

Traversée Centrale des Pyrénées :

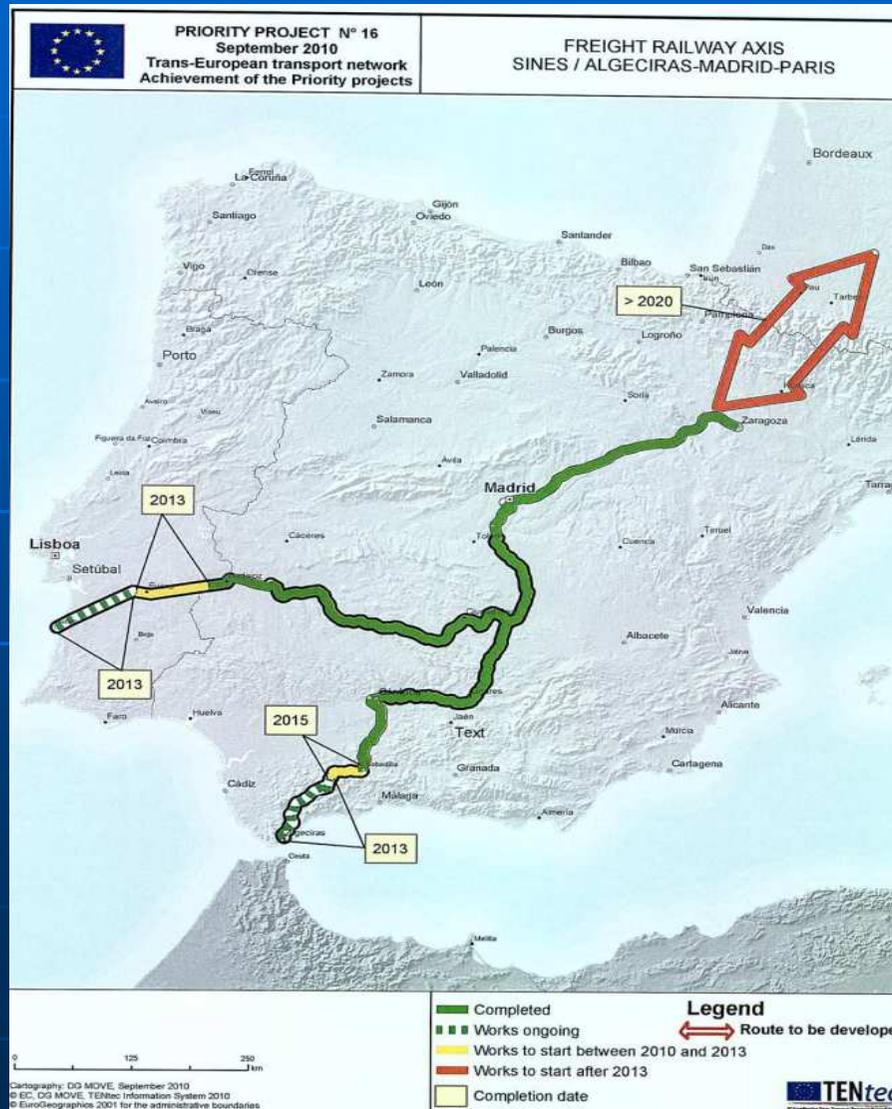
Un nouvel axe ferroviaire à grande capacité



Lycée Théophile Gautier – 15 mars 2012



Présentation et enjeux

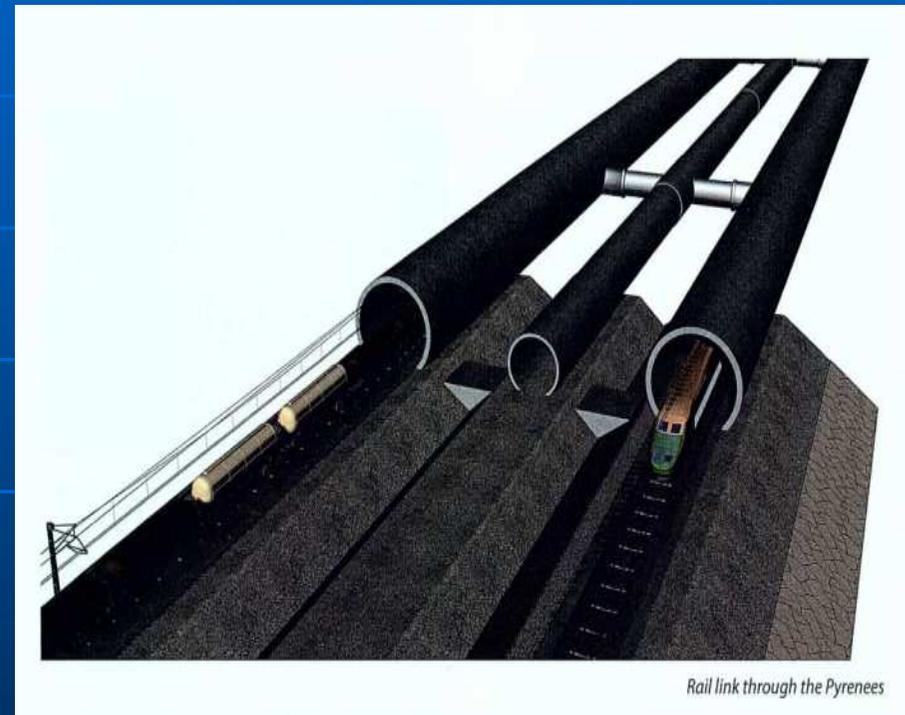


La **Nouvelle Traversée des Pyrénées** a été intégrée en 2004 au **projet n°16** du réseau transeuropéen de transport : **Sines-Algeiras-Madrid-Paris**

