



La construction d'une ligne de TGV en Navarre (Espagne) : Un autre scandale et une escroquerie

(Fondation Sustrai Erakuntza¹)

La construction d'une nouvelle ligne TGV d'environ 65 km², mais d'une seule voie d'écartement européen a débuté dans la région de Navarre (Espagne). Le fait le plus frappant est qu'il n'est prévu aucune connexion à chacune de ses deux extrémités. Les dépenses prévues s'élèveraient à environ 900 millions d'euros (5 % du PIB de la Navarre) sur fonds publics et qui ne s'amortiront jamais. De plus, un récent jugement a déclaré nulle et caduque l'Evaluation d'Impact Environnemental (EIE) du TGV en Navarre.

Les données sur la Navarre et son projet de TGV		Source
Population (2011):	644.566 habitants	Wikipedia
PIB (2010):	18,1 Mds €	Wikipedia
Trafic ferroviaire actuel de passagers (2011):	664.512 passagers	Ferropedia
Trafic ferroviaire actuel de marchandises (2011):	331.921 tonnes	Gouvernement de Navarre (PDF, page 97)
Nouvelle ligne de chemin de fer prévue:	environ 65 km	Diario de Noticias de Navarra (journal quotidien)
Prévisions actuelles de dépenses prévues à moyen terme:	887 M. €	Diario de Noticias de Navarra
Prévisions actuelles de dépenses prévues à long terme :	jusqu'à 4,47 Mds €	Gouvernement de Navarre (PDF, page 66)
Dépenses réalisées (à fin 2013)	55 M. €	Sustrai Erakuntza (PDF, page 23)

La région de Navarre (nord de l'Espagne) possède une ligne de chemin de fer en fonctionnement qui la traverse du nord au sud, communiquant le Pays Basque avec la région de l'Aragon et la Méditerranée. Elle possède un écartement ibérique et dans sa majeure partie sur une seule voie (Alsasua - Castejón). Les trains de marchandises et de passagers peuvent y circuler. Ce sont des trains conventionnels espagnols ou les modernes Alvia³, capables de circuler sur l'écartement ibérique et européen (UIC). Les trains Alvia relient Madrid et Barcelone à Pampelune (en 3 ½ heures et 4 heures, respectivement⁴) et à grande vitesse depuis Saragosse.

Parallèlement, **depuis 2011, une autre ligne de chemin de fer est en cours de construction** pour des trains à grande vitesse à écartement européen, et à voie unique (confirmé par Luis Zarraluqui, Directeur des Travaux publics du Gouvernement de Navarre, [le 18 Juin 2013 dans un débat public](#) ; antérieurement le projet était à deux voies) et à usage exclusif des trains de passagers, comme l'indique le [projet](#).

Le tracé du TGV en Navarre est parallèle à la ligne actuelle de chemin de fer. Cependant, il a également des [répercussions importantes sur les zones naturelles](#) qui ne sont pas affectées par la ligne de train actuelle, y compris celles protégées comme la [Laguna del Juncal \(étang\), une zone de réserve naturelle \(RN 23\)](#) entre autres. Ces enclaves sont des [habitats importants](#) pour les oiseaux nicheurs comme le grèbe castagneur, le canard colvert, le râle d'eau, la poule et le foulque macroule. Ils sont un important

¹ La **Fondation Sustrai Erakuntza** ("construire depuis la racine" en langue basque) est une organisation non gouvernementale et sans but lucratif. Son travail se centre sur l'analyse environnementale, technique et juridique des projets qui affectent le territoire, et la recherche de solutions aux impacts que ces derniers créent, à travers des recours ou d'autres actions légales. La Fondation a réalisé des actions tendant à stopper l'irrationalité du TGV, l'incinération de déchets, et autres de moindre envergure. Plus d'informations: www.fundacionsustrai.org.

² Voir l'illustration 1 de l'annexe II: carte de localisation et autres projets proches de Train à Grande Vitesse.

³ Modèle Série 120 en service commercial depuis 2006 avec quatre voitures et 238 places:

http://www.ferropedia.es/wiki/Renfe_Serie_120

⁴ Fréquence de trains directs par jour: Madrid (2 à 4), Barcelone (4 à 5).



quartier d'hiver également pour le busard des roseaux et le busard Saint-Martin. Ainsi, le milieu naturel de grandes zones de la Navarre est endommagé, et en particulier sa zone centrale (Zona Media) qui est déjà saturée de grandes infrastructures comme la ligne de chemin de fer actuelle, l'autoroute A15, le Canal de Navarre, les lignes électriques et de grands parcs éoliens⁵.

