



## RAPPORT ANNUEL DU COORDONNATEUR EUROPEEN

**Etienne Davignon**

### **PROJET PRIORITAIRE N° 3**

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

**Bruxelles  
Juillet 2008**

## Table des matières

<b>1. Introduction</b>	p 3
<b>2. Etat des lieux</b>	p 3
2.1 Branche Atlantique	p 3
2.2 Points à retenir concernant la branche Atlantique	p 5
2.3 Pistes des réflexion (I)	p 6
2.4 Branche Méditerranée	p 7
2.5 Points à retenir concernant la branche Méditerranée	p 10
2.6 Pistes des réflexion (II)	p 11
2.7 Liaison Espagne - Portugal	p 12
2.8 Pistes des réflexion (III)	p 13
<b>3. Propositions</b>	p 14
<b>Carte du Projet</b>	

*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.

L'axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe (Projet Prioritaire n°3), représente un élément fondamental pour garantir 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, cette rupture de charge étant très pénalisante pour le transport ferroviaire, notamment de fret<sup>1</sup>. En qualité de coordonnateur européen et conformément à ma lettre de mission, je suis tenu à rédiger chaque année, à l'attention de la Commission, du Parlement européen et du Conseil, un rapport sur l'avancement du projet prioritaire - "Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe" - dont j'ai la charge. Les deux premiers rapports qui ont été publiés en 2006 et 2007<sup>2</sup> identifiaient aussi bien les progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets composant cet axe que les questions qui restent en suspens ou les difficultés qui sont susceptibles de retarder sa mise en œuvre ou de compromettre une utilisation optimale de cette infrastructure. Ces interrogations méritaient des réponses – de la part des Etats membres, des gestionnaires de réseau et des opérateurs - qui, jusqu'à présent, n'ont pas été toutes clairement apportées.

Le présent rapport se veut un guide afin non seulement de fournir, à l'ensemble des parties intéressées, un état des lieux des branches qui composent l'axe prioritaire n°3 (PP3), mais également de provoquer une réflexion plus large sur la problématique de ce projet et sur les mesures appropriées qu'il conviendrait de prendre pour répondre aux questions qui restent toujours en suspens.

## 2. ETAT DES LIEUX.

Comme indiqué plus haut, les rapports 2006 et 2007 ont déjà largement apporté des informations précises sur le projet en question<sup>3</sup>. Il me semble néanmoins utile de résumer l'état des lieux des deux branches et d'identifier – à ce stade – où se trouvent les points critiques.

### 2.1. Branche Atlantique

La branche Atlantique du projet en question peut-être divisé en plusieurs tronçons qui se trouvent à des stades de planification très différents.

#### i. Tours-Angoulême-Bordeaux.

---

<sup>1</sup> Si certains trains de voyageurs sont dotés d'essieux adaptables aux différents écartements (et peuvent donc rouler sur les deux réseaux) ce n'est pas le cas pour le fret. Trois solutions sont possibles : le changement d'essieux, le transbordement des marchandises d'un wagon à essieu à écartement UIC à un wagon à écartement ibérique (large) ou encore le transbordement avant la frontière des marchandises dans des camions. On estime que 5 à 10% des passages de poids lourds à la frontière franco-espagnole d'Irun concernent ce type de trafic qui pourrait être évité en grande partie si les deux réseaux étaient interopérables.

<sup>2</sup> Pour un historique complet du projet, voir les deux premiers rapports annuels couvrant les périodes 2005-2006 et 2006-2007, disponibles à l'adresse suivante: [http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index\\_fr.htm](http://ec.europa.eu/ten/transport/coordinators/index_fr.htm).

<sup>3</sup> Les caractéristiques des différents projets concernant cette infrastructure et les estimations de coût sont détaillées dans les rapports 2006 et 2007.

Le projet de ligne à grande vitesse (LGV) entre Tours et Bordeaux se trouve encore au stade des études. Fin février 2008, les procédures en vue de l'attribution du contrat de concession de la construction et d'exploitation de la ligne (une première en France) ont été lancées. Trois groupements avaient ainsi été retenus dès novembre 2007 et sont conduits par les principaux groupes de BTP français Bouygues, Eiffage et Vinci. Le choix final devrait intervenir à la mi-2009, en même temps que la Déclaration d'Utilité Publique (DUP). Les travaux devraient commencer en 2010 et s'achever vers 2016.