Il s'agit d'un **tunnel ferroviaire** de basse altitude à grande capacité, d'une longueur de plus de **45 km**.

Un tunnel **multimodal** pour acheminer des trains de marchandises, de voyageurs, mais aussi des camions, automobiles et cars de tourisme sur des trains navettes (ferroutage)

à l'instar des grands tunnels suisses ou du tunnel sous la manche



Enjeu 1 : La relation France - Espagne

L'Espagne est :

- Le 4^e partenaire commercial de la France en Europe

La France est :

- Le premier partenaire commercial de l'Espagne
 - son 2^e fournisseur (12% des importations espagnoles en 2009)
 - son 1^{er} client (19,3% des exportations espagnoles en 2009)

Enjeu 1 : La relation France - Espagne

La France est :

- Le 4^e pays investisseur en Espagne avec plus de 1300 entreprises = 300 000 emplois

L'Espagne est :

- Le 4^e pays investisseur en France avec 730 sociétés à capitaux espagnol implantées en France = 60 000 emplois
- Ces investissements sont en forte hausse depuis 2007 : +22% par an.

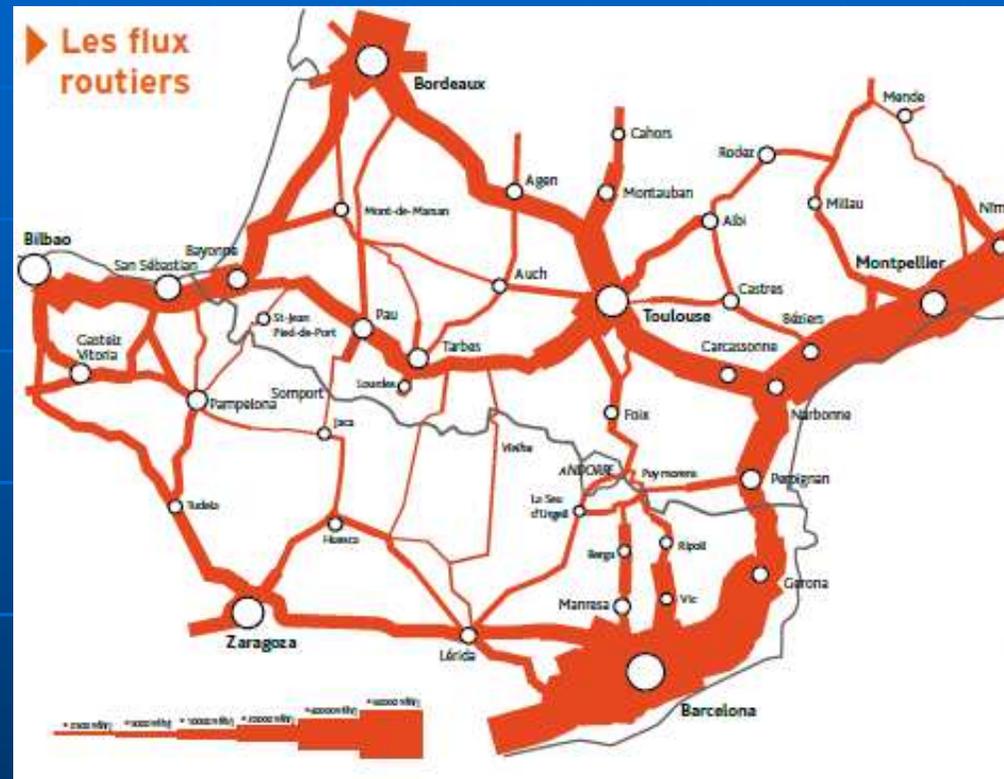
Enjeu 1 : La relation France - Espagne

L'Espagne est :

- Le premier partenaire touristique européen :
 - 9 millions de français par an viennent en Espagne
 - 6 millions d'espagnols par an visitent la France
- Le second excédent commercial de la France dans le monde. Les entreprises espagnoles ont investi **24 Mds€** en France et les entreprises françaises **37Mds€** en Espagne. Le volume des échanges entre les 2 pays se situe à 51,5 Mds en 2009

Enjeu 2 : Perméabiliser les Pyrénées

- 500km sans voie de communication moderne entre la France et l'Espagne
- Un trafic énorme en hausse constante, concentré sur les 2 passages côtiers



Constat : les régions du sud de la France n'ont pas bénéficié du dynamisme espagnol de ces dernières années, notamment en raison de l'absence d'infrastructures de transport adéquates.

