

**Liste des documents annexes  
rapport Pyrénées**

- Récapitulatif des mesures proposées
- Lettre de mission du Ministre du 9 mars 1999
  
- Carte de la chaîne des Pyrénées
- Réseaux ferrés France et Péninsule Ibérique
- Réseaux routiers France et Péninsule Ibérique
- Réseaux routiers et ferrés de la zone pyrénéenne
- Evolution du trafic des PL sur A9 et A63
- Synthèse des flux de marchandises en 1998 (tonnes)
- Synthèse reconstituée des flux par corridor
- Principales marchandises transportées par la route
- Répartition du trafic ferroviaire 1999 par catégorie de produits
- Perspectives sectorielles à 20 ans (en valeur) Hypothèse de base  
Hypothèse croissance lente
- Scénarios prospectifs et évolution des parts modales, simulations de 4 hypothèses
- Carte grands corridors fret

## RECAPITULATIF DES MESURES PROPOSEES

### 1. Rééquilibrage multimodal à court et moyen terme

- ferroviaire**
  - valoriser à court terme les possibilités des infrastructures existantes, et décidées (LGV Perpignan Figueras Barcelone)
  - conforter la capacité des corridors nord-sud, et y structurer une exploitation performante pour le fret
  - déterminer les conditions et le calendrier prévisionnel pour la réouverture de la ligne Pau Saragosse
  - adapter le calendrier de réalisation de la LGV Tours - Bordeaux
- maritime**
  - développer dans les cinq ans des filières maritimes intégrées et porteuses pour le cabotage européen
  - créer une structure de travail ad hoc pour examiner et mettre en œuvre les mesures et simplifications les plus efficaces, à l'échelle nationale et européenne, en faveur du cabotage maritime.
  - initier et accompagner deux ou trois expérimentations de lignes nouvelles internationales à valeur démonstrative.
- routier**
  - développer les équipements d'intermodalité, et la coopération entre opérateurs de modes complémentaires.
  - programmer et réaliser les aménagements nécessaires des axes autoroutiers existants.
  - renforcer pour le grand transit transfrontalier la coopération sur les dispositifs d'exploitation, et de régulation, et sur ceux relatifs au contrôle de la réglementation sociale et des règles de sécurité.

### 2. Préparer les aménagements à long terme

- définir et localiser un nouveau franchissement des Pyrénées à base ferroviaire, et de grande capacité.
- mettre en place une structure de travail pour en étudier et évaluer tous les aspects, et approfondir les conditions et le calendrier de sa mise en œuvre

- conforter les performances des corridors N/S
- développer et structurer les réseaux logistiques multimodaux,

### **3. Renforcer la coopération franco-espagnole**

- formaliser des orientations communes pour favoriser la complémentarité des modes de transport international, harmoniser les actions à conduire et développer des infrastructures correspondantes.
- mettre en place un dispositif de suivi et d'évaluation, sur la base d'une périodicité de 2 ans environ.
- poursuivre les travaux de l'observatoire, la publication des données statistiques et des informations d'intérêt général sur les trafics et transports à travers les Pyrénées.

*Le Ministre de l'Équipement, des Transports et du  
Logement*

à

**Monsieur BROSSIER**  
**Président du Comité des Directeurs transports**

Les flux de transport et de déplacement à travers le massif des Pyrénées connaissent depuis quelques années une croissance très élevée qui se traduit en particulier par une augmentation soutenue et continue du trafic de poids lourds sur les autoroutes transfrontalières A9 et A 63 dont les conséquences sur le réseau national commencent à être fortement ressenties.

Cette évolution illustre le dynamisme des échanges économiques au sein de l'Europe avec les pays de la péninsule ibérique, et doit nous conduire à réfléchir, dans une perspective à moyen et long terme, aux enjeux du développement de ces flux d'échange et aux conséquences qu'ils pourraient avoir sur les infrastructures de transport et l'organisation des différents modes susceptibles d'y répondre. Cette démarche doit être globale et s'inscrire dans une logique de développement durable.

La chaîne des Pyrénées constitue un ensemble remarquable dont les caractéristiques et les atouts dans le développement régional doivent être préservés.

Nous sommes convenus avec mon collègue ministre des transports espagnol, de mettre en place un observatoire des flux d'échange entre les deux pays sur tous les modes de transport. Il a été décidé lors du sommet de La Rochelle de lancer immédiatement ces travaux.

La commission intergouvernementale chargée de préparer et de mettre en œuvre la réalisation de la section internationale Perpignan - Figueras de la nouvelle liaison ferroviaire voyageur et fret entre la France et l'Espagne vient de s'installer et commence ses travaux afin d'assurer la mise en service de cette infrastructure nouvelle dans les meilleurs délais possibles.

Par ailleurs, des collectivités territoriales de régions riveraines des Pyrénées expriment leur souhait de voir se développer des communications adaptées aux grands flux de transit et aux besoins de relations interrégionales de part et d'autre de la frontière et leur préoccupation sur la maîtrise des impacts environnementaux.

Aussi je vous demande, dans le cadre du Comité des Directeurs Transports, de réaliser une étude synthétique permettant d'éclairer le Gouvernement et ses partenaires sur les enjeux à moyen et long terme, dans la perspective d'élaboration des schémas de services de transport, sur les propositions concernant une évolution maîtrisée des réseaux, et les mesures susceptibles d'optimiser l'utilisation des différents modes de transport.

1. Dans un premier temps, vous ferez un bilan des études conduites sur le problème de franchissement pyrénéen. Vous associerez dans cette démarche les trois directions régionales de l'Équipement des régions frontalières qui sous le pilotage de la DRE Midi-Pyrénées ont déjà engagé des travaux importants au titre de l'observatoire des trafics. Vous formulerez toutes recommandations utiles sur la poursuite des travaux de cet observatoire et sur les modalités de fonctionnement d'un dispositif de collecte et de traitement d'informations susceptibles de constituer une base de données utiles à un suivi efficace et pertinent de l'évolution des échanges.
2. Vous effectuerez une analyse approfondie des perspectives d'évolution à l'échéance 2015/2020, des échanges et déplacements, tous modes confondus, en vous attachant plus particulièrement au domaine des marchandises, et des différentes solutions adaptées susceptibles d'y faire face dans une approche multimodale. Cette analyse prendra en compte les perspectives offertes par les différentes phases de réalisation de la ligne nouvelle Perpignan - Barcelone accessible au trafic de marchandises, et celles qui résulteraient du développement du transport combiné.

Elle portera également sur les possibilités de développement du mode maritime qui apparaît susceptible de prendre une part accrue dans le transport de marchandises.

3. Vous vous attacherez à évaluer la capacité offerte par les infrastructures existantes et les mesures susceptibles d'en assurer le meilleur emploi (effet réseau en particulier). A cet égard, compte tenu des projets à l'étude ou envisagés tant du côté français que du côté espagnol, vous en apprécierez l'impact et les conditions d'une bonne cohérence de leurs effets, au regard des enjeux globaux.

Vous approfondirez les conditions d'une programmation harmonieuse de l'aménagement des trois itinéraires interrégionaux constitués en France par les RN 20 - 125 et 134.

Vous porterez également une attention aux voies ferrées existantes, en particulier aux analyses effectuées sur la ligne Pau - Canfranc, et aux conclusions qu'il est possible d'en retirer au regard de l'approche globale que vous aurez entreprise et des enjeux locaux qui devront être appréciés en conséquence.

4. Dans une perspective à moyen et long terme, vous examinerez dans le prolongement de la démarche ci-dessus l'ensemble des éléments relatifs à l'opportunité d'un nouveau corridor transpyrénéen.

Dans l'ensemble de vos travaux, vous aurez le souci d'intégrer les préoccupations économiques et financières, et celles qui s'attachent à promouvoir une bonne complémentarité entre modes de transport dans une perspective de développement durable.

Il est important de replacer ces réflexions dans un contexte général permettant d'apprécier l'intégralité des enjeux et d'aboutir, dans le temps, à des décisions optimisées.

Pour le bon déroulement de votre mission vous serez assisté par M. Dominique BECKER, afin notamment d'assurer la coordination et l'animation générale des travaux, faciliter la mise en place de l'observatoire, organiser avec lui les rencontres nécessaires avec les autorités espagnoles. Vous veillerez parallèlement dans ce cadre, et en liaison avec les préfets, à prévoir les contacts locaux avec les responsables politiques, socio-économiques et associatifs concernés.

