

La Traversée Centrale des Pyrénées (TCP)

- **Un nouvel axe ferroviaire transpyrénéen à grande capacité**
 - Conception d'un tunnel de basse altitude
 - Un corridor ferroviaire destiné aux marchandises
 - 30 à 40 millions de tonnes de fret par an
 - De nouvelles zones multimodales efficaces.
- **Les bénéfices**
 - Amélioration du développement économique des territoires
 - Réductions significatives des émissions de CO2, de la congestion routière, de la consommation d'énergie fossile.

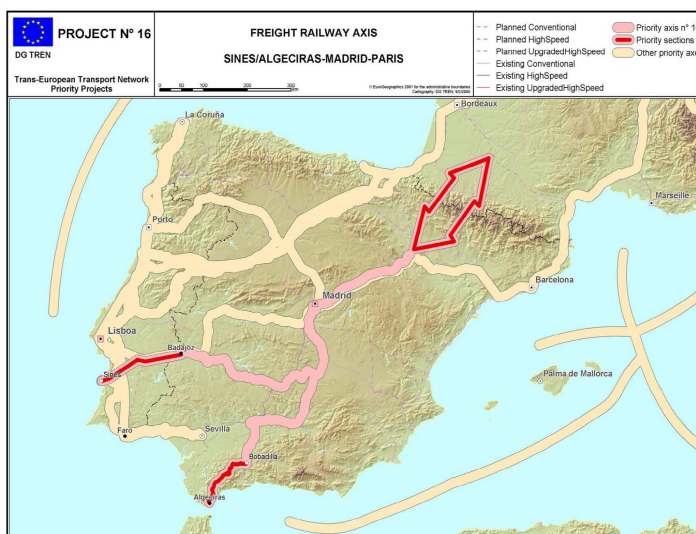


Nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen (Traversée Centrale des Pyrénées)

PRESENTATION ET ENJEUX :

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 d'une longueur d'environ 40 kilomètres.

Ce tunnel permettra d'acheminer des trains de marchandises, de voyageurs, mais aussi des camions, automobiles et cars de tourisme sur des trains-navettes (ferrotage) à l'instar des grands tunnels suisses ou du tunnel sous la Manche.



Enjeu 1 : La relation France - Espagne

Au-delà des relations historiques, culturelles et politiques (250 000 français vivent en Espagne et 300 000 espagnols résident en France), l'Espagne est notre 4^e partenaire commercial. La France est le 1^{er} partenaire commercial de l'Espagne : son 2^e fournisseur (12,1 % des importations espagnoles en 2009) et son 1^{er} client (19,3 % des exportations espagnoles en 2009).

Le volume des échanges entre les deux pays se situe à 51,5 Mds€ en 2009. L'excédent commercial français vis-à-vis de l'Espagne est de 2,3 Mds€ en 2009.

La France est le 4^e pays investisseur en Espagne. Plus de 1 300 entreprises françaises sont présentes en Espagne, assurant plus de 300 000 emplois, notamment dans la grande distribution (Carrefour, Auchan, Décathlon, FNAC, etc.), le secteur agroalimentaire (Danone, Lactalis), le traitement et la distribution de l'eau (Suez, Veolia), les services aux entreprises, les services financiers et le secteur automobile.

L'Espagne est le 4^e pays investisseur en France. Plus de 730 sociétés à capitaux espagnols sont implantées sur le territoire français, employant plus de 60 000 personnes. Les investissements espagnols à destination de la France sont en forte croissance depuis 2007 (+22% en moyenne annuelle).

Le tourisme constitue une composante non négligeable de la balance des échanges bilatéraux de l'Espagne et de la France : chacun des deux pays constitue la première destination des touristes de l'autre. En 2009, 7,8 millions de Français ont visité l'Espagne et 5 millions de touristes espagnols ont visité la France

Enjeu 2 : la perméabilisation des Pyrénées :

- **500km** sans voie de communication moderne entre la France et l'Espagne. Par comparaison dans tout l'arc alpin, on compte en moyenne un accès autoroutier ou ferroviaire moderne tous les 50 km.
- Un trafic énorme, en hausse constante et concentré sur les 2 passages côtiers où sont concentrées les infrastructures ferroviaires et routières.

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**. Le ferroviaire est actuellement handicapé un écartement des voies ferrées différent entre les deux pays.

Le projet de TCP 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.

