT a parfois été assimilé à des projets précédents : la TCP ou la NTP.

Un diagnostic quasi unanime : les Pyrénées centrales restent difficiles à franchir

Des deux côtés de la frontière, les acteurs partagent très largement un triple constat :

- Les Pyrénées centrales constituent toujours une barrière importante entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe, malgré les liens historiques entre vallées, et les actions de cohésion régionale et de coopération transfrontalière ;
- Aux extrémités ouest ou est du massif, la saturation des transports est réelle ou probable à court terme, entraînant des impacts négatifs sur les échanges économiques, le développement local, le cadre de vie et l'environnement ;
- A ce stade, il n'existe aucune alternative pour le transport de marchandises au « tout camion », que ce soit par le rail ou par la mer.

La majorité de los entrevistados han oído hablar de un proyecto travesía ferroviaria de los Pirineos, aunque muchos de ellos no conocen ni su título exacto ni su grado de avance. Muy pocos conocen la AEIE TGC Pirineos. En ambos lados de la frontera a menudo la TGC PIRINEOS ha sido confundido con otros proyectos precedentes: la Travesía Central de los Pirineos en Francia y la TCP (Vignemale) en España.

Un diagnóstico casi unánime: los Pirineos centrales todavía son difíciles de franquear

En ambos lados de la frontera los actores comparten ampliamente estas tres opiniones:

- Los Pirineos centrales suponen todavía una barrera importante entre la península ibérica y el resto de Europa, a pesar de los lazos históricos entre los valles, las acciones realizadas en materia de cohesión regional y de cooperación transfronteriza,
- En los extremos oeste y este del macizo la saturación de los transportes se está ya produciendo o se producirá a corto plazo, lo que tiene impactos negativos sobre los intercambios económicos, el desarrollo local, la calidad de vida y del medio ambiente,
- En este punto, las mejores alternativas existentes para el transporte de mercancías predominante en camión son el transporte ferroviario o el marítimo.

Une lecture commune des enjeux

Quelle que soit leur connaissance du projet et leur position, les acteurs considèrent que le projet adresse différents enjeux :

- L'économie (coût du projet, développement des échanges transfrontaliers, compétitivité des entreprises, création d'emplois régionaux et locaux) ;
- L'environnement (réduction de la part modale routière, potentiels impacts environnementaux du projet).

Les entretiens ont clairement montré que le projet concerne plusieurs échelles géographiques imbriquées, depuis les vallées pyrénéennes jusqu'à l'Union Européenne, voire internationale.

Des positions divergentes

A partir de cette lecture commune des enjeux, les acteurs adoptent des visions différentes voire divergentes quant aux bien-fondés du projet.

Sous l'angle qualitatif, quelques acteurs se positionnent comme des soutiens engagés, parmi lesquels des acteurs économiques et politiques en Espagne, et des institutions socio-économiques en France. D'autres se déclarent clairement opposés : en France, il s'agit essentiellement d'associations qui s'opposent aux grands projets pour des raisons idéologiques (modèle économique sous-jacent et préservation de l'environnement). En Espagne, il s'agit essentiellement d'acteurs locaux et politiques qui s'y opposent pour des raisons à la fois idéologiques et de concurrence du projet avec d'autres grandes infrastructures ferroviaires.

Una lectura común de las cuestiones clave

Los actores consideran que el proyecto tiene diferentes principales cuestiones clave:

- La económica (coste del proyecto, promoción de los intercambios transfronterizos, competitividad de las empresas, creación de empleos a nivel regional y local),
- La ambiental (reducción del transporte carretero, posibles impactos ambientales del proyecto).

Las entrevistas han claramente mostrado que el proyecto concierne a múltiples escalas geográficas, desde los valles pirenaicos a la Unión Europea e incluso más allá.

Las posiciones divergentes

A partir de esta lectura común de las cuestiones clave, los actores adoptan diferentes visiones (a veces divergentes) en torno a los fundamentos del proyecto.

Desde una perspectiva cualitativa, algunos actores se posicionan como apoyos comprometidos, entre los que se encuentran actores económicos y políticos españoles y algunas instituciones socio-económicas francesas. Otros actores se declaran claramente opuestos: en Francia, principalmente asociaciones que se oponen a los grandes proyectos por razones ideológicas (argumentando su modelo económico subyacente y daños a la protección del medio ambiente). En España, la oposición al proyecto proviene principalmente de algunos actores locales y políticos que se oponen por razones a la vez ideológicas y a la competencia que entienden que este proyecto podría suponer para otras infraestructuras ferroviarias.

