

# LA TRAVERSÉE CENTRALE DES PYRÉNÉES PAR LE PLATEAU DE LANNEMEZAN

► **PRENDRE LA MESURE DES ENJEUX DE LA RELATION ENTRE LA FRANCE ET L'ESPAGNE, DES DÉFIS DU DÉVELOPPEMENT DURABLE, ET DES IMPACTS ÉCONOMIQUES LOCAUX POUR UN PROJET D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE TRANSFRONTALIÈRE**

## Un projet d'infrastructure européen

Le nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen fait partie du projet prioritaire n° 16 du Réseau Trans-européen de Transport (RTE-T). Il s'agit, à l'origine, de développer une liaison ferroviaire à priorité fret entre le sud-ouest et le reste de l'Europe, sur l'axe Sines-Algeciras-Madrid-Paris.

Cette infrastructure doit permettre de répondre aux besoins croissants d'échanges à l'intérieur de l'Europe. Elle doit également favoriser le report modal de la route vers le fer, pour répondre aux nouvelles exigences d'un développement durable et respectueux des ressources naturelles de la planète.

Ce projet inclut une traversée des Pyrénées par un tunnel de basse altitude et à haut rendement, communément désigné comme Traversée Centrale des Pyrénées.

Les deux principaux axes d'échanges, tant voyageurs que fret, entre la péninsule ibéri-

que et le reste de l'Europe, se situent de part et d'autre du massif montagneux, en façades atlantique et méditerranéenne. Les flux d'échanges connaissant une croissance forte et continue ces 20 dernières années, les axes routiers et ferroviaires existants sont aujourd'hui proches de la saturation. Envisager une traversée par le centre des Pyrénées permettra de perméabiliser le massif, d'alléger le trafic sur les axes du littoral et de rééquilibrer la répartition modale des échanges en faveur du ferroviaire et du maritime, les deux modes de transport les plus soutenables au regard du développement durable.

Le projet devra intégrer une dimension « voyageurs » afin d'optimiser les retombées économiques locales, notamment dans le secteur du tourisme. De nombreuses études ont contribué à établir la faisabilité technique du projet, et à déterminer des hypothèses de tracés possibles.

## Les enjeux de la relation France-Espagne

- La France est le 1<sup>er</sup> partenaire commercial de l'Espagne avec 200 Mds€ d'échanges par jour ;
- L'Espagne est la 1<sup>re</sup> destination touristique des français : 9 millions de français par an se rendent en Espagne, tandis que 6 millions d'espagnols par an viennent en France ;
- 250 000 français vivent en Espagne et 300 000 espagnols résident en France ;
- Les entreprises espagnoles ont investi 24 Mds€ en France et les entreprises françaises ont investi 37 Mds€ en Espagne.

## Perméabiliser les Pyrénées

De tout temps, des échanges ont existé au travers des Pyrénées. Celles-ci ont vu passer des légions romaines, des Maures venant d'Espagne, des troupes napoléoniennes, des exploitants de minerai, des réfugiés de toutes sortes, et bien sûr tous les métiers de l'économie pastorale et agricole locale.

Aux sentiers muletiers franchissants les « ports » (cols pyrénéens) sont venus s'ajouter au début du 20<sup>e</sup> siècle les premiers tunnels de faîte trans-frontaliers, d'abord ferroviaires: tunnel du Puymorens ouvert en 1921, puis du Somport en 1928 (fermé aujourd'hui), puis routiers: Vielha (1948) Aragnouet-Bielsa (1976) Cadi (1984) Puymorens (1997) Envalira (2002) et Somport (2003).

Aujourd'hui, aucun de ces accès ne peut offrir des conditions modernes (en termes de rapidité et de sécurité) de circulation sur les 500 kms de long de la chaîne pyrénéenne. À titre de comparaison, l'arc alpin compte un passage autorou-

tier ou ferroviaire moderne en moyenne chaque 50 kms.

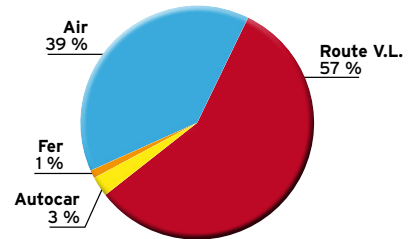
Une nouvelle liaison ferroviaire passant par le centre du massif contribuerait donc à faciliter les échanges trans-pyrénéens et conforterait les relations entre la France et l'Espagne.

Un des arguments avancés par les opposants à ce type d'infrastructure est de préserver un environnement qui reste exceptionnel. Mais le blocage de tout projet d'infrastructure sur la chaîne pyrénéenne aboutit à un résultat inverse de cette volonté affichée: en effet, alors que les échanges ne cessent de croître entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe, seule la route permet encore de concrétiser ces échanges, sur des points de passage peu nombreux et souvent inadap-tés. Saturation des réseaux existants, dangerosité des transports, inadéquation des aménagements, inexistence des alternatives de transport autre que routier, on est loin des conditions d'un développement durable des échanges.



