

LA TRAVERSÉE CENTRALE DES PYRÉNÉES ET L'AXE EURO21

Un projet interrégional européen

► **SOUTENIR LE PROJET DE TRAVERSÉE CENTRALE DES PYRÉNÉES EN CONNEXION AVEC LE PROJET DE MISE À 2X2 VOIES DE LA RN21 POUR UNE MEILLEURE INTÉGRATION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES ET FERROVIAIRES DU SUD-OUEST EUROPÉEN**

Les projets européens d'infrastructure dans les Pyrénées doivent permettre d'accroître la perméabilité des Pyrénées aux flux de voyageurs et de marchandises

En 2004, la Commission européenne a établi une liste de 30 projets prioritaires constituant la base d'un réseau transeuropéen de transport. La stratégie adoptée visait à répondre aux besoins croissants de mobilité des personnes et des biens au sein de l'Union européenne qui garantit la liberté de circulation à l'intérieur de ses frontières. Elle permet également de créer les conditions nécessaires au développement économique, en facilitant notamment les échanges internationaux.

Deux des trente projets prioritaires du Réseau Trans-Européen de Transport (RTE-T) concernent les régions du Sud-ouest européen, et plus particulièrement l'Aquitaine, Midi-Pyrénées et l'Aragon :

► Le projet n° 3, axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest européen qui relie Lisbonne et Madrid au nord de l'Europe via Bordeaux-Paris (façade atlantique) ou Barcelone-Nîmes (branche méditerranéenne),

► Le projet n° 16, axe ferroviaire Sines/Algeciras-Madrid-Paris comprenant 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).

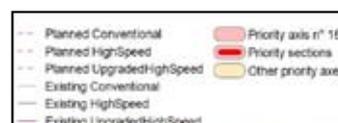
► Les projets prioritaires du Sud-ouest européen



 **PROJECT N° 3**
DG TREN
Trans-European Transport Network
Priority Projects



 **PROJECT N° 16**
DG TREN
Trans-European Transport Network
Priority Projects



La co-modalité, une réponse aux défis du développement durable

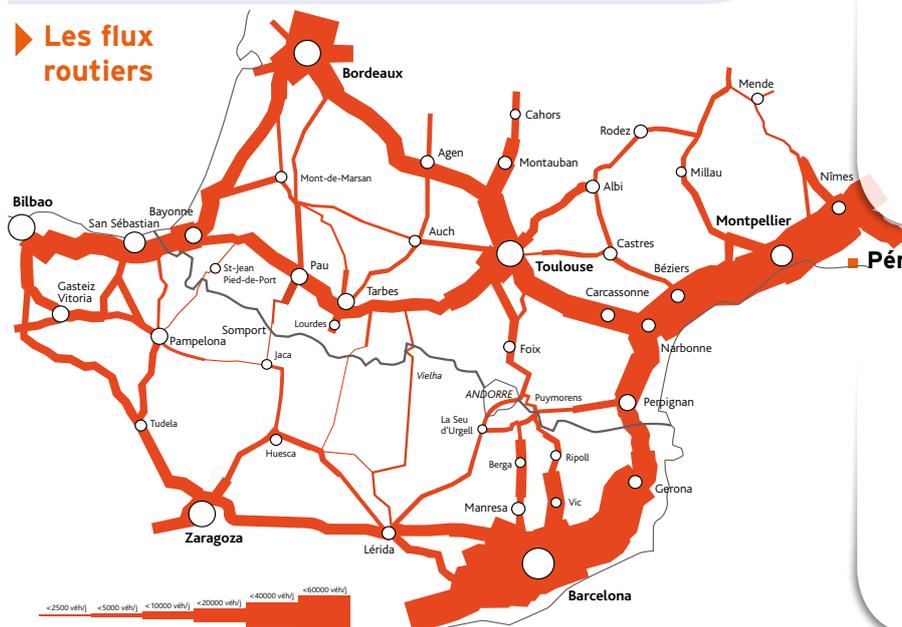
Les défis du développement durable ont conduit la Commission européenne à intégrer à sa stratégie la promotion de la co-modalité : il ne s'agit pas simplement de favoriser le report modal entre au moins deux modes de transport (route et rail par exemple), mais d'accroître l'efficacité de chacun de ces modes au maximum de ses capacités.

