



Els transports a l'Euroregió

Los transportes en la Eurorregión

Les transports dans l'Eurorégion

EURORÉGION PYRÉNÉES-MÉDITERRANÉE

EURORREGIÓN PIRINEOS MEDITERRÁNEO

EUROREGIÓ PIRINEUS MEDITERRÀNIA

Eurorégion Pyrénées-Méditerranée
Eurorregión Pirineos Mediterráneo
Euroregió Pirineus Mediterrània

Les transports dans l'Eurorégion

Préambule

Le besoin d'interconnexion des différents réseaux situés de part et d'autre du massif pyrénéen constitue un enjeu fondamental pour le développement économique, l'aménagement du territoire et l'affirmation de l'Eurorégion Pyrénées-Méditerranée dans l'Union européenne.

Le diagnostic, désormais largement connu, ne peut demeurer sans réponse précise : en 2003, 220 millions de tonnes de marchandises ont transité entre la péninsule ibérique et l'Europe du nord et de l'est.

Pour moitié, ces flux ont été effectués par mode terrestre : 96 % par la route et 4 % par fer.

Au sein de l'espace Pyrénées-Méditerranée, plus de 100 millions de tonnes de fret ont circulé selon les mêmes répartitions modales.

Les projections à l'horizon 2030 convergent vers un trafic entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe à 400 millions de tonnes, dont 220 millions effectués par voie terrestre.

La question de l'interconnexion des réseaux de transport, tous modes, est urgente pour éviter l'asphyxie totale d'un système basé sur le tout routier.

Dans cette perspective, comme nous l'avons affirmé dans la Déclaration commune sur les transports du 10 février 2006, l'Eurorégion attend des Etats français et espagnol qu'ils prennent toutes dispositions qui s'imposent, notamment en termes d'études techniques, d'analyses économiques et financières et d'approches environnementales, pour concrétiser l'interconnexion des réseaux transpyrénéens dans les meilleurs délais.

Mode ferroviaire :

- pour le transport de voyageurs, la réalisation des lignes à grande vitesse Bordeaux-Toulouse-Narbonne-Barcelone et Montpellier-Narbonne-Perpignan-Barcelone, constitue un enjeu stratégique d'ouverture sur l'Europe et d'interconnexion avec le réseau à grande vitesse (Séville-Madrid-Saragosse-Barcelone-Perpignan).
A ce titre, l'interconnexion des réseaux de lignes à grande vitesse à hauteur de Narbonne doit être prioritairement prise en compte.
S'agissant du fret ferroviaire, les lignes et services en place doivent être améliorés, et l'opportunité d'une nouvelle Traversée des Pyrénées reste une option à étudier.

Mode aérien :

- Recherche d'une synergie pour des liaisons aériennes intercités entre les différentes capitales régionales.

Mode maritime :

- Rechercher le développement des autoroutes de la mer méditerranée et l'accroissement de liaisons de type cabotage.

Jaume MATAS

Président du Gouvernement
des îles Baléares

José MONTILLA

Président du Gouvernement
de la Catalogne

Georges FRÊCHE

Président de la Région
Languedoc-Roussillon

Martin MALVY

Ancien ministre
Président de la Région Midi-Pyrénées

Les transports dans l'Eurorégion

Contexte

Le manque d'interconnexion entre les réseaux de transport français et espagnol rend le massif des Pyrénées peu perméable.

Ainsi, le trafic fret transpyrénéen est le double du trafic routier transalpin sans pour autant que les Pyrénées ne bénéficient des mêmes infrastructures de passage, aussi bien routières que ferroviaires.

Par exemple, il n'existe que trois lignes de chemin de fer encore exploitées traversant les Pyrénées :

- la ligne qui franchit la frontière aux postes d'Irun et d'Hendaye, sur la façade atlantique
- la ligne Port Bou – Cerbère ; sur la façade méditerranéenne
- la ligne Barcelone – Puigcerda – Toulouse

Chacune de ces lignes a un écartement de voie différent de part et d'autre de la frontière, obligeant, dans le cas des convois internationaux, à la réalisation d'opérations techniques à la frontière, ce qui contraint fortement les échanges transfrontaliers.