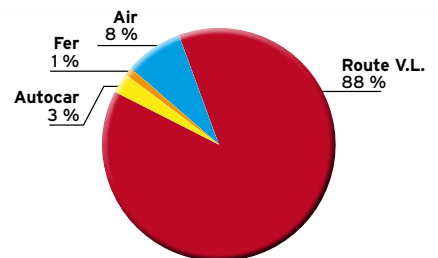
### Transport de voyageurs

#### ■ Péninsule ibérique/ reste de l'Europe géographique



Total: 154,2 millions

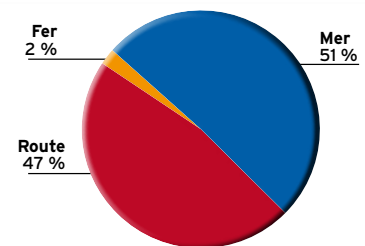
#### ■ Péninsule ibérique/France



Total: 84,8 millions

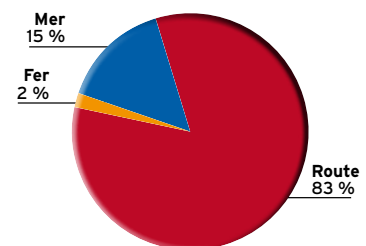
### Transport de marchandises

#### ■ Péninsule ibérique/ reste de l'Europe géographique



Total: 228,2 Mt

#### ■ Péninsule ibérique/France



Total: 65,4 Mt

Source: L'Observatoire franco-espagnol des trafics - mai 2006

Les échanges, de voyageurs et de fret, entre la France et l'Espagne empruntent aujourd'hui en grande majorité les modes de transport les plus polluants

## Un programme de travail

Le projet tel qu'il figure dans les documents européens ne préjuge pas un tracé précis. Il appartient aux États, dans le cadre d'accords bilatéraux lorsqu'il s'agit d'infrastructures transfrontalières, de mettre en œuvre les études préalables, de procéder aux consultations et aux débats publics nécessaires, et, in fine, de faire le choix des tracés définitifs.

L'Espagne s'est clairement engagée en faveur du projet et a déjà réalisé de lourds investissements d'infrastructure avec la réalisation de voies ferroviaires à grande vitesse entre Madrid et Saragosse, et même jusqu'à Huesca, et le développement de plateformes logistiques multi-modales très importantes à Saragosse.

Le 31 mai 2007, la France a clairement pris position en faveur de la nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées. Position qu'elle a réaffirmée lors du sommet franco-espagnol de janvier 2008. Un plan d'actions a été adopté qui prévoit un programme d'études permettant de définir des corridors de tracés possibles, et de prendre la mesure de l'interconnexion du nouvel axe avec les infrastructures de transport et de logistique existantes et à développer.

Ces études, qui vont s'échelonner de 2008 à 2013, proposeront plusieurs itinéraires possibles à la consultation du public, dans les deux pays concernés.

Les deux États ont décidé la création d'un GEIE (Groupement Européen d'Intérêt Économique) qui prendra en charge le pilotage et la coordination du programme d'études.



**« Les régions du sud de la France n'ont pas profité ces dernières années, comme nous l'aurions espéré, du dynamisme de l'économie espagnole. [...] Et c'est peut-être à cause du manque de bonnes communications, de bonnes infrastructures de transport avec la Péninsule ».**

Bruno Delaye, ambassadeur de France en Espagne, dans une intervention au Forum Inter-Entreprises organisé à Madrid en mars 2009.

### 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](http://www.eurosud-transport.asso.fr)

### Nouvelle Traversée des Pyrénées

- Nouvelle Traversée des Pyrénées est une association de citoyens bénévoles, soutenue par de nombreux sympathisants, élus et population locale. Son objectif est de militer pour une réalisation de la Traversée Centrale des Pyrénées à partir du plateau de Lannemezan. L'association veut être un acteur participatif en amont du projet, à l'écoute de ses adhérents et des populations concernées.



Contact : [nouvelle.traversee.pyrenees@wanadoo.fr](mailto:nouvelle.traversee.pyrenees@wanadoo.fr)  
[www.nouvelletraverseedespyrenees.com](http://www.nouvelletraverseedespyrenees.com)

## Les bénéfices attendus pour notre région

Sur un plan plus local, le Conseil Général des Hautes-Pyrénées et la Région Midi-Pyrénées se sont prononcés en faveur d'études sur un axe Toulouse-Saragosse par Lannemezan.

Cette hypothèse présente de nombreux avantages :

- ▶ raccorder Toulouse et sa région au projet entériné par l'Espagne qui prend appui sur la plus grande plate-forme logistique d'Europe à Saragosse, et s'insère dans un réseau plurimodal de transport avec des connexions aux réseaux routier, ferroviaire à grande vitesse, et aux lignes aériennes. Toulouse et Saragosse sont par ailleurs des ports secs de Barcelone ;
- ▶ le plateau de Lannemezan offre des espaces où pourraient se développer des infrastructures logistiques, proches des réseaux autoroutiers et ferroviaires français ;
- ▶ le tunnel projeté prenant naissance à l'extrémité du plateau de Lannemezan, l'espace naturel des hautes vallées serait ainsi préservé ;
- ▶ le développement, au débouché du tunnel, d'une plate-forme logistique et d'une gare voyageurs, adaptées aux besoins locaux et régionaux, ouvre de nouvelles perspectives d'activités économiques pour les Hautes-Pyrénées mais également pour les départements voisins, Haute-Garonne et Gers, régions fragilisées par les processus de désindustrialisation de ces dernières années ;
- ▶ les régions frontalières, de part et d'autre des Pyrénées, engagées dans les programmes de coopération INTERREG IV A, notamment pour la valorisation des filières de productions locales (politique de labels, circuits de distributions courts) et la promotion du tourisme « vert »

(patrimoine et espaces naturels) et « bleu » (thermalisme), bénéficieront d'une infrastructures de transport performante et répondant aux critères du développement durable.

La réalisation d'un tunnel ferroviaire à grande capacité au droit de Toulouse et Saragosse, deux villes similaires par bien des aspects, créerait une dynamique de développement, riche d'opportunités, pour les régions concernées.

La conjonction des volontés qui s'expriment aux niveaux européens, national et local, croisée avec la prise en compte des enjeux de développement et de préservation des espaces naturels, est notre meilleur atout pour soutenir l'ambition de ce nouvel axe ferroviaire à grande capacité trans-pyrénéen.

### ▶ Les opportunités autour de la TCP

