



COMUNITAT DE TREBALL DELS PIRINEUS
PIRINIOETAKO LAN ELKARTEA
COMMUNAUTÉ DE TRAVAIL DES PYRÉNÉES
COMUNIDAD DE TRABAJO DE LOS PIRINEOS

Comissió I: Infraestructures i Comunicacions | Commission I : Infrastructures et Communications
1. Batzordea: Azpiegiturak eta komunikazioak | Comisión I: Infraestructuras y Comunicaciones

Compte-rendu de la 17ème réunion Mauléon, le 12 juin 2003

Les délégués et autres participants cités ci-après se sont réunis dans la Salle des Plénières de la Mairie de Mauléon (Pyrénées-Atlantiques, Aquitaine), le 12 juin 2003, à 10 heures.

Délégués et suppléants présents :

Jean-Louis CARRÈRE	Aquitaine, Vicecoordinateur
Daniel PROVINCE	Aquitaine
Frédéric TOBLER	Aquitaine
José Luis ABAD MARTINEZ	Aragón
Jordi FOLLIA	Catalunya, Coordinateur
Jaume SABATER	Catalunya
Emilio de FRANCISCO	Euskadi
Ana Isabel FONSECA	Euskadi
Marcel BOURRAT	Languedoc-Roussillon
Brigitte BENEDETTO	Languedoc-Roussillon
Albert CERVERA	Midi-Pyrénées
Alvaro MIRANDA SIMAVILLA	Navarra
Jesús GONZÁLEZ ALBERO	Navarra
José Luis ECHAVARRI	Navarra
Josep ESCALER	Andorra
Rafael GIMENEZ CAPDEVILA	Secrétaire

Délégués excusés :

Jesús SANCHEZ FARRACES	Aragón
Jean-Pierre BLAU	Midi-Pyrénées
Marc GARCIA	Catalunya
Eron ESTANY	Andorra

Membres du Comité de Coordination présents :

Clara LLIMONA	Catalunya
---------------	-----------

Membres des Groupes de travail présents :

Jacques RIGAUX	IGN France, Cartographie
----------------	--------------------------

APPROUVE

Ordre du jour

1. Approbation définitive du compte-rendu de la réunion précédente	3
2. Rapport du Coordinateur	3
3. État actuel du débat sur le développement des infrastructures de transport en France	4
4. Résultats du Colloque Européen « La Traversée Centrale de Pyrénées : un enjeu pour nos régions, une priorité pour l'Europe »	6
5. Rapport sur l'état d'avancement du projet BC200CTP (Interreg III-A)	6
6. Etude de prospective sur les communications transpyrénéennes	7
7. Préparation d'une conférence sur les infrastructures et les trafics dans les Pyrénées en 2004	8
8. Divers	9
9. Rapports des délégations	9
10. Conclusions et accords	10
11. Approbation provisoire du compte-rendu de la réunion	10
Annexe 1. Travaux en cours et prévus sur le réseau routier de la Generalitat de Catalunya	11

Documents distribués avant la séance

- Etude prospective sur les communications transpyrénéennes. Cahier des charges. Version 1.0
- Prospective sur les communications transpyrénéennes. Inventaire des études disponibles ou en cours. Fiche.

Documents distribués en séance

- Région Aquitaine : *La Région Aquitaine*. 23 p. Juin 2002.
- Région Languedoc-Roussillon (Marcel Bourrat) : *Note concernant le débat en France sur les infrastructures. Notes prises au cours d'un séminaire à la DATAR le 22 mai 2003*. 4 p.
- Generalitat de Catalunya, Direcció General de Ports i Transports : *Propuesta de contenidos de la Segunda Conferencia Internacional sobre los efectos del tráfico pesado en las rutas pirenaicas. Nota de trabajo*. 2 p.
- CTP Commission I : *Les communications pyrénéennes dans la politique européenne des transports. Extraits de documents officiels*. Mars 2003, 15 p.

Documents distribués après la séance

- Etude prospective sur les communications transpyrénéennes. Orientations pour le cahier des charges. Version 2.1.