Vous me remettrez un premier document d'évaluation générale d'ici le mois de mai et votre rapport final en septembre 1999.

*Bien cordialement*



Jean Claude GAYSSOT



OCEAN ATLANTIQUE  
OCEANO ATLANTICO

AQUITAINE

LES PYRÉNÉES

LANGUEDOC-ROUSSILLON

ARAGON

MER MEDITERRANEE  
MAR MEDITERRANEO

Urrugne  
Uarrit

Hasparren

San Sebastián  
Donostia

Pamplona

Urdax

Logroño

Huesca

Zaragoza

Barcelona

Pau

Tarbes

Lannepizan

St-Gaudens

St-Girons

Valcarlos

El Port

El Puig

El Plan

El Puig

El Puig

El Puig

El Puig

El Puig

Urdax

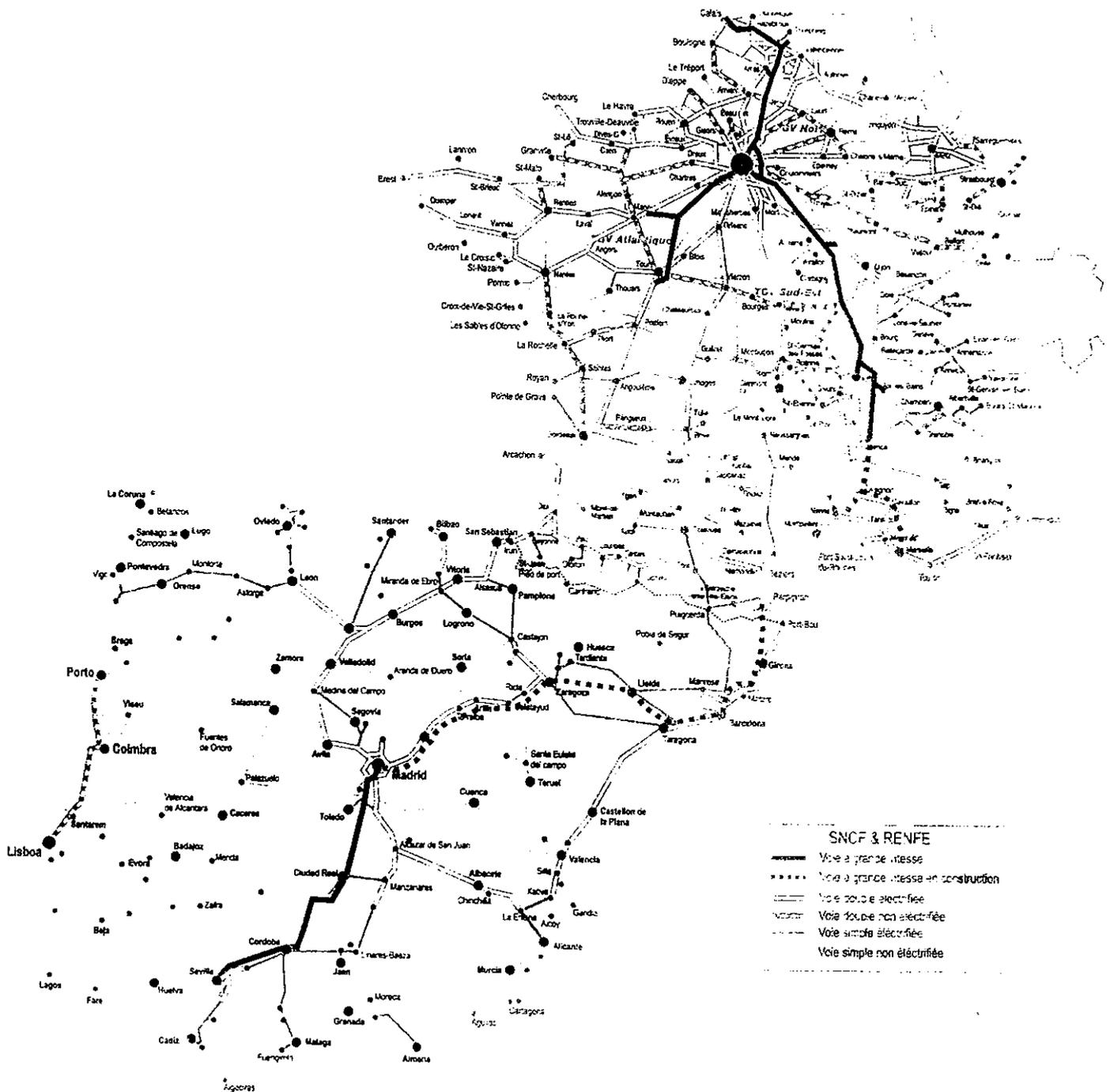


Proyección U.T.M. Elipsoidal Hayford



- Capital Regional  
Capital Autonómica
- Capital Departamental  
Capital Provincial
- Autres villes  
Otras ciudades