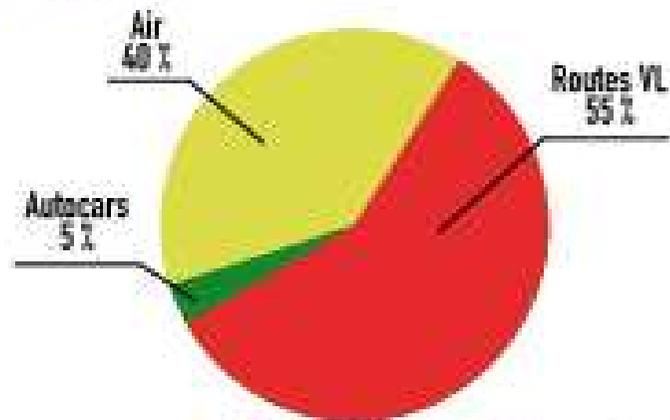
Enjeu 3 : Le report modal

Pour les marchandises et encore plus pour les voyageurs, ce sont les modes de transport les moins respectueux de l'environnement qui prédominent largement :

la route et l'air

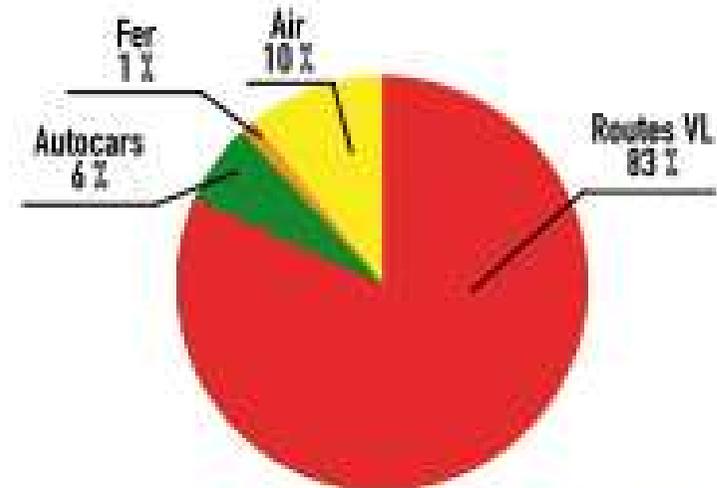
Transport de voyageurs

■ Péninsule Ibérique / reste de l'Europe géographique



Total : 182,4 millions de voyageurs

■ Péninsule Ibérique / France



Total : 120,0 millions de voyageurs

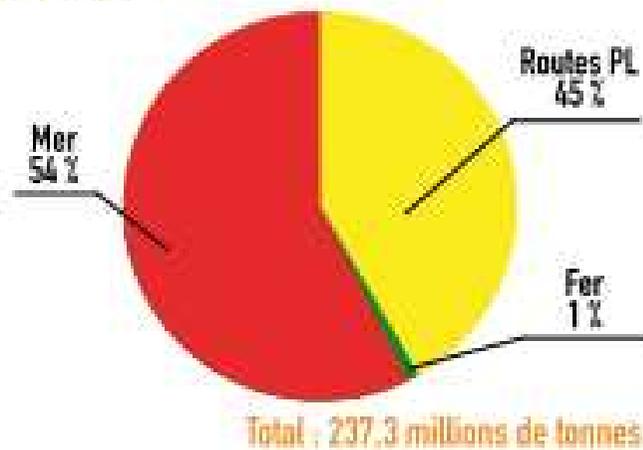
Enjeu 3 : Le report modal

Malgré une baisse sensible en 2008
(-6,5% au Perthus et -2% à Biriadou)

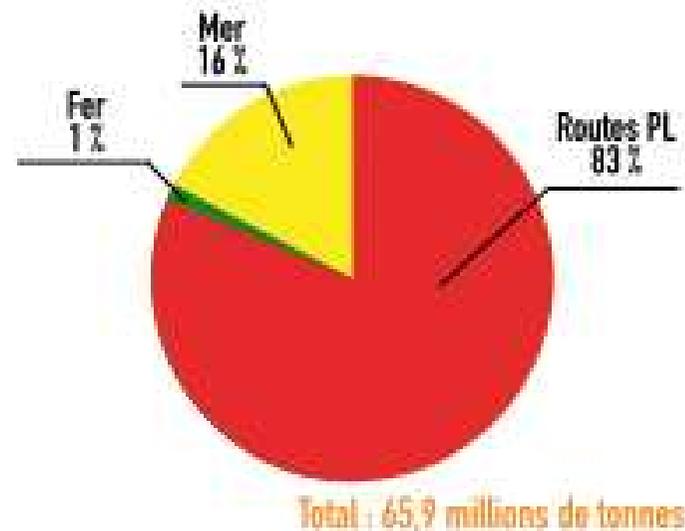
20 000 PL circulent chaque jour sur 2 autoroutes
auxquels s'ajoutent 38 000 véhicules légers