La réunion, à la demande de M. Carrère, débute par une présentation des délégués. Puis, le maire de Mauléon, M. Denis Barbe-Labarthe, leur adresse quelques mots de bienvenue, tout en évoquant que par sa situation la ville est devenue un centre d'échanges transfrontaliers et de destination de migration espagnole au XIXème siècle, qui cherchait du travail dans les usines d'espadrilles. Il ajoute que Mauléon est une commune de montagne et la capitale de la Soule, la plus petite province basque.

M. Follia remercie de l'accueil en Aquitaine, dans les Pyrénées et à Mauléon et rappelle que l'objectif de la Commission est d'améliorer les communications afin d'obtenir une amélioration du cadre de vie.

A la fin de la réunion, le maire offre aux délégués un verre de l'amitié.

1. Approbation définitive du compte-rendu de la réunion précédente

Le compte-rendu de la 16ème réunion, qui a eu lieu le 22 janvier 2003 à Andorra la Vella, est approuvé.

2. Rapport du Coordinateur

M. Follia regrette que le rapport sur l'histoire de la Commission de Communications de la CTP, rédigé par le Secrétariat de la Commission à la demande du Secrétaire Général et déjà envoyé aux délégués, ait été éviscé et puis incorporé, à l'insu de la Commission, dans un texte différent, le tout formant un ensemble hétérogène et contradictoire dans la publication commémorative du 20ème anniversaire de la CTP, diffusée lors du Conseil Plénier de Zaragoza. Il ressent vivement les affirmations incorrectes et méprisantes contenues dans ce texte à l'égard de l'activité effectuée par la Commission I, surtout pendant les dernières années, ce qui justifierait sa rectification.

Par ailleurs, il signale que probablement celle-ci sera la dernière participation de M. Bourrat aux travaux de la Commission, étant donné la proximité de la fin de son activité salariée à la Région Languedoc-Roussillon. Le Coordinateur lui remercie son engagement depuis 1991 et lui souhaite du succès dans la nouvelle étape professionnelle et personnelle qu'il va entamer.

Il fait part que depuis le Conseil Plénier du 11 avril, Catalunya assume la présidence de la CTP pour une période de deux ans. Mme Montserrat Riba, Directrice pour l'Europe du Secrétariat des Affaires Extérieures de la Generalitat de Catalunya, a été nommée Secrétaire Générale. Elle a manifesté son intérêt pour suivre les travaux de la Commission à partir du moment où le premier Comité de Coordination aura été tenu sous son mandat. En attendant, elle demande aux Commissions de lui présenter, avant le prochain Comité de Coordination prévu à la mi-juillet, une liste des projets à développer dans la période 2003-2004. M. Follia rappelle que les projets actuellement en cours sont : BC200CTP sur la cartographie numérique, l'étude de prospective sur les trafics transpyrénéens de marchandises et la conférence sur les transports dans les Pyrénées en 2004.

M. Cervera interroge sur l'alternance dans la coordination de la Commission I, après l'écoulement des deux ans sous la responsabilité de Catalunya.

M. Carrère est de l'avis qu'il faut attendre que la nouvelle Secrétaire Générale de la CTP prenne possession de ses fonctions et que le Comité de Coordination aborde la question pour l'ensemble des Commissions. Toutefois, il considère peu opportun de transférer la coordination de la Commission I quand la Catalunya prend la Présidence de la CTP, de manière qu'il ne revendique pas la coordination en ce moment.

Mme Llimona confirme qu'un point de l'ordre du jour du prochain Comité de Coordination sera consacré au changement des présidences des Commissions.

M. Follia termine son rapport en informant qu'il a été invité par l'Assemblée parlementaire (Commission de l'environnement, de l'agriculture et des questions territoriales) du Conseil de l'Europe pour participer du 16 au 18 juin 2003 à Cavalese (province de Trento, Italie) à la Conférence « Développement durable de la montagne, politique européenne des transits et défi de la mondialisation », où il présentera une communication sur les Pyrénées dans la séance consacrée à « Transits et communications ».