La majorité des interlocuteurs s'avère intéressée, et ce des deux côtés de la frontière. En Espagne, le niveau de confiance dans la réalisation du projet est supérieur à celui des acteurs français. La majorité de ces derniers est réservée, en attente de complément d'analyse et d'information sur les différents volets du projet (technique, socio-économique, financier, environnemental) et d'un signal politique fort à l'échelle nationale et européenne.

Interrogés sur l'opportunité d'intégrer le transport de voyageurs dans le projet, les acteurs n'ont pas exprimé de position unanime. Pour certains, professionnels notamment, le projet doit rester dédié aux marchandises pour assurer la fluidité du trafic, en regard notamment des performances constatées actuellement sur le fret ferroviaire. Pour beaucoup, le transport voyageurs pourrait éventuellement constituer un atout supplémentaire bénéficiant au tourisme.

La mayoría de los interlocutores a ambos lados de la frontera se han mostrado interesados por el proyecto. En España, el nivel de confianza en su realización es superior al de los actores franceses. La mayoría de estos últimos muestran reservas, esperando tanto conocer los análisis y la información sobre los diferentes componentes del proyecto (técnico, socio-económico, financiero, ambiental) así como una señal política de apoyo fuerte a escala nacional y europea.

Preguntados sobre la posibilidad de integrar el transporte de pasajeros en el proyecto, los actores no han dado una respuesta unánime. Para algunos, principalmente expertos y técnicos, el proyecto debe continuar priorizando las mercancías para asegurar la fluidez del tráfico ya que este es un tema importante para mejorar el rendimiento que ahora tiene el transporte ferroviario. Para muchos, sin ser una prioridad, incluir el transporte de pasajeros sería una baza suplementaria que beneficiaría al turismo.

Les arguments avancés

Pour	Contre
<p>Amélioration des échanges de marchandises entre la Péninsule ibérique, voire l'Afrique du Nord, et reste de l'Europe.</p> <p>Amélioration de la compétitivité des entreprises du nord de l'Espagne et du Sud de la France.</p> <p>Nouveaux débouchés économiques, soutien à l'exportation dans un contexte de mondialisation.</p> <p>Création d'emplois locaux en phase chantier et exploitation, notamment sur des activités logistiques, dans un contexte de réindustrialisation.</p> <p>Fin de la saturation routière, très fort impact sur les émissions de gaz à effet de serre.</p> <p>Report modal de la route vers le rail.</p> <p>Désenclavement de territoires isolés.</p>	<p>Remise en cause du modèle de développement fondé sur de grandes infrastructures (aéroports sous-utilisés, autoroutes sans trafic...), et/ou l'idée que les échanges internationaux et les grands projets sont des leviers d'emplois.</p> <p>Rentabilité économique et socioéconomique incertaine.</p> <p>Risque de fragilisation des emplois locaux et de renforcement de la concurrence entre France et Espagne.</p> <p>Création incertaine d'emplois locaux, et risque pour les vallées traversées de « voir passer les trains ».</p> <p>Offre actuelle de fret national, régional et local en inadéquation avec les besoins du secteur économique (souplesse, fiabilité...).</p> <p>Impact environnemental sur le patrimoine naturel et les eaux souterraines.</p>

Los argumentos recogidos

Favorables	Contrarios
<p>Mejora de los intercambios de mercancías entre la Península Ibérica así como con África del Norte y resto de Europa</p> <p>Mejora de la competitividad de las empresas del norte de España y del Sur de Francia</p> <p>Nuevos mercados económicos, apoyo a la exportación en un contexto de globalización</p> <p>Creación de empleos locales en fases de obra y explotación, principalmente en actividades logísticas en un contexto de re industrialización</p> <p>Fin de la saturación de las carreteras, lo que tiene un fuerte impacto sobre las emisiones de gas de efecto invernadero</p> <p>Transferencia modal de la carretera hacia el ferrocarril</p> <p>Apertura de unos territorios bastante aislados</p>	<p>Regreso a un modelo de desarrollo basado en grandes infraestructuras (aeropuertos sin uso, autopistas sin tráfico,...), y/o la idea que las comunicaciones internacionales y los grandes proyectos generan empleos</p> <p>Poco clara rentabilidad económica y socio económica</p> <p>Riesgo de precarizar los empleos locales y de reforzar la competencia entre Francia y España</p> <p>Incertidumbre si creará empleos a nivel local, y riesgo que los valles sólo "vean pasar los trenes"</p> <p>Limitaciones de la oferta actual del transporte ferroviario de mercancías a nivel nacional, regional y local para las demandas del sector empresarial (flexibilidad, fiabilidad,...)</p> <p>Impacto ambiental sobre el patrimonio natural y las aguas subterráneas</p>