# RÉSEAU FERRÉ FRANCE - ESPAGNE



source : SNCF, RENFE

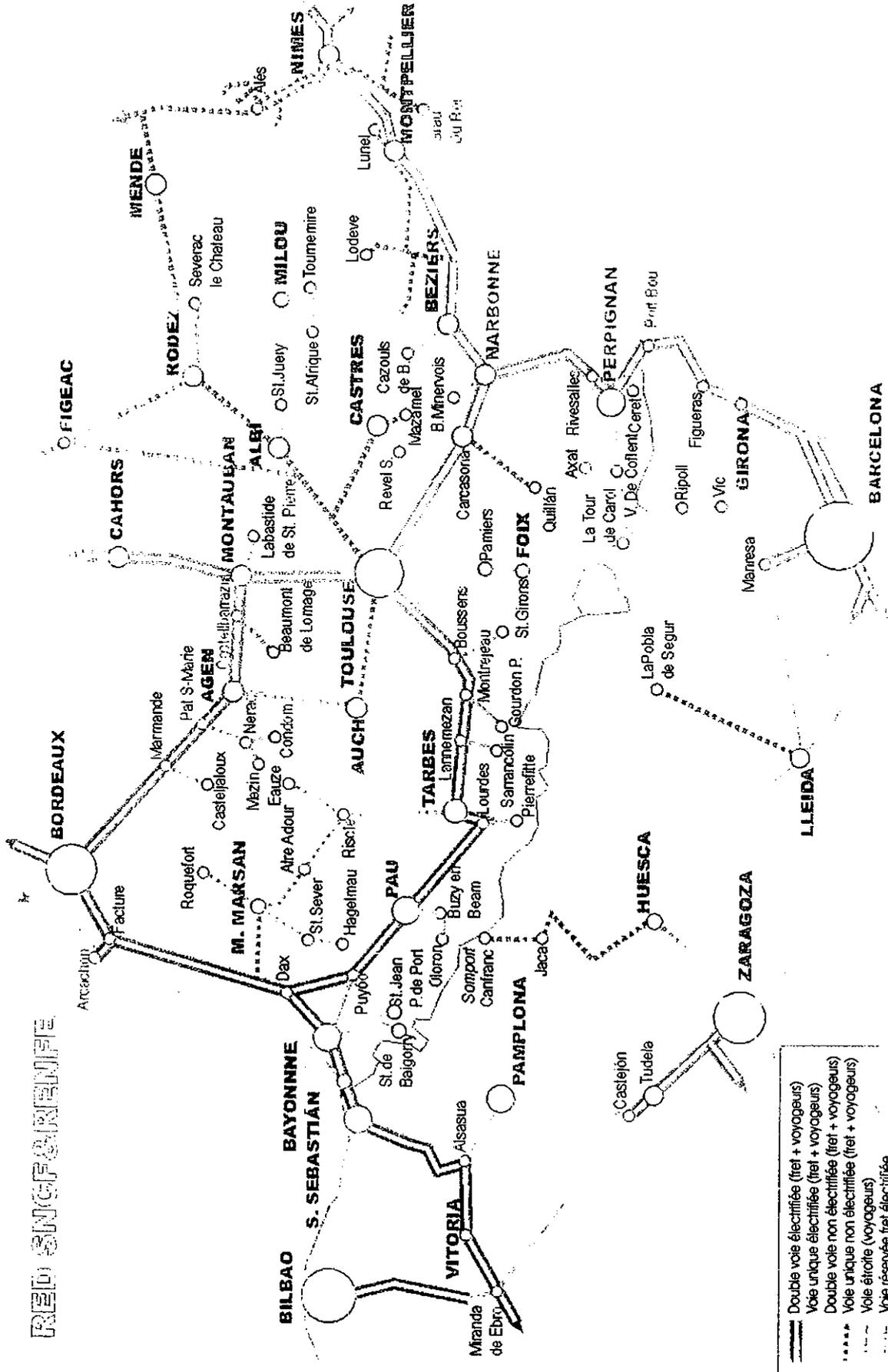


# RÉSEAU STRUCTURANT FRANCE - ESPAGNE



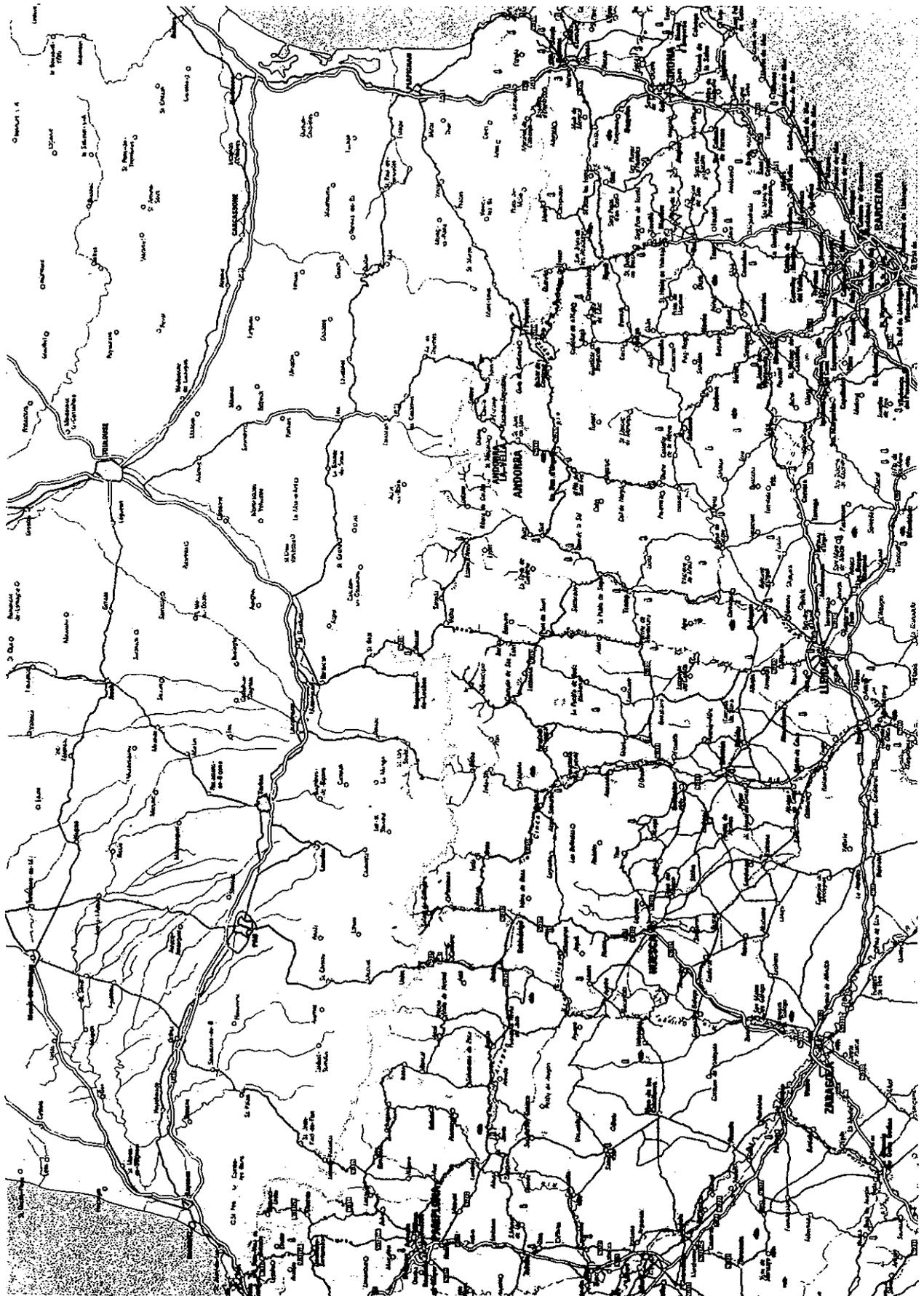
source : M. de Fomento et M. de l'Équipement

# RÉSEAU FERRÉ DÉTAIL DE LA ZONE DES PYRÉNÉES



source : M. de Fomento et M. de l'Equipement

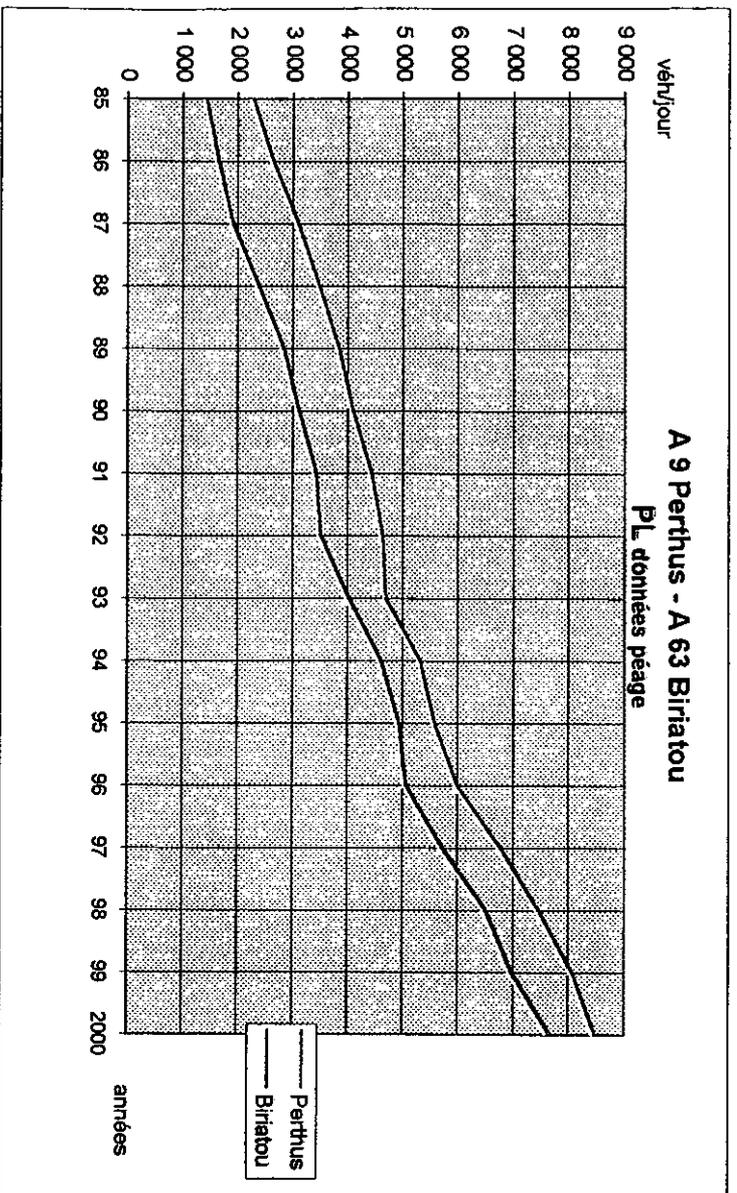
# RÉSEAU STRUCTURANT DÉTAIL DE LA ZONE DES PYRÉNÉES



source : M. de Fomento et M. de l'Équipement

### A.9 Péage du Perthus et A 63 péage de Biriatoú

#### Evolutions des Trafics POIDS LOURDS entre 1985 et 2000



Traffic Poids Lourds (moyenne journalière)

Années	Perthus	Biriatoú
85	2 228	1 383
86	2 591	1 601
87	3 042	1 853
88	3 436	2 318
89	3 792	2 778
90	4 053	3 053
91	4 386	3 379
92	4 582	3 458
93	4 647	3 971
94	5 272	4 556
95	5 530	4 876
96	5 936	5 006
97	6 728	5 657
98	7 413	6 447
99	8 018	6 914
2000	8 129	7 604