3. État actuel du débat sur le développement des infrastructures de transport en France

M. Follia rappelle que ce débat s'appuie sur quatre documents de référence, publiés dans les premiers mois 2003, et qu'il est possible de télécharger à partir du site web de la Commission :

- Henri de Richemont : *Un pavillon attractif, un cabotage crédible : Deux atouts pour la France.*
- DATAR : *La France en Europe: Quelle ambition pour la politique des transports ?*
- Hubert Haenel, François Gerbaud : *Fret Ferroviaire Français: La nouvelle bataille du rail.*
- Inspection générale des Finances, Conseil général des Ponts et Chaussées : *Rapport d'audit sur les grands projets d'infrastructures de transport.*

M. Carrère fait part de la tenue les 20 et 21 mai à l'Assemblée Nationale et le 3 juin au Sénat des débats sur les grandes infrastructures de transport. Par ailleurs, le *consejero* basque chargé des Transports, M. Álvaro Amann, a été reçu en Aquitaine pour parler des projets communs dans ce domaine, notamment de la plate-forme fret multisites Aquitaine – Euskadi, à laquelle ils réfléchissent à propos de la forme juridique.

Il poursuit son récit des débats par l'analyse des projets concernant plus particulièrement l'Aquitaine. Malgré le classement défavorable du rapport d'audit, il signale que le Gouvernement français a confirmé la priorité du TGV Sud Europe Atlantique, soutenu également dans le rapport de la DATAR. Les études sur les tronçons Tours – Angoulême et Angoulême – Bordeaux sont terminées et vont être lancées sur Bordeaux – frontière et sur la voie transversale Bordeaux – Toulouse – Narbonne.

En matière de transport maritime, M. Carrère signale que le gouvernement français travaille conjointement avec ceux de l'Espagne et du Portugal sur l'idée d'organiser dans l'année qui vient des lignes de cabotage, notamment à partir des ports de Bilbao et de Bordeaux, sans négliger ceux de Pasaia et de Bayonne, afin de lutter contre la saturation des infrastructures routières.

En ce qui concerne le réseau routier, M. Carrère rapporte que le gouvernement français a confirmé la priorité de la liaison aux normes autoroutières entre Bordeaux et Pau, et a déjà lancé la consultation pour la concession. La déviation d'Aire-sur-l'Adour est en cours de réalisation, pour une mise en service en 2005. L'ensemble de l'itinéraire Bordeaux – Langon – Pau devrait être opérationnel en 2010. L'aménagement de la RN-134 entre Pau et Oloron-Sainte-Marie n'est pas encore décidé, mais une partie devrait être en tunnel à péage. Entre Oloron et le Somport, le gouvernement français a affiché sa volonté politique d'accélérer les travaux, frappés maintenant d'insuffisance financière, chiffrée en 1 milliard F (150 M€), à ajouter au budget alloué jusqu'à présent. Sur l'A-63 (autoroute Bayonne – Bordeaux), la mise à 2x3 voies est actuellement en consultation. Les travaux pourraient être financés moyennant un péage sur les poids lourds, traduisant ainsi la volonté politique de report modal.

M. Cervera remarque que l'audit de l'Inspection générale des Finances et du Conseil général des Ponts et Chaussées remet en cause des choix de l'ancien gouvernement, comme les axes Lyon – Turin, POLT (Paris, Orléans, Limoges, Toulouse), Nîmes – Perpignan, etc. En outre, on assiste à un important gel des crédits du Contrat de Plan État-Région Midi-Pyrénées sur les infrastructures : 20% des crédits dépensés en 2002 et seulement 3,2% d'autorisations de programme jusqu'en 2003 pour le volet ferroviaire, bien qu'il devrait atteindre 51 % en fin de cette année.

Par ailleurs, M. Cervera note que le gouvernement espagnol a demandé au gouvernement français de faire inscrire le projet de nouvelle traversée des Pyrénées dans le réseau transeuropéen lors de la prochaine révision, afin d'obtenir un troisième sillon de raccordement entre la péninsule Ibérique et le centre de l'Europe sans tomber sur les itinéraires côtiers saturés.

