



RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE
DU COORDONNATEUR EUROPEEN

M. Etienne Davignon

PROJET PRIORITAIRE N° 3

« Axe ferroviaire à grande vitesse
du sud-ouest de l'Europe »

Juillet 2006

Bruxelles

Sommaire

1. Introduction et présentation générale du projet :	p 3
2. Activités du coordonnateur européen :	p 3
2.1 Analyse de la situation :	p 4
2.2 Classification des projets :	p 5
3. Etat des lieux de l'axe prioritaire n°3 :	p 5
3.1 Branche Atlantique (partie centrale):	p 5
3.1.1 Vitoria-Dax :	p 5
3.1.2 Dax-Bordeaux :	p 6
3.2 Branche Atlantique (tronçons « nationaux ») :	p 7
3.2.1 Nœud de Bordeaux/LGV Tours Bordeaux. :	p 7
3.2.1 Vitoria-Madrid :	p 8
3.2.3 Madrid-Lisbone/Porto :	p 9
3.3 Branche Méditerranée:	p 9
3.3.1 Perpignan-Figueras :	p 9
3.3.2 Tronçons français :	p 10
3.3.3 Tronçons espagnols :	p 11
4. Conclusions et recommandations :	p 11

Annexe : Carte du projet prioritaire n°3

Les points de vue exprimés dans ce rapport sont ceux du Coordonnateur européen et n'engagent pas la position officielle de la Commission européenne

1. INTRODUCTION ET PRESENTATION GENERALE DU PROJET

L'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe (Projet Prioritaire n°3), dont M. Davignon à la charge, représente un élément fondamental pour assurer la continuité du réseau ferroviaire transeuropéen. Il doit permettre des connexions ferroviaires entre la péninsule ibérique (Portugal et Espagne) et le reste de l'Europe, sans rupture de charge due à la différence d'écartement entre ces réseaux, très pénalisante pour le transport ferroviaire.

Cet axe comprend deux branches entre la France et l'Espagne: **la branche Atlantique** (Tours-Dax-Vitoria-Madrid) et **la branche Méditerranée** (Nîmes-Perpignan-Figueras-Barcelone-Madrid) ainsi qu'une connexion entre **l'Espagne et le Portugal** (Madrid-Porto/Lisbone), toutes à écartement UIC (alors que les lignes actuelles sur ce même axe, sont – sur le territoire espagnol et portugais - à écartement ibérique, plus large à l'exception du tronçon de ligne à grande vitesse Madrid-Lerida, mis en service en 2004). L'ensemble de ces lignes sera autorisé pour des vitesses au moins égales à 250 km/h¹ et permettra de créer une infrastructure ferroviaire performante et compétitive par rapport aux autres modes de transport (route – avion) en diminuant de façon très significative les temps de parcours, en renforçant la rentabilité économique du transport ferroviaire et en autorisant le démarrage de nouveaux services (autoroute ferroviaire par exemple) handicapés par l'absence d'interopérabilité entre les actuels réseaux.

Si le niveau de trafic ferroviaire transpyrénéen actuel, voyageurs et (surtout) marchandises reste bien modeste, notamment par rapport aux flux enregistrés dans les Alpes, le potentiel de croissance de cet axe n'en demeure pas moins très important eu égard au volume de marchandises qui empruntent le réseau routier, en constante augmentation (sur les deux branches) depuis plus de 20 ans.

Ce projet prioritaire apparaît dès lors comme un élément structurant du réseau transeuropéen, et comme un moyen de mettre en œuvre, parallèlement à une politique de tarification ciblée, un rééquilibrage modal en faveur du transport ferroviaire. La possibilité – dans le long terme – d'envisager une connexion ferroviaire performante entre l'Espagne et les nouveaux Etats membres, via la future traversée du Mont Cenis est emblématique du potentiel de cet axe et de sa complémentarité avec d'autres projets prioritaires.

2. ACTIVITES DU COORDONNATEUR EUROPEEN

Bien que la mise en œuvre de cet axe présente probablement moins de difficultés par rapport à d'autres corridors pour lesquels un coordonnateur européen a été nommé, celui-ci comprend néanmoins trois sections transfrontalières qui nécessitent – afin que le corridor soit pleinement opérationnel - une coordination exemplaire entre les différentes autorités nationales concernées.