Poids Lourds = classes 3+4 de péage

En 15 ans ( 2000/1985 ) les augmentations sont : + 260% pour Le Perthus ( trafic PL multiplié par 3,6 ) et + 400% pour Biriatoú ( trafic PL multiplié par 5 )  
 En 10 ans ( 2000/1990 ) les augmentations sont : + 100% pour Le Perthus ( trafic PL multiplié par 2 ) et + 130% pour Biriatoú ( trafic PL multiplié par 2,3 )  
 En 5 ans ( 2000/1995 ) les augmentations sont : + 50% pour Le Perthus ( trafic PL multiplié par 1,5 ) et + 50% pour Biriatoú ( trafic PL multiplié par 1,5 )

**SYNTHESE RECONSTITUEE  
DES ECHANGES 1998  
EN MILLIONS DE TONNES**

		TOTAL	ROUTE	MER	FER	FER EN FRANCE**
ESPAGNE : 27,7 PORTUGAL : 4,8 TOTAL : 33,5	· PENINSULE IBERIQUE <-> FRANCE	33,5 %	25,5 75,90%	6,8 20,20%	1,25 3,90%	2,25 6,70%
	· PENINSULE IBERIQUE <->	15,7	7,2	7,8	0,7	1,1
	· BELGIQUE ET PAYS BAS	17,6	11,7	4,4	1,56	2,36
	· ALLEMAGNE	19,7	3,8	15,5	0,4	0,6
	· ROYAUME UNI et IRLANDE	15,2	7,6	7,4	0,2	0,2
	· ITALIE					
ESPAGNE : 55,5 PORTUGAL : 12,7 TOTAL : 68,2	TOTAL Principal transit	68,2 %	30,3 44,80%	35,1 51%	2,86 4,20%	4,26 6,20%
	· PENINSULE IBERIQUE <-> Autres Pays d'Europe y compris Est	18,5	7,2	11	0,3	
ESPAGNE : 101 PORTUGAL : 19,4 TOTAL : 120,4	ECHANGES GLOBAUX	120,4*	63	53	4,4	6,8**

\*dont 113 MT pour l'Europe des 15

\*\* après transfert rail route à la frontière

Rapport général sur les Pyrénées  
Synthèse des trafics par corridor terrestre

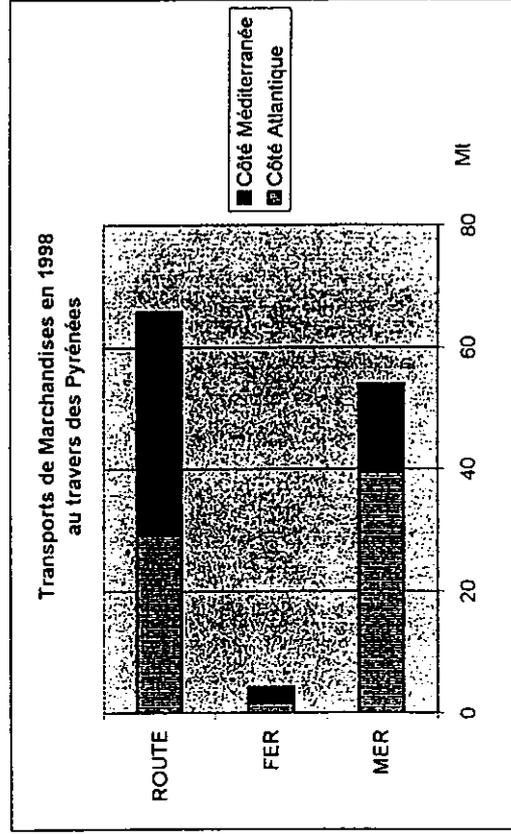
Données enquêtes 1999

en MT	Atlantique (Bariatou-Hendaye)	Méditerranée (Perthus-Cerbère)	Total
FER Transit	0,76	2,24	3
Echange	0,88	0,37	1,25
Total	1,64	2,61	4,25
ROUTE Transit	13,1	20,7	33,8
Echange	16,27	15,88	32,15
( dont régions pyrénéennes)	( 7 )	( 7,4 )	( 14,4 )
Total	29,37	36,58	65,95
Rappel Fer-Route à la frontière	0,84	1,33	2,17
Total Fer en France	2,58	3,94	6,42
TOTAL Corridor	31,01 MT	38,19 MT	69,2 MT

Synthèse provisoire du transport de marchandises

Sources traditionnelles (pas EUROSTAT)

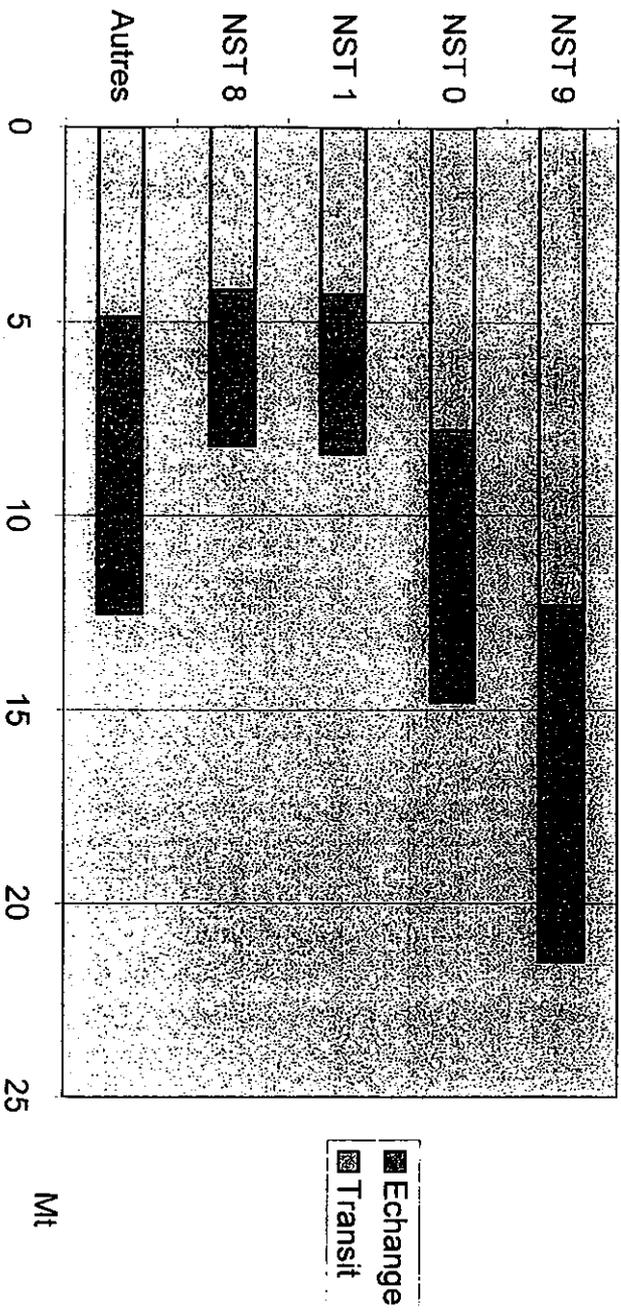
données 1999 en MT	MER	FER	ROUTE
Côté Atlantique	39,50	1,65	29,37
Côté Méditerranée	14,50	2,60	36,58
<b>TOTAL</b>	<b>54,00</b>	<b>4,25</b>	<b>65,95</b>