Pour le routier, il n'existe que deux gros passages, un sur chacune des côtes, représentant à eux deux 70% du trafic routier transpyrénéen :

- du côté atlantique, au niveau d'Irun – Hendaye, le franchissement comprend l'autoroute espagnole A8 qui se raccorde à l'autoroute française A63 ;
- du côté méditerranéen, au niveau du Perthus – La Junquera, l'autoroute A9 en France et A7 en Espagne assure la liaison entre Perpignan et Barcelone.

Par ailleurs, il existe quatre points de passages routiers, décrits ci-dessous d'est en ouest :

- le passage par le Somport ;
- le tunnel de Bielsa (non ouvert au trafic de camions) ;
- le tunnel de Viela ;
- les tunnels du Puymorens et du Cadi.

Malgré ces fortes contraintes liées au faible nombre de passages transfrontaliers et au manque d'interopérabilité ferroviaire, les volumes d'échanges entre l'Espagne et le reste de l'Europe ne cessent de croître.

Ainsi, en 10 ans, le nombre de poids lourd traversant les Pyrénées a augmenté de 50%. En parallèle, la croissance du trafic de véhicules légers a augmenté de 33%.

Par ailleurs, les études de modélisation prévoient la poursuite de cette croissance.

Modélisation du trafic de marchandises en million de tonnes

1998	2003	2015	2020/2030
144	220	250	400

Or, on constate qu'aujourd'hui 96% du trafic terrestre se fait par la route contre 4% par le fer, alors même que les voies routières arrivent à saturation.

Il est donc nécessaire de trouver des solutions palliatives à ce mode de transport, notamment du côté méditerranéen qui concentre plus de la moitié des trafics.

Nous considérons que la mise en place de nouvelles lignes à grande vitesse adaptées aussi bien au transport des marchandises que des passagers permettra de créer des couloirs ferroviaires qui, avec le support des lignes conventionnelles, auront la capacité suffisante pour absorber cette croissance.

Trafic moyen journalier annuel 2004 sur les grands itinéraires



Dans cette optique, il est nécessaire de renforcer la part modale du ferroviaire, du maritime et de l'aérien afin de stabiliser le volume du trafic routier actuel, en améliorant la productivité des services alternatifs et en créant de nouvelles infrastructures.

C'est pourquoi l'Eurorégion Pyrénées - Méditerranée s'est engagée dans la déclaration commune du 10 février 2006 à :

- Promouvoir l'inscription au réseau transeuropéen à grande vitesse des lignes Bordeaux – Toulouse – Montpellier – Narbonne – Perpignan – Barcelone et Tarragone – Castellon, ce afin de permettre une interconnexion complète à l'échelle de l'Europe ;
- Créer des liaisons aériennes intercitées entre les différentes capitales régionales, ce afin de dépasser notamment les contraintes de l'insularité des Baléares.
- Rechercher le développement d'autoroutes de la mer méditerranée et l'accroissement de liaisons de type short sea shipping ou transport maritime de courte distance.

La lettre ouverte du 20 juillet 2006, adressée par les Présidents, au Premier ministre français et au Président du gouvernement espagnol, vient confirmer l'absolue nécessité d'inscrire les lignes Bordeaux – Toulouse – Narbonne et Montpellier – Narbonne – Perpignan dans la programmation prévue pour la mise en place du réseau ferroviaire à grande vitesse.

Remarque :

Il est intéressant de comparer cette carte des trafics routiers à celle des lignes à grande vitesse (LGV) actuelles ou en projet (page 10).