Le présent document essaye de fournir l'état des lieux le plus fidèle possible de l'Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe – sur la base des constatations faites par le coordonnateur, dans le cadre de son mandat à la suite des rencontres qu'il a

¹ A l'exception de quelques tronçons spécifiques où la vitesse d'exploitation pourrait légèrement inférieure compte tenu de la configuration du tracé.

pu avoir avec les principales parties intéressées depuis juillet 2005. Il permet de fixer des objectifs politiques pour les prochains douze mois. Il aboutit également à une première quantification des besoins financiers² concernant ce corridor et à une proposition de soutien au titre du budget RTE – de nature indicative - dans le but d’offrir une aide à la Commission pour la mise en œuvre la programmation financière 2007-2013. Aussi bien les besoins financiers que la proposition de soutien communautaire doivent être précisés d’ici la fin de l’année 2006 sur la base des informations révisées fournies par les autorités compétentes en la matière et les futures investigations du coordonnateur.

2.1. Analyse de la situation

La nécessité d’assurer **la continuité** du réseau transeuropéen représente un aspect fondamental de ce projet. Cette notion englobe notamment **l’interopérabilité** des réseaux, ce qui, dans le cadre de ce projet précis, revêt une importance significative compte tenu de la différence d’écartement qui existe entre les réseaux concernés. Le trafic ferroviaire (fret et voyageurs) est fortement pénalisé par cette absence d’interopérabilité, dont découle sa faible compétitivité par rapport aux autres modes. Le développement de connexions ferroviaires performantes – à écartement standard UIC – représente dans ce contexte **un objectif prioritaire** à atteindre. Par ordre de priorité, les tronçons transfrontaliers – doublement pénalisés par la différence d’écartement et l’intérêt moindre porté par les Etats membres - apparaissent comme **la première des priorités**. Dans ce contexte, ces tronçons sont également ceux qui nécessiteraient le soutien financier le plus fort de la part de la Communauté.

Il serait probablement trop simple de limiter la priorité à ces seules sections : certaines lignes d’accès aux tronçons internationaux, notamment là où l’infrastructure est obsolète, non interopérable ou présentant des déficiences en terme de capacité mériteraient également une attention particulière – y compris en terme de soutien financier - de la part de la Communauté. Il faut toutefois tenir compte du fait que le budget RTE-transports 2007-2013, tel qu’il a été approuvé par le Conseil et le Parlement ne sera **pas en mesure de couvrir tous les besoins qui avaient été identifiés par la Commission** et qui ont – pour la plupart – été confirmés par le travail d’évaluation mené par le coordonnateur. Les taux de soutien actuellement en vigueur (10% pour les projets d’intérêt commun et 20% pour les tronçons transfrontaliers – alors que la Commission proposait 50%) restent **peu incitatifs** et peuvent difficilement jouer un effet de catalyseur en absence d’une solide contribution des Etats membres. Il faut, dès lors, pour bâtir un plan de financement pour l’ensemble du corridor, tenir compte de la capacité de financement « globale » de cette infrastructure et en particulier :

- par les Etats et les régions ;
- les fonds communautaires (RTE, fonds structurels) ;
- les revenus des péages croisés (s’ils existent ou s’ils sont planifiés³) ;
- la possibilité de mettre en œuvre un Partenariat Public Privé (PPP).

² Les sources des informations sont soit les ministères qui ont reçu une demande officielle sous la forme d’un tableau détaillé à compléter, section par section, soit les gestionnaires d’infrastructure.

³ Comme cela semble être l’intention de la Région Aquitaine pour les axes routiers transfrontaliers avec l’Espagne.

Au-delà des bonnes intentions, il est nécessaire de vérifier si les projets qui composent le corridor reposent sur une assise financière sérieuse⁴. Le cas échéant, il faudra identifier et concorder les priorités dans la planification des différentes sections, toujours dans le but de garantir la continuité du corridor afin de contribuer ainsi à assurer un niveau élevé de qualité de service. Si cela ne s'avérait pas faisable, il sera du devoir du coordonnateur de clairement **identifier les blocages** (administratifs – financiers – en terme de choix des priorités) qui auraient un impact négatif sur l'axe dans son ensemble et **d'en tirer les conclusions qui s'imposent**.

2.2. Classification des projets :

Sur la base des premières constatations, il est possible d'identifier, sur cet axe, trois catégories de projets :

1. **les projets dont la valeur ajoutée européenne dépasse l'intérêt ou les intérêts nationaux.** C'est le cas typique des sections transfrontalières, de certaines sections d'accès mais également des projets d'interopérabilité. Ces projets doivent être considérés comme prioritaires pour l'obtention d'un soutien financier communautaire⁵.

