

Toulouse, le 26 mai 2009

Objet : Révision TEN-T 2010

Monsieur le Directeur Général,

A l'heure de la révision du schéma européen des transports et des élections au Parlement européen, il m'a semblé très important d'attirer votre attention sur la situation toujours préoccupante de la circulation des biens et des personnes dans les régions du Sud ouest européen et en particulier entre la France et l'Espagne au droit des Pyrénées.

Cette zone est une des plus congestionnées d'Europe avec plus de 6 millions de poids lourds par an et le massif pyrénéen demeure l'une des dernières frontières intérieures rendant très difficiles les échanges transfrontaliers et notamment les relations entre Toulouse et l'Espagne voisine.

Cette situation amenuise gravement l'accessibilité de la métropole de Midi-Pyrénées, la plus grande région de France et il est avéré qu'en raison de ce système de transport insuffisant, les échanges économiques entre le sud ouest français et les régions du nord de l'Espagne, en particulier au centre de la chaîne ne peuvent se développer.

Deux projets majeurs pour nos régions concentrent toutes nos préoccupations : le projet n°16 Algeciras-Madrid-Paris et le projet de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne.

Tous deux complémentaires des projets ferroviaires prévus sur les côtes atlantique et méditerranée (projet n°3), ils ont besoin du soutien infaillible de l'Europe, faute de quoi nous craignons qu'ils ne soient réalisés trop tard, entraînant une marginalisation croissante de nos territoires non desservis, tandis que d'autres, déjà bien dotés en infrastructures continueront de progresser économiquement et démographiquement.

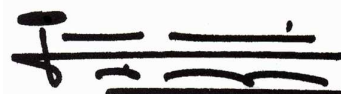
Vous trouverez ci-joint deux notes consacrées à chacun de ces projets présentant les études en cours, les priorités et les soutiens locaux.

En résumé, quatre actions prioritaires et déterminantes sont attendues des instances européennes :

- Accorder des financements conséquents (30 à 50%) concentrés sur les maillons transfrontaliers, toujours plus difficiles à réaliser.
- Inscrire la LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne au schéma européen des transports au titre de la connexion de Toulouse et Midi-Pyrénées à l'Espagne.
- Redéfinir le projet n°16 comme projet mixte voyageurs/marchandises conformément à la définition espagnole du projet (actuellement il s'agit d'un projet uniquement fret).
- Nommer rapidement un coordonnateur européen pour le projet n°16 à l'instar des autres grands projets transfrontaliers et pousser la France et l'Espagne à mettre en place sans délai le GEIE d'étude du Nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen.

Veuillez agréer, Monsieur le Directeur Général l'expression de mes salutations distinguées.

Le Président,
Jean-Louis Chauzy



FICHE 1 : NOUVEL AXE FERROVIAIRE A GRANDE CAPACITE TRANSPYRENEEN PROJET N°16 RTE-T (TRAVERSEE CENTRALE DES PYRENEES)

CONTEXTE :

La Traversée Centrale des Pyrénées (TCP) appartient au projet n°16 du Réseau Transeuropéen de Transport (RTE-T) de l'Union Européenne, axe ferroviaire Sines/Algeciras-Madrid-Paris. Il s'agit d'un tunnel ferroviaire de basse altitude à grande capacité, dans les Pyrénées centrales. Ce tunnel permettra d'acheminer des trains de voyageurs, de marchandises, mais aussi des camions, automobiles et cars de tourisme sur des trains-navettes (ferroutage) à l'instar des grands tunnels suisses.

Le projet est destiné prioritairement à permettre un report modal conséquent de la route vers le rail, la croissance des échanges routiers dans le massif pyrénéen étant devenu incompatible avec les objectifs de développement durable et les deux autoroutes côtières proches de la saturation ⁽¹⁾.