Cette orientation nouvelle figurera dans le document, en cours d'élaboration, sur la révision du programme RTE-T. L'objectif de cette politique des transports, également soutenue par le Grenelle de l'Environnement, 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. Les projets prioritaires n° 3 et

n° 16 du RTE-T concourent à la mise en œuvre de cette stratégie de rééquilibrage entre les différents modes de transport, et plus particulièrement de report du transport routier vers le rail. Cette stratégie est d'autant plus essentielle dans nos régions que le développement des échanges entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe aboutit à une congestion des voies de circulation, notamment autoroutières, aux deux points de passage situés aux extrémités est et ouest des Pyrénées.

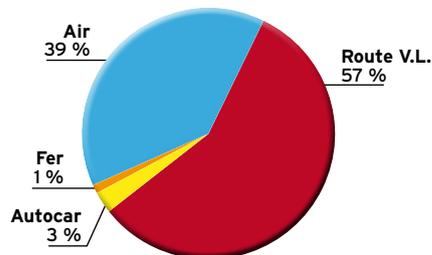
Cette situation particulière impose plus qu'ailleurs une réflexion concertée autour du développement du réseau de transport transpyrénéen. Il n'y a pas de solution unique permettant de répondre à l'accroissement des échanges compte tenu des contraintes géographiques : les différents projets (routiers, ferroviaires, maritimes) sont nécessairement complémentaires.

Les flux routiers



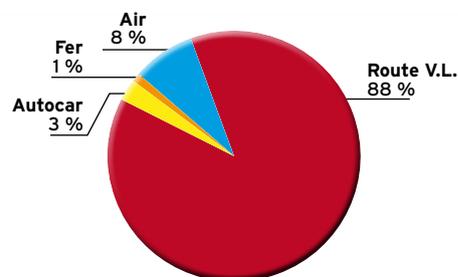
Transport de voyageurs

Péninsule ibérique/ reste de l'Europe géographique



Total: 154,2 millions

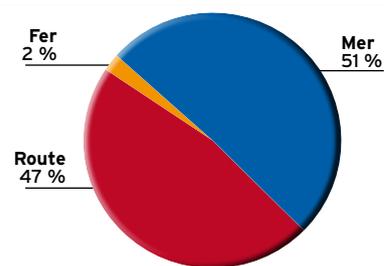
Péninsule ibérique/France



Total: 84,8 millions

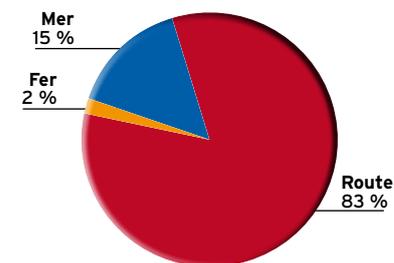
Transport de marchandises

Péninsule ibérique/ reste de l'Europe géographique



Total: 228,2 Mt

Péninsule ibérique/France



Total: 65,4 Mt

La Traversée Centrale des Pyrénées et l'axe Euro21, deux projets majeurs pour un nouvel axe transeuropéen

Il appartient aux acteurs politiques et économiques régionaux et locaux d'élaborer la stratégie d'interconnexion entre les projets européens et leur propre réseau d'infrastructures.

Le plus important défi du projet n° 16 est la Traversée Centrale des Pyrénées (TCP). Pour atteindre son objectif ambitieux de report modal (40 Mt/an) et soulager efficacement les axes routiers des façades atlantique et méditerranéenne, cette liaison ferroviaire doit se connecter aux grands réseaux de transport existants et à développer, en France et en Espagne :

- ▶ Les autoroutes de piémont des Pyrénées, de part et d'autre du massif ;

- ▶ Les lignes à grande vitesse LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne et Madrid-Zaragoza-Huesca ;
- ▶ La future autoroute ferroviaire Bayonne-Lille ;
- ▶ La grande ligne ferroviaire P.O.L.T. (Paris-Orléans-Limoges-Toulouse) et l'axe du projet n° 16.