2. **les projets où l'intérêt national est au moins équivalent à l'intérêt communautaire** et qui présentent des déficiences (goulets d'étranglement ferroviaires par exemple).

3. **Les projets où l'intérêt national prime et qui pourraient fonctionner indépendamment de la réalisation des autres sections**, ou bien les projets qui peuvent facilement bénéficier de sources de financement communautaires autres que le budget RTE, devraient avoir une priorité moindre dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2007-2013.

3. ETAT DES LIEUX DE L'AXE PRIORITAIRE N°3

3.1. Branche Atlantique (partie centrale):

3.1.1. Vitoria- (Bilbao) – Dax

<i>Coût Total (M€)</i>	<i>Coût 2007-13 (M€)</i>	<i>Démarrage activités</i>	<i>Mise en service</i>
>4500	>4200	n.a	2010-2020 ⁶

⁴ Certaines informations manquent encore.

⁵ Il est recommandé que les financements communautaires, en particulier au titre du budget RTE, soient concentrés sur ces tronçons à forte valeur ajoutée européenne, où le soutien financier communautaire est déterminant, plutôt que dispersé sur un nombre élevé de projets. Outre le fait que certains de ces projets sont moins pertinents au niveau européen, la dispersion des fonds ne permettra pas – à certains projets - d'atteindre un niveau « critique » de soutien autorisant leur lancement.

⁶ Certaines informations n'ont pas encore pu être vérifiées. La section vers Vitoria-Bilbao pourrait être achevée d'ici 2010. Pour le tronçon Vitoria (Vergara)-Irun, sa mise en service pourrait intervenir en

Ce tronçon important comporte différentes sous-sections. Une première branche, également appelé « *Y Basque* », doit relier Vitoria à Bilbao. Son coût est approximativement de 2.535 M€ et les travaux doivent être lancés sous peu. A Vergara (au nord de Vitoria), une branche se détache en direction de Irun, vers la frontière française. Le coût de cette section est évalué à 1685 M€ La réalisation du « *Y Basque* » a fait l'objet d'un accord entre les autorités espagnoles, l'ADIF et le gouvernement Basque, le 24 avril 2006.

La branche qui va vers la France est sous la supervision du GEIE **Vitoria-Dax** dont l'assemblée constitutive du **GEIE** a eu lieu le 26 juillet 2005. Son président, M.Gonzalez Marin qui est également président de l'ADIF, est Espagnol, alors que le directeur est Français et le GEIE est basé à Bordeaux. Il n'existe pas de Commission Intergouvernementale (CIG) pour cette section, contrairement à ce qui est le cas pour le Perpignan-Figueras. Il n'existe pas encore de Traité entre les deux Etats en vue de la réalisation de cette section transfrontalière. **La signature d'un Traité international apparaît ainsi comme un objectif à court-moyen terme devant contribuer à officialiser les engagements des deux Etats membres à réaliser la totalité de cette section d'ici 2020 au plus tard.**

Les objectifs du GEIE sont de préparer la décision de mise en chantier de la section (Vitoria)- **Vergara - Irun - Bayonne** – (Dax) - qui peut être considérée comme le **tronçon transfrontalier** - en identifiant dans un premier temps les études à réaliser, afin de connecter les réseaux français et espagnol (avec le même écartement). Le rôle du GEIE sera de développer un projet permettant la jonction – dans les meilleures conditions techniques et au meilleur coût possible - des réseaux français et espagnols.

Le trafic international, tant de voyageurs que de marchandises (limité à 2.5 MT par an) reste pour le moment à un niveau modeste, handicapé par la différence d'écartement entre le réseau français et celui espagnol. Cette différence est très pénalisante pour la compétitivité du transport ferroviaire : à titre d'exemple, la seule opération de changement d'essieux d'un train de produits sidérurgiques (coils) reliant Tours à Vitoria représente 20% du coût total du transport et ne permet pas au rail – dans ce contexte - d'être compétitif par rapport au transport routier. Des aménagements entre Bordeaux et Irun sont ainsi prévus sur le réseau classique, avant la mise en service du nouveau tronçon transfrontalier, afin de permettre le développement du trafic de fret international (et notamment le lancement d'une autoroute ferroviaire).