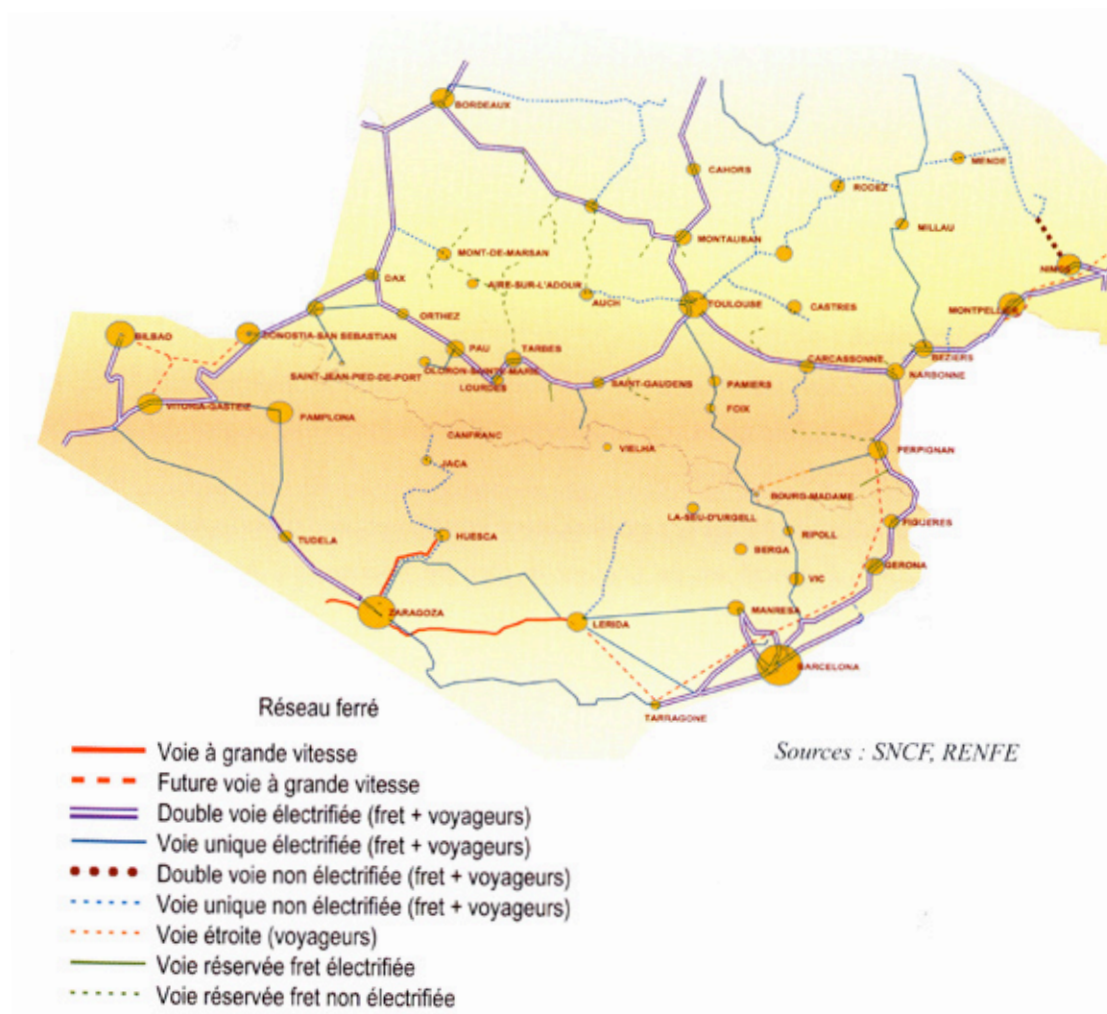
- On constate le décalage majeur entre la France et l'Espagne dans le développement du réseau de LGV. Ainsi l'axe Sarragosse-Barcelone sera doté d'une LGV dès 2007 alors qu'il reçoit deux fois moins de trafic que l'axe Bordeaux-Toulouse-Narbonne.
- De la même façon, on observe un trafic plus important sur l'artère Bordeaux-Toulouse-Narbonne que sur l'artère Bordeaux-Hendaye, or seule cette dernière est inscrite au réseau de transport européen.