Synthèse Transit + Echange

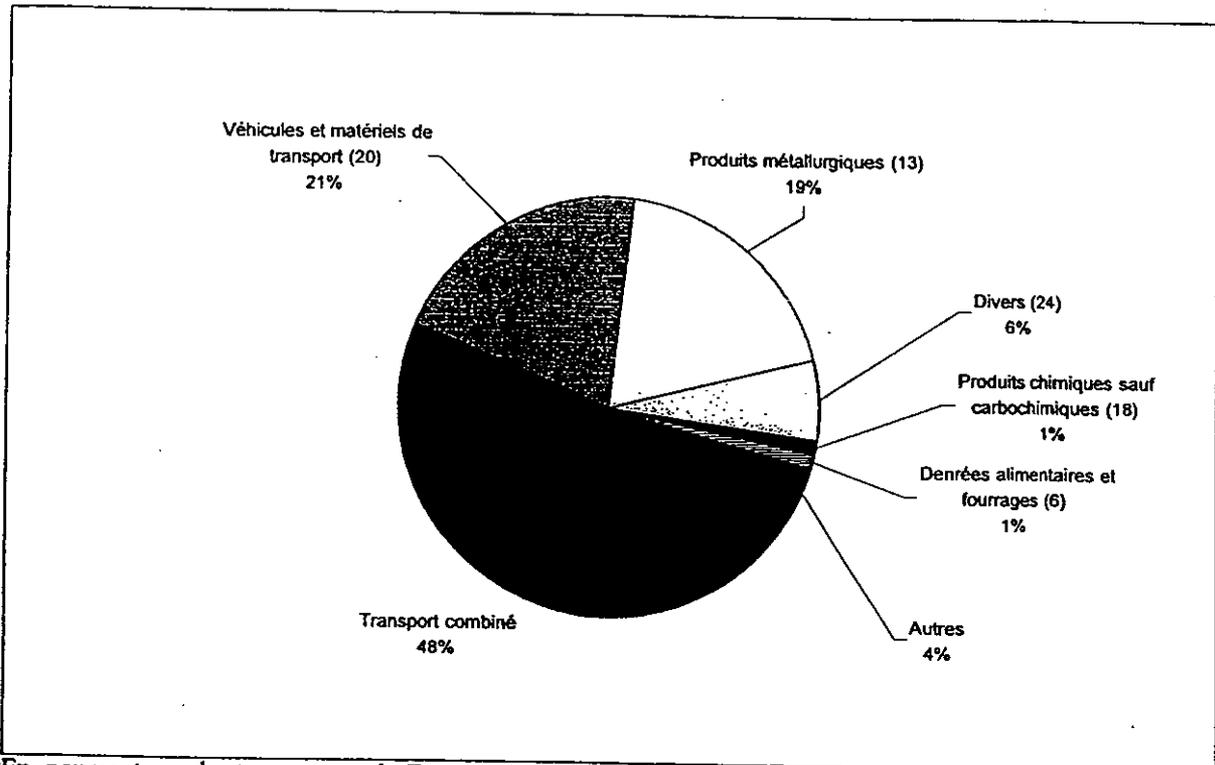
	Transit + Echange		TOTAL
	Transit	Echange	
Autres	4,90	7,60	12,50
Produits chimiques	4,20	4,00	8,20
Produits alimentaires	4,30	4,10	8,40
Produits agricoles	7,80	7,00	14,80
Produits manufacturés	12,30	9,20	21,50
<b>Tonnage total</b>	<b>33,50</b>	<b>31,90</b>	<b>65,40</b>

Transport routier de marchandises au travers des Pyrénées  
répartition par type d'après enquête transit 1999



**4.1 Analyse d'ensemble**

**Répartition du trafic par catégorie de produits**



En pourcentage du tonnage total. Entre parenthèses, le numéro correspondant de position NST dans la nomenclature européenne à 24 positions. Les marchandises représentant moins de 1% des tonnages sont regroupées dans « autres ».

Le trafic est concentré sur un faible nombre de catégories de produits, le transport combiné représente presque la moitié des tonnages totaux (2,038 millions de tonnes) et deux positions NST seulement sur 24 regroupent plus des trois quarts du trafic non combiné.

## ANNEXE 10

NOTE établie par la DAEI (SES)

### LES SCENARIOS MACRO-ECONOMIQUES ET SECTORIELS

A la demande du ministère (Service économique et statistique), le BIPE (Bureau d'Information et de Prévision Economique) a élaboré des scénarios haut et bas de croissance pour l'économie espagnole en retenant 16 branches d'activité. Le scénario haut se réfère au scénario « Europe » des schémas de services. Il est caractérisé par une croissance annuelle moyenne du PIB européen de 2,4%. Le second correspond au scénario de « repli » dans lequel cette croissance tombe à 1,8%.

#### a) Le scénario haut du BIPE

Ce scénario est construit autour de deux hypothèses centrales :

- une évolution démographique espagnole en phase avec l'évolution récente et, donc, en rupture avec l'évolution constatée entre 1960 et, grosso modo, 1985 ;
- la poursuite d'une croissance du PIB supérieure à la moyenne européenne, les facteurs favorables à la modernisation de l'économie espagnole continuant à influencer positivement les structures industrielles et tertiaires de l'économie espagnole.

Dans ce scénario, le PIB par tête de l'Espagne croît désormais nettement plus vite que le PIB par tête de l'ensemble de l'Union européenne. De ce fait, il finit par rattraper le niveau moyen de l'Union européenne en 2020.

Le tableau suivant donne le compte emplois - ressources pour ce scénario.

#### Compte emplois – ressources (TCAM en volume)

	1980 / 1998	1998 / 2020
<b>PIB</b>	<b>2,6</b>	<b>3,6</b>
Importations	7,9	5,8
Consommation privée	2,2	3,1
Consommation des administrations publiques	4,0	1,7
Investissement total	3,5	5,7
Exportations	7,7	5,9

#### b) Le scénario bas du BIPE

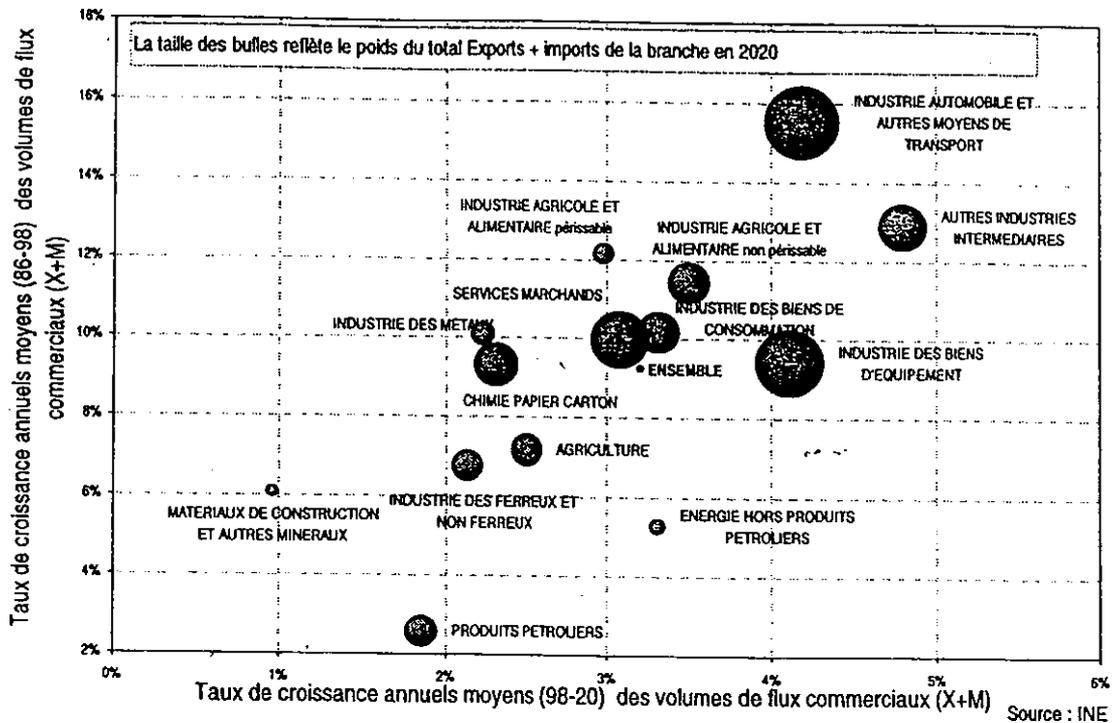
#### Compte emplois – ressources (TCAM en volume)

	1980 / 1998	1998 / 2020
<b>PIB</b>	<b>2,6</b>	<b>2,2</b>
Importations	7,9	3,3
Consommation privée	2,2	2,2
Consommation des administrations publiques	4,0	1,3
Investissement total	3,5	2,8
Exportations	7,7	3,1

