

## **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 (ferroulage) 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<sup>1</sup>.

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 :

---

<sup>1</sup> **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.

- 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,
- Objectif mise débat public 2013