Transport de marchandises

■ Péninsule ibérique / reste de l'Europe géographique



■ Péninsule ibérique / France



Source : Observatoire franco-espagnol des trafics - 2008

Enjeu 3 : Le report modal

- **6 millions de poids lourds par an: incompatible** avec les objectifs du développement durable :
- part du fer dans l'arc alpin : **37%** aujourd'hui avec un objectif de **70%** grâce aux grands tunnels nouveaux ou en construction contre **1%** dans les Pyrénées.
- **Il y a le double de camions dans les Pyrénées** que dans les Alpes franco-italiennes et **50%** de ces poids lourds sont en transit

Enjeu 3 : Le report modal

Connexions fer mer : l'avenir

- Les ports de la péninsule ibérique s'équipent et se dotent de plateformes logistiques ultra modernes : **Sines, Algeiras**



L'élargissement du **canal de Panama en 2014** augure une très forte augmentation de l'activité de ces 2 ports

Pour les ports la **connexion ferroviaire** vers des plateformes logistiques est devenue indispensable

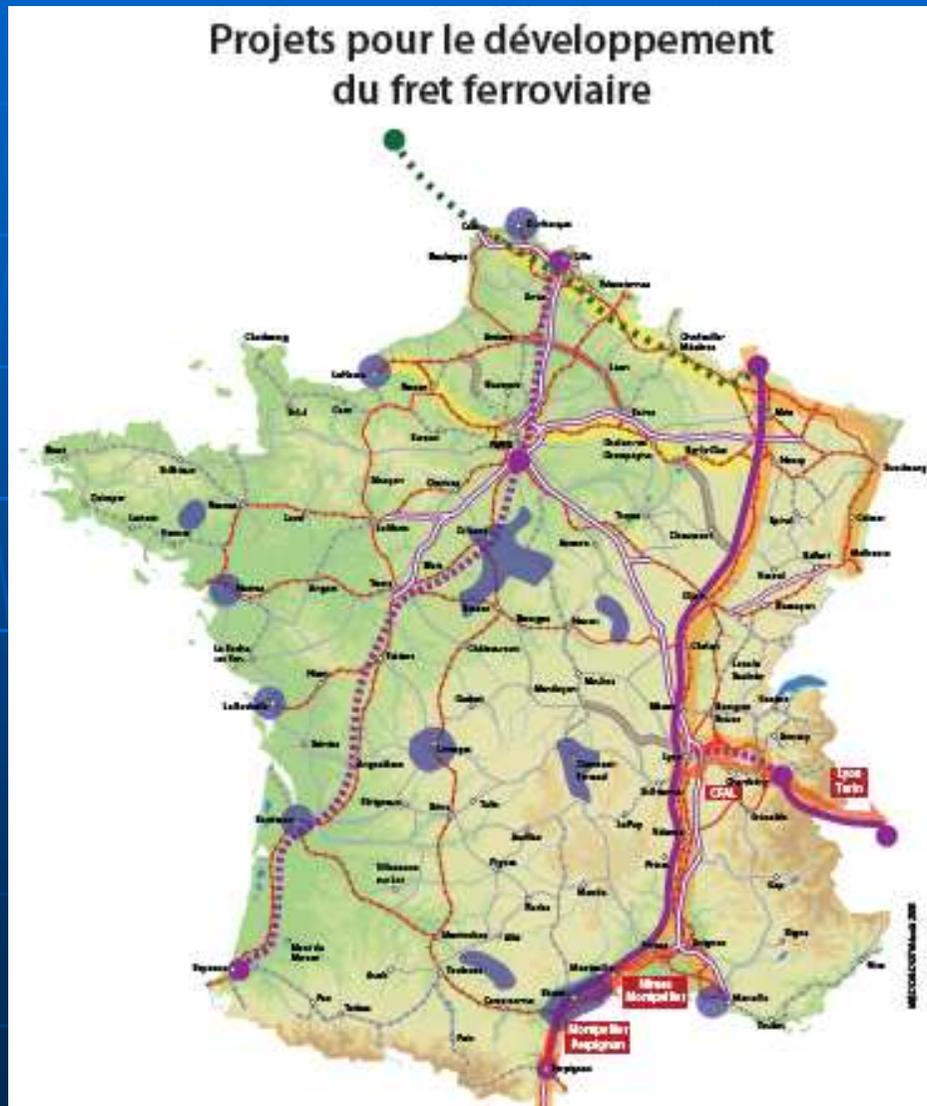
Pour le futur : Un axe ferroviaire à grande capacité entre Zaragoza et Toulouse

- Un tunnel de basse altitude de 45 km sous les Pyrénées centrales
- Des itinéraires d'accès routiers et ferroviaires
- Un itinéraire à grande capacité pour la circulation de l'ensemble des services ferroviaires :
 - Fret classique ou combiné
 - Autoroute ferroviaire
 - Voyageurs classiques ou grande vitesse



Cet axe est depuis 2004 un projet prioritaire du réseau Transeuropéen de Transport, en complément des nouvelles lignes côtières en projet ou en travaux

Une nouvelle politique en faveur du mode ferroviaire



- Renforcement des corridors existants
- Développement d'une autoroute ferroviaire Atlantique
- Midi-Pyrénées oubliée ?