6 millions de poids lourds traversent les Pyrénées chaque année, 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. Malgré une baisse sensible en 2008, **8 900 PL** circulent chaque jour sur chaque autoroute soit près de **20 000 PL par jour** auxquels s'ajoutent **38 000 véhicules légers**.

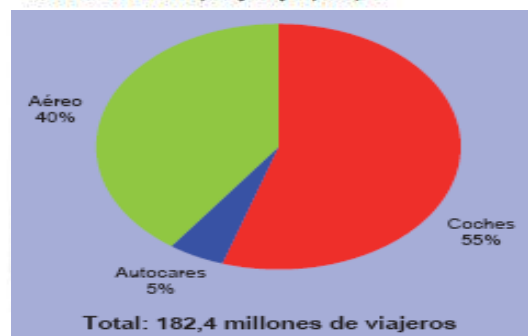
Aujourd'hui la part du fer dans les échanges transpyrénéens est de 1% contre 37% dans l'Arc Alpin et **50% de ces camions sont en transit sur le territoire français**, n'apportant aucune retombée économique sur notre territoire.

Les lignes nouvelles prévues sur les côtes méditerranéenne et atlantique 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.

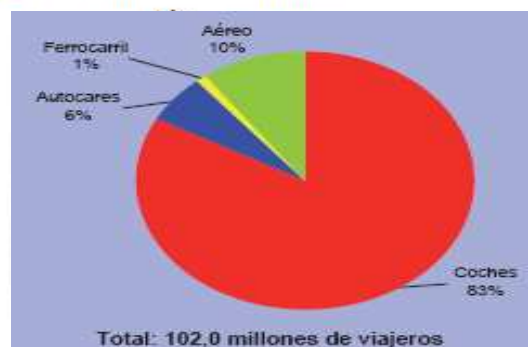
Le projet s'inscrit dans les orientations de la politique des transports européenne, également soutenue par le Grenelle de l'Environnement dont l'objectif est d'améliorer la compétitivité de l'économie en développant les parts de marché des modes alternatifs, de réduire la saturation des réseaux, de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

Transport de voyageurs

■ Péninsule ibérique/ reste de l'Europe géographique

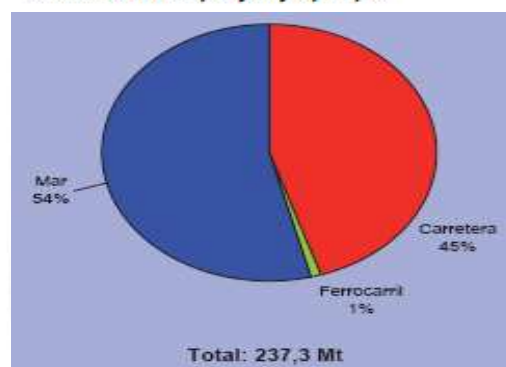


■ Péninsule ibérique/France

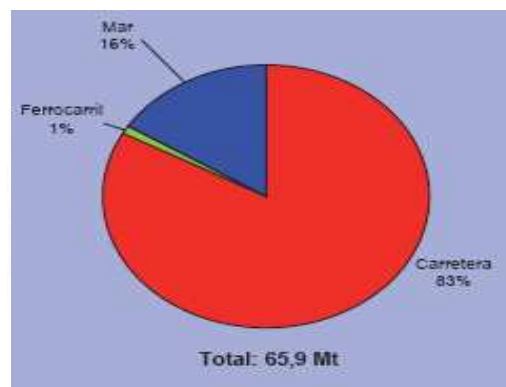


Transport de marchandises

■ Péninsule ibérique/ reste de l'Europe géographique



■ Péninsule ibérique/France



Source: L'Observatoire franco-espagnol des trafics

ETAT DES LIEUX :

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, rencontre Franco-espagnole à haut niveau de Saragosse : annonce de 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.

Octobre 2009 : signature de constitution du GEIE TGC Pirineos à Saragosse.

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. Président : Jean Marc Delion, Directeur Général délégué au Développement et Investissements de RFF. Directeur : Julián Galán Fernández (ADIF), Directeur adjoint : Patrick Castan (RFF). Les responsables des différentes aires d'études territoriales, environnementales et socio-économiques et financières du projet ont également été désignés.

Le 1^{er} juin 2011, Publication du premier appel d'offre d'études du GEIE Pirineos à Saragosse.

Dénomination : Rédaction d'une étude sur les flux de transport de marchandises à travers les Pyrénées.