M. Bourrat distribue son rapport rédigé après avoir assisté à un séminaire organisé par la DATAR. De la documentation produite, il déduit trois principes, fondamentaux pour guider les réflexions actuelles sur les transports, bien qu'ils soient parfois contradictoires : le report modal de la route vers les autres modes ; la considération des zones isolées ; enfin, l'intégration européenne.

Pour M. Bourrat, l'audit de l'Inspection générale des Finances et du Conseil général des Ponts et Chaussées est un exercice de classement de projets d'infrastructure réalisé par des économistes, qui privilégient les aspects budgétaires. En revanche, le rapport de la DATAR se refuse de faire des calculs et met l'accent sur l'importance du rééquilibrage territorial. Comme principales nouveautés de ce rapport, M. Bourrat souligne le traitement de la congestion comme un phénomène à gérer et à assumer, et la nécessité de mieux utiliser les infrastructures existantes avant d'en construire de nouvelles. Le rapport Haenel est consacré au fret ferroviaire, notamment aux possibles solutions pour le financement de nouvelles infrastructures dédiées, et constate que malgré les objectifs de doublement en 10 ans lancé par le gouvernement précédent, aujourd'hui le trafic stagne. Finalement, le rapport de Richemont traite du cabotage maritime et insiste sur l'actuelle sous-utilisation des

infrastructures portuaires, ainsi que sur l'idée que les navires soient assimilés à des infrastructures.

M. Bourrat conclut que la traversée des Pyrénées pour le fret a besoin d'une rupture, d'un déclic, du genre de celui provoqué par le TGV en France pour les voyageurs (il rappelle que c'est la seule activité de la SNCF qui gagne de l'argent). Il constate aussi que les élus sont confrontés à deux approches différentes : soit l'anticipation sur l'évolution du trafic, le souci de planifier, soit de mettre des emplâtres lors des accidents et des bouchons, et que très souvent c'est la deuxième qui l'emporte.

M. Cervera trouve légitime la volonté de doubler le trafic ferroviaire de marchandises.

M. Follia admet que le panorama dessiné n'est pas très encourageant en vue de la réalisation des infrastructures préconisées dans les Schémas de la CTP. Seulement les tronçons routiers Bordeaux – Bayonne et Bordeaux – Somport devraient connaître des améliorations significatives dans les années proches. Il rappelle en plus que même en doublant le trafic ferroviaire, le problème du transport de marchandises ne serait pas résolu.

M. Miranda se montre pessimiste. Pour que le chemin de fer détienne en 2020 un rôle important, il faudrait multiplier par 7 la capacité et l'efficacité du mode ferroviaire. Néanmoins, il est confiant du fait que les États arrivent à un accord sur le développement des réseaux transpyrénéens routiers et ferroviaires.

M. Sabater alerte sur la nécessité d'une approche d'ensemble des problèmes de transport, comprenant bien entendu le rail et la route. La période qui vient devra aussi tenir compte de la route, car la question de la perméabilité des Pyrénées ne sera pas résolue avec le seul chemin de fer. De plus, cette approche plurimodale était déjà présente dans les premiers documents de la CTP en la matière.

4. Résultats du Colloque Européen « La Traversée Centrale des Pyrénées : un enjeu pour nos régions, une priorité pour l'Europe »

M. Cervera fait part que les 23 et 24 janvier 2003 a eu lieu à Tarbes le Colloque Européen « La Traversée Centrale des Pyrénées : un enjeu pour nos régions, une priorité pour l'Europe », avec une remarquable participation. Il s'agissait d'une opération de *lobbying* sur ce projet pour le présenter en société et débattre de son opportunité et les possibilités de sa mise en place. Les présidents des Conseils Régionaux de Midi-Pyrénées et d'Aquitaine, ainsi que le *consejero* de travaux publics du Gobierno de Aragón, ont montré leur soutien au projet et ont informé de leurs démarches auprès des États et de la Commission Européenne afin de l'inclure dans les réseaux transeuropéens. Des opposants au projet ont apporté aussi leurs arguments pendant le Colloque.