Avantages du projet :

Ouvrir un axe central débouchant sur des itinéraires non saturés

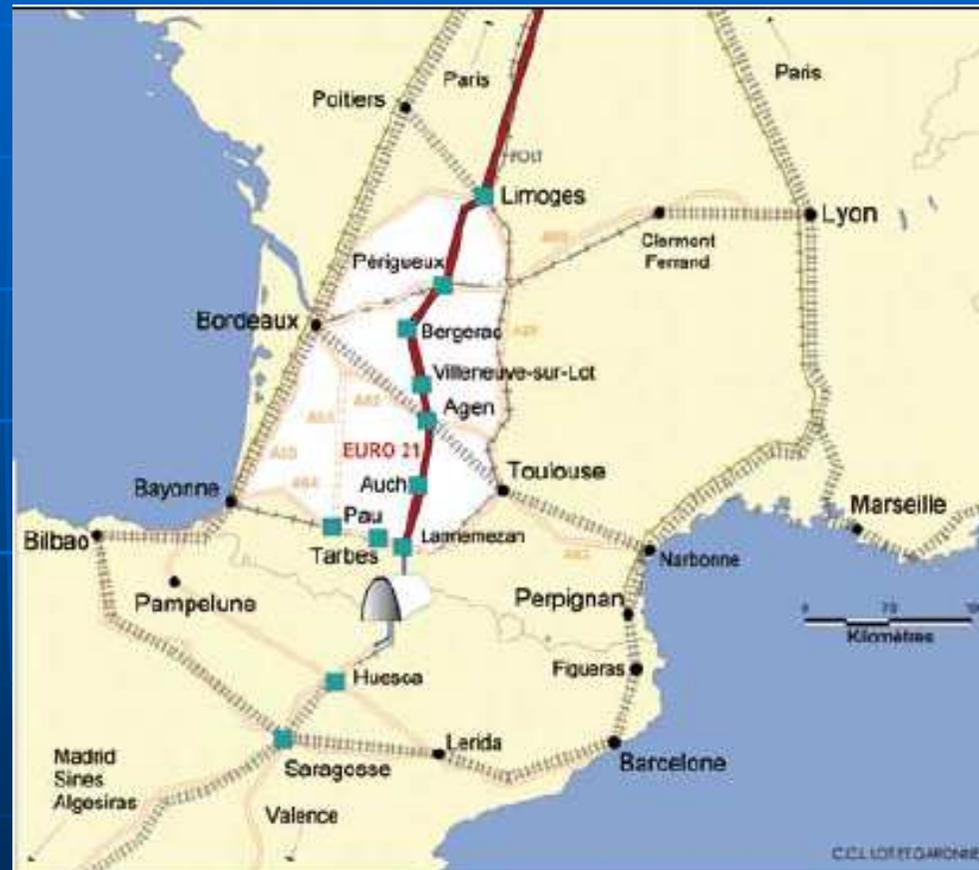
- Ce nouvel axe a pour caractéristique de déboucher sur des itinéraires non saturés nécessitant peu d'aménagements