Il s'agit sans conteste du tronçon sur la totalité du corridor Atlantique qui présente la plus forte valeur ajoutée européenne, puisqu'il permettra de faire sauter le « verrou » de l'écartement entre les deux réseaux et à ce titre, il devrait bénéficier de la plus grande priorité pour le financement des études qui sont prévues au cours de la période 2007-2013.

2013. En ce qui concerne le tronçon international (au-delà d'Irun), les travaux ne devraient pas débiter avant 2014.

3.1.2. Dax- Bordeaux.

Coût Total (M€)	Coût 2007-13 (M€)	Démarrage activités	Mise en service
2500	0	n.a	2020

La section Dax-Bordeaux est longue d'environ 150 km, la ligne actuelle possède une capacité résiduelle assez importante ce qui a poussé RFF pendant plusieurs années à envisager l'option de modernisation de la ligne (signalisation – électrification, suppression des passages à niveaux) à travers des études préliminaires.

Une procédure de **débat public** est en cours d'instruction⁷, avec pour objectif de lancer un débat public d'ici l'automne 2006 et d'avoir une décision ministérielle, dans la mesure du possible avant la fin 2007 pour le lancement des études d'avant projet sommaire (APS). Plusieurs alternatives seront proposées (modernisation de la ligne actuelle ou ligne nouvelle avec différentes options de tracé. Les coûts estimés sont de l'ordre de **2.5 milliards €** Parmi, les options retenues, il faut souligner la possibilité d'utiliser, sur une cinquantaine de kilomètres, un même tronçon commun aux lignes nouvelles vers Dax et vers Toulouse.

L'option ligne nouvelle – qui figure dans la décision sur les orientations RTE⁸ - apparaît comme la plus appropriée pour faire face – à l'horizon 2020 – au développement des relations Espagne-France-reste de l'Europe, via la façade Atlantique. Le débat public doit permettre de valider ces choix, qui nécessiteront – notamment au Pays basque français - la sensibilisation de la population.

Ce tronçon revêt une importance cruciale pour le futur tronçon transfrontalier : la réalisation d'une ligne nouvelle doit permettre d'augmenter considérablement la capacité de l'axe au sud de Bordeaux en évitant que ce tronçon ne se transforme, à terme – du fait de la montée en puissance des nouveaux services ferroviaires - en goulet d'étranglement. Les incertitudes quant à sa réalisation restent encore importantes. La priorité entre la desserte de Dax et celle de Toulouse n'a toutefois pas encore été tranchée.

Une attention particulière, dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2007-2013 **devrait être accordée à ce tronçon**, même s'il apparaît désormais probable que seules des études pourront être cofinancées au cours de cette période, les travaux démarrant après 2013. Contrairement à la partie nord de la ligne nouvelle qui présente une forte potentialité en terme de voyageurs, le tronçon au sud de Bordeaux est moins prometteur et de fait, moins stratégique d'un point de vue national. **Il n'en demeure pas moins indispensable pour assurer une connexion ferroviaire performante entre France et Espagne.**

⁷ La procédure de débat public porte sur l'ensemble de l'itinéraire Bordeaux – frontière espagnole.

⁸ Décision n°884/2004.

3.2. Branche Atlantique (tronçons « nationaux »)

3.2.1. Nœud de Bordeaux/LGV Tours Bordeaux.

<i>Coût Total⁹ (M€)</i>	<i>Coût 2007-13 (M€)</i>	<i>Avancement financier</i>	<i>Mise en service</i>
6000	4600	n.a	2013-2015

La réalisation de la **Ligne à Grande Vitesse Sud Europe Atlantique** (qui est complétée par l'aménagement du nœud de Bordeaux) est un projet extrêmement ambitieux et qui présente des potentialités importantes en terme de trafic. Le gouvernement français a ainsi clairement affiché comme une de ses priorités la réalisation de la ligne Tours-Angoulême-Bordeaux. Le calendrier prévisionnel de réalisation devrait être le suivant :

- achèvement des travaux du nœud de Bordeaux d'ici fin 2010 pour la première phase et fin 2013 pour la seconde phase ;
- DUP (Déclaration d'Utilité Publique) du tronçon Bordeaux-Angoulême en 2006 avec mise en service en 2013 et du tronçon Angoulême-Tours en 2008, avec mise en service 2016.