5. Rapport sur l'état d'avancement du projet BC200CTP (Interreg III-A)

M. Giménez i Capdevila rapporte que le dossier de candidature du projet BC200CTP a été déposé le 31 janvier auprès de la Generalitat de Catalunya, afin de participer à

la troisième sélection de projets du programme Interreg III-A France - Espagne. Cependant, le comité de pré-programmation territoriale Est, du 2 avril 2003 à Collioure, ne l'a pas pris en compte en raison de défauts formels, déjà signalés au sein de la Commission par le manque d'unanimité parmi les délégations françaises sur les contraintes administratives à remplir pour l'élaboration du dossier. En effet, l'absence de la lettre d'engagement de Midi-Pyrénées obéissait au fait qu'en France un Conseil Régional ne peut pas s'engager formellement sans une approbation préalable au moins de sa Commission Permanente. En outre, s'est ajouté l'imprécision sur le rôle de l'IGN-F, qui apparaît comme partenaire du projet, mais également comme sous-traitant ou prestataire de services, duplicité incompatible avec la réglementation européenne.

Le Secrétaire de la Commission estime que le premier problème est une question de procédure administrative, qui est en train d'être réglé pour chacune des trois Régions françaises partenaires. En revanche, le deuxième problème doit être résolu par le choix du rôle de l'IGN-F, ce qui sera rendu possible après l'approfondissement de l'évaluation des coûts du projet et de leur répartition entre les partenaires, en cours actuellement par le Groupe de travail de Cartographie.

La Commission demande donc de poursuivre la préparation d'un nouveau dossier de candidature afin de le présenter à la prochaine convocation du programme Interreg III-A France - Espagne avec plus de garanties de succès.

6. Etude de prospective sur les communications transpyrénéennes

M. Follia introduit la question du lancement d'une étude de la Commission sur la prospective des communications pyrénéennes par le constat que le débat actuel en France sur le développement des infrastructures de transport en renforce l'intérêt et l'opportunité.

M. Giménez i Capdevila explique la proposition d'étude préparée par le Secrétariat de la Commission. Il y est proposé d'organiser l'étude en trois parties, où seront explicitées les différentes variables à prendre en compte, et une quatrième où sera développé l'outil informatique qui doit permettre de jouer avec ces variables et d'obtenir des résultats significatifs pour l'aide à la décision en matière de développement des infrastructures et d'autres mesures de politique de transports. Les familles de variables sont : l'évolution du trafic fret à travers des Pyrénées ; l'évolution de l'offre de transport pour traverser les Pyrénées et dans leurs alentours (au moins péninsule Ibérique et France) ; et finalement, les mesures non liées aux infrastructures pouvant affecter la circulation ou la redistribution modale des flux.

M. Cervera signale la nécessité de procéder préalablement à un recensement des études existantes.

M. Bourrat s'interroge sur l'organisation et le financement de l'étude.

Mme. Fonseca fait noter qu'il faudrait prendre en compte les plans territoriaux approuvés, car ils déterminent l'évolution probable des zones de production et de consommation, ainsi que les plates-formes logistiques, par leur pouvoir d'orientation des flux de marchandises.

M. Sabater alerte contre un outil informatique qui deviendrait inaccessible pour la Commission. Il propose d'apporter une grille de scénarii choisis préalablement par la Commission, outre laisser le logiciel en liberté pour calculer toutes les combinaisons possibles. Il demande aussi de préciser le coût de l'étude.

M. Province estime qu'il faut bien calibrer l'ambition du projet afin qu'il puisse être bien maîtrisé. Il ajouterait une analyse du trafic actuel et la construction d'un modèle de trafic pour les Pyrénées, ainsi qu'y intégrer les plates-formes de fret, comme émetteurs et récepteurs de trafic.

M. Follia avance l'organisation suivante de l'étude : réalisation en 6 mois ; coût d'environ 100 000 € ; distribution du coût parmi les membres de la CTP selon la clé de répartition adoptée par la Commission ; présentation du projet au programme Interreg III afin de procurer le cofinancement par la Commission Européenne. Il propose de créer un Groupe de travail chargé du suivi de l'étude et demande aux délégations de désigner les représentants à ce Groupe de travail dans un délai de 15 jours. Celui-ci sera convoqué aussitôt pour définir le cahier des charges, à approuver par la Commission lors de sa prochaine réunion et lancer tout de suite l'appel d'offres. L'étude devrait être réalisée dans le premier semestre 2004. Les résultats de l'étude seraient approuvés par la Commission dans sa réunion après l'été 2004 et présentés par la suite à la prochaine conférence sur les infrastructures et les trafics dans les Pyrénées.

