



## **Conseil Plénier 2011**

### **Déclaration des Présidents pour l'interconnexion des lignes ferroviaires situées de part et d'autre des Pyrénées**

Réunis le 27 octobre 2011 à l'Hôtel de Région de Midi-Pyrénées, à Toulouse, les Présidents des Régions Aquitaine, Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées, les Présidents des Communautés autonomes d'Aragon, de Catalogne, d'Euskadi et de Navarre, ainsi que le Ministre des Affaires Etrangères de la Principauté d'Andorre, membres de la Communauté de Travail des Pyrénées, adoptent la déclaration commune ci-dessous.

La Communauté de Travail des Pyrénées (CTP), née en 1983, réunit les Régions françaises et les Communautés autonomes espagnoles situées de part et d'autre des Pyrénées, ainsi que la Principauté d'Andorre. Elle a comme objectif de contribuer au développement des territoires pyrénéens tout en assurant la prise en compte de leurs enjeux et la préservation de leurs richesses.

La CTP, en tant qu'organisme de coopération institutionnelle, autorité de gestion d'un programme européen de coopération territoriale et acteur d'un vaste territoire transfrontalier représentant 18 millions d'habitants, souhaite apporter et faire valoir sa contribution à la politique du réseau transeuropéen de transport, comme décidé lors de la Vème Conférence sur les communications pyrénéennes, qui s'est tenue le 26 octobre 2011 à Toulouse.

Pour atteindre un système de transports efficace à l'échelle européenne, les politiques de transports doivent favoriser la cohésion des territoires frontaliers et permettre une meilleure irrigation des vallées moins accessibles du massif pyrénéen, comme c'est le cas de l'Andorra, tout en respectant leurs valeurs paysagères, culturelles et économiques. Pour ces territoires il faut une nouvelle organisation intermodale du système des transports afin qu'ils puissent bénéficier des améliorations portées au mode ferroviaire. La participation des autorités régionales et autonomes dans la définition de ces politiques trouve ici toute sa cohérence et sa pertinence.

Le 19 octobre dernier, la Commission européenne a présenté ses propositions relatives aux nouveaux réseaux transeuropéens de transport. C'est autour d'une approche durable que la Commission entend désormais organiser les RTE-T : un réseau central (« core network ») reliant les principaux nœuds intermodaux d'Europe alimenté par un réseau global (« comprehensive network »).

Dans ce contexte, la CTP souhaite rappeler :

**la nécessaire et urgente interconnexion et interopérabilité des lignes ferroviaires situées de part et d'autre du massif pyrénéen, afin de garantir le développement économique, la cohésion, l'aménagement durable et l'affirmation des territoires de la Communauté de Travail des Pyrénées et du sud-ouest européen dans l'Union européenne.**

La CTP s'est construite autour de valeurs communes. La complémentarité culturelle et économique de ses régions a permis l'émergence d'un espace sud européen cohérent. Aujourd'hui le développement de la mobilité de ses habitants et visiteurs, la croissance incessante des échanges de marchandises rendent la modernisation des moyens de circulation essentielle. Les objectifs partagés de maillage de nos territoires par un système de transports performant et écologiquement responsable ne sont pas atteints.

En effet, la CTP est particulièrement attachée et attentive aux modes de transports durables, tels que les transports ferroviaires, qui jouent un rôle primordial dans la limitation des émissions de gaz à effet de serre. Le développement durable du territoire transfrontalier étant au cœur de ses priorités eu égard à sa vulnérabilité, la CTP a créé, en janvier 2010, l'Observatoire Pyrénéen du Changement Climatique, démarche innovante reconnue au niveau européen, par la signature, en août 2011, d'un protocole d'accord entre la CTP et l'Agence Européenne de l'Environnement.