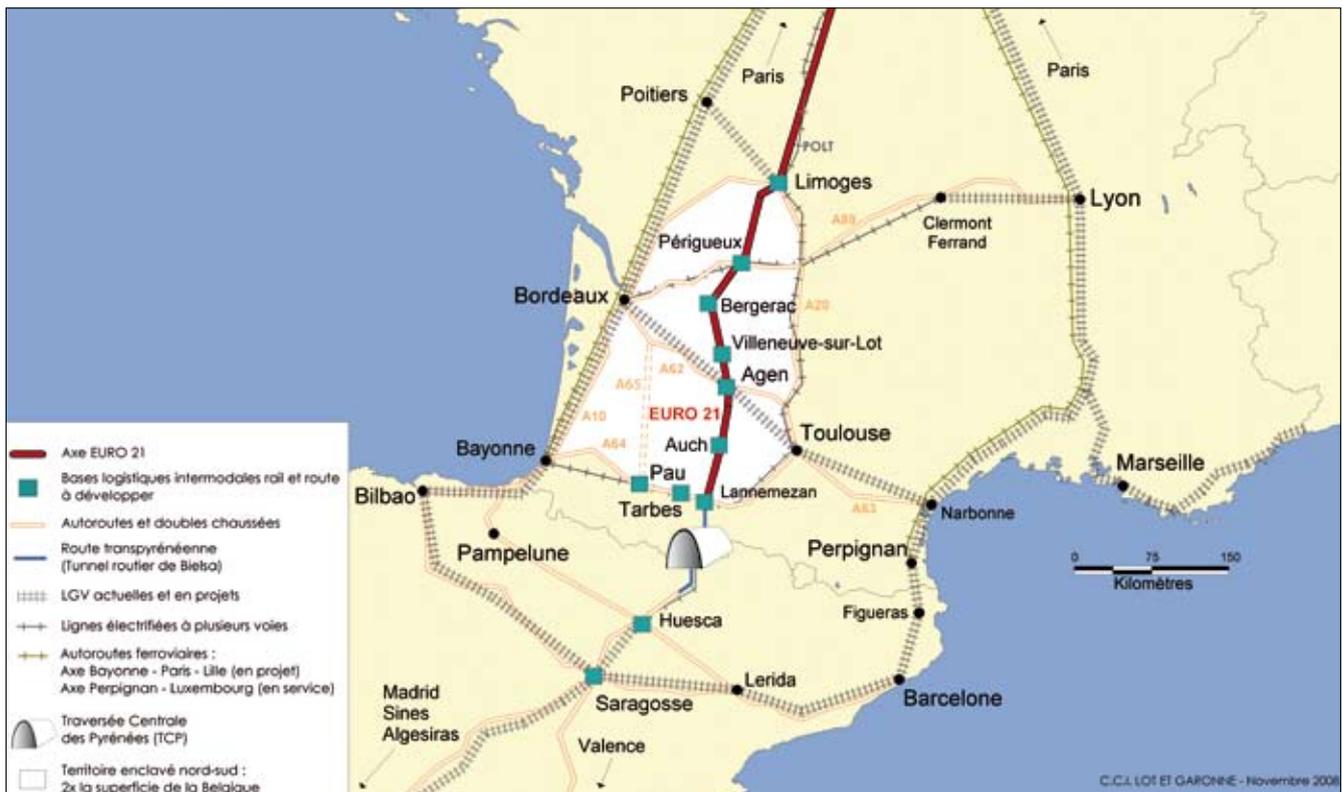
La question du débouché du trafic fret et voyageurs au sortir du tunnel côté français impose de pousser la réflexion sur deux points :

- ▶ Le développement de plates-formes logistiques multimodales d'envergure, à l'image de Plaza à Saragosse et Eurocentre à Toulouse ;
- ▶ Le développement d'axes de transit ferroviaires et routiers permettant d'acheminer les flux vers le reste de l'Europe.