Les transports dans l'Eurorégion

Maillage des TGV dans l'Eurorégion

Actuellement, le réseau ferroviaire transpyrénéen n'est connecté à aucune ligne à grande vitesse et souffre toujours de problèmes d'interopérabilité, grevant les possibilités de développement du fer. De plus, on constate des problèmes d'engorgement conséquent au niveau des passages frontaliers que sont Cerbère et Hendaye où sont réalisées les opérations techniques de changement d'essieux.

Réseau ferré de part et d'autre des Pyrénées



Pour lever ces contraintes, l'Union européenne a retenu parmi les 30 axes issus de la décision n°554/2004/ CE « sur les orientations communautaires pour le développement des réseaux transeuropéens de transport », le projet n°3 relatif à l'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe.

Ce projet prévoit de créer une liaison à grande vitesse sur la branche Méditerranée (Nîmes – Perpignan – Figueras – Barcelone – Madrid) et une autre sur le versant Atlantique (Tours – Dax – Vitoria – Madrid).

Le gouvernement espagnol s'est pleinement engagé dans ce projet. Ainsi, à l'horizon 2010, l'ensemble de la ligne Madrid – Barcelone - Figueras - Perpignan sera en exploitation pour permettre une réelle interconnexion du côté Méditerranéen. Cette mesure inclut deux projets :

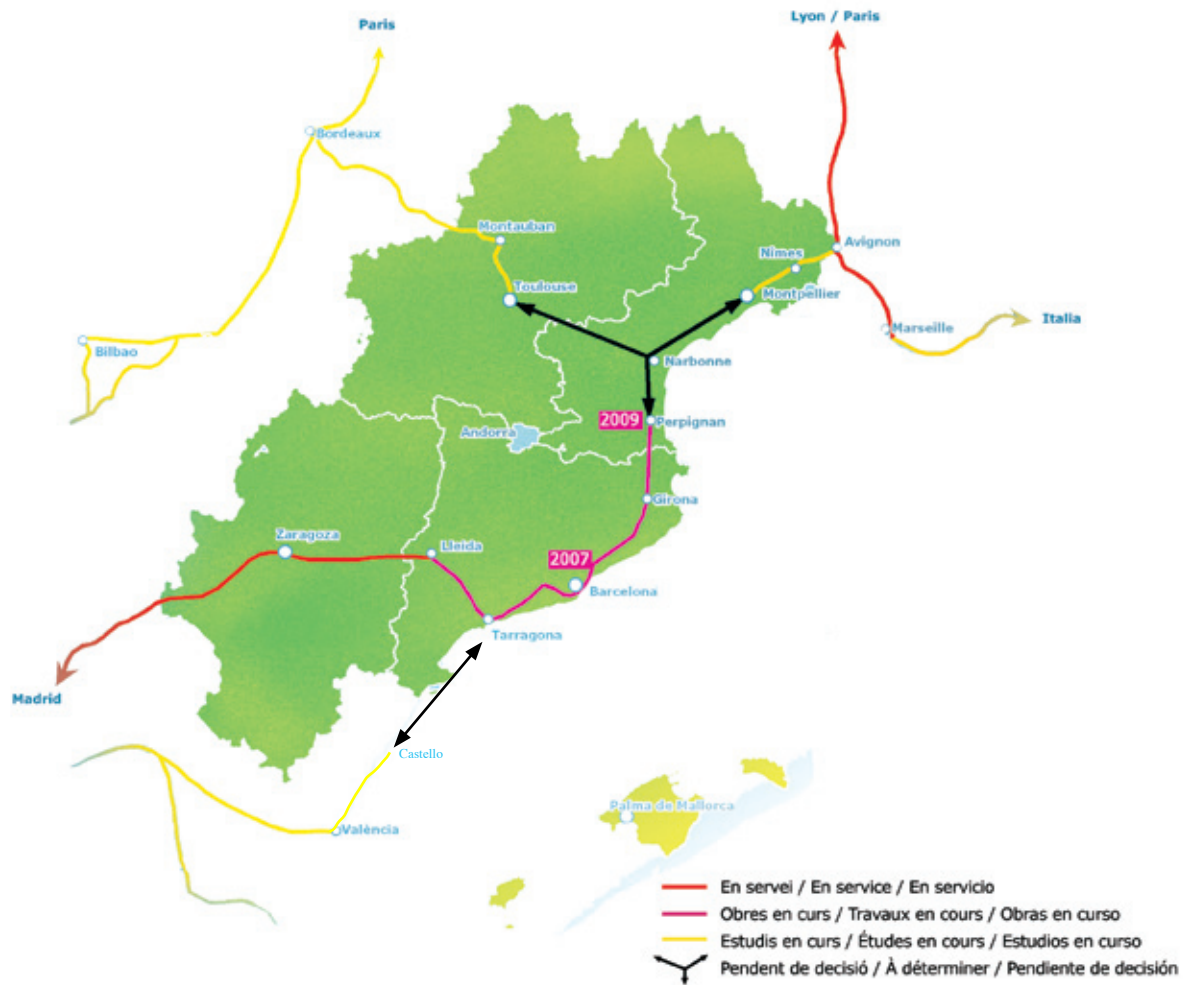
- la réalisation de la ligne à grande vitesse à écartement UIC Figueras – Gironne – Barcelone, apte au transport de passagers et de marchandises, s'interconnectant au réseau à grande vitesse existant du côté espagnol (en direction de Madrid – fin de mise en service de la totalité de la ligne courant 2007) ;
- la réalisation de la section internationale Figueras – Perpignan en 2009 devant permettre d'assurer la continuité et l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport au delà de la frontière espagnole.