Liens entre le « Nouvel Axe Ferroviaire à Grande Capacité Transpyrénéen » et d'autres grands projets d'infrastructure

En parallèle des arguments avancés sur le projet, les acteurs se sont largement exprimés sur les liens entre NAF GCT et trois autres grands projets structurants.

Pau-Canfranc : des synergies à imaginer

La réouverture de la ligne ferroviaire entre Pau et Canfranc a été évoquée à de nombreuses reprises, des deux côtés de la frontière. Pour certains, cette réouverture est un préalable au projet NAF GCT, dans la mesure où elle devrait recréer un lien ferroviaire entre la France et l'Espagne, et dispose d'une capacité de fret, certes limitée mais permettant de relancer ce mode de transport. Pour d'autres, il s'agit d'une alternative suffisante au vu de l'existence du corridor Atlantique et de l'axe Méditerranéen. Enfin, pour autre partie d'acteurs de chaque côté de la frontière, NAF GCT doit être prioritaire car il ne répond pas aux mêmes enjeux.

Axe Méditerranéen : un positionnement à préciser

Ce sujet est essentiellement espagnol. Une majorité d'interlocuteurs considèrent que le NAF GCT est complémentaire de l'axe méditerranéen, alors qu'une autre partie les voit comme exclusifs. En d'autres termes, en Espagne une partie des opposants au NAF GCT redoutent son impact sur le développement de l'Axe Méditerranéen. Cette opinion est majoritaire parmi les acteurs rencontrés en Catalogne.

Lazos entre la "Travesía de Gran Capacidad de los Pirineos" y otros grandes proyectos de infraestructuras

En paralelo a los argumentos expresados en torno al proyecto, los actores se han ampliamente expresado sobre los lazos existentes entre la TGC PIRINEOS y tres otros grandes proyectos.

Pau-Canfranc: posibles sinergias

La reapertura de la línea férrea entre Pau y Canfranc ha sido mencionada en muchos encuentros a ambos lados de la frontera. Para algunos, su reapertura sería el preámbulo del proyecto TGC PIRINEOS, en la medida de que supondría la recuperación del lazo ferroviario entre Francia y España poniendo a disposición una capacidad para el tráfico de mercancías (limitado pero permanente) que relanzaría este modo de transporte. Para otros, se trata de una alternativa suficiente teniendo en cuenta la existencia del corredor Atlántico y el eje Mediterráneo. A su vez, para otra parte de actores a ambos lados de la frontera, la TGC PIRINEOS debe ser prioritaria ya que ambos proyectos no responden a las mismas cuestiones.

Eje Mediterráneo: una posición a precisar

Este tema es esencialmente español. Una mayoría de interlocutores consideran que la TGC PIRINEOS es un complemento al eje mediterráneo, mientras que otra parte considera ambos proyectos como excluyentes. Dicho en otras palabras, en España una parte de los opositores a la TGC PIRINEOS temen su impacto sobre el desarrollo del Eje Mediterráneo. Esta opinión es muy mayoritaria entre los actores entrevistados en Catalunya.

Le passif de la TCP

Ce sujet est essentiellement français. Pour nombre d'acteurs engagés en faveur ou en opposition au projet, celui-ci doit être lu à l'aune de la Traversée Centrale des Pyrénées. Quelle que soit leur position, tous ces acteurs français considèrent la TCP comme un contre-exemple, ayant traité directement la question du tracé sans concertation préalable ni sur les bien-fondés ni sur d'autres tracés éventuels. En conséquence, ce projet a suscité et suscite encore une vive sensibilité dans les Hautes-Pyrénées.