Brève description du contrat : En vertu des décisions adoptées à l'occasion de la réunion à haut niveau franco-espagnole de Saragosse, du 27.6.2008, l'objet du GEIE consiste en la réalisation du programme d'études préliminaires, sur la période 2008-2013, du projet de nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen appartenant au projet prioritaire n°16 : "Axe ferroviaire de marchandises Sines / Algésiras - Madrid - Paris" du Réseau Transeuropéen de Transports.

Le programme d'études préliminaires devra analyser un large éventail de corridors de tracés au niveau de l'ensemble du massif pyrénéen afin d'analyser objectivement les avantages respectifs et les inconvénients des solutions distinctes possibles, de façon à identifier l'articulation du projet avec la planification des infrastructures dans les deux États, et de garantir la plus grande sécurité juridique possible de la procédure éventuelle de débat public en France.

Conformément à l'objet du GEIE TGC Pirineos, le contrat présent a pour but de définir les flux et leurs évolutions possibles à partir de différentes hypothèses de développement économique et de l'offre d'infrastructures ferroviaires dans les Pyrénées. Le GEIE passera le contrat avec un groupe d'entreprises de la France et de l'Espagne. Les offres devront se présenter avec la sous-traitance précisant les parties exécutées par les entreprises françaises et/ou espagnoles avec un minimum de 40 % et un maximum de 60 % pour chaque partie.

La date limite de réception des offres est fixée au 15.7.2011 et celle de l'ouverture des plis au 2.9.2011. La procédure a été prolongée de quelques semaines.

Situation au plan local :

Le Conseil Général des Hautes-Pyrénées et la Région Midi-Pyrénées se sont prononcés successivement à l'unanimité en faveur de la reprise des études sur un itinéraire Saragosse-Toulouse via Lannemezan. Ils souhaitent que les États étudient ce nouveau corridor.

Une lettre commune a été adressée en ce sens au premier Ministre français en décembre 2008 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, 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.

Soutiens au projet :

Au sein de la Fundacion Transpirenaica :

- Députations Provinciales de Huesca, Teruel et Zaragoza
- Conseil aragonais de Chambres de Commerce (Huesca, Teruel et Zaragoza)
- Syndicat Comisiones Obreras
- Syndicat Unión General de Trabajadores
- Confédération Régionale d'entreprises d'Aragon
- Confédération de la Petite et Moyenne entreprise d'Aragon
- Fédération aragonaise de villes, comarques et provinces

Au sein d'Eurosud Transport :

- Conseil Régional Midi-Pyrénées
- Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse
- Ville Albi
- CCI Toulouse
- CCI Tarbes
- CCI Montauban
- CCI Auch
- CCI Ariège
- CCI Lot et Garonne
- CCI Dordogne
- Caisse d'épargne Midi-Pyrénées
- Caisse des dépôts et consignations Midi-Pyrénées
- CCI Limoges et Haute Vienne
- CRCI Aquitaine
- CRCI Midi-Pyrénées

Autres organismes qui ont signé une déclaration d'appui à l'axe 16 :

- Association des Régions Périphériques et Maritimes de l'Europe
- Lyon-Turin Ferroviaire
- Chambre de Commerce de Lille
- Chambre de Commerce de Lens
- Agglomération de Hernin-Carvin
- Plateforme Delta 3 (Région Rhône Alpes)
- Le Président, le Premier Ministre et le Ministre des Transports du Portugal
- Le Premier Ministre du Maroc et la Confédération des Entreprises du Maroc
- Les Ministres régionaux (Consejeros), Présidents des Chambres de Commerce et Présidents d'Associations d'Entreprises d'Andalousie, Estrémadure, Castille – La Manche, Madrid

Le 2 juin 2010 a eu lieu à Madrid une signature officielle de cette déclaration d'appui en présence des Présidents du Gouvernement d'Aragon et de la Communauté de Madrid, des Ambassadeurs du Portugal et du Maroc et d'un représentant de l'Ambassade de France. La Confédération nationale des entreprises, le Conseil National des Chambres de Commerce, quelques Eurodéputés, les autorités portuaires d'Algésiras et Ports d'Andalousie, de Tanger Med, et de l'Alentejo (Portugal).

Le 2 février 2011 à Paris ont eu lieu les « 2è Rencontres Internationales sur la Traversée par les Pyrénées centrales » en présence de nombreux représentants du monde économique français et espagnol, ainsi que de représentants des gouvernements français, espagnol, marocains et portugais, ainsi que de nombreux élus de Midi-Pyrénées, d'Aragon, etc ...