MM. de Francisco et Miranda trouvent trop court le délai de 6 mois pour la réalisation de l'étude, mais intéressant qu'elle puisse être présentée à la conférence, de manière qu'ils suggèrent qu'elle soit reportée.

M. Follia rappelle que la date de la conférence n'a pas encore été fixée, mais qu'il faudrait maintenir l'objectif de l'organiser tous les deux ans, soit avant la fin 2004. Par ailleurs, l'étude doit être structurée par phases indépendantes, pouvant avancer en parallèle et non pas consécutivement. Il est persuadé que si le Groupe de travail suit de près l'avancement de l'étude, ces délais peuvent être tenus.

M. Cervera est de l'avis que cette action peut contribuer à valoriser la tâche de la CTP et que, bien que volontariste, elle peut devenir un moment politique fort.

M. Bourrat ajoute que la participation de la CTP est une garantie de continuité des efforts, qui contraste avec d'autres études financées dans le cadre du programme Interreg, qui sont restées dans les étagères sans autres conséquences.

M. Giménez i Capdevila rappelle que le recueil d'information sur les projets d'infrastructure à tenir en compte dans l'étude peut se faire dès maintenant, et que le Secrétariat la synthétisera sous forme de fiches pour les intégrer dans l'étude.

Finalement, la Commission approuve l'organisation de l'étude et le calendrier proposés par le Coordinateur, ainsi que la création d'un Groupe de travail *ad hoc*.

7. Préparation d'une conférence sur les infrastructures et les trafics dans les Pyrénées en 2004

En absence de M. Garcia, le Secrétaire de la Commission distribue la note de travail qu'il lui a transmise, comme point de départ pour le débat sur les objectifs et les contenus de la future conférence.

La Commission décide de traiter cette question plus profondément lors de la prochaine réunion.

8. Divers

Le Secrétaire distribue à chaque délégation des exemplaires de la publication *Les communications pyrénéennes dans la politique européenne des transports. Extraits de documents officiels*, réalisée par le Secrétariat et financée par la Direction Générale des Routes de la Generalitat de Catalunya. Cette publication a été également distribuée lors du récent Conseil Plénier, à Zaragoza le 11 avril.

9. Rapports des délégations

Euskadi

Sont en exécution, avec différents états d'avancement, les travaux de construction de l'autoroute A-1 Vitoria-Gasteiz – Eibar entre Arrasate nord et la liaison avec l'A-8 à Maltzaga, dont certains tronçons seront ouverts en décembre 2003. Le reste de tronçons de l'A-1, dont les travaux n'ont pas encore débuté, sont à différents degrés de développement. On estime que l'ensemble de l'itinéraire sera en service en 2007, avec exploitation à péage.

La Diputación Foral de Gipuzkoa a approuvé le projet de tracé de la 2ème rocade de Donostia-San Sebastián. Cette autoroute, qui sera intégrée à l'A-8, a une longueur de 16 km et offrira une alternative au réseau actuel de grande capacité aux environs de cette agglomération. L'entrée en service est prévue en 2006, avec exploitation à péage.

L'appel d'offres pour la rédaction de la mise à jour du 2ème Plan Général des Routes d'Euskadi a été lancé. Ce Plan concerne la période 2005-2016.

Le 6 juin 2003 la concession de l'exploitation de l'autoroute A-8 (Bilbao - Béhoïvie) est passée aux diputaciones forales de Gipuzkoa et de Bizkaia, qui en sont les titulaires depuis que l'État leur a transféré en février 2000. Dès la reversion, le péage a été remplacé par une redevance réduisant les tarifs précédents à la moitié.