La compétence pour la construction du TGV en Navarre est celle du Ministère des Travaux Publics du Gouvernement espagnol, mais le ministère a signé un accord avec le Gouvernement de Navarre, et désormais les travaux sont effectués par le gouvernement régional qui doit avancer les frais. L'État central a annoncé (à travers de l'ADIF, la société publique de gestion des infrastructures ferroviaires) qu'il remboursera ces dépenses.

Le projet initial était de relier la ligne de TGV entre Madrid et Barcelone, à la hauteur de Saragosse, avec la ligne TGV en cours de construction au Pays Basque, entre Vitoria et Saint-Sébastien. **Il y a en fait deux projets parallèles** dans ce corridor TGV: Saragosse- Castejón - Pampelune- " Y basque " et Saragosse - Castejón - Logroño- Miranda de Ebro - " Y basque " (la vallée de l'Ebre). De ces deux projets seul celui de la Navarre a débuté de façon minime.

Le budget du TGV en Navarre, qui ferait 214 kilomètres sur toute sa longueur, a augmenté de **1,84 milliards d'euros prévus initialement à 3,85 milliards d'euros estimé par le ministre espagnol des Travaux Publics en mai 2013** (fichier PDF, p. 116), et même à **4,47 milliards d'euros comme prévu en juin 2013 par l'actuel Directeur des Travaux publics du Gouvernement régional de Navarre** (fichier PDF, p. 66)⁶.

Le montant dépensé sur le projet du TGV en Navarre représenterait 24 % du PIB de la Navarre, pour une population de 600.000 habitants. Considérant que le trafic de passagers entre la Navarre et Madrid et Barcelone est de seulement 500.000 par an, et en ajoutant le trafic de transit potentiel, le nombre de passagers serait bien loin de la limite de la viabilité économique (au moins cinq millions de passagers par an) pour pouvoir justifier et rentabiliser une nouvelle ligne et un tel investissement.

De toute évidence il n'y a pas assez de fonds publics en Espagne et il n'est pas prévu que la situation puisse changer pendant une longue période. Ainsi, le Gouvernement de Navarre a été contraint à renoncer à la construction de la ligne dans son intégralité. **Le nouveau projet s'est réduit à moins de 65 km** en Navarre⁷. Le trajet devrait relier **Pampelune**, la capitale de la Navarre (même si en réalité la ligne TGV ne débiterait que de la ville de Campanas, à 15 km au sud de Pampelune) et le village de **Castejón** (4.000 habitants !) au sud, où précisément ont commencé les travaux en 2011. Sur un si court trajet les trains pourraient difficilement atteindre leur vitesse commerciale maximale de 350 km/h.

Cet investissement coûterait environ **900 millions d'euros**, **comme on a pu le savoir par la presse en mai 2013**. Et pour cela, le Gouvernement de Navarre a dû demander un **prêt bancaire** dont **les intérêts estimés oscilleraient entre 45 et 60 millions d'euros**. Cette extravagance s'est effectuée sans aucune étude détaillée et fiable sur la rentabilité socio-économique du TGV en Navarre, ni sur ses frais d'entretien.

En outre, ce nouveau tracé **ne dispose d'aucunes liaisons directes avec d'autres lignes TGV** ou lignes à écartement européen. Pour communiquer avec le reste du réseau de chemin de fer, une amélioration des voies existantes est prévu grâce à la technique du troisième rail de chemin de fer, comme expliqué ci-dessous.

⁵ Voir l'illustration 3 de l'annexe II: carte de la Zone centrale et les impacts des grandes infrastructures.

⁶ Information détaillée des dépenses effectuées et prévus, annexe I.

⁷ Voir l'illustration 2 de l'annexe II.



