



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

politiques communautaires

Question orale n° 1622

Texte de la question

La croissance des échanges liés au trafic lourd de marchandises particulièrement concentré sur les deux axes aux extrémités de la chaîne des Pyrénées entraînera leur saturation. En effet, les travaux de l'observatoire franco-espagnol des trafics transpyrénéens ont mis en évidence que 80 millions de tonnes de marchandises, dont 95 % en fret routier, passent par les Pyrénées, soit 15 000 poids lourds par jour - un toutes les 6 secondes. Les prévisions pour 2020 portent sur 200 millions de tonnes de marchandises. La réalisation d'une traversée centrale des Pyrénées permettrait de répondre aux besoins d'échanges transpyrénéens, portant essentiellement sur du trafic longue distance, bien adapté au mode ferroviaire. Un réseau d'infrastructures adéquates assurerait, dans vingt ans, le transport par train de 80 millions de tonnes de fret. Utiliser le rail pour transporter les marchandises serait une réponse pertinente aux effets de la pollution atmosphérique, aux nuisances sonores, aux accidents et à la congestion des infrastructures de transport. De plus, la traversée centrale des Pyrénées contribuerait au rééquilibrage de l'Europe du Sud-Ouest et, au-delà de la péninsule Ibérique, elle permettrait la liaison avec l'Afrique du Nord. C'est pourquoi, les régions Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées en France, l'Aragon, l'Extremadura, en Espagne et l'Alentajo au Portugal sont partenaires de ce projet. La Commission des Communautés européennes, dans le livre Blanc sur les réseaux transeuropéens de transport, propose d'inscrire comme nouveau grand projet, une traversée ferroviaire à grande capacité des Pyrénées. Il convient donc, maintenant, de lancer les études portant sur le tunnel de basse altitude et d'engager le développement au nord et au sud des Pyrénées d'un réseau ferroviaire capable d'assurer à terme le transport d'au moins 70 millions de tonnes de marchandises pour en déterminer le lieu d'implantation et les caractéristiques. M. Pierre Forgues demande donc à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement pour favoriser l'avancement de ce grand projet européen.

Texte de la réponse

PROJET EUROPÉEN D'INFRASTRUCTURE FERROVIAIRE TRANSPYRÉNÉENNE

M. le président. M. Pierre Forgues a présenté une question, n° 1622, ainsi rédigée :

« La croissance des échanges liés au trafic lourd de marchandises particulièrement concentré sur les deux axes aux extrémités de la chaîne des Pyrénées entraînera leur saturation. En effet, les travaux de l'observatoire franco-espagnol des trafics transpyrénéens ont mis en évidence que 80 millions de tonnes de marchandises, dont 95 % en fret routier, passent par les Pyrénées, soit 15 000 poids lourds par jour - un toutes les 6 secondes. Les prévisions pour 2020 portent sur 200 millions de tonnes de marchandises. La réalisation d'une traversée centrale des Pyrénées permettrait de répondre aux besoins d'échanges transpyrénéens, portant essentiellement sur du trafic longue distance, bien adapté au mode ferroviaire. Un réseau d'infrastructures adéquates assurerait, dans vingt ans, le transport par train de 80

millions de tonnes de fret. Utiliser le rail pour transporter les marchandises serait une réponse pertinente aux effets de la pollution atmosphérique, aux nuisances sonores, aux accidents et à la congestion des infrastructures de transport. De plus, la traversée centrale des Pyrénées contribuerait au rééquilibrage de l'Europe du Sud-Ouest et, au-delà de la péninsule Ibérique, elle permettrait la liaison avec l'Afrique du Nord. C'est pourquoi, les régions Aquitaine, Limousin, Midi-Pyrénées en France, l'Aragon, l'Extremadura, en Espagne et l'Alentejo au Portugal sont partenaires de ce projet. La Commission des Communautés européennes, dans le Livre blanc sur les réseaux transeuropéens de transport propose d'inscrire comme nouveau grand projet, une traversée ferroviaire à grande capacité des Pyrénées. Il convient donc, maintenant, de lancer les études portant sur le tunnel de basse altitude et d'engager le développement au nord et au sud des Pyrénées d'un réseau ferroviaire capable d'assurer à terme le transport d'au moins 70 millions de tonnes de marchandises pour en déterminer le lieu d'implantation et les caractéristiques. M. Pierre Forgues demande donc à M. le ministre de l'équipement des transports et du logement de bien vouloir lui indiquer les intentions du Gouvernement pour favoriser l'avancement de ce grand projet européen. »

La parole est à M. Pierre Forgues, pour exposer sa question.