Le projet Euro21 s'inscrit dans cette logique et constitue une alternative indispensable et complémentaire aux axes majeurs Paris-Bordeaux-Bayonne/Pau et Vallée du Rhône-Arc languedocien.

Le tracé définitif du tunnel ferroviaire à basse altitude de la TCP n'est pas encore arrêté, mais il débouchera d'une manière ou d'une autre sur l'axe ferroviaire Bayonne-Pau-Tarbes-Lannemezan-Toulouse et sur l'autoroute A64 Bayonne-Toulouse. La RN21 débouche également sur ces deux axes. Elle assurera donc, moyennant un aménagement à 2 x 2 voies, une continuité du réseau pour l'écoulement du trafic fret et voyageurs entre la péninsule Ibérique et le nord de la France.

► Interconnexion de l'Euro21 et de la TCP avec les principaux axes routiers et ferroviaires



Irriguer

un territoire deux fois plus grand que la Belgique

9 000 camions/jour transitent sur l'axe littoral constitué par l'A10, l'A63 et la RN10. La RN21 est déjà un axe de délestage à cet axe littoral lors des migrations estivales.

Une réalisation comme celle de l'autoroute ferroviaire Perpignan-Luxembourg n'assurera à pleine capacité que le transport de 600 camions par jour. Les projets liés au développement du fret ferroviaire (autoroute ferroviaire Bayonne-Bretigny et TCP) ne verront le jour que d'ici 10 à 15 ans, et ne résoudreont pas à eux seuls la question de l'augmentation croissante des flux d'échanges.

Le volet « Infrastructures et Transport » du SRADDT Midi-Pyrénées

met l'accent sur la nécessité de développer la desserte de son territoire, en particulier dans ses relations avec l'Espagne, afin d'optimiser les échanges et de bénéficier du potentiel que représentent ces flux de voyageurs et de marchandises. La LGV Bordeaux-Toulouse-Narbonne, la TCP et l'axe E9 constituent les projets-phares de cette stratégie de désenclavement.

D'autre part, le rapport de diagnostic du SRADDT Aquitaine fait état d'une rupture entre l'Aquitaine du littoral et ses principales agglomérations (Bordeaux, Bayonne-Anglet-Biarritz), et l'Aquitaine continentale, rupture démographique, mais aussi rupture économique.

Le projet d'infrastructure Euro21 permettra :

► D'écarter des agglomérations dont les rocades sont déjà saturées (Bordeaux et Toulouse) des flux de transit internationaux ;

► D'irriguer le réseau de villes moyennes situées sur la RN21 (Limoges, Périgueux, Bergerac, Villeneuve-sur-Lot, Agen, Auch et Tarbes) et un territoire deux fois plus grand que la Belgique, laissé aujourd'hui à l'écart des grands projets d'infrastructure ;

► De constituer avec la TCP un axe de transport européen, mixte (fret et voyageurs) et intermodal, qui répond aux objectifs de développement durable des échanges.

Euro21

L'association Euro21 rassemble les CCI de la Haute-Vienne, Dordogne, Lot-et-Garonne, Gers, Hautes-Pyrénées, ainsi que la CRCI Aquitaine et la CCI de Pau.

Elle associe à ses actions les CCI espagnoles de Huesca et d'Aragon.

Elle promeut la mise à 2x2 voies de la RN21.



Euro21 – CCI de la Dordogne
Président : Jean-Claude Pouxviel
Chef de projet : François Gaumet
23 rue du Président Wilson
24016 PÉRIGUEUX CEDEX
Tél. : +33 (0)5 53 35 80 67

Eurosud Transport

Créée à Toulouse en 1991 à l'initiative de la Région Midi-Pyrénées, l'association Eurosud Transport a pour objectif de doter les régions du Sud-ouest européen d'un système de transport intermodal performant et respectueux de l'environnement, avec en priorité la connexion des réseaux ferroviaires français et espagnol.



Association Eurosud Transport
Président : Jean-Louis Chauzy
Directrice : Valérie Cormier
4, rue Godolin – 31000 TOULOUSE
Tél. : +33 (0)5 34 41 18 39
www.eurosud-transport.asso.fr