A ces projets, il faut ajouter des interventions (100 M€) de mise au gabarit (GB1) des tunnels de la ligne actuelle entre Tours et Hendaye afin de permettre le passage de l'autoroute ferroviaire qui emprunteront la ligne historique.

Il est clair que pour la cohérence du corridor Atlantique, la ligne nouvelle Tours-Bordeaux est essentielle. Il n'en demeure pas moins qu'il s'agit d'un tronçon qui n'est pas dépendant de la réalisation des sections au sud de Bordeaux. La demande potentielle est forte et les estimations tablent sur une augmentation significative de la part de marché du transport ferroviaire sur l'axe Paris-Bordeaux-(Toulouse), lorsque la ligne nouvelle sera mise en service. La mise en concession de la ligne – envisagée par la France - prouve que celle-ci est attractive financièrement y compris dans le cadre d'un PPP. **Par conséquent, l'intensité du soutien communautaire devrait être moindre par rapport à d'autres sections où ce soutien représente l'élément déterminant pour la mise en chantier du projet.**

3.2.2. Vitoria-Madrid.

<i>Coût Total (M€)</i>	<i>Coût 2007-13 (M€)</i>	<i>Avancement financier</i>	<i>Mise en service</i>
4881 ¹⁰	2576	47%	2007-2010

⁹ Les données se réfèrent à la LGV Sud Europe Atlantique. Pour ce qui est du nœud de Bordeaux, le coût total est de 362 M€ dont 292 M€ au cours de la période 2007-2013.

¹⁰ Madrid-Valladolid-Vitoria, coût global.

Le PEIT (Plan Général des Transports de l'Espagne) que le gouvernement espagnol a officiellement entériné en juillet 2005, présente des aspects positifs et d'autres qui mériteront probablement des éclaircissements. **Parmi les aspects positifs**, on remarque que les connexions à partir de Vitoria vers Zaragoza (permettant la jonction des branches Atlantique et Méditerranée) et au-delà Valence ont été renforcées, permettant de facto d'envisager – sur un itinéraire à écartement UIC – de faire remonter vers la France des trains de fret depuis la région de Valence, en utilisant le corridor Atlantique, renforçant de facto le rôle de cet itinéraire, dans la perspective d'une « magistrale fret » Méditerranée – Atlantique. Cet aspect positif est contrebalancé par **l'absence de certitudes concernant la mise à écartement UIC de la section Vitoria- Valladolid**, en optant à la place – du moins dans un premier temps - pour des systèmes de changement d'écartement automatique à Valladolid et à Vitoria. La conséquence directe étant l'impossibilité, dans le court terme, d'envisager des trains de fret à écartement UIC au delà de Valladolid et – pour ce qui est de voyageurs - à restreindre les rames pouvant effectuer la liaison Bordeaux-Madrid aux seuls « Talgo » en écartant de facto les TGV traditionnels. Ceci pose un réel problème d'interopérabilité et restreint l'attractivité du corridor Atlantique, notamment en ce qui concerne le fret, pour des destinations au sud de Vitoria. Cet aspect mérite une évaluation approfondie avec les autorités concernées afin d'examiner d'éventuelles solutions permettant d'assurer au-delà de Vitoria, la totale interopérabilité du réseau.

La majeure partie de cet axe est déjà en travaux et les tronçons qui doivent encore être réalisés devraient bénéficier – selon les informations fournies par le *Ministerio de Fomento* espagnol d'un soutien à travers les fonds structurels (FEDER et fonds de cohésion). Dans une optique de complémentarité, il n'est cependant pas exclu que le budget RTE soit également sollicité pour le financement des études encore nécessaires, comme cela a été le cas dans le passé. Les réalisations en cours devraient être complétées entre 2007 et 2010.

3.2.3. Madrid-Lisbone/Porto

	Coût Total (M€)	Coût 2007-13 (M€)	Mise en service
Madrid-frontière P	3773	3717	2010
Frontière E – Lisbone	2921	2921	2013
Lisbone - Porto	4662	4662	2015

Il s'agit d'une priorité des gouvernements espagnol et portugais, même si les perspectives actuelles de croissance du trafic - compte tenu d'un important effet frontière – ne sont pas parmi les plus fortes. La ligne est actuellement prévue pour 300-350 km/h. Afin de renforcer sa rentabilité, il n'est pas exclu que le projet soit modifié pour en faire une ligne mixte (voyageurs-fret), afin de mieux rentabiliser l'infrastructure avec une vitesse d'exploitation plus basse que pour les autres lignes nouvelles. Le début des travaux est prévu fin 2006, début 2007 pour une mise en exploitation en 2010 (du tronçon Madrid-frontière). La voie sera au gabarit UIC. Les informations fournies par l'Espagne et le Portugal indiquent une préférence pour un financement de type FEDER – fonds de cohésion.