Le diagnostic sur l'état des trafics au sein des Pyrénées est aujourd'hui largement connu et partagé : selon l'Observatoire franco-espagnol des trafics dans les Pyrénées (OTP), près de 120 000 véhicules ont traversé quotidiennement la frontière entre la France et l'Espagne en 2008 (la dernière année avec des données disponibles), dont plus de 20 000 poids lourds. Le trafic voyageurs entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe a connu une croissance de 39% entre 2001 et 2008. La part modale du routier représentait en cette dernière année 55% pour les véhicules particuliers et 5% pour les autocars, le mode aérien 40% et le ferroviaire était insignifiant.

Sur cette même période, les flux de marchandises entre la péninsule Ibérique et le reste de l'Europe ont augmenté de 13,3%. La répartition modale a évolué au bénéfice de la route qui en 2008 atteint 55% des flux en tonnes, le mode maritime 43% et le ferroviaire stagne à 2%.

Ce constat traduit la nécessité de proposer rapidement une offre alternative au mode routier qui réponde aux critères de rapidité, de confort, de fiabilité et d'efficacité aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, répondant à leurs besoins spécifiques et aux exigences environnementales.

A l'heure actuelle aucune ligne ferroviaire ne permet de passer la frontière entre la France et l'Espagne avec un même écartement et une capacité suffisante. Certes un tronçon de 45 km reliant Perpignan à Figueres vient d'être mis en service (décembre 2010), mais sa connexion reste encore très limitée.

Afin de relier et de créer un véritable maillage interopérable sud européen entre les lignes réalisées et celles en projet, de nombreux tronçons sont à planifier et à réaliser dans l'espace pyrénéen. Toutefois, si les projets sont inscrits dans les plans à différentes échelles, la part des tronçons en travaux ou à l'état de projet reste trop importante.

Ainsi, il est nécessaire de prendre les dispositions pour concrétiser au plus vite les différents projets d'infrastructures ferroviaires situées de part et d'autre des Pyrénées en assurant leur interconnexion et interopérabilité.

Ainsi la CTP demande le soutien de l'Union Européenne et des États français et espagnol afin d'aboutir au plus vite à l'objectif général de renforcer le maillage du territoire par des lignes ferrées à haute performance et interopérables pour relier les capitales régionales entre elles, garantir un transport adéquat aussi bien pour les voyageurs que pour le fret, assurer l'interconnexion des réseaux français et espagnol et leur intégration au réseau européen.

En ce sens, face aux propositions de la Commission européenne du 19 octobre 2011 pour définir le réseau central du RTE-T, la CTP demande que soit considéré le Schéma d'infrastructures ferroviaires approuvé en 2000 à fin qu'il puisse devenir une réalité le plus tôt possible.

La CTP exprime sa satisfaction des décisions prises par la Commission Européenne que les corridors 3 et 7 aient été retenus comme prioritaires et que la section Bordeaux-Toulouse figure au titre des autres sections dans le réseau central, ainsi qu'au titre du réseau global la ligne Pau Canfranc. La CTP demande à ce que ces projets soient réalisés dans les délais prévus initialement.

En ce qui concerne Toulouse-Narbonne et la Traversée Centrale des Pyrénées, la CTP regrette que ces projets ne figurent pas dans le réseau central et demande que les études se poursuivent sans interruption et que les deux projets s'intègrent dans le réseau central<sup>1</sup>.

La CTP rejoint ainsi les objectifs fixés par le **Livre Blanc de la Commission Européenne** :

- achever pour 2050 un réseau ferroviaire européen à grande vitesse, afin que la majeure partie du transport des passagers à moyenne distance (300 km) s'effectue par train (objectif 4) ;
- transférer le fret routier sur le fret ferroviaire pour les longues distances (+ 300 km) ;
- créer des liens multimodaux entre les capitales européennes et les autres grandes villes, ports, aéroports et passages frontaliers ainsi que les grands centres économiques, et concourir ainsi à la réalisation du marché unique des transports et plus largement du marché unique européen ;
- limiter les émissions de gaz à effet de serre et s'engager en faveur d'un transport durable.