Il faut noter que les travaux sur le nœud de Bordeaux se déroulent conformément au calendrier prévisionnel et le remplacement de l'actuelle "passerelle Eiffel" (à deux voies) par un nouveau pont (à quatre voies) est intervenu début mai 2008. La nouvelle infrastructure ne sera totalement en service qu'à la fin du premier semestre 2009 et elle permettra de fluidifier le trafic à l'intérieur d'un des nœuds ferroviaires les plus congestionnés de France.

## ii. Bordeaux-Dax

La future liaison Dax-Bordeaux a fait l'objet d'une procédure de "débat public" entre fin août et fin décembre 2006. Trois options de tracés (plus l'option « zéro ») avaient été proposées et le choix retenu est celui du tracé le plus oriental, permettant une utilisation commune d'une partie de l'infrastructure avec la future ligne à grande vitesse **Bordeaux-Toulouse**. Il est prévu que la DUP ait lieu en 2011, avec un début des travaux vers 2013, la mise en service intervenant aux alentours de 2020, ce qui est conforme avec les dates indiquées dans la décision sur les orientations communautaires en matière de réseaux transeuropéens de transport.

La réalisation de cette section reste cependant subordonnée à la **possibilité d'utiliser le réseau espagnol à écartement UIC afin de développer des services de fret** sur longue distance, le fret étant la principale justification pour la réalisation de ligne<sup>4</sup>. **Cette inconnue pourrait ainsi peser lourd dans le choix final des autorités françaises.**

## iii. Dax-Vitoria/Bilbao

Il s'agit d'une des parties du projet les plus complexes. Sur le plan technique, la ligne traverse, en alternance des zones très densément peuplées et des zones semi-montagneuses à l'orographie particulièrement difficile. Au niveau des acteurs, l'**ADIF** (le gestionnaire d'infrastructure espagnol), **RFF** (le gestionnaire français) et **ETS**<sup>5</sup> (qui dépend du gouvernement de la région autonome du Pays Basque) se partagent la responsabilité des différentes sections. La section transfrontalière - non encore formellement définie - étant supervisée par une **Commission Intergouvernementale** nouvellement créée qui s'appuiera sur le **GEIE Vitoria-Dax**<sup>6</sup>, déjà existant. Le nombre d'acteurs impliqués sur une section de projet de moins de 200 km est ainsi impressionnant.

---

<sup>4</sup> La ligne existante est loin d'avoir atteint un niveau de saturation et ses caractéristiques géométriques sont plutôt bonnes, même si l'armement de la voie, le système de signalisation et d'électrification ne sont pas des plus récents.

<sup>5</sup> ETS = Euskal Trenbide Sarea est l'entité dépendant du gouvernement de la région autonome du Pays Basque qui a la responsabilité du financement et de la réalisation de l'infrastructure du tronçon entre Bergara et Irun. Le projet géré par ETS requiert néanmoins l'approbation du ministère du Fomento et de l'ADIF.

<sup>6</sup> Lui-même sous la responsabilité de l'ADIF et de RFF.

Il est désormais certain que la mise en service de cette partie de la branche Atlantique sera en décalage de plusieurs années par rapport aux prévisions. En ce qui concerne d'une part la section (Vitoria)-Bergara-Irun, la décision sur les orientations RTE indiquait l'année 2010. La mise en service devrait plutôt avoir lieu aux alentours de 2013. Pour ce qui est de la **section transfrontalière Irun-Hendaye-Dax, le décalage** pourrait être encore plus important. Les sections entre Vitoria et Bilbao sont néanmoins déjà en construction ou en préparation, sous la responsabilité de l'ADIF, alors que la réalisation du tronçon entre Bergara et Irun vient juste de commencer<sup>7</sup>.