Le GIF (ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias) a attribué le marché pour l'élaboration des projets de construction de 8 tronçons de la ligne pour la grande vitesse « Y » basque, auxquels suivront en bref d'autres tronçons de la part du Gobierno Vasco/Eusko Jaurlaritza.

Andorra

Le Govern d'Andorra a approuvé le Plan sectoriel d'infrastructures routières, à un horizon de 40 ans et articulé en 4 phases. D'autre part, le *Comú* d'Ordino organisera un referendum sur la possibilité de percer un tunnel sous le col de Rat.

Catalunya

1. Opérations en cours et prévues sur le réseau routier de la Generalitat. La mise à jour des prévisions de finalisation des travaux, en cours ou programmés, à souligner

par leur importance lors du rapport de la 16ème réunion, en Andorra, n'a pas subi de changements. Les listes actualisées complètes sont dans l'annexe 1. D'autre part, les travaux de construction d'une nouvelle route à 2x2 voies entre Cervera et les Oluges (5,7 km) avancent au rythme prévu. Ce tronçon complète l'axe transversal (C-25), qui était à l'attente de la décision du Ministère de Fomento sur le tracé définitif de la mise à 2x2 voies entre Cervera et Santa Maria del Camí (N-II), et représente le début de la mise à 2x2 voies sur l'ensemble de l'itinéraire entre Cervera et Girona, que le Parlement de Catalunya demande de réaliser avant 2008.

2. Opérations pour le compte du Ministère de Fomento, sur le réseau routier de l'État. Pas d'informations nouvelles par rapport à celles présentées lors de la dernière réunion.

Navarra

Le Gobierno de Navarra a approuvé le 2ème plan directeur des routes de Navarra, pour l'année horizon 2009. Sur l'itinéraire à 2x2 voies entre Pamplona et Jaca, le Gobierno de Navarra a passé des contrats pour la construction de deux tronçons. Des études sont en cours pour l'établissement d'une route à grande capacité entre la Navarra et les Pyrénées-Atlantiques par Roncevaux.

Languedoc-Roussillon

Annulation de la concession au consortium Euroferro de la ligne ferroviaire internationale Perpignan – Figueres, de manière qu'il faut faire une nouvelle attribution, avec l'addition d'un retard d'au moins 6 mois supplémentaires.

10. Conclusions et accords

1. Préparer un nouveau dossier de candidature du projet BC200CTP afin de le présenter à la prochaine convocation du programme Interreg III-A France - Espagne.
2. Créer un Groupe de travail chargé du suivi de l'étude de prospective sur les communications transpyrénéennes et demander aux délégations d'en désigner les représentants dans un délai de 15 jours.
3. Convoquer le Groupe de travail chargé du suivi de l'étude de prospective sur les communications transpyrénéennes avant la prochaine réunion de la Commission, afin de lui soumettre un projet de cahier des charges à approuver.
4. Reporter à la prochaine réunion le débat sur les bases de la conférence sur les infrastructures et les trafics dans les Pyrénées en 2004.

11. Approbation provisoire du compte-rendu de la réunion

Le compte-rendu de cette réunion est approuvé de manière provisoire. On peut y présenter des observations jusqu'au 2 octobre 2003.

La séance est levée à 13:30 h.

Annexe 1. Travaux en cours et prévus sur le réseau routier de la Generalitat de Catalunya

Travaux en cours dans les comarques pyrénéennes (routes de la Generalitat de Catalunya)