3.3. Branche Méditerranée:

Cette branche présente un état de réalisation plus avancé par rapport à la branche Atlantique. Le tronçon transfrontalier franco-espagnol est déjà en cours de réalisation et les sections au sud de Figueras ont bénéficié des fonds communautaires (FEDER et fonds de cohésion) ce qui a permis dès 2004 de mettre en service la ligne Madrid-Lerida, la situation est moins avancée au nord du tronçon international puisque sur une importante section de ligne (270 km) la planification est moins avancée que sur le reste de cette branche.

3.3.1. Perpignan-Figueras

<i>Coût Total (M€)</i>	<i>Coût 2007-13 (M€)</i>	<i>Avancement financier</i>	<i>Mise en service</i>
1.100	380	65%	2009

La réalisation de la ligne nouvelle Perpignan-Figueras trouve son origine dans le Traité liant la France et l'Espagne, signé le **10 octobre 1995**, qui a, dès cette date, défini les grandes lignes de cette nouvelle infrastructure – qui - faut-il le souligner, fait partie des rares Partenariat Public Privé (PPP) déjà en œuvre dans le domaine du réseau ferroviaire transeuropéen. La contribution communautaire actuelle s'élève à plus de 10% et, moyennant disponibilités financières, le projet pourrait être soutenu jusqu'à un taux de 20% au cours des années 2007 à 2009, date à laquelle il devrait être terminé.

Si d'un point de vue purement « infrastructurel » la réalisation du tronçon Perpignan-Figueras représente une grande avancée pour assurer la continuité et l'interopérabilité du réseau transeuropéen de transport (la ligne sera équipée de l'ETCS niveau 2), certaines questions subsistent quant à la potentialité de ce nouvel axe. A la lumière des éléments qui nous ont été fournis par les autorités françaises et espagnoles, l'attractivité de la ligne nouvelle pour le fret ferroviaire - (2.9 MT seulement sont prévues à régime de croisière par la ligne nouvelle¹¹, contre 5 MT potentiellement) semble faible. La SNCF a fourni des éléments de réponse en soulignant que les droits de passage du **tronçon mis en concession entre Perpignan et Figueras fonctionneraient, à eux seuls, la totalité de la capacité contributive d'un train** sur l'itinéraire Nîmes-Barcelone. Leur niveau serait ainsi trop élevé pour être attractif pour le fret¹². Ceci pourrait poser ainsi un problème important sur la capacité de transférer un montant significatif de fret de la route vers le rail. Pour éviter une désaffectation du fret ferroviaire sur cet axe, **RFF et ADIF** pourraient être obligés de baisser considérablement les droits de passage sur les sections sous leur responsabilité, en amont et en aval, ou bien de privilégier l'utilisation de la ligne côtière, non interopérable. Ces deux solutions n'apparaissent pas comme idéales. **L'ensemble de ces points mérite une analyse fine ainsi qu'une réponse de la part des autorités compétentes en la matière.**

¹¹ L'utilisation de la ligne nouvelle reste un point non encore complètement résolu.

¹² En d'autres termes, sur cet itinéraire, les niveaux de droits de passage – tels qu'ils ont été définis par les autorités compétentes - tendent à privilégier le transport de voyageurs (un train de voyageurs étant plus rémunérateur qu'un train de fret), au détriment du transport de marchandises.

3.3.2. Tronçons français

	<i>Coût Total (M€)</i>	<i>Coût 2007-13 (M€)</i>	<i>Mise en service</i>
Nîmes-Montpellier	1200	1200	2011
Montpellier - Perpignan	n.d	n.d	>2015

Pour le tronçon **Nîmes-Montpellier (contournement mixte fret/voyageurs)**, il a été décidé de procéder à une étude, qui n'a pu être lancée qu'en 2006, avec comme conséquence, un retard de près de 12 mois sur le calendrier initialement prévu, en vue d'un financement de type public-privé (délégation de service public). Dans la meilleure des hypothèses, la fin des travaux devrait intervenir à l'horizon 2011-2012.