Si l'ensemble des parties prenantes considère – à juste titre – que cette section doit être "mixte" afin de permettre à la fois le passage des trains de voyageurs, mais aussi des trains de fret à longue distance, l'infrastructure en construction doit pleinement tenir compte de ces objectifs de même que le modèle d'exploitation choisi pour la future ligne. Le projet, tel qu'il semble se dessiner, ressemble cependant de plus en plus à une infrastructure de transport avant **tout dédiée au transport de voyageurs interrégional ne laissant qu'une place limitée au transport de fret international**. Suivant un souhait exprimé par les autorités de la Navarre et soutenu par le gouvernement espagnol, il existe, par ailleurs, un projet visant à adjoindre au "Y" **Basque** une nouvelle branche vers Pampelune, le transformant ainsi en "X" **basco-navarrais**. La section du projet, Bergara - Ezkio/Iraso, une trentaine de kilomètres environ, serait ainsi intéressée par des courants de trafic plus importants que dans le projet initial. Il faudrait ainsi analyser en priorité les conséquences que cette nouvelle branche pourrait avoir en termes d'allocation de sillons sur le projet **France-Espagne**, notamment pour le transport de fret.

L'important décalage qui existe entre la réalisation du projet en Espagne et en France rend ainsi nécessaire – ici encore plus qu'ailleurs – **qu'une coordination exemplaire soit mise en place**, afin qu'il n'y ait plus d'incertitudes concernant les caractéristiques techniques de la ligne<sup>8</sup> (notamment entre Vitoria et la frontière française), la planification précise de chaque tronçon et pour vérifier qu'il existe bien une convergence de vues en ce qui concerne la future utilisation de l'infrastructure et la place qui pourrait être réservée à chaque typologie de trafic (voyageurs courte/moyenne distance, voyageurs longue distance et grande vitesse, fret).

#### iv. Vitoria-Valladolid-Madrid

La ligne Valladolid-Madrid a été mise en service en décembre 2007 (ce qui a permis une réduction sensible du temps de parcours) et les tronçons vers Burgos et Vitoria sont en construction ou en planification avancée.

#### 2.2. Points à retenir concernant la branche Atlantique.

1 – il existe un **décalage significatif** dans la planification du projet en France et en Espagne.

2 – des changements sont intervenus (ou pourraient intervenir) dans la définition de certains tronçons composant cette branche, de sorte que **les caractéristiques du projet et les conditions d'utilisation de la ligne pourraient en être affectées**. La cohérence des

<sup>7</sup> Le lancement des "appels à projets" a eu lieu à la fin 2007, les premiers chantiers ont démarré au printemps 2008.

<sup>8</sup> A titre d'exemple, pour le transport de fret, les questions des rampes, du nombre des évitements, leur positionnement et leur longueur sont essentielles. Les contraintes liées à la mise en place d'une autoroute ferroviaire sont encore plus importantes.

projets français avec ceux espagnols pourrait ne pas être assurée.

3- il ne semble pas y avoir – à ce jour – **une vision partagée de l'utilisation de l'infrastructure**, depuis Bordeaux jusqu'à Vitoria.

4- en ce qui concerne le tronçon transfrontalier **Irun-Dax**, même si celui-ci fait partie du périmètre du GEIE Vitoria-Dax, **il n'existe pas de structure commune**, à l'instar de ce qui existe pour le projet Lyon-Turin avec LTF<sup>9</sup> ou pour le projet Perpignan-Figueras avec TP Ferro, qui **ait l'entière responsabilité de réaliser ou de superviser les études relatives à cette section transfrontalière**. Ces études continuent d'être réalisées par l'ADIF pour les tronçons situés en Espagne et RFF pour les tronçons en France. En termes d'efficacité et de cohérence du projet, cette situation n'apparaît pas comme optimale.

### 2.3. Pistes de réflexion (I).

La branche Atlantique est caractérisée par une réalisation par phases qui s'échelonne sur une vingtaine d'années, entre le début des travaux sur la ligne Madrid-Valladolid et la mise en service de la section Bordeaux-Dax, escomptée aux alentours de 2020. Il est difficile, dans ce contexte, de pouvoir la considérer comme **un unique projet** : il s'agit plutôt de la juxtaposition de plusieurs projets, qui apparaissent réalisés **indépendamment l'un de l'autre**. Si l'on veut que la branche Atlantique du PP3 réponde aux besoins futurs en matière de transport de voyageurs ou de marchandises, il est ainsi nécessaire d'assurer la cohérence de cet ensemble de projets.