Informations détaillées sur le développement de l'infrastructure TGV:

Dans le [rapport sur l'état actuel du TGV en Navarre](#) préparé par la Fondation Sustrai, apparaissent en détail toutes les étapes suivies jusqu'à maintenant. Ainsi, on peut observer qu'il n'existe pas un projet unique pour tout le tracé. La connexion Saragosse - Y basque est divisée en au moins 5 projets (correspondant à 5 tronçons). Nous décrivons ci-dessous les plus importantes décisions prises à ce jour:

En 1999, le ministère espagnol des Travaux publics commandé la première "[étude de demande et de rentabilité du corridor ferroviaire à grande vitesse en Navarre](#)". Leurs résultats ont été divulgués il y a peu de temps et ne sont pas connus par la population de Navarre. Peu de temps après, la rédaction des premiers plans est demandé et en **2004 le ministère chargé des travaux publics a approuvé définitivement** les [études informatives](#) avec les [évaluations d'impact environnemental](#) (EIE) du **corridor ferroviaire à grande vitesse en Navarre**. Comme nous pouvons le lire textuellement, "**la construction d'une nouvelle voie**" est prévue conçue pour le "**trafic de passagers (pas de marchandises)** à la "**vitesse maximale de 350 km/h.**" Ces contraintes techniques exigent une voie beaucoup plus exigeante (que pour des vitesses inférieures), avec des effets négatifs environnementaux et territoriaux majeurs.

En 2008, le Gouvernement de Navarre a commandé l'étude « [Analyse de l'impact économique, social et environnemental du TGV en Navarre.](#)» L'étude n'a été [présentée publiquement au Parlement de Navarre qu'en décembre 2011](#), quand les travaux du TGV avaient déjà commencé en Navarre. Dans sa présentation, le directeur des Travaux publics du Gouvernement de Navarre a reconnu **l'invalidité de cette analyse pour la mise en œuvre du TGV**, vu que les conditions économiques ont considérablement changé depuis.

Mais le plus grave est que cette étude fut commandée pour ne mettre en avant que les **effets positifs du TGV** (comme l'a reconnu dans une [décision le Médiateur de Navarre](#)). De plus, le gouvernement a longtemps refusé l'accès à ce rapport. Cela a finalement fait [l'objet d'un appel devant la Cour administrative supérieure de justice](#), pour violation de la réglementation de Navarre, découlant de la [Convention d'Aarhus](#) sur l'accès aux droits à l'information environnementale. La sentence de décembre 2013, donne raison à la Fondation Sustrai et [condamne le Gouvernement de Navarre pour avoir caché cette information](#) et l'oblige à **rendre public toutes les informations environnementales sur le TGV en Navarre**.

En 2011, les premières expropriations ont débuté et la [construction du TGV en Navarre commence](#) à Castejón, ces travaux se poursuivent encore aujourd'hui. Cette première étape de la construction repose sur une évaluation d'impact environnemental faite il y a près de dix ans, comme si les **conditions environnementales et sociales n'avaient pas changé**. Cela a conduit à un recours juridique en annulation de l'EIE et d'un [recours administratif devant la Haute Cour de Justice espagnole](#). [La sentence rendu à l'été 2013 déclare caduque et non avenue l'EIE du TGV en Navarre](#). Ainsi, **le projet se trouve en dehors de toute légalité**. Ce fait a été même [reconnu par le Gouvernement de Navarre pour le tronçon de Pampelune](#), mais pas pour le tronçon en cours de construction pour lequel il a fait appel.

Ainsi, en l'absence d'une justification sociale et économique du projet, [la Fondation Sustrai présente publiquement les résultats d'une étude économique](#) de la «[Rentabilité sociale de la ligne de grande vitesse ferroviaire projetée en Navarre](#)» (fichier PDF), menée par les chercheurs Roberto Bermejo, Alejo Etchart et David Hoyos (Université du Pays Basque - EHU). Le [résumé](#) de leurs conclusions est la suivante :

1. **Aucune étude fiable et indépendante** n'a été faite sur la rentabilité socio-économique du TGV entrepris en Navarre. Sa promotion **manque de transparence et de participation publique**. Le projet répond principalement à des **motivations politiques et de prestige**.
2. **Absence de rentabilité économique**. La zone économique de Pampelune pourrait voir se dégrader sa compétitivité. En outre, il va générer encore plus de dette publique.
3. **Le projet ne favorise pas la cohésion sociale, ni territoriale**. Il ne couvre aucune absence de connexion ou n'ajoute pas de nouvelles possibilités de communication à celles existantes.



4. **Il ne contribue pas à la durabilité environnementale.** Il existe de grandes incertitudes si le TGV de Navarre transporterait des quantités importantes de marchandises.