Les lignes nouvelles prévues sur les côtes méditerranéenne et atlantique (projet n°3 du RTE-T) seront à priorité voyageurs et n'offriront que peu de sillons fret. La TCP viendra compléter ces réalisations, elle est envisagée à priorité fret avec des sillons voyageurs.

Le projet s'inscrit dans les orientations de la politique des transports européenne, également soutenue par le Grenelle de l'Environnement dont l'objectif est d'améliorer la compétitivité de l'économie en développant les parts de marché des modes alternatifs, de réduire la saturation des réseaux, de préserver l'environnement en limitant les émissions de gaz à effet de serre, et de maîtriser la consommation d'énergie fossile.

ETAT DES LIEUX :

Relations France-Espagne : Le 31 mai 2007 à Madrid, la France s'est positionnée clairement et pour la première fois sur le dossier de nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées.

Le sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008 à Paris a confirmé cet intérêt de la France tout comme la décision de la Commission européenne fin décembre 2007 de co-financer à hauteur de 10 millions d'Euros (50% Europe – 50% Etats) le prochain volet d'études du projet dans le cadre du programme RTE- T pluriannuel.

Les deux ministres français et espagnol concernés ont signé à Paris le 10 janvier 2008 une déclaration commune sur le programme d'études préliminaires du Nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen.

Ce programme détaillé comprend également un calendrier de travail :

- Etudes préliminaires des fuseaux de tracés : Début en juin 2008 et finalisation en juin 2010.
- Etudes d'évaluation environnementale (plusieurs phases) : Début en juin 2009 et finalisation en juin 2013.
- Etudes préalables pour la réalisation de consultations préalables en Espagne : Début en juin 2009 et finalisation en décembre 2011 pour mener à terme à partir de 2012/2013 les procédures de participation publique
- Etudes préalables au débat en France : Début en juin 2009 et finalisation en décembre 2011, pour prendre en 2012/2013 une décision sur la mise du projet au débat public.

Le 27 juin 2008, lors de la rencontre Franco-espagnole à haut niveau de Saragosse, une nouvelle étape a été franchie avec l'annonce de la constitution d'un Groupement Européen

d'Intérêt Économique (GEIE), destiné à assurer le développement de ce programme d'études et qui travaillera sous l'égide d'un comité de direction, constitué également par les deux États, RFF et l'ADIF. D'autre part les régions pourront prendre part au suivi de ce programme.

Situation au plan local : Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées et la Région Midi-Pyrénées se sont récemment prononcés à l'unanimité en faveur de la reprise des études sur un itinéraire Lannemezan-Hêches-Bielsa-Saragosse. Ils souhaitent que les Etats étudient ce nouveau corridor.

Une lettre commune a été adressée en ce sens au premier Ministre français en décembre 2008 a été signée par Martin Malvy, Président de la Région Midi-Pyrénées, Josette Durrieu, Présidente du Conseil Général des Hautes-Pyrénées, Pierre Izard, Président du Conseil Général de la Haute-Garonne et Pierre Cohen, Maire de Toulouse. Sont également désignés dans ce courrier comme soutiens au projet, Chantal Robin-Rodrigo, Députée et Vice-présidente du Conseil Général 65, Pierre Forgues, député et Vice-président de la Région Midi-Pyrénées, François Fortassin, Sénateur et Vice-Président du Conseil Général 65, Gérard Trémège, Maire de Tarbes et Conseiller Régional, Jean-Pierre Artiganave, Maire de Lourdes et Bernard Plano, Maire de Lannemezan.

Le site de Lannemezan présente beaucoup d'atouts, tant sur le plan technique que sur l'aspect environnement et population. Le projet de plateforme logistique sur le plateau (300 ha disponibles) et la facilité de raccordement aux réseaux ferroviaire et autoroutier sont autant d'atouts. Le consensus politique et l'accord de la majorité des élus locaux également. Le relief est très favorable et la géologie ne semble pas présenter de problèmes particuliers.