**A ce stade la priorité est de nature politique** : il s'agit de faire en sorte que les deux Etats membres intéressés par ce projet **s'accordent sur ce à quoi cette nouvelle infrastructure sera destinée**. Si les priorités devaient être différentes d'un côté des Pyrénées par rapport à l'autre (ici le fret, de l'autre côté le transport de voyageurs sur le plan régional) **c'est la politique de mobilité dans les Pyrénées et en particulier le souhait exprimé – non seulement par les Etats membres, les régions mais aussi par la Commission - de favoriser le rééquilibrage modal pour les marchandises, qui pourrait être remise en question**<sup>10</sup>.

Dans cette optique, j'avais émis le souhait qu'une Commission Intergouvernementale (CIG) soit mise en place afin de pouvoir *monitorer* aussi bien la section internationale Dax-Vitoria que ses accès immédiats. Je crois cependant que son rôle pourrait être encore plus ambitieux. Elle devrait être une instance permettant aux deux gouvernements d'échanger des bonnes pratiques, des informations sur leur planification respective et fournir aux ministères compétents les éléments nécessaires pour développer – en commun – une politique afin de rendre le transport ferroviaire performant et compétitif par rapport aux autres modes (route – avion – bateau).

En réponse à ma demande initiale, les deux gouvernements se sont engagés lors du sommet franco-espagnol du 10 janvier 2008 à mettre en place cette CIG – pour l'instant limitée à la seule section internationale Dax-Vitoria: si je ne peux que me féliciter de cet accord, je constate qu'au bout de six mois, cela ne s'est pas concrétisé de façon opérationnelle. J'ajoute qu'au-delà des Etats membres, la Commission européenne – en

---

<sup>9</sup> Lyon-Turin Ferroviaire

<sup>10</sup> Le problème d'interopérabilité (différence d'écartement) rend cette problématique encore plus essentielle dans le cas présent.

tant que bayeur de fond important – devrait avoir un rôle d'observateur actif au sein de cette CIG telle que je l'imagine. Le vice-Président Barrot – lorsqu'il était encore en charge des transports - a d'ailleurs mis l'accent sur ce rôle que joue la Commission, dans le cadre des réseaux transeuropéens de transport, lors du Conseil Informel Transports de Brdo qui s'est tenu le 6 mai dernier<sup>11</sup>.

Je suis ainsi convaincu que si l'on souhaite rendre attractif le transport ferroviaire, à travers des infrastructures performantes, on ne peut pas avoir une vision qui se borne à un tronçon de ligne : **il est essentiel d'avoir une vision de réseau**. C'est la raison pour laquelle, je plaide pour que cette CIG puisse avoir un droit de regard sur une plus grande échelle. Il me semble absolument essentiel que la France et l'Espagne développent une vision en commun de l'utilisation<sup>12</sup> qu'ils veulent faire de cet axe, déclaré prioritaire au niveau européen. Ceci est d'autant plus nécessaire que la planification des différents tronçons est étalée sur une période plus longue. **Cette réflexion s'applique aussi bien à la branche Atlantique qu'à son pendant Méditerranéen.**

#### **2.4. Branche Méditerranée.**

Dans ce cas également, les tronçons qui composent cette branche se trouvent à des stades de développement très différents. L'axe Nîmes-Montpellier-Barcelone, est certainement plus avancé que la branche Atlantique et il semble très prometteur pour le transport de fret sur longue distance, grâce au dynamisme de la Catalogne et en particulier du port de Barcelone, dont l'augmentation de trafic est tout à fait remarquable<sup>13</sup>. Toutefois, **cet axe ferroviaire ne pourra pas répondre dans l'immédiat à l'augmentation de la demande potentielle de transport par rail** et il restera vraisemblablement handicapé par des contraintes liées à l'infrastructure au moins jusqu'en 2013. La situation, en détail est la suivante :

##### **i. Nîmes-Montpellier.**

Le choix du concessionnaire, en vue de la réalisation du contournement – à priorité fret – Nîmes-Montpellier prévu initialement début 2008, pourrait n'intervenir que début 2010 (avec deux ans de retard supplémentaires) compte tenu des difficultés inhérentes au financement du projet. **La mise en service est prévue en 2014**. Dans le cadre du "Grenelle de l'Environnement" que présidait le ministre d'Etat Jean-Louis Borloo, le projet a été considéré comme l'une des priorités puisque cette section est l'une des plus congestionnées de l'ensemble de cette branche. La France a déclaré à l'occasion du séminaire intergouvernemental franco-espagnol qui s'est tenu à Saragosse, le 27 juin

---

<sup>11</sup> M. Barrot soulignait dans l'introduction du document de travail distribué à l'occasion de ce Conseil informel : "At European level, the Commission will step up its efforts to encourage Member States **to coordinate their infrastructure policies**, with a view to exchanging best practices **and identifying early obstacles to funding and solving cross border constraints**. It will continue to rely on the work of the European coordinators who, by their dedication, have played a major role in advancing the priority projects".

