



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politiques communautaires

Question orale n° 1044

Texte de la question

Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de traversée centrale des Pyrénées. Si l'on observe l'évolution depuis quatorze ans du transport de marchandises, le nombre de poids lourds franchissant les Pyrénées a été multiplié par quatre. Près de 90 % des marchandises transitant par la frontière pyrénéenne sont donc transportées par camion. D'ici vingt ans, on peut estimer que le volume des échanges entre l'Espagne et l'Europe pourrait atteindre 165 millions de tonnes, soit une multiplication par deux. Le projet de traversée centrale des Pyrénées par ferroutage constitue une alternative au problème posé par la forte croissance des flux de transports routiers de marchandises aux extrémités de la chaîne des Pyrénées. Nos voisins espagnols et portugais ont déjà envisagé, voire commencé des travaux ferroviaires à écartement européen, apportant ainsi un surcroît d'intérêt à la traversée centrale des Pyrénées, dans la perspective d'une continuité vers la France et le réseau européen. Du côté français, les conclusions de la mission d'étude des traversées pyrénéennes, confiée à M. Becker par le ministre chargé des transports, devait paraître en septembre 1999, ne sont toujours pas connues à ce jour. Elle lui demande donc s'il peut les lui communiquer. Enfin, elle lui demande si le Gouvernement soutiendra l'adoption par le conseil des ministres de l'Union européenne de l'inscription de la traversée centrale des Pyrénées par un tunnel ferroviaire de base dans le plan des réseaux transeuropéens de transport, lors de sa révision quinquennale qui interviendra cette année.

Texte de la réponse

Mme la présidente. Mme Chantal Robin-Rodrigo a présenté une question, n° 1044, ainsi rédigée:
«Mme Chantal Robin-Rodrigo appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur le projet de traversée centrale des Pyrénées. Si l'on observe l'évolution depuis quatorze ans du transport de marchandises, le nombre de poids lourds franchissant les Pyrénées a été multiplié par quatre. Près de 90 % des marchandises transitant par la frontière pyrénéenne sont donc transportées par camion. D'ici vingt ans, on peut estimer que le volume des échanges entre l'Espagne et l'Europe pourrait atteindre 165 millions de tonnes, soit une multiplication par deux. Le projet de traversée centrale des Pyrénées par ferroutage constitue une alternative au problème posé par la forte croissance des flux de transports routiers de marchandises aux extrémités de la chaîne des Pyrénées. Nos voisins espagnols et portugais ont déjà envisagé, voire commencé des travaux ferroviaires à écartement européen, apportant ainsi un surcroît d'intérêt à la traversée centrale des Pyrénées, dans la perspective d'une continuité vers la France et le réseau européen. Du côté français, les conclusions de la mission d'étude des traversées pyrénéennes, confiée à M. Becker par le ministre chargé des transports, qui devaient paraître en septembre 1999, ne sont toujours pas connues à ce jour. Elle lui demande donc, s'il peut, les lui communiquer. Enfin, elle lui demande si le Gouvernement soutiendra l'adoption par le conseil des ministres de l'Union européenne de l'inscription de la traversée centrale des Pyrénées par un tunnel ferroviaire de base dans le plan des réseaux transeuropéens de transport, lors de sa révision quinquennale qui interviendra cette année.»

La parole est à Mme Chantal Robin-Rodrigo, pour exposer sa question.

Mme Chantal Robin-Rodrigo. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, si l'on observe l'évolution du transport de marchandises depuis quatorze ans on constate que le nombre de poids lourds franchissant les Pyrénées a été multiplié par quatre. Près de 90 % des marchandises transitant par la frontière pyrénéenne sont transportées par camion. Sans politique ferroviaire, d'ici à vingt ans, on peut estimer que le volume des échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe atteindra 165 millions de tonnes, c'est-à-dire qu'il doublera.

Le projet de traversée centrale des Pyrénées par ferroutage constitue une alternative au problème posé par la forte croissance des flux de transports routiers de marchandises aux extrêmes de la chaîne des Pyrénées et vise à développer des réseaux de transports performants dans l'Europe du Sud-Ouest, particulièrement déficitaire en ce domaine, par le biais du transport combiné. Nos voisins espagnols et portugais ont déjà envisagé, voire commencé, des travaux ferroviaires à écartement européen, notamment sur l'itinéraire Lisbonne-Madrid, la liaison entre le port de Sinès au Portugal et Badajoz en Espagne et l'itinéraire Madrid-Valladolid-France par le percement du Guadarrama. L'émergence de ces projets, tant portugais qu'espagnols, va amener un développement des voies à écartement européen en péninsule Ibérique, apportant un surcroît d'intérêt à la traversée centrale des Pyrénées, dans la perspective d'une continuité vers la France et le réseau européen. Du côté français, les conclusions de la mission d'étude des traversées pyrénéennes, que vous avez confiée à M. Becker, devaient paraître en septembre 1999, mais à ma connaissance, elles ne sont pas connues à ce jour.