Pendant ce temps, en octobre 2011, [la Commission européenne a décidé d'intégrer la Navarre dans le couloir Cantabrique-Méditerranée](#), à la demande du Ministère espagnol des Travaux Publics. Cela implique la mise en place du corridor au standard UIC, qui serait réalisée en mettant à jour la voie actuelle et l'installation d'un **troisième rail**. Cela signifie que la ligne de chemin de fer actuelle serait alors à l'écartement européen, comme c'est le cas actuellement à Huesca ou Gérone, tant pour les **marchandises** que pour les **passagers**. Mais le ministère précise qu'il devrait être une " voie reliant Saragosse aux villes de Santander, Bilbao, San Sébastien à travers de Vitoria." Ce qui signifie une ligne directe Zaragoza- Logroño- Miranda de Ebro (et *non* pas par la ligne Castejón - Pampelune- Alsasua, plus longue de 108 km).

Mais en avril 2013, le Ministère espagnol des Travaux Publics et le Gouvernement de Navarre ont annoncé dans un [communiqué de presse](#) la construction de la **nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse** entre les villes navarraises de Villafranca et Tafalla, en poursuivant les travaux du TGV déjà commencés en 2011 entre Castejón et Villafranca. Ils indiquent textuellement que " cette nouvelle voie permettra de se relier le reste du réseau [...] grâce à **l'utilisation maximale des lignes existantes, les rendant compatibles avec la circulation des trains à écartement international**. Cela permettra à la Navarre d'intégrer le réseau de chemins de fer européens **sans rupture de charge**". Avec cela, ils prétendent construire ici une nouvelle ligne de 50 km (pour la grande vitesse) plus ou moins parallèle à la ligne de chemin de fer actuel conventionnelle. Et que ces nouvelles lignes se raccorderaient aux lignes actuelles et s'adapteraient à l'écartement international (en utilisant la technique du **troisième rail** entre les deux déjà existants) pour permettre la circulation continue des marchandises entre la Méditerranée et l'Europe à travers le couloir de Navarre, comme l'a décidé la Commission européenne en 2011 dans son réseau transeuropéen de transport (RTE- T) pour les [marchandises](#) et les [passagers](#).

Ainsi, la [Fondation Sustrai](#) interprète que **autant le Ministère des Travaux Publics que le Gouvernement de Navarre sont en train de renoncer de facto à poursuivre leur projet de construction d'une nouvelle ligne de chemin de fer au-delà de Castejón au Sud et de Campanas (région de Pampelune) vers le Nord ...** C'est à dire, moins de 65 km de ligne à écartement européen à grande vitesse, un îlot absurde et vide de sens!

Par conséquent nous nous demandons: pourquoi et pour qui veulent-ils construire une nouvelle ligne de chemin de fer parallèle à l'actuelle entre Pampelune et Castejón? Pourquoi veulent-ils la construire? Pour maintenir et financer le secteur de la construction surdimensionnée en Navarre et en Espagne ? Peut-être qu'il y a quelque chose à voir avec [la classe politique dominante](#) qui a déjà été en mesure de [bénéficier de commissions illégales avant l'attribution des travaux de construction](#)...



Annexe I: Informations détaillées sur les dépenses payées et les coûts prévus:

Les dépenses engagées par le Gouvernement espagnol pour le TGV en Navarre jusqu'au 31 Décembre 2011:

La ministre espagnole des Travaux publics, Ana Pastor, a dévoilé le 29 mai 2013 au Parlement espagnol que les dépenses faite par le Ministère des Travaux Publics entre 2004 et 2011 pour la construction du TGV en Navarre, était de **11,9 millions d'euros** ([voir page 29 des délibérations quotidiennes de la Chambre des Députés d'Espagne](#), en format PDF).

Les dépenses engagées par le Gouvernement de Navarre pour le TGV jusqu'à novembre 2013:
42,75 millions d'euros, telles que publiées dans [cet article](#).

Ainsi, le **total dépensé à la fin de 2013** pour le TGV en Navarre s'élèverait à quelque **55 millions d'euros**, bien que les données ne sont probablement pas complètes...

Dépenses prévues

Comme on le voit dans ce qui précède, le projet a beaucoup changé pendant cette période de temps y compris la variation des budgets initiaux et réalisés. Il est donc difficile de faire un décompte exhaustif des dépenses réalisées.