M. Pierre Forgues. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, ma question porte sur la traversée centrale des Pyrénées. La croissance des échanges liés au trafic lourd de marchandises particulièrement concentré sur les deux axes aux extrémités de la chaîne des Pyrénées entraînera leur saturation. En effet, les travaux de l'observatoire franco-espagnol des trafics transpyrénéens ont mis en évidence que 60 millions de tonnes de marchandises, dont 95 % en fret routier, passent par les Pyrénées, soit 15 000 poids lourds par jour - un toutes les six secondes. Les prévisions pour 2020 prévoient 200 millions de tonnes de marchandises au moins, soit une centaine de millions de tonnes supplémentaires.

La réalisation d'une traversée centrale des Pyrénées s'avère donc inévitable. Elle permettrait de répondre aux besoins d'échanges transpyrénéens, portant essentiellement sur du trafic longue distance, bien adapté au mode ferroviaire. Un réseau d'infrastructures adéquates assurerait, dans vingt ans, le transport par train de 80 millions de tonnes de fret. L'utilisation du rail pour transporter les marchandises répondrait aussi de façon pertinente aux effets de la pollution atmosphérique, aux nuisances sonores, aux accidents, et à la congestion des infrastructures de transport, notamment des autoroutes passant par les Pyrénées ou assurant le transit des marchandises en France.

De plus, la traversée centrale des Pyrénées contribuerait au rééquilibrage de l'Europe du Sud-Ouest et, au-delà de la péninsule ibérique, elle permettrait la liaison avec l'Afrique du Nord. C'est pourquoi les régions Midi-Pyrénées, Aquitaine, Limousin, en France, l'Aragon, l'Extremadura, en Espagne et l'Alentejo au Portugal sont partenaires de ce projet.

Plusieurs étapes ont permis sa progression. Notamment, la Commission européenne s'était engagée en 1996 à examiner le projet d'un axe central traversant les Pyrénées à l'occasion de la révision du schéma de transport européen. La Commission des Communautés européennes dans le livre blanc sur les réseaux transeuropéens de transport, qui vient de paraître, propose d'inscrire, comme nouveau grand projet, une traversée ferroviaire à grande capacité des Pyrénées.

Il convient donc maintenant de lancer les études complexes portant sur le tunnel de basse altitude et d'engager le développement au nord et au sud des Pyrénées, c'est-à-dire en France et en Espagne, d'un réseau ferroviaire capable d'assurer à terme le transport d'au moins 70 millions de tonnes de marchandises par an, pour déterminer le lieu d'implantation et les caractéristiques de ce tunnel.

Monsieur le ministre, quelles sont les intentions du Gouvernement pour favoriser l'avancement de ce grand projet européen de traversée centrale des Pyrénées ?

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, *ministre de l'équipement, des transports et du logement.* Monsieur le député, il est impossible de ne pas partager votre point de vue, que vous avez exprimé de façon très pertinente. Vous savez que le Gouvernement accorde au développement du mode ferroviaire une importance particulière afin d'éviter l'asphyxie des routes de France, pays de transit. Cela se retournerait d'ailleurs contre le transport routier lui-même en raison des conséquences que subiraient les populations riveraines. Il est vrai que lorsque l'on parle de zones sensibles, on pense généralement aux Alpes. Pourtant la situation me semble encore plus difficile dans les Pyrénées. Vous avez donc tout à fait raison et je partage votre opinion à cet égard.

Nous souhaitons effectivement donner au transport ferroviaire une plus grande importance qu'avant juin 1997, en particulier pour le trafic des marchandises dans les zones sensibles de montagne.

Les données de l'observatoire franco-espagnol sur les transports entre les deux pays, et le rapport Becker sur l'avenir des traversées pyrénéennes, ont permis d'avancer et de vérifier la convergence de nos analyses tant sur le diagnostic que sur les actions à mettre en oeuvre. Ces idées communes permettront d'élaborer pour le moyen et le long terme un programme d'actions sur l'ensemble des itinéraires. Elles ont permis d'aboutir à une synthèse partagée lors du séminaire de Toulouse en juillet 2001 et confirmée lors du sommet franco-espagnol de Perpignan en octobre dernier.