PROCHAINES ETAPES A FRANCHIR :

- Installation du GEIE d'études décidé en juin 2008 à Saragosse,
- Nomination d'un coordonnateur européen pour le projet, à l'instar des autres grands projets ferroviaires transfrontaliers,
- poursuite du programme d'études cofinancé par la Commission Européenne pour la période 2007 – 2013,
- Définition des corridors et des points de connexions de l'ouvrage aux réseaux ferroviaire et routier français,
- Etude du potentiel de trafic voyageur. Coté espagnol, ce projet est considéré comme étant mixte voyageurs – marchandises à priorité fret, alors qu'il ne s'agit que d'un projet fret pour l'Union Européenne. Il conviendrait d'éclaircir rapidement cet aspect. La réservation de sillons pour les voyageurs est en effet essentielle pour les retombées économiques locales ainsi que pour l'acceptabilité du projet par les populations,

⁽¹⁾ **6 millions de poids lourds** ont traversé les Pyrénées en 2005, soit deux fois plus que dans les Alpes françaises. De 2000 à 2005, les flux de camions ont progressé de + 3,5% par an sur chaque autoroute côtière, soit 21% d'augmentation en 6 ans. Les premiers chiffres de 2006 montrent une reprise significative de cette augmentation annuelle, après un fléchissement constaté en 2005.

20 000 camions par jour sur seulement 2 autoroutes, un camion toutes les 5 secondes avec leur cortège de nuisances et de coûts externes (accidents, pollution, consommation énergétique, temps perdu, etc), auxquels s'ajoutent **113 000 véhicules légers** par jour plus les autocars.

Aujourd'hui la part du fer dans les échanges transpyrénéens est de 4% contre 37% dans l'Arc Alpin et **50% de ces camions sont en transit sur le territoire français, soit 3 millions de poids lourds**, n'apportant aucunes retombées économiques sur notre territoire.

FICHE 2 : CONNEXION DES TGV DU SUD OUEST EUROPEEN PROJET N°3 RTE-T & LGV BORDEAUX-TOULOUSE-NARBONNE

CONTEXTE :

Les lignes nouvelles ferroviaires programmées à ce jour afin de relier l'Espagne à la France forment un ensemble assez complexe avec des degrés d'avancement inégaux et dont certains tronçons relèvent de projets prioritaires européens tandis que d'autres ne sont encore inscrits que dans les schémas nationaux.

Ces lignes nouvelles ont également pour vocation de relier les régions frontalières du sud de la France, l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon et leurs principales agglomérations Bordeaux-Toulouse et Montpellier, à très forte croissance démographique, à leurs voisines ibériques.

Concernant les financements, même complexité : certains tronçons bénéficient de soutiens européens, atteignant parfois 70% de prise en charge en Espagne, alors que d'autres parties, en particulier en France ne seront financées que par l'Etat et les collectivités ce qui retarde souvent leur réalisation car les montants sont très importants. D'autre part, certaines sections françaises ont été ou vont être concédées à des entités privées.

De façon générale on note un décalage important, entre les dates annoncées de mises en service des lignes en Espagne et en France, mais également des retards importants sur la partie espagnole, en raison de problèmes techniques, notamment.

La répartition modale des échanges de voyageurs dans ces régions montre pourtant bien l'urgence de proposer une offre compétitive et moderne : entre la France et la péninsule ibérique seulement **1% des voyageurs utilisent le train** entraînant un flux de véhicules légers d'environ 113 000 par jour sur les deux autoroutes côtières plus les autocars.