1. Coûts prévus pour la **connexion de Pampelune avec la ligne TGV de Saragosse:**

La section entre **Saragosse et Pampelune** a été [budgétisé en 2007 par le Gouvernement de Navarre](#) (document au format Microsoft Word) à **1,03 milliard d'euros**, dont 470 millions correspondent à le tronçon Saragosse - Castejón et 560 millions d'euros pour le tronçon Pampelune - Castejón.

Plus tard, en **2009**, le tronçon **Cortes – Pampelune - Tudela** (c'est à dire, seulement sur le territoire navarrais, de Pampelune à Saragosse par le sud) a été [budgétisé à 1,5 milliard d'euros](#). Dans ce budget, le coût du tronçon de Cortes à Plasencia de Jalon à Saragosse (environ 73 km) n'apparaît pas.

Le tronçon **Castejón - Pampelune** (qui est en travaux actuellement, intégralement sur le territoire de la Navarre) a été estimé à **387 millions d'euros en 2010** (seulement pour les travaux de la plate-forme). Ils ont été ainsi inclus, dans [l'accord du 9 avril 2010, entre le Gouvernement de Navarre et le Gouvernement espagnol](#).

Mais de nouvelles estimations augmentent le budget de **600 millions d'euros**, comme l'a annoncé la ministre espagnole des Travaux publics au Parlement espagnol en mai **2013** ([voir articles de presse](#)). On devrait y ajouter au moins **287 millions d'euros** pour les dépenses d'infrastructure (lignes, électrification, signalisation, postes de sécurité et télécommunications), de sorte que le tronçon entre Castejón et Campanas devrait atteindre un nouveau budget d'au moins **887 millions d'euros**.

2. Coûts prévus pour **l'ensemble du corridor en Navarre** (à grande vitesse entre Saragosse et le Y basque):

La ministre des Travaux publics, Ana Pastor, a reconnu le 29 mai **2013** au Parlement espagnol que le budget prévu pour la construction de la ligne ferroviaire à grande vitesse en Navarre, fondée sur des études de l'année 2004, ont été de **3,85 milliards d'euros** ([voir p. 29 des actes du Congrès des députés d'Espagne](#) (PDF) ainsi que [cet article](#)). Mais, le directeur des Travaux publics du Gouvernement de Navarre élève ce chiffre à **4 milliards d'euros** [dans sa comparution parlementaire en mai 2013](#).

Mais de **nouveaux plans** ont été détaillées en **2013** (grande vitesse et troisième rail à moyen terme, et grande vitesse exclusive à long terme) :



À moyen terme :