Sur le plan des projets, l'appel à concession pour la ligne mixte Perpignan - Figueras, sur la façade méditerranéenne, est en cours. Nous avons également prévu, dans les contrats de Plan, la réouverture de la ligne ferroviaire Pau - Canfranc - Saragosse. Elle fait actuellement l'objet d'études complémentaires établies en accord avec la partie espagnole et qui s'achèveront vers le milieu de cette année. Cette ligne pourrait recevoir, grosso modo, 3 millions de tonnes par an. Certes cela peut paraître négligeable, mais il faut savoir que ce volume correspond à l'équivalent de cent mille poids lourds. Il faut donc le faire et nous le ferons.

Cependant, pour répondre à la croissance importante des flux prévisibles d'ici à une quinzaine d'années, la France et l'Espagne se sont accordées sur la nécessité d'une nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées à grande capacité de fret. J'utilise bien l'expression « nouvelle traversée ferroviaire », parce qu'il y a débat sur le choix du passage. En effet, selon qu'elles viennent des élus d'Aquitaine ou de Midi-Pyrénées, les suggestions ne sont pas exactement les mêmes. Nous allons étudier la question avec l'objectif de proposer une offre de transport ferroviaire des marchandises adaptée et compatible avec les circulations à la fois côté espagnol et côté français.

Les réflexions à ce sujet doivent être engagées, et nous avons décidé de mettre en place, à cet effet, une structure de travail binationale, chargée d'évaluer les différentes solutions possibles et de préciser les conditions et les échéances de réalisation. L'enjeu est de taille puisque le mode ferroviaire ne représente que 4 % des échanges terrestres transpyrénéens. Cela signifie ce qu'il faut à la fois, faire le nécessaire côté atlantique et côté méditerranéen, réaliser Pau-Canfranc et envisager cette nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées. Le Gouvernement estime qu'il est indispensable de multiplier par deux le trafic ferroviaire des marchandises dans les dix ans en considérant qu'il ne s'agit que d'une étape. En effet, pour les traversées des Alpes et des Pyrénées en particulier, nous devons multiplier non par deux mais par six ou par sept le transport ferroviaire des marchandises.

Monsieur le député, vous avez rappelé l'intérêt de l'inscription de cette réalisation parmi les nouveaux

projets du Livre blanc sur les réseaux transeuropéens de transport, laquelle ferait suite à celle qui a été opérée dans le projet de schémas de services collectifs de transports adopté par le Gouvernement le 9 juillet 2001. J'ai d'ailleurs fait état de cette proposition à Mme Loyola de Palacio, commissaire européenne aux transports et à l'énergie. Je peux donc vous assurer que le soutien du Gouvernement est totalement acquis à cette inscription et à la volonté de conduire les études nécessaires.

Je termine en ajoutant une information parce qu'il n'est pas inintéressant que vous la connaissiez, même si, étant des Hautes-Pyrénées, vous êtes moins directement concerné : dans la même démarche, j'ai obtenu de l'Espagne et de l'Italie la mise en place d'un groupe de travail officiel trigouvernemental sur le transport maritime et le cabotage maritime, car il s'agit d'un secteur dans lequel beaucoup peut être fait afin de détourner de la route une partie du trafic de marchandises qui pourrait être assurée par bateau.

M. Pierre Forgues. Donc cela m'intéresse !

M. le président. La parole est à M. Pierre Forgues.

M. Pierre Forgues. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse. Je comprends votre prudence quant à la définition exacte de l'implantation du futur tunnel, mais le Livre blanc européen me semble clair : « Dans ce contexte, le dégagement de nouvelles capacités ferroviaires s'avère aussi inévitable, notamment par le centre des Pyrénées. »

Il faut donc engager les études nécessaires sur ce dossier complexe et je suis intimement persuadé que la position de Saragosse, certaines considérations géopolitiques - notamment du côté espagnol - et économiques, ainsi que les nécessités de l'aménagement du territoire européen et français conduiront les autorités à choisir la traversée des Pyrénées centrales.

Cela étant, ce tunnel est un objectif, mais il convient de faire en sorte que les aménagements nécessaires soient réalisés en amont du côté français et du côté espagnol, afin de permettre le transit des camions européens.

Il s'agit d'un grand dossier qu'il est urgent d'étudier dès à présent pour éviter l'asphyxie aux deux extrémités des Pyrénées dans une quinzaine d'années.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Forgues](#)

Circonscription : Hautes-Pyrénées (1^{re} circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1622

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 7 janvier 2002, page 6

Réponse publiée le : 9 janvier 2002, page 18

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 7 janvier 2002