Par ailleurs du côté Atlantique, la portion Irun - Vitoria - Saragosse sera livrée en 2013.

Du côté français, seules quelques portions de lignes doivent être connectées au réseau à grande vitesse, sans pour autant permettre une interconnexion totale entre les différents axes :

- le projet de la section Nîmes – Montpellier est aujourd'hui acté pour une mise en service à l'horizon 2012 ;
- la livraison de la ligne Tours – Bordeaux est prévue pour 2016 ;
- la portion Bordeaux – Toulouse doit être livrée en 2017 ;
- la portion Bordeaux – Hendaye permettant l'interconnexion totale du côté Atlantique, doit être mise en service à l'horizon 2020.

Etat des lieux des projets LGV

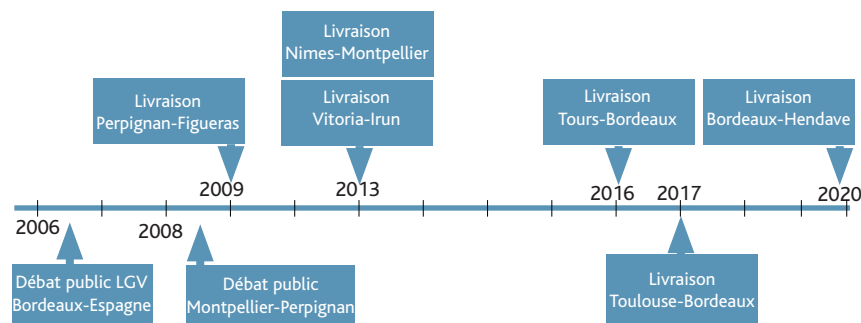


Cette carte permet de comprendre que les portions Toulouse – Narbonne – Perpignan, Nîmes – Montpellier – Narbonne – Perpignan et la connexion Tarragone – Castellon, sont les seules à n’avoir fait l’objet d’aucune programmation jusqu’à l’heure actuelle.

La réalisation de ces portions d’axes revêt pourtant un enjeu capital à l’échelle européenne. Symboliquement tout d’abord, ce sont les derniers 150 km à planifier pour disposer d’une connexion TGV ininterrompue entre Stockholm et Séville.