Les attentes en matière de concertation

Les règlementations et les pratiques en matière de concertation diffèrent entre la France et l'Espagne. Mais, les réflexions actuelles autour du dialogue avec les parties-prenantes laissent présager une progressive convergence entre les deux pays. En matière de concertation, les acteurs espagnols ont insisté sur l'importance d'un dialogue avec les acteurs et les citoyens. La grande majorité des interlocuteurs rencontrés en France souhaitent être associés à la concertation à venir, sous réserve que les règles du jeu soient claires.

La huella de la TCP

Esta cuestión es principalmente francesa. Para una parte de actores comprometidos a favor o en oposición al proyecto, este debe tomarse en consideración teniendo en cuenta el anterior proyecto de la Travesía Central de los Pirineos. Independientemente de su posición, todos los actores franceses perciben la TCP como un contra-ejemplo, al considerar que trató directamente y sin concertación previa cuestiones como los fundamentos del proyecto, trazados y eventuales alternativas. Como consecuencia de ello, este proyecto ha suscitado y suscita todavía una viva polémica en los Hautes Pyrénées.

Las expectativas en materia de concertación

Las normativas y las prácticas en materia de concertación y participación pública son diferentes en Francia y España. Pero las conclusiones obtenidas tras el diálogo con los actores involucrados hacen presagiar una progresiva convergencia en estos temas entre los dos países. En materia de concertación y participación, los actores españoles han insistido en torno a la importancia de que se establezca un diálogo entre los actores y los ciudadanos. La gran mayoría de los interlocutores franceses desean participar en las actividades de concertación a realizar en el futuro en torno a este tema, poniendo como condición de que las reglas del juego sean claras.

Concernant les objectifs et les thèmes de la concertation, les acteurs français ont exprimé deux visions. Pour la majorité des acteurs français, l'opportunité du projet constitue le premier sujet à aborder en concertation. Il s'agit de travailler au préalable sur la pertinence globale du projet, avant d'engager la réflexion sur les tracés envisageables. Pour les autres, il semblerait plus efficient de travailler sur la question des options et des modalités de passage, sous réserve d'avoir consolidé les fondements du projet en amont.

Quelles que soient leurs positions vis-à-vis du projet, la grande majorité des contributeurs (français et espagnols) considèrent qu'il est important de :

- Conduire le projet avec transparence, tant pour la réalisation et la restitution des études que pour le débat public,
- Déterminer dès le lancement des objectifs clairs pour le projet et des règles du jeu précises pour la concertation,
- Assurer un portage politique et financier fort (au niveau national voire européen) et soutenir une structure porteuse (GEIE) reconnue et financée par la France, l'Espagne et l'UE,
- Assurer une prise en compte fine du visage des territoires, intégrer l'enjeu transfrontalier et les cultures locales dans le projet,
- Associer les acteurs en amont du projet et poursuivre le lien avec les acteurs rencontrés pour cette étude (ex : transmission des cahiers des charges des études, information régulière sur les études).

En relación a los objetivos y los temas de la concertación, los actores franceses han mostrados dos puntos de vista. Para la mayoría de ellos la necesidad del proyecto constituye el primer tema a tratar en la concertación. Se trata de trabajar primero sobre la pertinencia global del proyecto, antes de comenzar la reflexión sobre los diferentes posibles trazados. A otros actores les parece más eficaz empezar trabajando en el tema de las opciones y los modos de paso, sin perjuicio de que antes se hayan consolidado los argumentos sustanciales del proyecto.

Independientemente de su posicionamiento en torno al proyecto, la gran mayoría de los entrevistados (franceses y españoles) consideran que es importante:

- Conducir el proyecto con transparencia, tanto para la realización y restitución de los estudios así como para el debate público,
- Determinar claramente desde el principio los objetivos del proyecto realizando una concertación utilizando unas claras reglas del juego,
- Asegurarse de que se tenga en cuenta las peculiaridades de los territorios implicados, integrando las cuestiones transfronterizas y de las culturas locales en el proyecto,
- Involucrar a los actores clave desde las fases iniciales del proyecto dando seguimiento a los actores consultados para este estudio (por ejemplo, divulgar los términos de referencia de los estudios, información periódica sobre la marcha de los estudios).