Comarca	Descripció	Cost M€	Data prevista final obres
Val d'Aran	AL-99127. Millora Betren - Garós (travessera Escunhau i Casarilh).	2,621	desembre 03
	AL-99126.A Cond. Trav. Salardú.C-142 PK 34+70 al 35,54.	1,922	setembre 03
	ML-98148. A Ordenació dels accessos a Arties, Escunhau i Casarilh.	0,586	juny 03
Pallars Sobirà	AL-99130 Cond. L-504. Tram: Ainet de Cardós - Tavascan.	3,218	octubre 03
	AL-98104-C2. Millora Travesseres de Ribera de Cardós i d'Ainet de Cardós. C-L-504	1,004	juliol 03
	RL-00184 Reforç C-28. Tram Naut Aran - Refugi dels Ares	0,882	juliol 03
	AL-0002. Cond L 510. Alins - Areu	2,053	juny 04
	VL-9377A2. Variant d'Alòs d'Isil.	0,540	gener 04
Pallars Jussà	AL-137F1A1. Eixamplament C-1412. Tram: Biscarri - Figuerola d'Orcau	8,443	octubre 03
	RL-99083. Reforç L-511. Tram: Boixols - Isona.	2,946	setembre 03
	RL-99082 Reforç L-511 Tram: Isona - Coll de Nargó	3,555	febrer 04
Alt Urgell	RL-99082 Reforç L-511 Coll de Nargó - Boixols. Licitació	3,555	febrer 04
Alt Empordà	DG-9032.3 Desd. C-260 PK 42,50 al 43,75. Intersecció Gi-614/Gi-610. Tram: Roses	4,071	juny 03
	MG-99051 Pont sobre la Muga GI-504 Boadella d'Empordà	0,572	octubre 03
	MG-99052 Pont s/ la Muga a Perelada	1,835	octubre 03
	RG-99159 Reforç ferm Orriols - Ventalló. GI-623	1,507	juliol 03
	XG-99093 Cond. carretera Sant Pere Pescador GIV-6216. A. definitiva	1,518	desembre 03
	XG-98160.1 Rotonda GIV-6216. Tram: Castelló d'Empúries (parcial) AG-99232. C-252 Cond .Tram: Corça - Verges	2,285	març 03
		9,647	juny 03
Osona	NB-9695 (MA) Nova carretera Vic - Olot. Tram: Manlleu - Torelló	10,166	acabada
	NB-9695.C.3. Mesures correctores. Nova carretera Vic - Olot. Aprov.	0,438	maig 03
	NB-9679.2 C-37 Tram: Torelló - túnel de Bracons - Vall d'en Bas	155,875	novembre 05
Ripollès	VB-9595 Variant Sant Quirze Besora i Montesquiu. N-152	22,077	octubre 03
	VG-99217 Variant Camprodon. Conveni Diputació de Girona.	3,921	juny 03
	XG-00022 zona d'estacionament a Vallter 2000. PK 11,500. Tram: Setcases	1,318	octubre 03
Berguedà	MB-00079 M- accessos La Rodonella i Sant Corneli C-16	0,505	desembre 03
	MB-98203.C-1 M. Accés Bagà des de C-16	0,756	abril 03
	NB-9696 Eix Llob. Sallent - Berguedà Sud C-16. PK 41 al 54. Tram: Sallent - Puig-reig	60,125	febrer 03
Garrotxa	MG-99252. Eixampla. Pont Can Tomàs.	0,338	acabada
	RG-00075. Reforç GI-524, d'Olot a Banyoles	1,990	acabada

Travaux **prévus** dans les comarques pyrénéennes (routes de la Generalitat de Catalunya)

Comarca	Descripció	Cost M€	Data prevista inici d'obres
Val d'Aran	AL-99125. Construcció via lenta Garós - Salardú. Aprovació def.	3,056	desembre 03
	XL-00047.M.L. Construcció pont sobre riu Garona. En licitació	0,412	juliol 03
Pallars Jussà	AL-137.F1.A1-C.1. Nous accessos a Isona i Conques. Informació P.	0,803	agost 03
Alt Empordà	AG-99158 Eixample i reforç GI-610 Roses a Palau Saverdera. P.Constr. i E.Imp. PC. Lliurat	3,600	desembre 03
Ripollès	AG-00094 Cond. C-38 (C-151).Tram: Camprodon - Molló. Licitació	2,643	setembre 03
Berguedà	AC-00021 Cond. Guardiola de Berguedà - la Pobla de Lillet. PC lliurat	43,814	-
	NB-99246 Eix Llobregat.C-16.Tram: Puig-reig - Berga	151,755	novembre 03
Alta Ribagorça	XL-99240 Millora accés a Durro. En redacció per la DGC	49MPTA	-
Garrotxa	VG-99245. A.1 Variant C-63.antiga C-152.Estudi en informació p.	10,600	abril 04