Techniquement ensuite, puisque le non-réalisation de ces portions, et cela malgré le programme de modernisation en cours en vue d'accroître la capacité de ces lignes, « pourrait avoir des conséquences sur le développement de l'axe dans son ensemble (ce tronçon pourrait devenir, en cas de développement parallèle des trafics internationaux et régionaux un goulet d'étranglement important) »¹. En effet, différentes études montrent que la portion Montpellier – Perpignan notamment, devrait arriver à saturation à l'horizon 2020. Dans ce contexte, RFF mène actuellement les études préparatoires à la saisine de la commission nationale du débat public pour lancer celui-ci, pour la portion Montpellier – Perpignan à l'horizon 2008. Il est important que cette portion, à l'image des portions Barcelone-Perpignan et Nîmes-Montpellier soit abordée avec les caractéristiques de tracé aptes aux trains de passagers et de marchandises. Outre ce problème de saturation, il faut rappeler que la ligne entre Nîmes et Perpignan placées sur le lido de Sète à Agde et de Narbonne à Port-La-Nouvelle est soumise au risque lié au recul du trait de côte et à la montée des eaux. Enfin, le projet Bordeaux – Toulouse se justifiait en grande partie par le renforcement de l'axe « Grand Sud » permettant un rapprochement de Bordeaux avec les métropoles du Sud-Est. Cette logique n'est aujourd'hui pas menée jusqu'à son terme, puisque aucune programmation n'est prévue pour la portion Toulouse – Narbonne.

Rappel – Chronogramme indicatif et théorique des projets LGV




¹ In Projet prioritaire n°3 – rapport annuel d'activité du coordonnateur européen – juillet 2006

Constitution d'un réseau de support au TGV Pyrénées-Méditerranée

Dans leur lettre ouverte à Dominique de Villepin et José Luis Rodriguez Zapatero du 28 juillet 2006, les présidents de l'Eurorégion ont annoncé la constitution d'un réseau de support qui agira en faveur d'un service TGV de qualité qui unisse les cinq capitales de l'Eurorégion, ainsi que d'une bonne connexion avec l'ensemble du réseau à grande vitesse. L'Eurorégion est actuellement en cours de définition de la composition de ce réseau et de sa mission précise.

Il est par ailleurs important de relier les villes de Tarragone et Castellon à une nouvelle ligne à large gabarit international et à haute vitesse, afin de donner continuité au couloir méditerranéen.

 RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 TEGSN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 ΔΔΣΕΜ Αρ.β. 10α(1) α), 91/440/ΕΕΚ
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 RTEFF Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/CEE
 RTTFM Art. 10a (1) a, 91/440/EEC
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/ETY
 TERFN Art. 10a (1) a, 91/440/EEG



**DIRECTIVE 2001/12/CE DU PARLEMENT
 EUROPÉEN ET DU CONSEIL DU 26 FÉVRIER
 2001 MODIFIANT LA DIRECTIVE 91/440/CEE DU
 CONSEIL RELATIVE AU DÉVELOPPEMENT DE
 CHEMINS DE FER COMMUNAUTAIRES.**



Source document Eurorégion

 Nouvelle traversée ferroviaire des Pyrénées

Source Commission Européenne

Enjeux Eurorégion

- **Lever l'ensemble des contraintes d'interopérabilité ;**
- **Obtenir l'inscription au sein du réseau à grande vitesse des portions (Bordeaux) – Toulouse – Narbonne et Montpellier – Narbonne - Perpignan ;**
- **Eviter le report des goulets d'étranglement.**
- **Complémentarité avec le transport de marchandises et son amélioration dans le couloir méditerranéen**

Les transports dans l'Eurorégion

Synergie des liaisons aériennes entre les différentes capitales régionales

La présence de nombreux aéroports au sein de l'Eurorégion permet une bonne diffusion du mode aérien. En effet, on compte six aéroports du côté espagnol et huit du côté français.