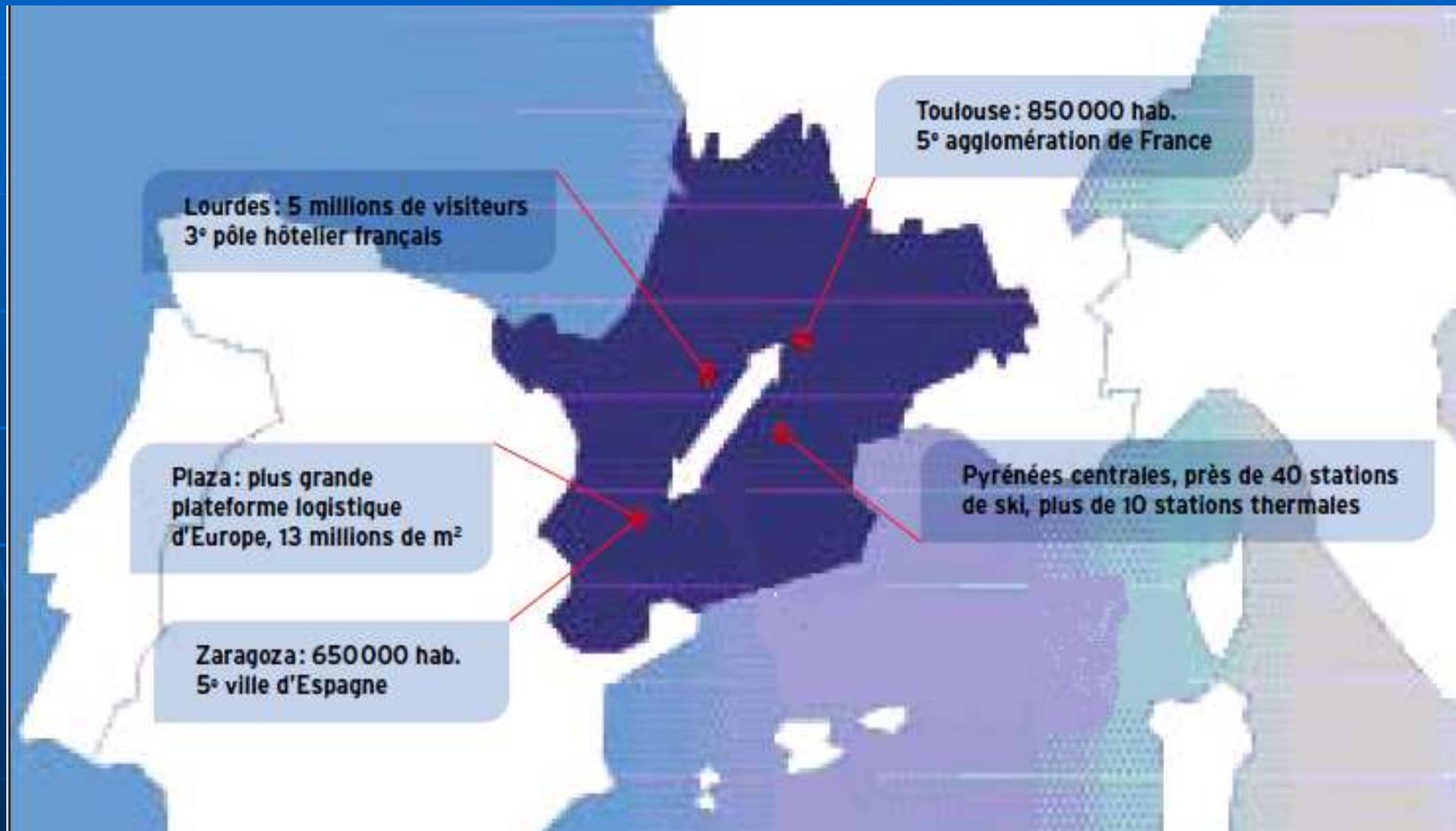
Avantages du projet :

Ouvrir un axe central débouchant sur des itinéraires non saturés

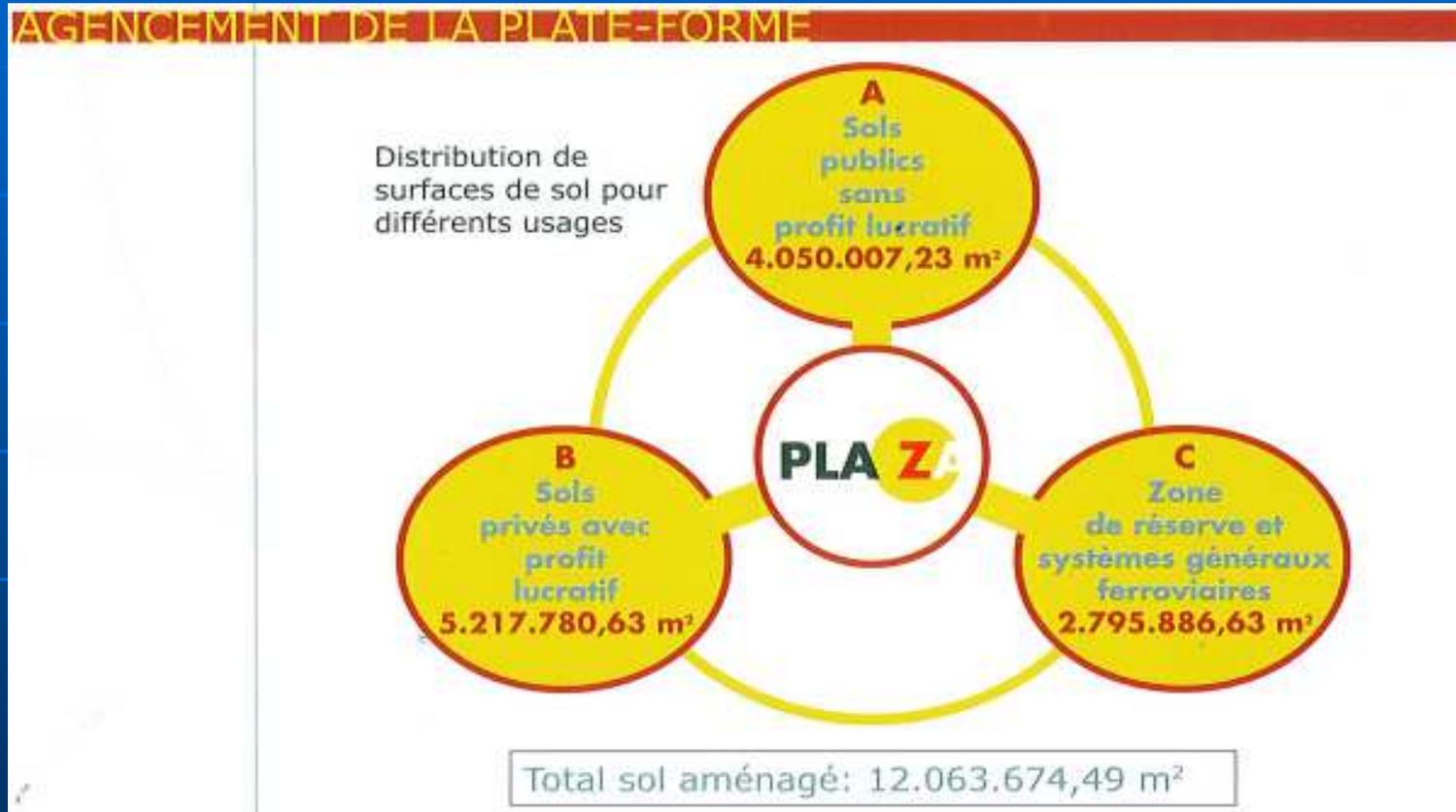
- **Au nord** : réseau ferroviaire classique entre Toulouse et Paris, réseau autoroutier (A20, RN21)
- **Au sud** : réseau ferroviaire espagnol et réseau autoroutier vers Madrid et Valencia