Etes-vous, monsieur le ministre, en possession des conclusions formulées par la mission Becker et pouvez-vous me préciser l'état d'avancement des réflexions et études menées sur le franchissement des Pyrénées ? Enfin, le Gouvernement entend-il soutenir l'adoption, par le Conseil des ministres de l'Union européenne, de l'inscription de la traversée centrale des Pyrénées par un tunnel ferroviaire de base dans le plan des réseaux transeuropéens de transport, dont la révision quinquennale doit intervenir cette année ?

Mme la présidente. La parole est M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Madame la députée, vous avez tout à fait raison de souligner l'importance du trafic à la frontière entre la France et l'Espagne. Nous devons en effet absolument intervenir pour modifier la situation qui prévaut depuis bien longtemps déjà dans cette zone sensible, et qui est presque plus grave que celle que connaissent les Alpes, puisque 90 % du trafic transpyrénéen se fait par la route. Les perspectives de croissance et de développement sont telles que ne rien faire conduirait à une asphyxie complète, avec toutes les nuisances que cela induirait.

Les flux de transports à travers le massif des Pyrénées connaissent une croissance soutenue avec en perspective un doublement en quinze ans. Nous sommes confrontés à un véritable enjeu d'aménagement et de développement durable du territoire. Cette évolution illustre le dynamisme des échanges économiques au sein de l'Europe avec les pays de la péninsule ibérique. Elle doit nous conduire à réfléchir, dans une prospective à court, moyen et long termes, aux enjeux de développement de ces flux d'échanges et à l'organisation des différents modes susceptibles d'y répondre, qu'ils soient routier, ferroviaire ou maritime.

Il s'agit là encore d'envisager les choses sous l'angle et dans l'objectif du développement équilibré des transports. C'est pourquoi, lors du sommet de La Rochelle des 20 et 21 novembre 1998, nous avons décidé avec mon homologue espagnol de mettre en place un observatoire des flux d'échanges entre les deux pays sur tous les modes de transport, non seulement routier, mais également ferroviaire et maritime. Par ailleurs, j'ai demandé que soit réalisée, comme je l'avais fait pour les traversées alpines, une étude permettant d'éclairer le Gouvernement sur les mesures susceptibles d'optimiser l'utilisation des différents modes de transport.

Lors du dernier séminaire franco-espagnol, il a été décidé d'élargir le champ de l'étude en lui donnant une dimension plus internationale s'appuyant sur une démarche complémentaire de la partie espagnole et dans un souci de rééquilibrage des trafics au profit des modes ferroviaire et maritime, car l'augmentation du seul mode routier n'est pas acceptable. Cette nouvelle dimension donnée à la mission a modifié les échéances initiales et j'ai retenu, avec mon collègue espagnol, la fin de l'année 2000 pour la remise du rapport d'ensemble.

Cependant, le rapport d'étape qui m'a été transmis fait apparaître que le développement du transport ferroviaire, et notamment du fret, entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe passe, à court terme, par une amélioration des liaisons existantes à l'est et à l'ouest des Pyrénées. C'est le choix effectué par les gouvernements français et espagnol depuis plusieurs années, notamment depuis la signature, en octobre 1995, d'un accord concernant la construction, entre Perpignan et Figueras, d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse, à écartement européen et destinée au trafic de voyageurs comme au trafic de marchandises. La partie

française de ce projet prioritaire pour l'Union européenne sera présentée à l'enquête publique dans les prochaines semaines.

Comme vous l'avez dit, j'attends également de la mission confiée à M. Becker qu'elle examine, pour le long terme, les différentes propositions concernant l'opportunité de nouveaux passages frontaliers ou d'un nouveau corridor central.

Données clés

Auteur : [Mme Chantal Robin-Rodrigo](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (3^e circonscription) - Radical, Citoyen et Vert

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1044

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 mars 2000, page 1526

Réponse publiée le : 15 mars 2000, page 1832

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 13 mars 2000