Lors des derniers sommets franco-espagnols quatre projets ont été identifiés et font l'objet d'un programme de travail mené par les deux Etats :

- liaison Figueras-Perpignan-Montpellier (en partie mixte, mais à forte dominante voyageurs)
- liaison Dax-Vitoria (en partie mixte, mais à forte dominante voyageurs)
- liaison Saragosse-Canfranc-Pau (vocation interrégionale)
- Nouvelle traversée ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité (priorité fret)

Les deux lignes principales sont regroupées au sein du Projet Prioritaire numéro 3 (PP3) dénommé axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe. Il s'agit de la ligne dite "Atlantique" (Tours-Bordeaux-Dax-Vitoria-Madrid) et de la ligne dite "Méditerranée" (Nîmes-Perpignan-Figueras-Barcelone-Madrid). Le PP3 comporte également une connexion entre l'Espagne et le Portugal (Madrid- Lisbonne/Porto).

Les projets qui composent cet axe sont des lignes nouvelles à grande vitesse (prévues pour des vitesses d'au moins 250 km/h) mais plusieurs tronçons pourront être utilisés à la fois par les trains de voyageurs à grande vitesse et également par les trains de fret.

Ces projets doivent contribuer à sortir la péninsule ibérique de son isolement ferroviaire qui résulte de la différence d'écartement avec le reste du continent ainsi qu'à mettre en oeuvre une politique de mobilité axée sur une plus grande utilisation du transport ferroviaire, dans un contexte de forte croissance des échanges transpyrénéens et dans la perspective de réalisation d'un vaste réseau de lignes nouvelles à grande vitesse en Espagne.

En France, ces projets transfrontaliers devront obligatoirement se connecter à la transversale Bordeaux-Toulouse-Narbonne pour assurer un maillage cohérent des territoires du Sud-ouest européen, qui pour l'instant restent à l'écart du réseau à Grande Vitesse. Cet axe une fois libéré du trafic voyageurs grandes lignes a également un rôle à jouer dans la constitution d'un réseau européen de fret ferroviaire.

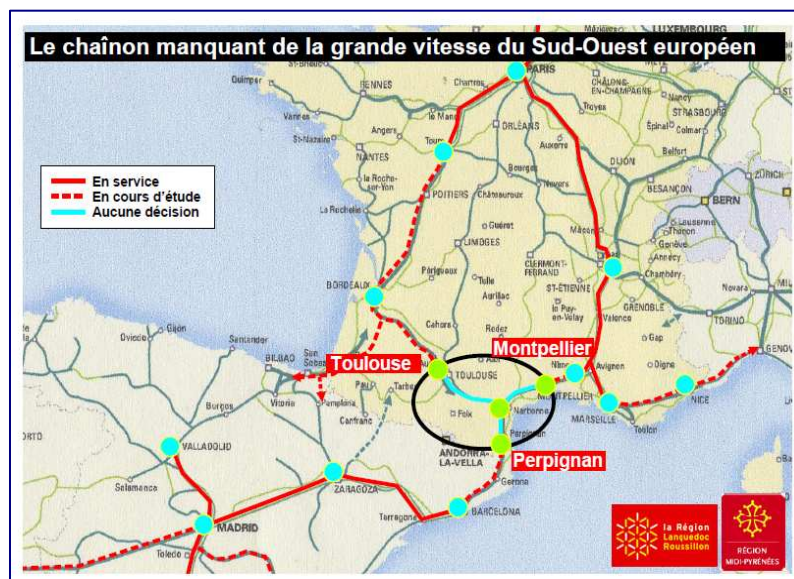
ETAT DES LIEUX

Un premier tronçon de ligne à grande vitesse Bordeaux-Toulouse a été approuvé suite à débat public en 2005.

La deuxième partie du projet entre Toulouse et Narbonne a pris beaucoup de retard même si elle est actuellement abordée au sein du débat public sur la ligne à grande vitesse Montpellier-Perpignan. Les pré-études fonctionnelles de la LGV Toulouse-Narbonne devraient démarrer mi 2009 pour se terminer en 2011 en vue d'un débat public.

Aucune date de mise en service n'est annoncée pour Toulouse-Narbonne et les études et procédures actuelles ne permettent pas de savoir si c'est une ligne nouvelle qui sera construite ou si Toulouse devra se contenter d'une simple amélioration d'infrastructure.