<sup>12</sup> Une telle approche doit permettre de concilier – au mieux - les différents types de besoins qui pourrait apparaître antagonistes (le fret sur longue distance contre le transport de voyageurs local par exemple).

<sup>13</sup> Le port de Barcelone a connu une augmentation très significative de son trafic entre 2003 et 2007, passant de 31 MT à 51 MT. Pour l'année écoulée le trafic de conteneurs s'est établi à plus de 2.5 millions de TEUs soit approximativement 25 MT.

dernier, que la question du financement (qui associe également la région Languedoc-Roussillon) avait été résolue.

## ii. Montpellier – Perpignan.

La réalisation de la section Montpellier-Perpignan n'apparaît pas – à ce stade - comme une priorité immédiate pour la France, même si une procédure de "débat public" (Loi Barnier) devrait néanmoins avoir lieu entre avril et juillet 2009. Le choix du type de ligne n'est pas encore arrêté (LGV – LGV + fret) – et cela – tant que la démonstration que du trafic supplémentaire est généré par la nouvelle interconnexion transfrontalière avec l'Espagne à écartement UIC n'aura pas été faite. Compte-tenu des vicissitudes rencontrées dans la réalisation de la liaison Barcelone-Perpignan, la montée en puissance de cet itinéraire, pour les trafics de voyageurs et de marchandises pourrait être décalée dans le temps (voir points suivants) et cet horizon pourrait être relativement lointain. Si la capacité actuelle de la ligne apparaît suffisante tant que la totalité de la liaison Barcelone-Perpignan n'est pas devenue pleinement opérationnelle, tout retard ultérieur dans la planification de cette section – dont la mise en service était prévue en 2015<sup>14</sup> – risquerait de pénaliser le développement du transport ferroviaire de fret mais aussi de voyageurs sur cet axe. Il faut noter, cependant, que le financement de cette ligne n'est pour l'instant pas assuré.

## iii. Perpignan –Figueras (section concédée).

La partie concédée à TP Ferro Perpignan-Figueras est quasiment terminée. Elle sera achevée, conformément au cahier des charges, au plus tard le 17 février 2009. Le concessionnaire a non seulement réussi à respecter les délais, mais aussi les coûts, ce qui mérite d'être souligné. Il ne s'agira cependant pas d'une mise en service, mais – à ce stade - d'une simple "*réception provisoire*". En effet compte tenu de la situation des accès sud (voir ci-après), il n'est pas possible de réaliser tous les essais nécessaires. L'utilisation de cette nouvelle infrastructure – qui bénéficie – encore faut-il le rappeler – d'un soutien communautaire de plus de 170 M€ sur la période 1995-2009, risque d'être fortement handicapée – au moins jusqu'en 2012 - par les problèmes d'accès. Une telle situation – au-delà des problèmes financiers auxquels TP Ferro se trouvera confronté et qui devront être résolus avec les Etats membres – est très dommageable pour l'image et la crédibilité même de la politique des réseaux transeuropéens<sup>15</sup>. **La coordination des différents projets (la section concédée et les accès au sud) apparaît ainsi comme non optimale.** Il est très regrettable que ces retards n'aient pas été communiqués plus tôt, ce qui aurait vraisemblablement permis de prendre, plus en amont, les mesures d'accompagnement pour mieux faire face à cette situation. **Dans ce contexte, je constate que l'existence d'une Commission Intergouvernementale, dont la responsabilité était strictement limitée au seul tronçon transfrontalier, n'a pas permis d'éviter une telle situation.**

## iv. Figueras-Barcelone

Si la majeure partie de l'infrastructure (plateforme ferroviaire) entre Barcelone et Gérone est en place, la traversée de Gérone et la connexion vers Figueras à la ligne concédée à TP Ferro ont accumulé un certain retard. Pour y faire face, l'ADIF et le ministère des

---

<sup>14</sup> Décision n°884/2004 sur les Orientations en matière de développement du réseau transeuropéen de Transport

<sup>15</sup> Cette situation pourrait également avoir un impact négatif sur le développement de futurs Partenariats Public Privé (PPP).