INTERNATIONAL

	Dédié Low cost	Voyages/an	Fret T/an
Barcelone		27 152 745	90 445
Palma de Majorque		21 240 736	21 041
Toulouse Blagnac		5 747 544	51 093

COMMUNAUTAIRE

	Dédié Low cost	Voyages/an	Fret T/an
Ibiza		4 164 703	4 350
Menorca		2 590 733	3 829
Montpellier Méditerranée		1 303 502	2 258

RÉGIONAL ET D'ACCESSIBILITÉ

	Dédié Low cost	Voyages/an	Fret T/an
Géronne Costa Brava		3 533 564	
Réus	oui	1 382 257	
Tarbes Lourdes Pyrénées		461 805	
Perpignan Rivesaltes	oui	428 073	
Carcassonne en Pays Cathare	oui	341 520	
Rodez Marcillac		157 171	
Béziers Vias	oui	43 278	
Castres Mazamet		19 843	

Données année 2005 : classification des aéroports issus du Schéma de Réseau Transeuropéen de transport (horizon 2010).

L'attrait des aéroports espagnols est bien supérieur à celui des français.

En effet, le transport aérien de voyageurs a une grande importance en Espagne aussi bien dans l'espace intérieur que dans le cadre international. Cela s'explique en grande partie par l'attrait touristique de la Catalogne et l'insularité des Baléares, rendant le mode aérien particulièrement attractif. Ainsi, les aéroports de Barcelone et Palma de Majorque figurent parmi les 15 premiers aéroports européens en terme de trafics passagers.

Les solutions pour faire face à la saturation prévisible de ces aéroports, créant pourtant une véritable dynamique localement, sont donc à anticiper. La question se pose d'autant plus âprement pour le cas des Baléares, puisque l'espace y est fortement contraint.

Par ailleurs, il n'existe aucune liaison aérienne interne à l'Eurorégion. Celle-ci pourrait pourtant participer à la création d'une véritable identité locale.

Enjeux Eurorégion

- Prévenir la saturation des aéroports les plus chargés ;
- Désenclaver les Baléares ;
- Créer des liaisons aériennes entre les différentes capitales régionales.

Les transports dans l'Eurorégion

Développement des autoroutes de la mer

Le transport maritime intra européen est le seul mode à avoir pu suivre le rythme de croissance du transport routier lors de la dernière décennie. Il en résulte qu'en 2000, le transport routier représentait 43,8% des échanges intra européens contre 41,3% pour le transport maritime.

Cette efficacité s'explique largement par le soutien financier qu'apporte l'Union européenne au développement des « autoroutes de la mer ». Ce concept consiste à créer une offre de transport international de porte à porte construite autour d'une liaison maritime. Cette organisation nécessite une bonne connexion des ports à leur zone d'influence notamment grâce à des liaisons ferroviaires fret de qualité permettant d'irriguer véritablement l'arrière-pays.

Le développement de ces autoroutes, soutenu par l'Union européenne via le programme Marco Polo, est particulièrement encouragé près des massifs tels que les Pyrénées, car il doit permettre « d'alléger la congestion routière dans ces goulets d'étranglement », comme l'indique le livre blanc de 2001 de la Commission Européenne « la politique européenne des transports à l'horizon 2010, l'heure des choix ».

Dans cette logique et dès 2007 sera mise en service l'autoroute de la mer de la façade Atlantique – Manche – Mer du Nord.

Par ailleurs, du côté Méditerranéen, l'Union européenne a inscrit en 2004 l'autoroute de la mer de l'Europe du Sud-Ouest (reliant l'Espagne, la France, l'Italie et Malte) dans le réseau européen de transport. Les caractéristiques du front portuaire méditerranéen, qui compte avec une offre diversifiée de grands et moyens ports de commerce, font cependant penser que la consolidation de plusieurs autoroutes de la mer serait la solution la plus adéquate pour le développement de ce secteur.



Eurorégion Pyrénées-Méditerranée
Euroregión Pirineos Mediterráneo
Euroregió Pirineus Mediterrània