Les opportunités autour du projet



Plaza à Saragosse : plus grande plateforme multimodale d'Europe



10 000 emplois créés en 5 ans

Une plateforme multimodale sur le plateau de Lannemezan ?

Pour quoi faire ?

Pour permettre une **utilisation locale** de la nouvelle infrastructure pour les marchandises et les voyageurs

Pour développer des activités logistiques nouvelles, pourvoyeuses **d'emplois** : stockage, suremballage, conditionnement, vérifications ...



Où ?

En interconnexion avec les infrastructures de transport existantes : voies ferrées, routes et autoroutes

L'État d'avancement du projet

- **2004** : inscription du projet dans les 30 projets prioritaires de l'Union Européenne
- **2005 – 18e sommet franco-espagnol de Barcelone** : adoption d'un plan d'action intergouvernemental sur les liaisons transpyrénéennes dont des études pour la nouvelle liaison ferroviaire transpyrénéenne à grande capacité

L'État d'avancement du projet

2006 - 19e sommet franco-espagnol de Gérone et lancement par le ministère du Fomento espagnol des premières études sur la Traversée Centrale Pyrénéenne :

- Contenu des études : prévisions d'évolution des flux transpyrénéens de marchandises et modélisation des trafics transpyrénéens.
- Fixation par l'Espagne du point de départ du projet par Saragosse-Huesca

L'État d'avancement du projet

2008 - 20^e sommet franco-espagnol à Paris : décision de co-financer pour **10 millions d'Euros** (50% Europe – 50% Etats) le prochain volet d'études du projet.

2008 - Rencontre Franco-espagnole à haut niveau de Saragosse : annonce de constitution d'un Groupement Européen d'Intérêt Économique (**GEIE**) pour mener les études.

L'État d'avancement du projet



Le 20 octobre 2009, les statuts du GEIE d'études sur la TCP ont été signés à Saragosse par l'Etat français, l'Etat espagnol, RFF et l'ADIF.

L'État d'avancement du projet

Juillet 2010 - inscription de la « Nouvelle Traversée des Pyrénées » dans l'avant projet de Schéma National des Infrastructures de Transport (**SNIT**) en France.

Le 27 août 2010 - Assemblée Générale constitutive du GEIE TGC Pirineos dont le siège est fixé à Saragosse.



L'État d'avancement du projet

1er juin 2011 - Publication du **premier appel d'offre d'études** du GEIE TGC Pirineos

L'étude porte sur les flux de transport de marchandises à travers les Pyrénées et leurs évolutions possibles à partir de différentes hypothèses de développement économique et de l'offre d'infrastructures ferroviaires dans les Pyrénées.

En cours – Attribution des études à un groupement franco-espagnol – rendu **fin 2012**

Points forts

- **Accord de la France et de l'Espagne** sur un programme d'études en vue d'un débat public pour la période 2007-2013 (janv.2008)
- **Accord de la Commission Européenne** pour co-financer ces études à 50%, soit 5M€ + 5M€ des 2 États (déc. 2007)
- **Création d'un GEIE** d'études entre RFF et l'ADIF (octobre 2009)

Points forts



Appui du Gouvernement d'Aragon au travers de l'action de la Fundacion Transpirenaica