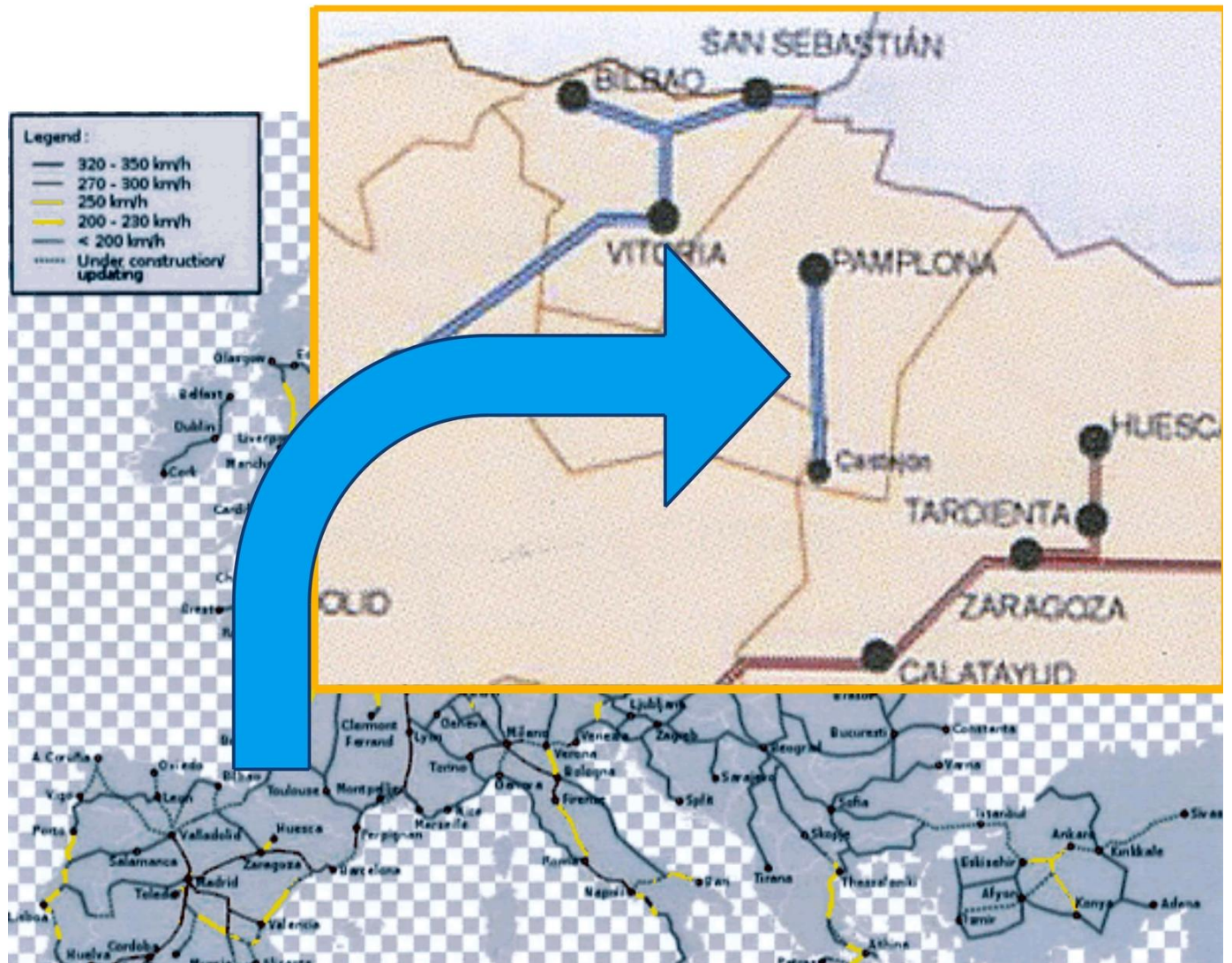
- La construction de la nouvelle ligne TGV sur le tronçon Castejón - Pampelune (moins de 65 km): 600 millions d'euros pour la construction de la plate-forme et 287 millions d'euros pour l'infrastructure (voies, électrification ...), soit **887 millions d'euros** au total. [Voir article de presse](#);
- Mise en œuvre du troisième rail de Castejón à Saragosse et de Pampelune à l'Y basque à voie unique UIC jusqu'à Alasua et à double voie d'Alasua à Vitoria (318 millions d'euros);
- Total des dépenses prévues dans le moyen terme: **1,20 milliards d'euros**. Voir la source dans les délibérations [des séances du Parlement de Navarre](#) (document PDF, page 66).

À long terme: construction de nouvelles lignes pour la grande vitesse dans les tronçons restants (Castejón - Saragosse et Pampelune- Y basque):

- **4,47 milliards d'euros**, si la connexion avec le Y basque serait via Ezkio - Itsaso (Guipúzcoa);
- **3,47 milliards d'euros**, si la connexion avec le Y basque serait via Vitoria Gasteiz (Alava).

[Voir l'article de presse](#) ou dans les délibérations [des séances du Parlement de Navarre](#) (document PDF, page 66).

Annexe II: Cartes de localisation



Carte 1: Carte du TGV en Navarre [préparé par le Gouvernement de Navarre](#), placé sur une carte de réseaux transeuropéens de transport (RTE -T).