L'absence de perspective claire sur la réalisation de cet axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne conjuguée à l'impossibilité de compter sur des financements européens laisse planer de nombreuses inquiétudes sur l'accessibilité future de la métropole de Midi-Pyrénées, la plus grande région de France.



Cette situation pèse lourdement sur l'avenir des relations entre Toulouse et l'Espagne voisine.

Il est avéré qu'en raison de ce système de transport insuffisant, les échanges économiques entre le sud ouest français et les régions du nord de l'Espagne, ne peuvent se développer.

Cette poursuite du projet vers la Méditerranée est fortement soutenue par les régions Midi-Pyrénées et Languedoc-Roussillon et par la Généralité de Catalogne au sein notamment de l'Eurorégion Pyrénées - Méditerranée qui demandent son inscription parmi les projets prioritaires de l'Union Européenne.

Lors d'une réunion en juillet 2007, le ministre français Jean-Louis BORLOO s'est engagé à mener une démarche commune à l'Etat et aux collectivités, auprès de la Commission

Européenne, pour la prise en compte du maillon Toulouse–Narbonne dans le réseau transeuropéen de transport.

Le projet a par ailleurs été inscrit dans la loi d'application du Grenelle de l'environnement.

De plus, l'axe Toulouse-Narbonne et sa poursuite vers le nord via Limoges représente un itinéraire ferroviaire nord-sud alternatif à celui de la vallée du Rhône déjà saturé.

Dans la perspective de développement d'un réseau européen d'infrastructures ferroviaires à priorité fret, il apparaît indispensable de libérer la voie existante Toulouse-Narbonne par la construction d'une ligne nouvelle.

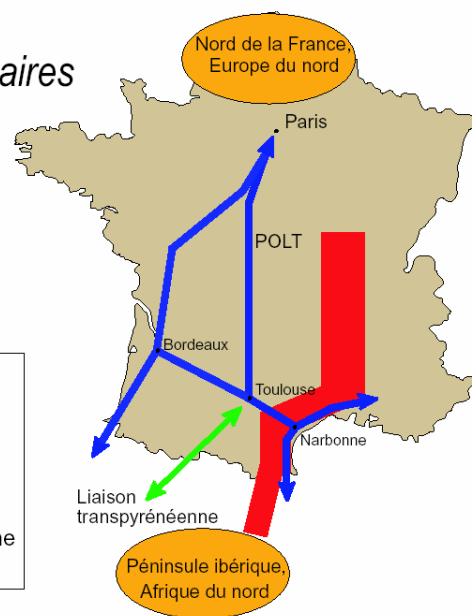
La volonté exprimée par les autorités françaises de

développer des services d'autoroute ferroviaire, comme une réponse à la congestion toujours plus sévère de l'autoroute A9, dans une optique de report modal, plaide pour l'achèvement rapide de l'ensemble de ces infrastructures, au plus tard en 2020.

Les reports nécessaires vers d'autres axes ferroviaires

une dorsale nord-sud pour le fret ferroviaire

- VRAL zone à décongestionner
Flux à reporter
- Axe ferroviaire en cours de développement pour le fret
(lignes classiques libérées)
- Nouvelle liaison transpyrénéenne à grande capacité à l'étude



PROCHAINES ETAPES A FRANCHIR :

- Inscription de Bordeaux-Toulouse-Narbonne dans les priorités de l'Union Européenne au titre de l'interconnexion des réseaux ferroviaires à grande vitesse français et espagnols.
- Reconnaissance par l'Union européenne de l'intérêt de la liaison existante Toulouse-Narbonne dans les futurs corridors de fret ferroviaires européens.
- Débat public du tronçon Toulouse-Narbonne et décision de construire une voie nouvelle afin de libérer l'infrastructure existante.