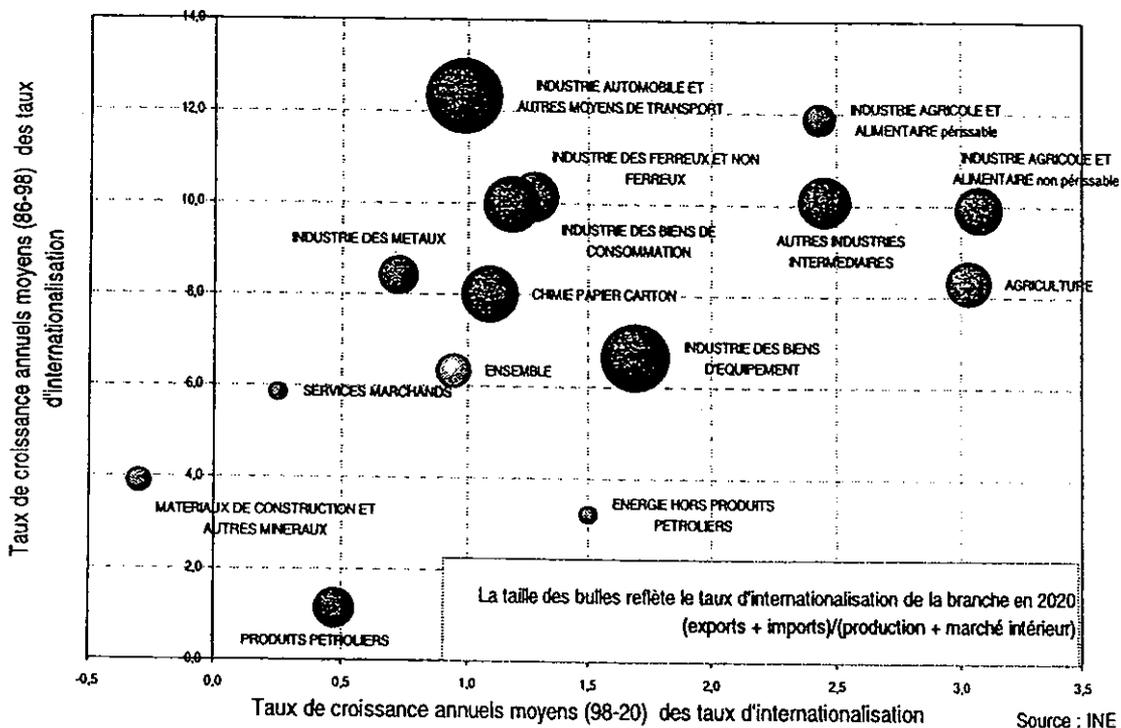
Ainsi, même dans le scénario haut où le commerce extérieur de l'Espagne est le plus dynamique, celui-ci croît moins vite que de 1986 à 1998, l'écart étant voisin de deux points tant pour les importations que pour les exportations.

Les graphiques qui suivent donnent les taux de croissance annuels moyens des importations et des exportations (en pesetas constantes) pour les 16 branches retenues dans l'étude sur la période 1986 – 1998 (axe des ordonnées) et en projection de 1998 à 2020 (axe des abscisses). La surface des disques est proportionnelle au total Exportation + Importation de la branche en 2020.

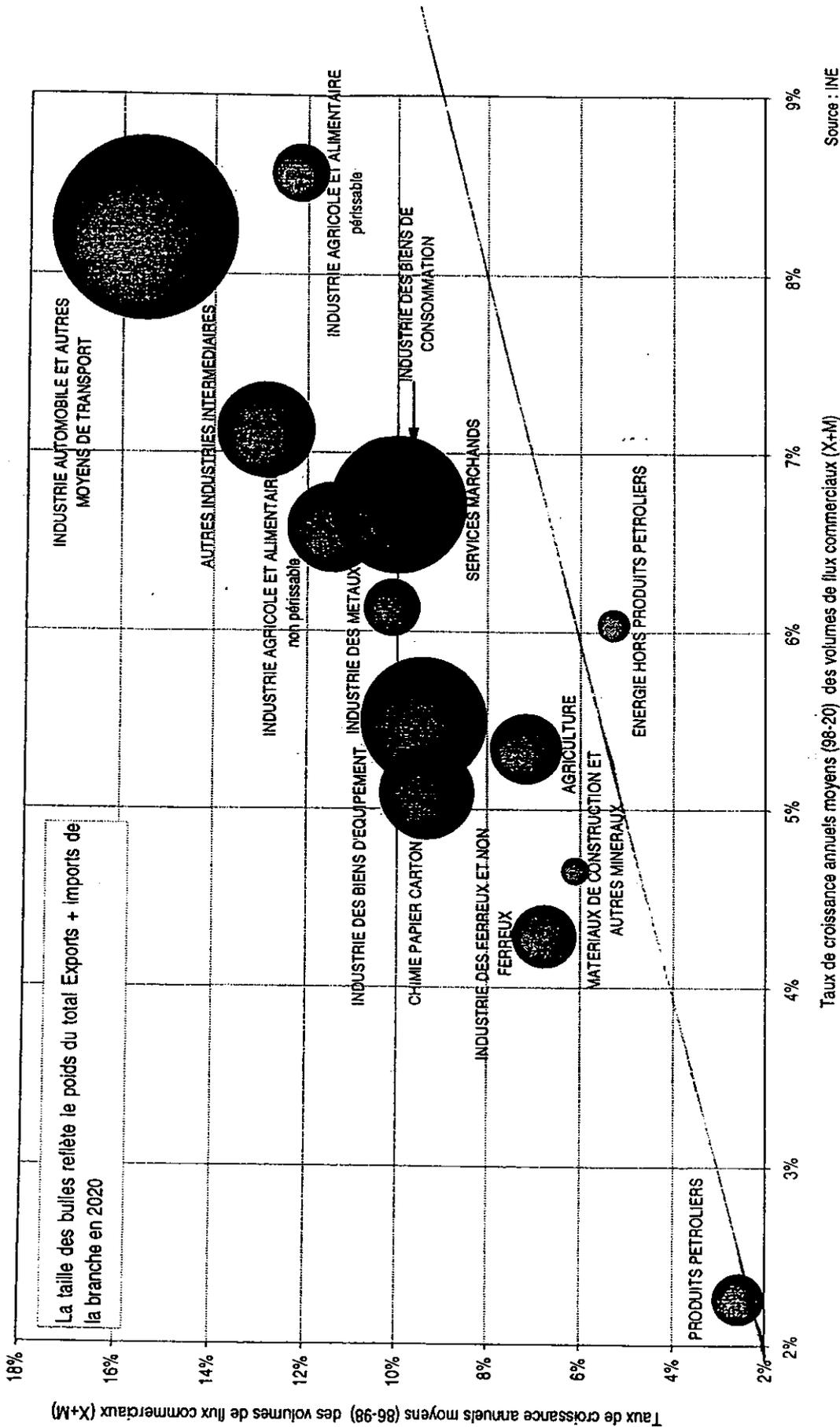
### Dynamiques et poids des branches en terme de commerce international



### Évolution de l'internationalisation des secteurs



Dynamiques et poids des branches en terme de commerce international



### c) Les scénarios macro-économiques de la mission Pyrénées

Les avis divergent quant au caractère plus ou moins probable des scénarios dessinés par le BIPE.

Le BIPE considère que le scénario de « repli » dans lequel s'inscrit le scénario bas n'est plus actuel compte tenu des progrès enregistrés dans la construction européenne depuis quelques années. Il estime par contre que les développements récents des économies et de l'intégration européenne rendent le scénario « Europe » très vraisemblable et donneraient même de la crédibilité à des scénarios de développement encore plus soutenus.

A l'inverse, le plan de transport italien et les études du projet Lyon Turin, qui se fondent sur les projections de l'OCDE, retiennent un scénario central de développement de l'Union Européenne plus modeste avec une croissance du PIB de 1,8%.

Il semble par ailleurs que l'on puisse retenir pour les quelques années à venir une croissance soutenue de l'économie espagnole proche de celle envisagée pour le long terme par le BIPE.

Ces éléments ont conduit la Mission des Pyrénées à retenir trois scénarios macro-économiques pour les projections de trafic à l'horizon 2020 :

- **un scénario haut** qui est celui du BIPE ;
- **un scénario bas** retenant les prévisions à moyen terme du BIPE jusque 2004 puis le scénario bas du BIPE de 2004 à 2020 ;
- **un scénario médian** qui enchaîne successivement le scénario haut du BIPE jusqu'en 2010 puis le scénario bas de 2010 à 2020.

## SCENARIO 1

Années / MT	1995	1998	2000	2006	2010	2015	2015	2020
FER	4	4,4	5,5	7	8	10	10	12
MER	53	53	54	57	59	63	63	66
ROUTE	48	63	70,5	86	96	109	109	122
TOTAL	, 105	120,4	130	150	163	182	182	200

SCENARIO 1

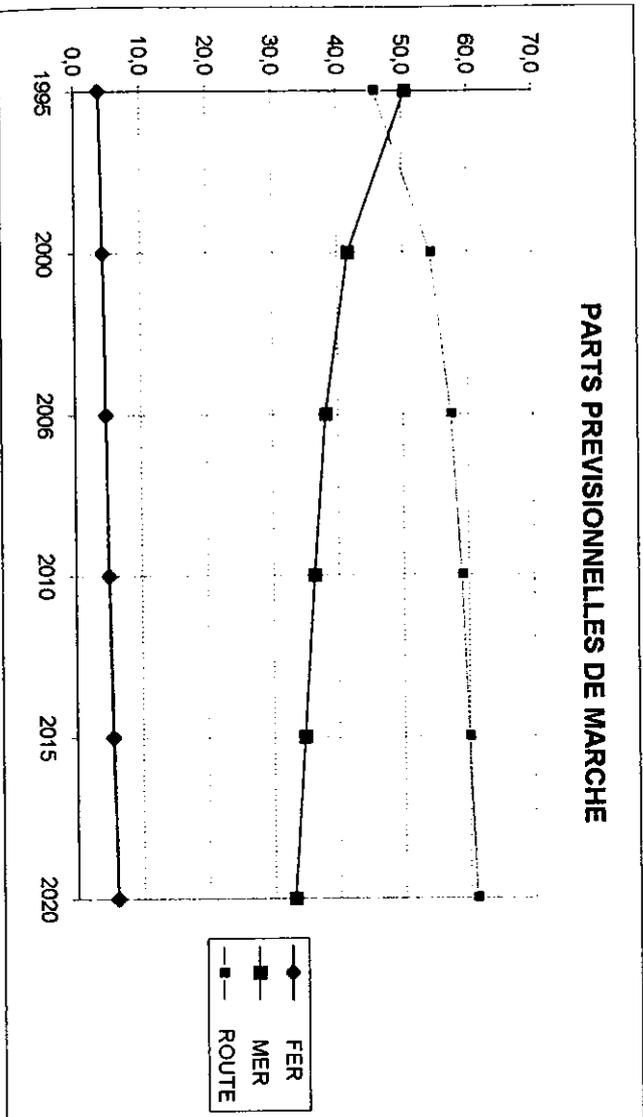
Années / %	1995	2000	2006	2010	2015	2020
FER	3,8	4,2	4,7	4,9	5,5	6,0
MER	50,5	41,5	38,0	36,2	34,6	33,0
ROUTE	45,7	54,2	57,3	58,9	59,9	61,0

Simulation

avec  
hypothèse  
extrapolée du  
scénario BIPE

Hyp. Basse

Au fil de l'eau



## SCENARIO 2

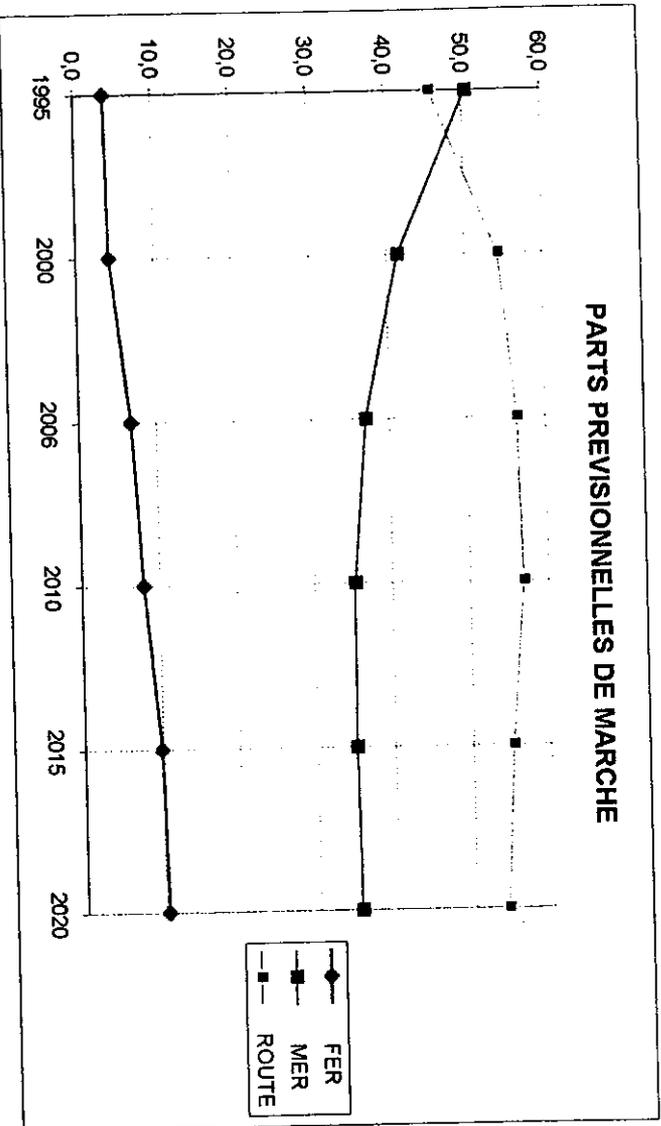
Années / MT	1995	1998	2000	2006	2010	2015	2020	2020
FER	4	4,4	5,5	11	15	21	25	25
MER	53	53	54	61	67	75	85	85
ROUTE	48	63	70,5	93	108	118	130	130
TOTAL	105	120,4	130	165	190	214	240	240

SCENARIO 2

Simulation

avec  
hypothèse  
extrapolée du  
scénario BIPE

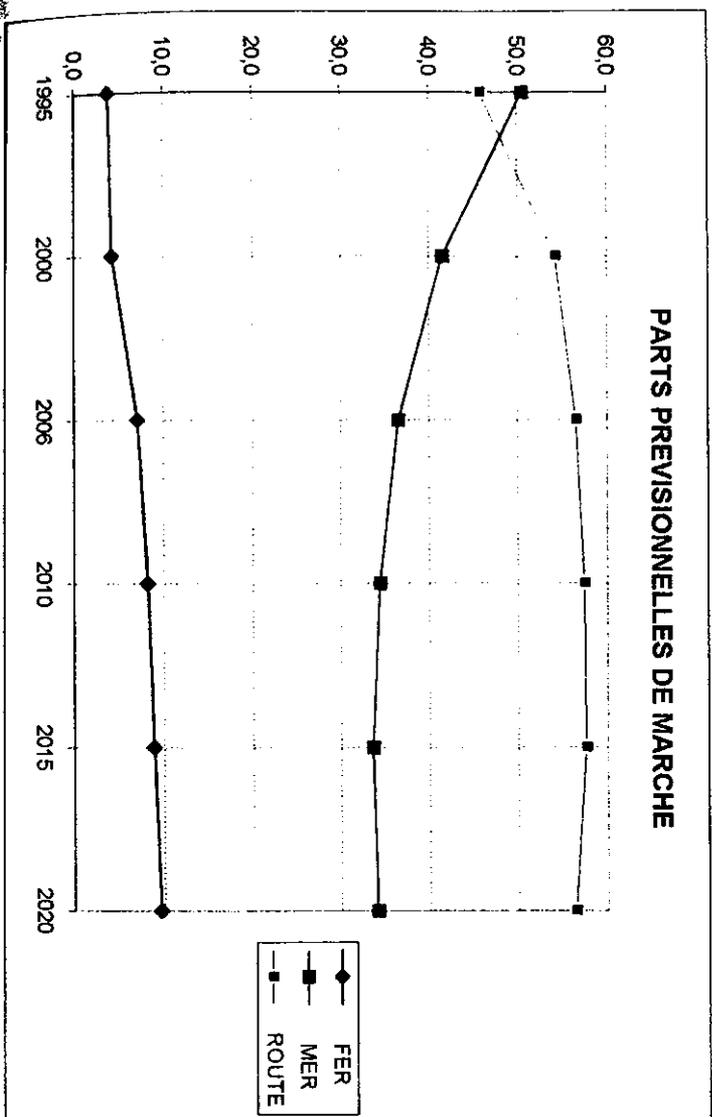
Hyp. Référence



## SCENARIO 3

Années / MT	1995	1998	2000	2006	2010	2015	2020
FER	4	4,4	5,5	12	16	21	27
MER	53	53	54	62	67	79,5	96
ROUTE	48	63	70,5	96	112	136,5	159
TOTAL	105	120,4	130	170	195	237	282

Années / %	1995	2000	2006	2010	2015	2020
FER	3,8	4,2	7,1	8,2	8,9	9,6
MER	50,5	41,5	36,5	34,4	33,5	34,0
ROUTE	45,7	54,2	56,5	57,4	57,6	56,4



Simulation

avec

hypothèse

extrapolée du

scénario BIPE

Hyp. Haute

Report

modal

optimum

## SCENARIO 4

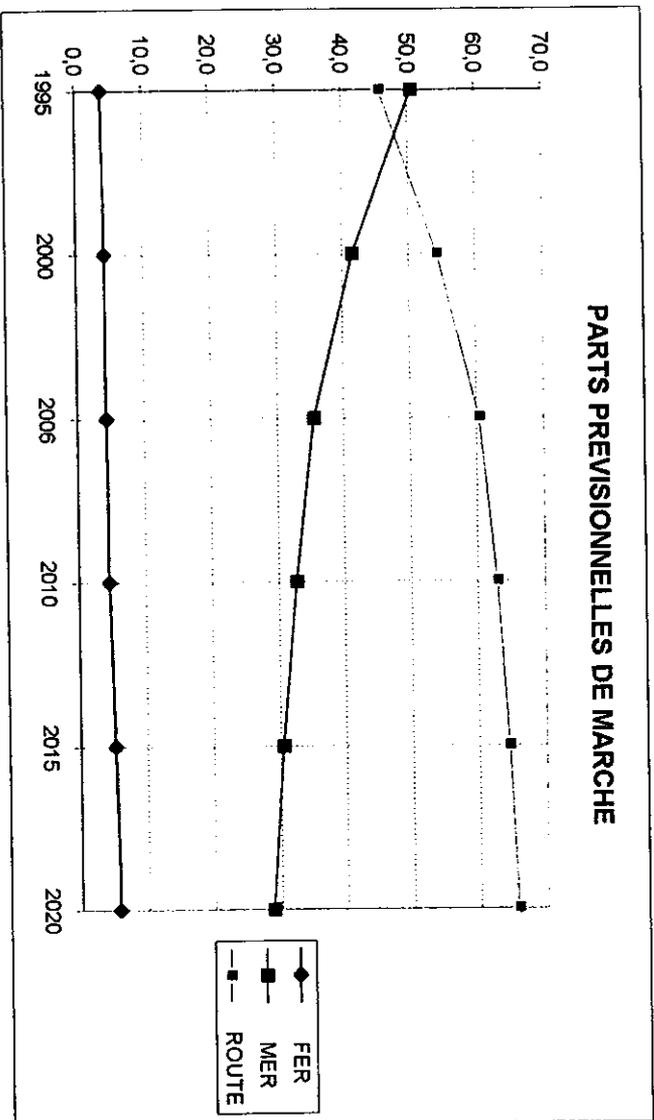
Années / MT	1995	1998	2000	2006	2010	2015	2020	2020
FER	4	4,4	5,5	7	8,5	11	13,5	157,5
MER	53	53	54	70,5	99,5	119,5	138	69
ROUTE	48	63	70,5	130	165	190	214	240
TOTAL	105	120,4	130	165	190	214	240	

SCENARIO 4

Simulation  
avec  
hypothèse  
extrapolée du  
scénario BIPE

Hyp. Référence  
Au fil de l'eau

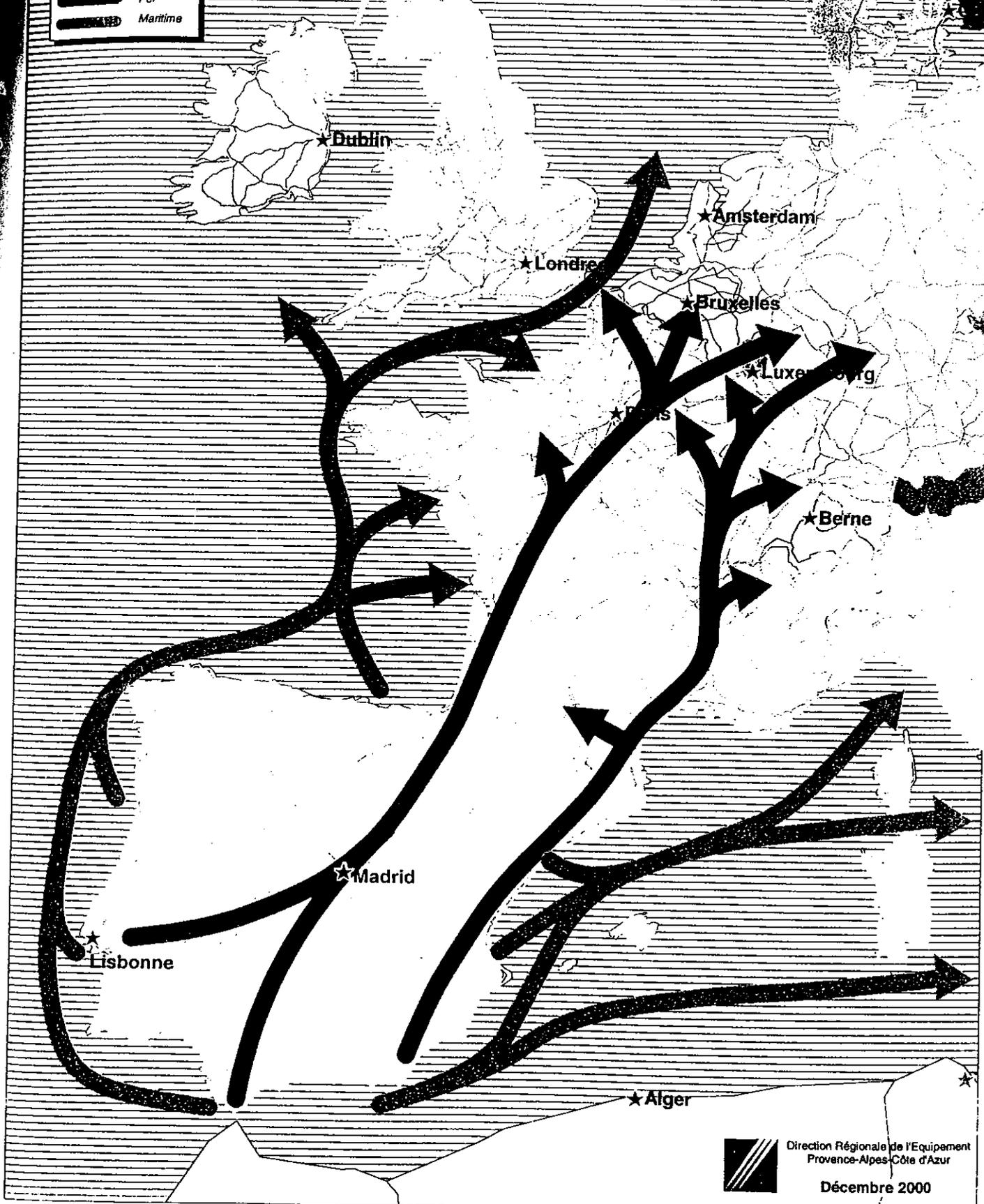
Années / %	1995	2000	2006	2010	2015	2020
FER	3,8	4,2	4,2	4,5	5,1	5,6
MER	50,5	41,5	35,5	32,6	30,4	28,8
ROUTE	45,7	54,2	60,3	62,9	64,5	65,6



# GRANDS CORRIDORS FRET

**LEGENDE**

-  Fer
-  Maritime



 Direction Régionale de l'Équipement  
Provence-Alpes-Côte d'Azur

Décembre 2000