Ce projet revêt une grande importance puisque **le tronçon en question est le principal goulet d'étranglement sur cet axe en direction de l'Espagne**. A ce titre, le projet devrait être apprécié à sa juste valeur dans le cadre de la programmation financière 2007-2013.

Pour la section **Montpellier-Perpignan**, pour l'instant la seule planification connue concerne la modernisation de l'alimentation électrique et de la signalisation afin d'augmenter quelque peu la capacité (le niveau d'utilisation de la ligne, parcourue par des trains de différents types est déjà proche de la saturation). La réalisation d'une ligne nouvelle n'est pas prévue dans le court terme, ce qui 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) et en particulier sur la rentabilité de la nouvelle section internationale. **Un approfondissement des solutions proposées, des montants nécessaires (non encore communiqués) et du phasage de réalisation est ainsi recommandé.** Il faut néanmoins tenir compte que la réalisation de cette ligne nouvelle pourrait présenter des grandes difficultés, le territoire traversé est complexe géographiquement, certaines zones sont protégées, d'autres sont caractérisées par une urbanisation poussée. Les montants indicatifs, quant au coût de cette ligne nouvelle sont dans une fourchette comprise entre **4.100 et 4.600 M€**

3.3.3. Tronçons espagnols¹³

<i>Coût Total (M€)</i>	<i>Coût 2007-13 (M€)</i>	<i>Avancement financier</i>	<i>Mise en service</i>
2264	1780	21%	2009

La ligne depuis Madrid jusqu'à Lérida est achevée et en service. Les derniers problèmes relatifs au fonctionnement du système de signalisation européen¹⁴ ETCS niveau 2 ont été résolus et le système est opérationnel depuis mai 2006. Malgré ces complications dues à un problème d'interface entre les balises au sol et le matériel

¹³ Les chiffres se réfèrent à Barcelone-Figueras

¹⁴ L'ensemble de la ligne est interopérable.

embarqué, l'Espagne s'est résolument orientée vers l'extension de l'ERTMS sur l'ensemble de ces principaux corridors. Le tronçon Lérída-Barcelone est en cours d'achèvement et sa mise en service doit intervenir au cours de l'année 2007. Le tronçon Barcelone-Figueras doit être - en principe - achevé en même temps que le tronçon transfrontalier, mais des retards dans la planification ont été constatés, de sorte que la mise en service pourrait être décalée par rapport à la date d'achèvement du tronçon transfrontalier (la différence d'écartement ne permettant pas un raccordement au réseau classique - ce qui poserait un problème assez significatif). Le financement pour l'ensemble de ces sections est assuré par des fonds publics espagnols et par le fonds de cohésion. La contribution du budget RTE a, pour le passé, été concentrée sur la seule phase d'études et les autorités espagnoles semblent intentionnées - ici aussi - à maintenir la même approche.

4. CONCLUSIONS - RECOMMANDATIONS

Les principaux enseignements que l'on peut tirer de cette première évaluation de l'axe ferroviaire (prioritaire) à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe sont les suivants :

- il existe une volonté **certaine** de la part des trois Etats concernés de renforcer leurs connexions ferroviaires - qui sont pour l'instant pénalisées par l'obsolescence de certaines infrastructures et **l'absence d'interopérabilité** des réseaux.
- les perspectives de croissance du trafic ferroviaire semblent prometteuses, compte tenu du dynamisme des échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.
- les investissements - au cours de la période 2007-2013 - nécessaires à la réalisation de l'ensemble de ces infrastructures s'élèvent à plus de **26 milliards d'€ dont environ 16 milliards pourraient être éligibles à des fonds communautaires autres que le RTE (60% environ)**. Les seuls tronçons transfrontaliers représentent un investissement total de **2.600 M€** dont près de **800 M€** ont déjà été engagés.
- plusieurs tronçons pourraient être financés - au même titre que Perpignan-Figueras - à travers des **mécanismes de type PPP**, ce qui permettra de palier les limites de l'investissement public.