4.7 Corredor Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejón -Pamplona –Vitoria

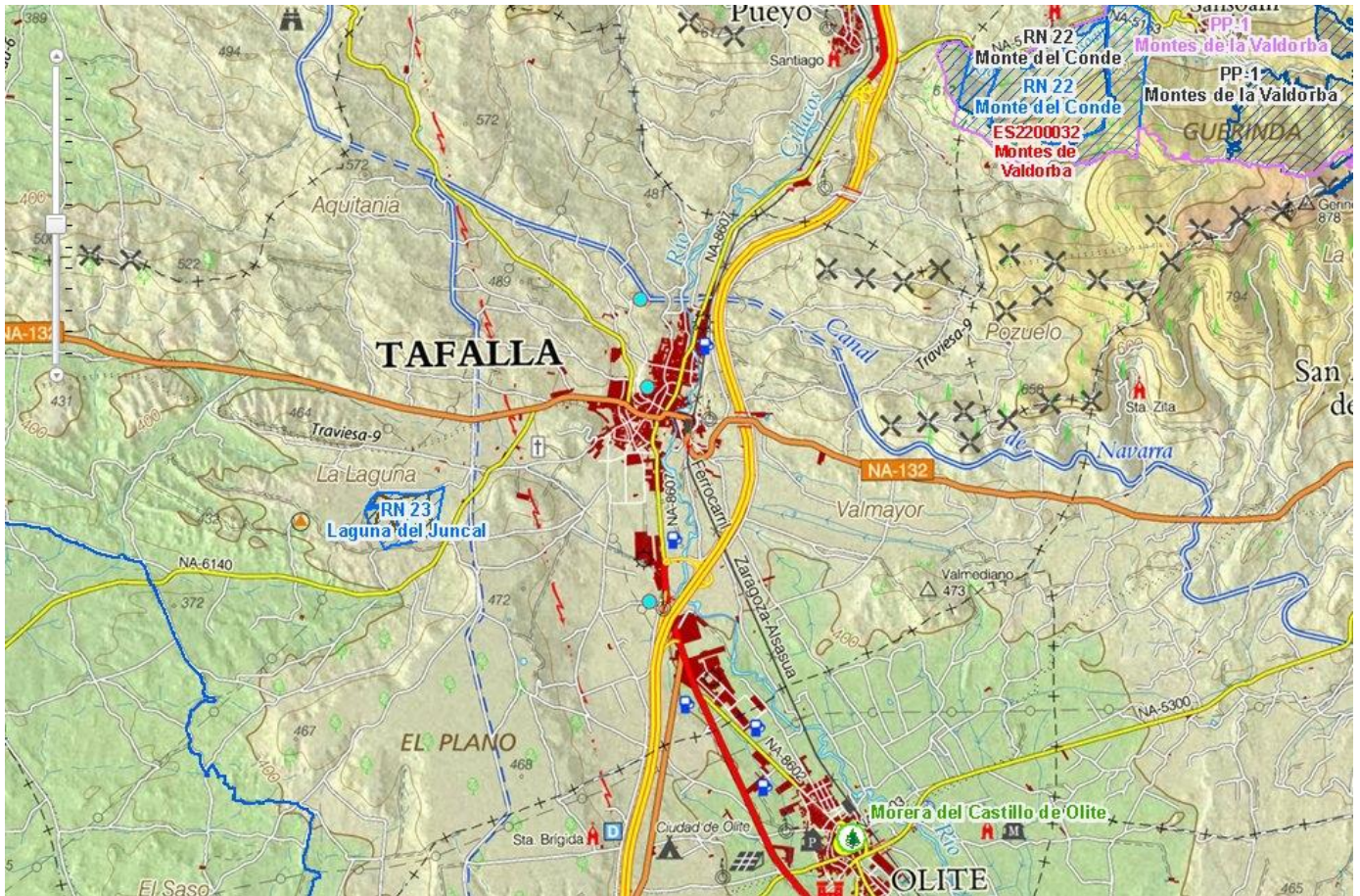
Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta



Carte 2: Carte des projets de la ligne à grande vitesse ferroviaire en Navarre
Source: Ministère des Travaux Publics (Fomento) et ADIF, avril 2013, "[Nouveau modèle de développement pour les corridors à grande vitesse](#)".



Carte 3: Carte de la région de Tafalla dans la zone centrale (Zona Media) de Navarre, indiquant les infrastructures existantes: autoroutes (double ligne jaune), routes (lignes rouges, oranges et jaunes), chemin de fer actuel (ligne noire), Canal de Navarre (double ligne bleue), lignes électriques à haute tension (pointillés rouges) et parcs éoliens (signe en forme de X). Les zones protégées comme la Laguna del Juncal (étang) ou les montagnes de Valdorba sont également indiquées. Le tracé du TGV passerait près de la Laguna del Juncal et également par El Plano, zone de haute valeur naturelle.

Source : Infrastructure des données spatiales de Navarre (<http://idena.navarra.es/IDENA>)