Les conclusions du GEIE NAFGCT

A partir de l'ensemble des entretiens réalisés, le GEIE NAF GCT a identifié 4 axes permettant de faire avancer la réflexion sur le projet :

- Réaffirmer l'intérêt politique en faveur des études sur le projet, à l'échelle de l'Union Européenne et des deux Etats-membres. Pour les acteurs favorables et les réservés, un signal fort de ce type est essentiel pour s'engager dans les réflexions à venir ;
- Travailler en concertation avec les territoires. On observe un fort consensus quant à la nécessité d'impliquer les acteurs locaux ainsi que la population locale dans les processus de réflexion à propos du projet. A ce titre, les acteurs soulignent l'importance du travail de pédagogie et d'information sur le projet et le GEIE à conduire au préalable ;
- Approfondir les études et préciser le champ des possibles. A ce stade de la réflexion, la plupart des acteurs ressentent que le projet est encore peu détaillé. Ils insistent sur l'importance d'appuyer les propositions sur des données rigoureuses et étayées, que ce soit sur les questions techniques, environnementales, socio-économiques et financières. Ces éléments doivent être diffusés de manière adéquate pour susciter et nourrir les échanges ;
- Renforcer la démonstration de la pertinence et de l'efficacité du fret ferroviaire. Pour de nombreux acteurs français et espagnols, il est essentiel de démontrer que celui-ci peut être un mode de transport efficace par rapport aux attentes des utilisateurs. Cette attente est très souvent mise en relation avec la situation actuelle du fret ferroviaire voire du réseau ferré global (fermetures ou utilisation très limitée de certains lignes locales).

Conclusiones de la AEIE TGC Pirineos

Del análisis del conjunto de entrevistas realizadas, la AEIE TGC PIRINEOS ha identificado cuatro ejes de interés para los siguientes pasos a dar en torno al proyecto:

- Reafirmar el interés político en favor de los estudios sobre el proyecto, a escala de la Unión Europea y de los dos Estados-miembros. Para los actores favorables y favorables con reservas, una señal fuerte de este tipo sería importante para implicarlos más en las siguientes actividades a realizar,
- Trabajar la concertación/participación con los territorios. Se observa un fuerte consenso en torno a la necesidad de implicar a los actores y población local en los procesos de reflexión en torno al proyecto. A este respecto, los actores subrayan la importancia de realizar un trabajo previo de pedagogía e información sobre el proyecto y la AEIE,
- Profundizar en los estudios y precisar las posibles alternativas. En este punto de la reflexión, la mayoría de los actores consideran que el proyecto todavía está poco detallado. Insisten en la importancia de sustentar las propuestas que se hagan sobre la base de datos rigurosos y contratados para los aspectos técnicos, ambientales, socio-económicos y financieros. Estos elementos deben ser difundidos de manera adecuadas para suscitar y alimentar los debates,
- Mostrar que el transporte de mercancías ferroviario es pertinente y es eficaz. Para muchos actores franceses y españoles es esencial demostrar que puede ser un modo de transporte eficaz que cubra las demandas de los usuarios. Esta demanda a menudo se relaciona con la situación actual del transporte de mercancías ferroviarias (cierre o escaso uso de ciertas líneas locales).

Les prochaines étapes³³

Le GEIE NAF GCT a entendu cette première étape d'écoute des territoires, qui a mis en lumière des points de consensus et des points de divergence. Ces éléments vont contribuer à l'élaboration du programme de travail du GEIE pour l'année 2016, au vu des résultats des autres études.

A court terme, le GEIE souhaite renforcer sa communication en mettant en service un site internet, qui précisera ses activités et donnera accès aux résultats des études qu'il conduit. Souhaitant engager un dialogue constructif avec le territoire, le GEIE NAF GCT réfléchit actuellement à l'organisation des prochaines étapes de concertation sur le projet.

Próximas etapas³⁴

La AEIE TGC PIRINEOS ha escuchado en esta primera etapa a los territorios implicados, clarificándose los puntos de consenso y divergencia en torno a este proyecto. Estos elementos contribuirán a la elaboración del programa de la trabajo de la AEIE para el año 2016, teniendo también en cuenta los resultados de los otros estudios.

A corto plazo, la AEIE desea reforzar su comunicación poniendo en servicio una página de internet que precisará sus actividades y dará acceso a los resultados de los estudios que se han realizado. Deseando entablar un diálogo constructivo con el territorio, la AEIE TGC PIRINEOS está analizando actualmente el diseño de las próximas etapas de concertación/participación en torno al proyecto.

³³ A amender selon actualité au moment de la diffusion : annoncer par exemple les prochaines étapes de concertation

³⁴ A modificar según la coyuntura del momento cuando se difunda: anunciar, por ejemplo, las próximas etapas de la concertación.