En septembre 2011, dans le contexte de révision des RTE-T, la Région Midi-Pyrénées a rappelé par lettre au Président de la Commission Européenne et au Premier Ministre de la France son soutien et son intérêt et a demandé que l'axe 16 soit maintenu dans le schéma européen de transport.

Le 4 octobre 2011 à Madrid, la nouvelle présidente de l'Aragon , Madame Rudi a réuni plus de 300 entrepreneurs et les présidents des communautés de Madrid, Castilla la Mancha, et Andalousie pour appuyer le maintien du projet dans le nouveau schéma européen des RTE-T qu'elle qualifie d'absolument indispensable au développement de son pays.

La Ministre espagnole de l'Equipement Ana Pastor, multiplie également les actions en ce sens au niveau européen, en ce début 2013.

PROCHAINES ETAPES A FRANCHIR :

1/ Révision des RTE-T 2012-2013 : maintien de l'axe 16 dans les priorités de l'UE

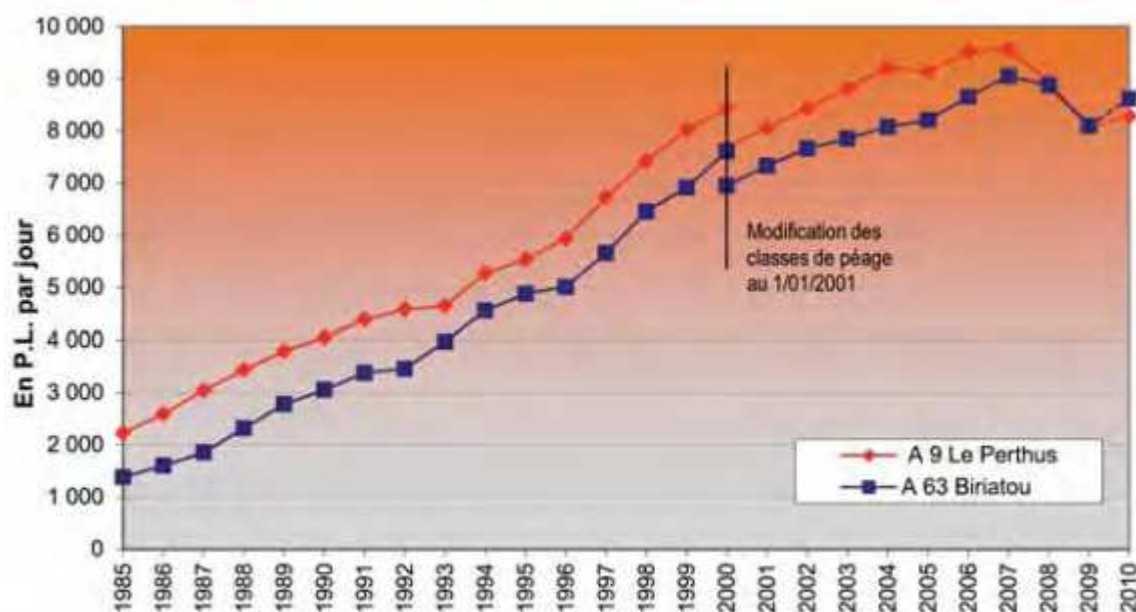
2/ Définition des corridors qui seront étudiés par le GEIE TGC Pirineos et des points de connexions de l'ouvrage aux réseaux ferroviaire et routier français, incluant le corridor par Lannemezan – Toulouse. Pour la partie espagnole, le point de départ choisi est Saragosse.

3/ Engagement des Etats pour garantir le programme de travail bilatéral suivant :

- 2013 : fin des études prévues au programme de travail du GEIE sur les flux de transport
- 2015 : fin de l'analyse du contexte local et les études de corridors – débat public en France
- 2018 : étude informative coté espagnol (équivalent enquête publique en France),
- 2022 : projet de construction en Espagne (avant projet détaillé en France)
- 2023-2025 : démarrage des travaux avec 40% de financements européens.

DONNEES ACTUALISES OTP 20098 :

Graphique 33 : Évolution du trafic moyen journalier annuel de Poids lourds sur les 2 autoroutes (1985-2009)



Source : ASF, péages.

Graphique 28 : Évolution des flux de voyageurs entre la Péninsule Ibérique et la France, et entre la Péninsule Ibérique et le Reste de l'UE-15 + Norvège + Suisse (hors France)

