

---

# ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

DOUZIÈME LÉGISLATURE

---

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 13 juin 2003

## PROPOSITION DE LOI

*sur la traversée centrale des Pyrénées.*

(Renvoyée à la commission des affaires économiques, de l'environnement et du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

PRESENTEE

PAR MM. JEAN GLAVANY, AUGUSTIN BONREPAUX,  
PIERRE FORGUES, DAVID HABIB, JEAN-LOUIS IDIART Mme MARTINE LIGNIÈRES-CASSOU,  
M. HENRI NAYROU, Mme CHANTAL ROBIN-RODRIGO, M. JEAN-MARC AYRAULT  
et les membres du groupe socialiste (1) et apparentés (2),

Députés.

---

(1) *Ce groupe est composé de :* Mme Patricia Adam, M. Damien Alary,

Mme Sylvie Andrieux-Basquet, MM. Jean-Marie Aubron, Jean-marc Ayrault, Jean-Paul Basquet, Jean-Pierre Balligand, Gérard Bapt, Claude Bartolone, Jacques Bascou, Christian Bataille, Jean-Claude Beauchaud, Éric Besson, Jean-Louis bianco, Jean-Pierre Blazy, Serge Blisko, Patrick Bloche, Jean-Claude Bois, Daniel Boisserie, Maxime Bono, Augustin Bonrepaux, Jean-Michel Boucheron, Pierre Bourguignon, Mme Danielle Bousquet, MM. François Brottes, Marcel Cabiddu, Jean-Christophe Cambadélis, Thierry Carcenac, Christophe Caresche, Mme Martine Carrillon-Couvreur, MM. Laurent Cathala, Jean-Paul Chanteguet, Michel Charzat, Alain Claeys, Mme Marie-Françoise Clergeau, MM. Gilles Cocquempot, Pierre Cohen, Claude Darciaux, Michel Dasseux, Mme Martine David, MM. Marcel Dehoux, Michel Delebarre, Jean Delobel, Bernard Derosier, Michel Destot, Marc Dolez, François Dosé, René Dosière, Julien Dray, Tony Dreyfus, Pierre Ducout, Jean-Pierre Dufau, Jean-Louis Dumont, Jean-Paul Dupré, Yves Durand, Henri Emmanuelli, Claude Evin, Laurent Fabius, Albert Facon, Jacques Floch, Pierre Forgues, Michel Françaix, Jean Gaubert, Mmes Nathalie Gautier, Catherine Génisson, MM. Jean Glavany, Gaëtan Gorce, Alain Gouriou, Mmes Elisabeth Guigou, Paulette Guinchard-Kunstler, M. David Habib, Mme Danièle Hoffman-Rispal, MM. François Hollande, Jean-Louis Idiart, Mme Françoise Imbert, MM. Serge Janquin, Armand Jung, Jean-Pierre Kucheida, Mme Conchita Lacuey, MM. Jérôme Lambert, François Lamy, Jack Lang, Jean Launay, Jean-Yves Le Bouillonnet, Mme Marylise Lebranchu, MM. Gilbert Le Bris, Jean-Yves Le Déaut, Jean-Yves Le Drian, Michel Lefait, Jean Le Garrec, Jean-Marie Le Guen, Patrick Lemasle, Guy Lengagne, Mme Annick Lepetit, MM. Bruno Le Roux, Jean-Claude Leroy, Michel Liebgott, Mme Martine Lignières-Cassou, MM. François Loncle, Victorin Lurel, Bernard Madrelle, Louis-Joseph Manscour, Philippe Martin (*Gers*), Christophe Masse, Didier Mathus, Kléber Mesquida, Jean Michel, Didier Migaud, Mme Hélène Mignon, MM. Arnaud Montebourg, Henri Nayrou, Alain Néri, Mme Marie-Renée Oget, MM. Michel Pajon, Christian Paul, Christophe Payet, Germinal Peiro, Jean-Claude Perez, Mmes Marie-Françoise Pérol-Dumont, Geneviève Perrin-Gaillard, MM. Jean-Jack Queyranne, Paul Quilès, Alain Rodet, Bernard Roman, René Rouquet, Patrick Roy, Mme Ségolène Royal, M. Michel Sainte-Marie, Mme Odile Saugues, MM. Henri Sicre, Dominique Strauss-Kahn, Pascal Terrasse, Philippe Tourtelier, Daniel Vaillant, André Vallini, Manuel Valls, Michel Vergnier, Alain Vidalies, Jean-Claude Viollet, Philippe Vuilque.

