

Monsieur Jean-Louis BORLOO  
Ministre de l'Ecologie, de l'Energie,  
du Développement Durable et de la Mer  
Hôtel de Roquelaure  
246 bd Saint-Germain  
75007 PARIS

Toulouse, le 13 octobre 2010

Monsieur le Ministre,

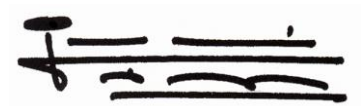
Suite à l'inscription du projet de Nouvelle Traversée des Pyrénées dans l'avant projet de Schéma National des Infrastructures de Transport et dont je me félicite, j'ai le plaisir de porter à votre connaissance les éléments d'information suivants, recueillis dans le cadre de notre participation au projet européen Pirene <sup>(1)</sup> « Nécessités d'interconnexion des régions du Sud Ouest Européen » développé depuis les années 2000 au sein du programme de coopération territoriale Interreg Sudoe, ainsi que dans le cadre de notre partenariat avec la Fundacion Transpirenaica de Saragosse.

Ces informations regroupées dans la fiche ci-jointe, concernent principalement les niveaux de trafic attendus à la mise en service, les économies d'émissions de CO2 engendrées par le report modal de la route vers le fer lié à cette nouvelle infrastructure, les caractéristiques et les coûts du projet.

Notre association soutenue par le Conseil Régional Midi-Pyrénées ainsi que la Fundacion Transpirenaica se tiennent à votre disposition pour toute information complémentaire.

Espérant que ces éléments pourront contribuer efficacement à votre réflexion sur le projet, je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de ma très haute considération.

Le Président,  
Jean-Louis Chauzy



---

<sup>(1)</sup> PJ : les deux revues de synthèse du projet Pirene

# Nouvel axe ferroviaire à grande capacité transpyrénéen

## Projet n°27 – Avant projet de SNIT

<b>Caractéristiques principales</b>	Liaison ferroviaire nouvelle entre la France et l'Espagne essentiellement destinée au trafic de marchandises située au sein de l'axe prioritaire n°16 « axe ferroviaire de fret Sines/Algeciras-Madrid-Paris » du réseau transeuropéen de transports (RTE-T) et comprenant un tunnel de base sous les Pyrénées centrales.
<b>Objectifs principaux</b>	Compléter les liaisons transpyrénéennes déjà engagées sur les façades atlantique et méditerranéenne qui seront à priorité voyageurs, et offrir un nouveau corridor ferroviaire de grande capacité, à priorité marchandises, utilisant des infrastructures non saturées pour partie déjà existantes et connectées aux grands ports et zones logistiques de la péninsule ibérique. Le tunnel de base, à vocation intermodale permettra également tous types de ferroutage.
<b>Niveau de trafic attendu à la mise en service</b>	<p>Deux études dont le Gouvernement d'Aragon est le maître d'ouvrage ont produit des scénarios de niveau de trafic :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ L'Étude informative de la Traversée Centrale des Pyrénées, tunnel de basse altitude. BBJ Consult, 2002. Cette étude prévoit un scénario modéré de captation de 17% du trafic ferroviaire, considérant que le mode ferroviaire représenterait 25% du total des modes transpyrénéens à l'horizon 2030, soit un potentiel de 50 millions de tonnes par an</li> <li>▪ Etude sur l'analyse de scénarios d'émissions de CO2 suite à la réalisation de la Traversée Centrale des Pyrénées. Institut Cerda de Barcelone, 2009. Cette étude prévoit un trafic entre 22 et 34 millions de tonnes par an.</li> </ul>
<b>Bilan des émissions de CO2 suite à la réalisation de l'infrastructure</b>	<p>L'étude de l'Institut Cerda de Barcelone de 2009 portant sur l'analyse de scénarios d'émissions de CO2 suite à la réalisation de la Traversée Centrale des Pyrénées établit deux scénarios en fonction de l'évolution du secteur ferroviaire, l'un favorable, l'autre modéré ;</p> <p>Sur la base d'un trafic de 250MT/an au droit des Pyrénées en 2030 et considérant que 8,5% soit 20MT pourront circuler sur les lignes mixtes des façades atlantique et méditerranéenne :</p> <p><b>Scénario 1</b> : avec 22% de part du ferroviaire, les besoins sont de 62 600 trains de marchandises, soit 34 millions de tonnes par an. Cela permettrait un report vers le fer de 2,54 millions de camions par an, et une économie d'émissions de CO2 de 462 000 tonnes par an en Espagne, et de 1,2 MT par an pour l'ensemble de l'Europe.</p> <p><b>Scénario 2</b> : avec 17% de part du ferroviaire les besoins sont de 40 000 trains de marchandises, ce qui suppose 22 millions de tonnes par an. Cela permettrait un report vers le fer de 1,61 millions de camions par an, et une économie d'émissions de CO2 de 289 000 tonnes par an en Espagne, et 713 000 tonnes par an pour l'ensemble de l'Europe.</p>
<b>Coût</b>	La Commission Européenne estime le coût de l'ensemble de l'axe prioritaire n° 16 (1.515 km au total dont une partie est constituée d'infrastructures existantes) à 8,6 milliards d'euros, incluant un tunnel de basse altitude dans les Pyrénées.