<sup>1</sup> Abstention du Gouvernement de la Catalogne sur ce paragraphe



## **Consejo Plenario 2011**

### **Declaración de los Presidentes para la interconexión de las líneas ferroviarias situadas a cada lado de los Pirineos**

Reunidos el 27 de octubre de 2011 en el Hôtel de Région de Midi-Pyrénées, en Toulouse, los Presidentes de las Regiones Aquitaine, Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées, las Presidentas y Presidentes de las Comunidades autónomas de Aragón, Catalunya, Euskadi y Navarra, así como el Ministro de Asuntos Exteriores del Principado de Andorra, miembros de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos, adoptan la declaración común siguiente.

La Comunidad de Trabajo de los Pirineos (CTP), nacida en 1983, reúne a las Regiones francesas y las Comunidades autónomas españolas situadas a cada lado de los Pirineos, así como el Principado de Andorra. Tiene como objetivo la contribución al desarrollo de los territorios pirenaicos teniendo en cuenta sus recursos y la preservación de sus riquezas.

La CTP, como organismo de cooperación institucional, autoridad de gestión de un programa europeo de cooperación territorial y actor de un amplio territorio transfronterizo que acoge a 18 millones de habitantes, desea aportar y hacer valer su contribución a la política de la red transeuropea de transporte, de acuerdo con la resolución de la Vª Conferencia sobre las comunicaciones pirenaicas, que tuvo lugar el 26 de octubre de 2011 en Toulouse.

Para conseguir un sistema de transportes eficaz a escala europea, las políticas de transportes deben favorecer la cohesión de los territorios fronterizos y permitir una mejor irrigación de los valles menos accesibles del macizo pirenaico, como es el caso de Andorra, respetando sus valores paisajísticos, culturales y económicos. Para estos territorios se hace necesaria una nueva organización intermodal del sistema de transportes que les permita beneficiarse de las mejoras aportadas al modo ferroviario. La participación de las autoridades regionales y autónomas en la definición de estas políticas encuentra aquí toda su coherencia y pertinencia.

El pasado 19 de octubre, la Comisión Europea presentó sus propuestas relativas a las nuevas redes transeuropeas de transporte. La Comisión entiende organizar las RTE-T desde el punto de vista de la sostenibilidad: una red básica (“core network”) que une los principales nodos intermodales de Europa alimentado por una red global (“comprehensive network”).

En dicho contexto la CTP desea recordar:

**la necesaria y urgente interconexión e interoperabilidad de las líneas ferroviarias situadas a cada lado de la cordillera pirenaica, para garantizar el desarrollo económico, la cohesión, la sostenibilidad y la afirmación de los territorios de la Comunidad de Trabajo de los Pirineos y del suroeste europeo dentro de la Unión Europea.**

La CTP se ha construido alrededor de valores comunes. La complementariedad cultural y económica de sus regiones ha hecho posible la emergencia de un espacio sur europeo coherente. Hoy, el desarrollo de la movilidad de sus habitantes y visitantes, el crecimiento incesante de los intercambios de mercancías demandan que la modernización de los medios para la movilidad sea esencial. No se han conseguido los objetivos compartidos de organización en malla de nuestros territorios mediante un sistema de transportes eficaz y ecológicamente responsable.

En efecto, la CTP es particularmente favorable y está atenta a los modos de transporte sostenibles, como los ferroviarios, que juegan un papel primordial en la limitación de las emisiones de gases de efecto invernadero. El desarrollo sostenible del territorio transfronterizo está en el centro de sus prioridades, dada su vulnerabilidad. Por ello, la CTP creó, en enero de 2010, el Observatorio Pirenaico de Cambio Climático, actividad innovadora reconocida a escala europea, mediante la firma, en agosto de 2011, de un protocolo de acuerdo entre la CTP i la Agencia Europea del Medio Ambiente.