Il n'en demeure pas moins que certains aspects relatifs au projet nécessiteront, de la part des autorités concernées (Etats - Régions - Communauté) des clarifications :

- le calendrier de réalisation de certaines sections devra être précisé afin d'éviter que les bénéfices issus de la réalisation de nouvelles infrastructures ne soient pas perdus du fait de la **persistance** de goulets d'étranglement (**faible capacité - absence d'interopérabilité**) limitant les performances des branches Atlantique et Méditerranée de cet axe.
- la finalité des réseaux transeuropéens va au bien au-delà de la simple réalisation d'une infrastructure : celle-ci doit également contribuer au bon fonctionnement du marché des transport en particulier et du marché intérieur plus en général. Dans ce contexte, **le fonctionnement optimal du réseau nécessite qu'une politique de transport cohérente soit adoptée pour l'ensemble de l'axe en question**. Sur les relations péninsule ibérique - reste de l'Europe, cela doit se traduire par une **harmonisation des priorités** : la mise en œuvre d'une politique de transfert modal,

de la route vers le rail, en particulier pour le fret, si elle semble souhaitée par toutes les parties intéressées ne pourra se concrétiser que si les mesures appropriées – tant sur le plan des infrastructures que de la tarification - sont mises en œuvre de part et d'autre des Pyrénées.

- si le projet dans son ensemble – présente une forte valeur ajoutée européenne, les sections qui le composent ne bénéficient pas toutes des mêmes avantages au niveau des fonds communautaires. Alors qu'une partie de ces coûts, notamment au Portugal et en Espagne, peuvent être couverts au titre de l'objectif de convergence ou du fonds de cohésion, la France n'en bénéficie pas et l'Espagne ne bénéficiera d'ailleurs plus du niveau de soutien qu'elle a pu percevoir au cours de la période budgétaire passée. Il est donc nécessaire, qu'un **principe d'équité** dans la distribution des financements communautaires puisse être concordé. Pour les tronçons situés dans des zones bénéficiant de l'objectif de convergence ou du fonds de cohésion, il faudrait ainsi faire appel en priorité à ces fonds plutôt qu'au budget RTE. Il s'agit, dans ce contexte, de veiller à une répartition **optimale** du soutien communautaire tout le long de cet axe.
- des modalités de cofinancement – plus adaptées que celles actuellement en vigueur - devraient être étudiées afin de rendre plus efficace le soutien à travers le budget RTE. Un financement *ab initio* (sous certaines conditions) permettrait – par exemple - de réduire de façon significative les frais financiers et de faciliter la mise en œuvre du principe « d'additionnalité ».

Programme de Travail

Action	Objectif	Aspects « critiques »	Situation	Contacts
1. Etablir un état des lieux de l'ensemble du corridor.	Présenter un premier rapport sur la situation à la Commission d'ici juillet 2006	Maturité des projets – concordance des calendriers	Terminé	Autorités FR, ES, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, Membres du PE
2. Obtenir un calendrier précis et des garanties de financement pour la réalisation des sections composant l'axe prioritaire n°3	Etablir une proposition de financement définitive en vue de l'adoption de la programmation pluriannuelle 2007-2013 Développer un plan de financement avec les autres partenaires communautaires (DG REGIO, BEI etc...), notamment pour les sections qui peuvent bénéficier d'un soutien communautaire à travers d'autres fonds que ceux RTE.	Concilier les calendriers de réalisation et contraintes financières Obtenir des garanties sur les engagements financiers de chaque partie intéressée Définir les tronçons prioritaires. Coordonner les différents fonds communautaires. Mécanismes de financement innovants Adoption du règlement financier RTE	Première évaluation – juillet 2006. Version définitive novembre 2006	Autorités FR, ES, PT, promoteur(s) du projet, autorités locales, BEI, institutions financières, DG REGIO.
3 Identifier les problèmes potentiels qui pourraient affecter la réalisation de l'axe.	Proposer pour chaque section posant problème des solutions d'ordre technique, environnemental et administratif	Concordance du calendrier concernant la réalisation des différentes sections. Interopérabilité des réseaux Concordance des politiques (priorités)	Problèmes partiellement identifiés	Autorités FR, ES, PT, promoteur(s) du projet, autorités locales, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires DG REGIO.
4. Identifier les synergies entre le PP3 (branche Méditerranée) et PP6, dans le but de créer un axe ferroviaire à grande capacité est-ouest au sud des Alpes.	Proposer un plan d'action commun PP3-PP6	Organisation d'une rencontre réunissant les autorités concernées Déclaration d'intention (?) relative au développement de ce corridor Méditerranée-Alpes.	A présenter au PE et Conseil d'ici juillet 2007	Coordonnateur PP6 , Autorités FR, ES, promoteur(s) du projet, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires