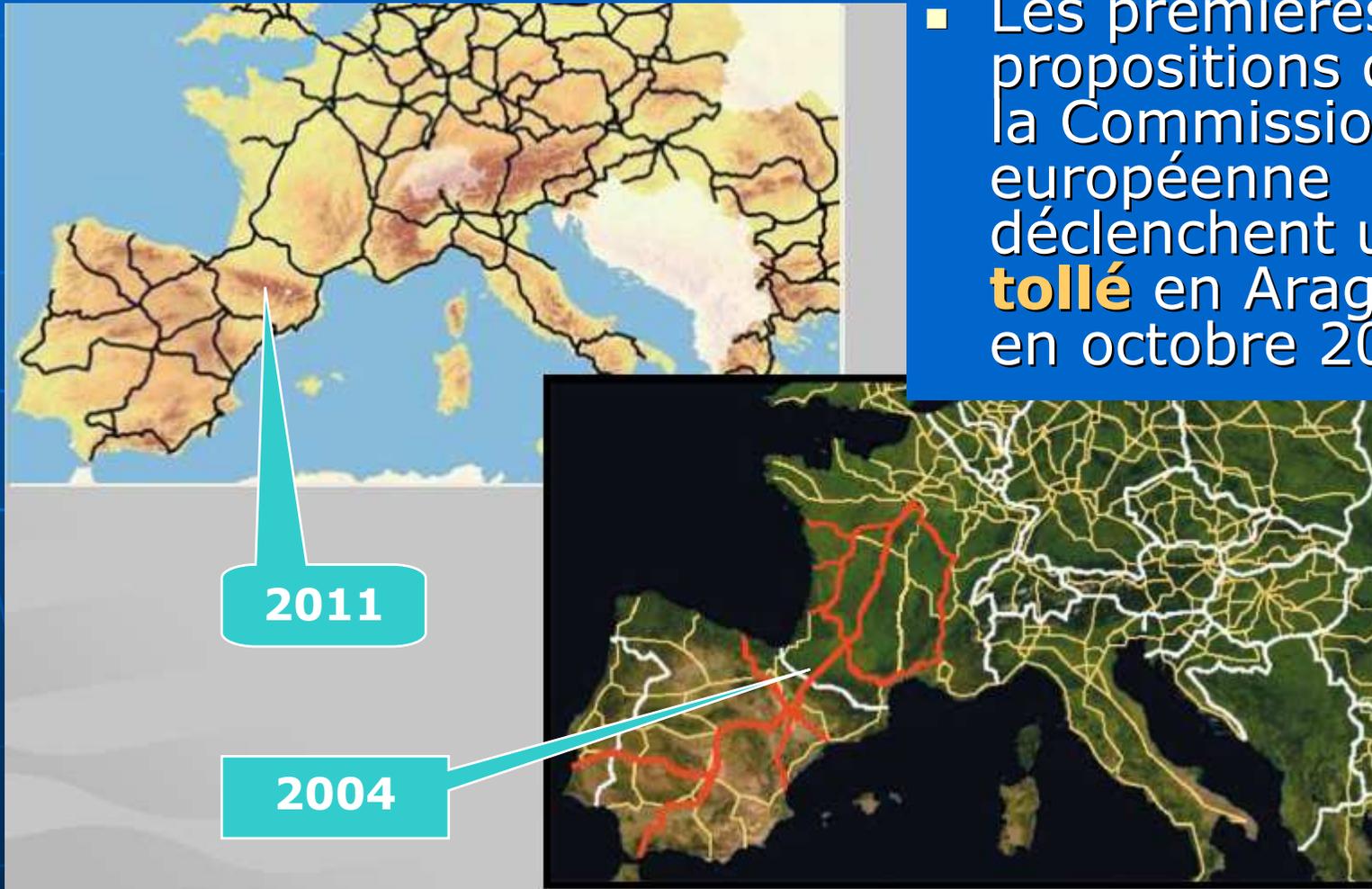
Appui de la Région Midi-Pyrénées au travers de l'action d'Eurosud Transport

Appui pour un passage par le plateau de Lannemezan des élus de Midi-Pyrénées, des Hautes-Pyrénées, de la Haute-Garonne et de Toulouse (déc 2008 – février 2011)

Appui de l'association NTP de Lannemezan

L'actualité : la révision du schéma européen 2011/2012

- Les premières propositions de la Commission européenne déclenchent un **tollé** en Aragon en octobre 2011.



L'actualité : la révision du schéma européen 2011/2012



L'Aragon s'engage dans un véritable combat appuyé par des autonomies favorables au projet : Madrid, Castilla la Mancha, Andalousie et Extremadure ... et vient également chercher l'appui des régions française à la **CTP** à Toulouse

L'actualité : la révision du schéma européen 2011/2012

29^{ème} Conseil Plénier de la Communauté de Travail des Pyrénées

29 Consejo Plenario de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos



Jeudi 27 octobre 2011

El Jueves, día 27 de octubre 2011

Hôtel de Région Midi-Pyrénées • Toulouse



L'actualité : la révision du schéma européen 2011/2012

**février
2012 :**

Les nouvelles propositions de l'Etat espagnol pour les RTE-T réaffirment la **priorité de la TCP**



Poursuite du projet

1/ Définition par le **GEIE** des **corridors** qui seront étudiés et des **points de connexions** de l'ouvrage aux réseaux ferroviaire et routier français, incluant le corridor par Lannemezan – Toulouse.

2/ Garantir l'objectif de mise au **débat public** en France et en Espagne à l'horizon **2015**.

Un calendrier possible

- Etudes sur les flux de transport conclues **fin 2012**.
- **2015** : analyse du contexte local et études de corridors. Lancement du débat public
- Etude informative jusqu'en **2018**
- Projet de construction finalisé en **2022**
- Lancement des travaux en **2023** pour environ 10 ans
- Le projet devra donc continuer d'avancer pour être reconnu prioritaire lors de la prochaine révision des RTE-T.