El diagnóstico sobre el estado del tráfico en los Pirineos es hoy ampliamente conocido y compartido: según el Observatorio hispano-francés del tráfico en los Pirineos (OTP), cerca de 120 000 vehículos atravesaron diariamente la frontera entre Francia y España en 2008 (el último año con datos disponibles), entre los que más de 20 000 son camiones.

El tráfico de viajeros entre la península Ibérica y el resto de Europa ha conocido un crecimiento del 39% entre 2001 y 2008. La parte modal realizada por carretera representaba en este último año el 55% para los automóviles particulares y el 5% para los autocares, el modo aéreo el 40% y el ferroviario era insignificante.

En este mismo periodo, los flujos de mercancías entre la península Ibérica y el resto de Europa han aumentado un 13,3 %. El reparto modal ha evolucionado en beneficio de la carretera, que en 2008 consigue el 55% de los flujos en toneladas, el modo marítimo 43% y el ferroviario se estanca en el 2%.

Esta constatación traduce la necesidad de proponer rápidamente una oferta alternativa al transporte por carretera que responda a los criterios de rapidez, confort, fiabilidad y eficacia tanto para viajeros como para mercancías, respondiendo a sus necesidades específicas y a las exigencias ambientales.

Hoy en día ninguna línea ferroviaria permite atravesar la frontera entre Francia y España con un mismo ancho de vía y capacidad suficiente. Si bien un tramo de 45 km entre Perpiñán y Figueres ha entrado recientemente en servicio (diciembre de 2010), su conexión es aún muy limitada. Habrá que planificar y realizar numerosos tramos en el espacio pirenaico para enlazar y crear una verdadera red interoperable sur europea. Sin embargo, aunque algunos proyectos están planificados a diferentes escalas, los tramos en obras o en estado de proyecto todavía son demasiado numerosos.

Así, hay que tomar las disposiciones para concretar rápidamente los diferentes proyectos de infraestructuras ferroviarias situados a cada lado de los Pirineos asegurando su interconexión e interoperabilidad.

Así, la CTP pide el apoyo de la Unión Europea y de los Estados francés y español para conseguir cuanto antes el objetivo general de desarrollar el mallado del territorio mediante líneas ferroviarias de altas prestaciones e interoperables para conectar las capitales regionales entre ellas, garantizar un transporte adecuado tanto para viajeros como para mercancías, asegurar la interconexión de las redes francesa y española y su integración a la red europea.

En este sentido, ante las propuestas de la Comisión Europea de 19 de octubre de 2011 para la definición de la red básica de la RTE-T, la CTP solicita que se tenga presente el Esquema de infraestructuras ferroviarias aprobado el año 2000 para que pueda ser una realidad lo antes posible.

La CTP expresa su satisfacción por la decisión de la Comisión Europea de la inclusión de los corredores 3 y 7 como prioritarios y que el tramo Bordeaux-Toulouse figure en el listado de otros tramos de la red básica, así como la línea Pau-Canfranc, en la red global. La CTP pide que estos proyectos se realicen dentro de los plazos previstos inicialmente.

En lo que respecta a Toulouse-Narbonne y la Travesía Central de los Pirineos, la CTP lamenta que estos proyectos no figuren en la red básica y solicita que los estudios se lleven a cabo sin interrupción y que los dos proyectos se integren en la red básica<sup>1</sup>.

La CTP se añade así a los objetivos fijados por el **Libro Blanco de la Comisión Europea**:

- terminar antes de 2050 una red ferroviaria europea de alta velocidad, para que la mayor parte del transporte de pasajeros a media distancia (300 km) se efectúe por ferrocarril (objetivo 4);
- transferir el transporte de mercancías por carretera al ferroviario para las distancias largas (+ 300 km);
- crear enlaces multimodales entre las capitales europeas y las otras grandes ciudades, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos, así como los grandes centros económicos, y contribuir así a la realización del mercado único de transportes y en general del mercado único europeo;
- limitar las emisiones de gases de efecto invernadero y comprometerse a favor de un transporte sostenible.

<sup>1</sup> Abstención del Gobierno de Catalunya de este párrafo.