(2) MM. Jean-Pierre Defontaine, Paul Giacobbi, Joël Giraud, Simon Renucci, Mme Chantal Robin-Rodrigo, M. Roger-Gérard Schwartzberg, Mme Christiane Taubira.

Transports. ...

## EXPOSE DES MOTIFS

### I. – L'ÉVOLUTION DU TRAFIC A TRAVERS LES PYRÉNÉES

#### A – La composition et la répartition modale du trafic

##### 1. *LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES*

Les échanges entre la péninsule ibérique et les pays de l'Union européenne ont connu une augmentation soutenue durant la décennie 1991-2000. Cette augmentation s'est traduite, sur les deux principaux passages à travers les Pyrénées – c'est-à-dire Le Perthus sur l'autoroute A 9 et Biriadou sur l'autoroute A 63 –, par un trafic de poids lourds qui a été multiplié par plus de 2,3 pour atteindre en l'an 2000 environ 7 000 poids lourds par jour sur l'A 63 et 8 000 poids lourds par jour sur l'A 9. Les taux de croissance annuelle se situent, ces dernières années, entre 7 et 13 %.

Le trafic des poids lourds, mesuré en 2000 au col du Somport, s'élevait, lui, à 140 poids lourds par jour.

Les échanges de marchandises représentent environ 50 % du trafic en mode routier, dont la moitié s'effectue entre les régions voisines des Pyrénées dans les deux pays.

Parallèlement à cette hausse du trafic routier, le trafic de marchandises par la voie maritime a augmenté d'environ 40 % et de 30 % par voie ferrée.

Sur les neuf dernières années, le mode routier a globalement capté 82 % de l'augmentation des échanges, le mode maritime 16 % et le mode ferroviaire 2 % seulement.

Les tableaux ci-dessous donnent une répartition des différents modes de transport provenant de l'office de statistiques européen Eurostat. Il est précisé que ces données sont sensiblement inférieures aux statistiques issues des services responsables des infrastructures en raison de la non-prise en compte du poids des emballages et de certains transports.

**Tableau 1**  
**Transports de marchandises entre l'Espagne et le reste de l'Europe en 2000**

	Route	Maritime	Ferroviaire	Total
Millions de tonnes .....	32,9	28,9	1,0	62,8
Pourcentage .....	52,4	46,0	1,6	100

*Données Eurostat:* Ces données sont sensiblement inférieures aux statistiques des services du ministère de l'Équipement et des Transports, en raison de la non-prise en compte du poids des emballages et de certains transports.

**Tableau 2**  
**Transports de marchandises entre la France et l'Espagne en 2000**

	Route	Maritime	Ferroviaire	Total
Millions de tonnes .....	32,9	28,9	1,0	62,8
Pourcentage .....	52,4	46,0	1,6	100

*Source:* Ministère de l'Équipement et des Transports.

Cette évolution, si elle devait se poursuivre sur les mêmes bases dans les prochaines années, ne manquerait pas de soulever des problèmes importants sur le réseau autoroutier et routier en France, puisque la moitié du trafic routier qui traverse les Pyrénées transite, *via* la France, vers les autres pays de l'Europe.

## 2. Les transports de voyageurs

En 2000, plus de 97 000 véhicules légers par jour ont, en moyenne, franchi la frontière franco-espagnole, dont un tiers par les routes situées à l'intérieur du massif, un tiers par les autoroutes littorales et un tiers par les autres routes côtières. Ceci représente une augmentation globale d'environ 6 % par rapport à l'année 1999.

La saisonnalité de ces trafics est très marquée : les flux dou-blent durant les mois de juillet et août.

Au cours des dix dernières années, le trafic de voyageurs sur l'ensemble des deux liaisons autoroutières a augmenté de 42 %. Le trafic sur le corridor atlantique (autoroutes A 8 et A 63) a augmenté davantage et de manière plus constante (1).

Durant ces dernières années, on a également constaté une augmentation du trafic ferroviaire de voyageurs ; ainsi, pour l'année 2000, le nombre de voyageurs utilisant les services internationaux assurés par les trains « Talgo » a été évalué à environ 660 000.

Toutefois, de même que pour le transport de marchandises par le train, ce mode de transport ne représente qu'une faible partie du total des voyageurs, tous modes confondus.

## B. – Une évolution comparable avec la situation dans le massif alpin.

La situation du trafic dans les Pyrénées présente certaines similitudes à celle des Alpes : les massifs de montagne sont également des zones frontalières avec des flux de poids lourds importants sur un nombre de passages restreint. Face aux problèmes que pose le trafic dans ces massifs, les pays concernés sont dans des situations différentes qui risquent de les opposer. La France, comme la Suisse et l'Autriche, est un pays de transit, ce qui peut conduire ces pays à vouloir réduire les nuisances de ce type de trafic. L'Italie et l'Espagne, qui dépendent largement pour leurs échanges européens des passages transalpins et transpyrénéens, souhaitent au contraire faciliter le transit en multipliant les points de passages et en réduisant les coûts.

La traversée du massif alpin s'effectue principalement par trois couloirs : le Fréjus (route) et Mont-Cenis (fer), le Mont-Blanc et Vintimille. Les Pyrénées n'offrent aujourd'hui que deux franchissements majeurs.

Transports de marchandises empruntant les franchissements alpins français

Année	Fréjus	Mont-Cenis	Mont-Blanc	Vintimille	Ensemble
Routier.....	25,8	0	NS	14,1	39,9
Fer.....	0	8,6	NS	0,9	9,5
Total.....	25,8 MT	8,6 MT		15,0 MT	49,4 MT

Si, depuis 1994, le trafic des marchandises par les tunnels nord alpins stagne, le trafic au passage de Vintimille a augmenté de 50 % entre 1994 et 2001.

Cette croissance importante reste toutefois inférieure à celle observée sur les franchissements autoroutiers pyrénéens.

Si l'on compare la répartition modale du transport, on constate que la part de la route dans les Pyrénées (95 % des transports terrestres) est supérieure à celle des Alpes (80 % des transports terrestres), déjà peu satisfaisante.

Il faut souligner que le problème du trafic pyrénéen est de même ampleur que le trafic transalpin. Les statistiques sont révélatrices des difficultés.

Ainsi, le passage des poids lourds à travers les Alpes, c'est-à-dire de la France vers l'Italie (par Vintimille, Fréjus et Mont-Blanc), vers la Suisse (par le Simplon, le Saint Gothard et le San Bernardino) et d'Autriche en Italie (par le Brenner et le Tarvis) s'élevait en 1999 à 6 239 000 poids lourds avec un taux moyen journalier de plus de 17 000 véhicules. Ces traversées s'effectuent donc à travers cinq points de passage.

Les statistiques relatives à la traversée des Pyrénées font apparaître que le nombre de passages de poids lourds était de 6 008 000 en 2000, avec un taux moyen journalier de 16 450 véhicules. Ces chiffres sont similaires à ceux des passages alpins mais se réalisent à travers les seuls deux principaux passages : le Perthus et Hendaye-Irun, qui concentrent 90 % du trafic.

C'EST POURQUOI SI LE DEVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE A TRAVERS LES ALPES, NOTAMMENT AVEC LA LIAISON LYON-TURIN, EST INDISPENSABLE, LA REFLEXION SUR L'AMENAGEMENT DE LA TRAVERSEE DES PYRENEES L'EST TOUT AUTANT.

## **II. – FACE A L'ÉVOLUTION DU TRAFIC TRANS PYRENEEN, DES REPONSES AUJOURD'HUI INSUFFISANTES**

En 2000, le trafic de marchandises entre la Péninsule ibérique et le reste de l'Europe s'élevait à 158 millions de tonnes, tous modes confondus, dont 93 millions de tonnes par voie terrestre. La part du ferroviaire est très faible : 7,6 millions de tonnes, soit moins de 5 %. Le trafic de poids lourds est très important : 17 000 à Biriadou et 8 400 au Perthus.

Une étude réalisée par SYSTRA a établi des prévisions de flux de marchandises à partir des données de l'année 2000. Ceux-ci s'élèveront à 332 millions de tonnes en 2020 et 400 millions en 2030, dont 220 par voie terrestre.

Face au trafic déjà important et à ces évolutions, quelles sont les projets d'infrastructures prévus ?

Depuis plusieurs années, les gouvernements français et espagnol ont choisi de privilégier l'amélioration des liaisons existantes à l'est et à l'ouest des Pyrénées.

C'est ainsi qu'il a été décidé de développer la capacité et les performances des réseaux et installations au passage de Hendaye-Irun, sur la façade atlantique, en facilitant, en particulier, le passage de la frontière, où la différence de normes entre l'Espagne et le reste de l'Europe a pour effet de stopper ou de ralentir le trafic de voyageurs et plus encore du fret.

Du côté du corridor méditerranéen, le développement du passage de Cerbère-Port-Bou devrait renforcer les possibilités de transport de fret ferroviaire, notamment grâce à la ligne nouvelle Montpellier-Perpignan-Figueras-Barcelone.

Enfin, est également évoquée la promotion du cabotage maritime par lignes régulières tant en méditerranée que sur l'arc Atlantique-Mer du Nord.

Mais ces aménagements, pour leur partie terrestre, n'auront qu'un impact très léger sur la répartition du trafic et, selon l'étude citée, le transport terrestre de fret prévu à l'horizon 2030 restera pour 85 % routier – soit 30 000 poids lourds par jour. Une telle évolution est inacceptable.

Face à cette menace à caractère tant économique que social et environnemental, sont présentés les différents aménagements nécessaires à moyen et long terme.

### **A – La réalisation d'une nouvelle ligne à grande vitesse Perpignan – Figueras**

Le projet de ligne nouvelle à grande vitesse entre Perpignan et Figueras, décidé par un accord franco-espagnol du 10 décembre 1995, semble aujourd'hui en bonne voie. Cette nouvelle ligne ferroviaire à écartement européen sera destinée par priorité au trafic international de voyageurs et de marchandises. Selon une déclaration des ministres français et espagnol des transports réunis en juillet 2001, les caractéristiques de la ligne autoriseraient le développement du ferroutage.

Elle s'inscrit dans le cadre d'une liaison à grande vitesse « TGV sud-européen » entre l'Espagne et la France. Le projet s'insère dans une perspective de réseau plus large, incluant la mise en service du TGV Méditerranée en juin 2001, les projets de contournement de Nîmes et Montpellier, la liaison à grande vitesse depuis Madrid et l'ouverture de la nouvelle ligne Barcelone-Madrid en 2004.

La procédure d'attribution de la concession de la construction et de l'exploitation de cette section internationale a récemment abouti ; le contrat de concession est en cours de négociation entre la commission intergouvernementale et ce concessionnaire.

## **B – L'avenir incertain de la traversée ferroviaire Pau-Canfranc**

La ligne ferroviaire traversant la vallée d'Aspe et reliant Pau à Canfranc, puis Saragosse, a vu son exploitation interrompue depuis 1970 entre Oloron et Canfranc, à la suite d'un accident.

Avant sa fermeture, le trafic international de fret qui l'empruntait était de 80 000 tonnes par an, soit 3 % environ du trafic ferroviaire à travers les Pyrénées, tel qu'il était évalué pour la décennie 1970-1980 (soit 2,6 millions de tonnes d'après une étude de 1990).

Selon une étude conduite en 1990 par le groupe de travail franco-espagnol constitué sur cette question, le coût du réaménagement nécessaire pour la mise en circulation des trains a été évalué à environ 152 millions d'euros. La mise en place d'une ligne plus performante représenterait, quant à elle, un investissement beaucoup plus important, de l'ordre de 1,22 milliard d'euros.

Compte tenu de l'intérêt des autorités et associations régionales de part et d'autre de la frontière pour la réouverture de cette ligne, un nouvel examen du dossier a été engagé à la suite du séminaire intergouvernemental franco-espagnol de septembre 1999. Une première étude avait été conduite par la région Aquitaine en partenariat avec l'Etat, la SNCF et le département des Pyrénées-Atlantiques. Parallèlement, le ministère de Fomento en Espagne avait entrepris l'étude de l'amélioration de la ligne existante entre Saragosse et Canfranc.

Un groupe de travail franco-espagnol a été constitué en juin 2001, afin de procéder à de nouvelles études d'opportunité de la réouverture de la ligne : aspects socio-économiques prenant en compte les travaux déjà réalisés, aspects techniques d'expertise des voies et des tunnels notamment suite à l'absence d'entretien des ouvrages, et nouveaux scénarios envisageables.

L'objectif du groupe de travail est de permettre aux ministres, à partir des conclusions de ces études qui devraient être remises mi-2003, de décider de l'ouverture d'une ligne ferroviaire à exploitation mixte principalement destinée au fret et d'en concevoir le financement.

A ce jour, le montant des investissements envisagés sur la partie française de la ligne peut être estimé à 300 millions d'euros au minimum. Ce montant ne prend pas en compte l'augmentation des coûts d'exploitation (à la charge des entreprises ferroviaires) générée par la recherche d'une augmentation du tonnage transporté.

Il convient de préciser que cette ligne, compte tenu de ses caractéristiques de courbure et des pentes existantes, ne se prête pas au développement du ferroutage et ne pourra pas constituer "l'autoroute ferroviaire" que les prévisions d'évolution du trafic trans-pyrénéen rendront, à moyen ou long terme, nécessaire.

La réouverture du Pau – Canfranc est donc une nécessité et une priorité ; elle ne sera pas, hélas, la réponse suffisante à la question posée par l'accroissement des échanges transpyrénéens.

### **C – Pour un nouveau corridor ferroviaire trans-pyrénéen**

Ces différents aménagements seront encore insuffisants pour éviter la congestion des voies autoroutières côtières et la dégradation de l'environnement du massif pyrénéen.

Cependant, l'augmentation de la part du ferroviaire, à l'horizon 2020-2030, ne se fera qu'en fonction des capacités à acheminer des marchandises dans des conditions de délai, de fiabilité et d'interopérabilité avantageuses.

La réalisation d'un nouvel axe transpyrénéen central consistant en un tunnel de 42 kilomètres creusé à basse altitude (moins de 500 mètres), reliant Saragosse, centre logistique de l'Espagne, au bassin d'emploi Tarbes/Pau, par Huesca-Biescas-Pierrefitte-Nestalas-Lourdes, permettrait de changer la physionomie du transport entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe. L'on estime que le ferroviaire pourrait alors attirer à lui 32 % des flux terrestres, soit 70 millions de tonnes.

Bien entendu, ce n'est qu'un projet qui devra, dans sa réalité technique, veiller à conjuguer intelligemment le fret et les voyageurs, à préserver très rigoureusement l'environnement des vallées concernées et à faire l'objet d'un vrai débat démocratique au plan local, régional et national.

Mais ce projet a déjà suscité l'approbation de la plupart des élus de la région ; les régions de Midi-Pyrénées, Aquitaine, Limousin, Aragon soutiennent le projet, ainsi que Valence et l'Alentejo. Les autorités politiques de la Catalogne prennent également progressivement position en faveur de cette traversée qui aurait lieu sous le Vignemale, où selon elles, pourrait être réalisé un transfert modal de la route vers le rail.

Le Livre blanc sur la politique européenne des transports retient dans ses projets prioritaires trois liaisons ferroviaires entre la France et l'Espagne : deux liaisons à grande vitesse, principalement destinées aux voyageurs, et la liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées qui, selon la Commission européenne, permettrait d'absorber la forte augmentation de trafic marchandise à travers le massif.

Ce nouvel axe serait complémentaire des autres aménagements et améliorations prévus sur les trois traversées déjà existantes. L'ensemble des travaux permettrait alors, à l'échéance des années 2020 ou 2030, d'équilibrer les flux entre les différentes voies.

Or, alors que ce projet – comme on vient de l'exposer – est soutenu par toutes les régions frontalières des deux côtés des Pyrénées, et même au-delà, ainsi que par la Commission européenne, les gouvernements français et espagnol sont curieusement très en retrait et inexplicablement réservés (au moment de la rédaction de ces lignes, le président du Gouvernement espagnol, M. AZNAR, vient d'écrire une lettre au président de la République pour soutenir le projet ; le Gouvernement français est donc désormais seul à résister).

La présente proposition de loi a donc pour objet de demander au Gouvernement d'entreprendre les études relatives à la faisabilité de ce projet, qui ne pourrait intervenir que dans un cadre européen, incluant des financements européens. Les premières études ont montré que, face au coût élevé du projet, les avantages en termes d'aménagement du territoire, de développement local ou de préservation de l'environnement sont également importants.

## PROPOSITION DE LOI

### **Article 1er**

Le Gouvernement français inscrira le projet de traversée centrale des Pyrénées par ferroutage dans la liste des propositions françaises pour le Schéma européen des grandes infrastructures de transport et apportera, en 2003, les crédits d'Etat qui, s'ajoutant à ceux des régions concernées et ceux de l'Union européenne, permettront de lancer les études nécessaires.

### **Article 2**

Les charges pour l'Etat qui résultent de l'application de la présente loi sont compensées par l'augmentation à due concurrence des tarifs visés à l'article 885 U du code général des impôts.

---

N° 913 – Proposition de loi : traversée centrale des Pyrénées (M. Jean Glavany)