Transports (*Fomento*) ont prévu de mettre en place – dans un effort louable – des solutions transitoires qui devraient être opérationnelles à l'horizon 2010/2011, dans l'attente que l'infrastructure de la ligne nouvelle soit complétée. Elles concernent essentiellement les travaux de mise à écartement UIC de la ligne existante au droit de Gérone et la création d'un nouveau raccordement entre cette ligne et le tronçon concédé à TP Ferro. Le tableau suivant donne un aperçu de la complexité de la connexion entre Perpignan et Barcelone (150 km) – au cours de cette période transitoire qui se décompose de la façon suivante:

<i>Section</i>	Perpignan – Le Soler	Le Soler - Figueras	Nouveau raccord. Figueras traversée Gérone et	Gérone-Mollet	Mollet-Barcelona Sants	Mollet - Port
<i>Utilisation</i>	mixte	mixte	mixte	mixte	voyageurs	fret
<i>Alimentation</i>	1.500 V	25.000 V	3.000 V	25.000 V	3.000 V	3.000 V
<i>Signalisation</i>	KVB	ERTMS	ASFA	ERTMS	ASFA	ASFA
<i>Nota</i>	RFF	Concession TP Ferro	Double écartement prévu sur ligne historique	Ligne nouvelle	<i>Cambiator</i> + écart. large	double écartement

En ce qui concerne cette section particulièrement importante pour assurer la continuité du réseau à écartement UIC, les constatations et recommandations suivantes peuvent être faites:

1 - **Les retards enregistrés à la sortie de Barcelone et entre Gérone et Figueras pénalisent ainsi fortement la productivité de cet axe majeur du réseau transeuropéen de transport.** Il semble difficile de tabler sur un service (même minimum) utilisant le tunnel avant fin 2010/début 2011, il faut donc sérieusement envisager le fait que la concession (y compris le tunnel resteront totalement inutilisés au moins pendant quasiment deux ans. Le raccordement de Figueras représente sans nul doute le point le plus critique.

2 - Compte tenu de ce qui précède et des caractéristiques du matériel roulant – trains à grande vitesse - prévu pour être utilisé sur cette relation, **il apparaît peu probable que des connexions directes depuis la France puissent aller au-delà de Figueras** (extrémité sud du tronçon concédé) **de même que les trains venant d'Espagne devraient être limités à Perpignan**, compte tenu de incompatibilité entre le système d'alimentation de la ligne existante Perpignan-Nîmes et ces mêmes convois.

3 – Aussi, dans le cadre de la mise en œuvre de solutions transitoires, **la possibilité de prolonger jusqu'à Barcelone Sants (en équipant la ligne historique d'un troisième rail) mériterait d'être étudiée:** elle pourrait permettre d'envisager dès fin 2010-2011 (moyennant la disponibilité de rames tricourant) des services directs depuis Barcelone vers Montpellier – Marseille – Lyon ou encore Paris, sans rupture de charge à Perpignan.

4 – Pour le fret, le choix des caractéristiques techniques de la nouvelle infrastructure aura une incidence majeure et pourrait ne pas être sans conséquence sur la performance du service offert. Les pentes (plusieurs tronçons, à la fois sur la section

concedé à TP Ferro et sur la ligne vers Barcelone présentent de pentes à 18 pour 1000) de même que le faible nombre d'évitements ne faciliteront pas le service de fret. Enfin, la question du matériel roulant utilisable pour ce service (quelles locomotives?) reste entièrement ouverte, même si la solution de facilité, qui s'affranchit des électrifications, plaide pour l'utilisation d'engins diesels<sup>16</sup>.

#### v. Barcelone-Madrid

La totalité de la ligne Madrid-Barcelone (à l'exception de l'entrée dans cette dernière ville) est en service depuis la fin du mois de février 2008. Je me félicite de ce résultat d'autant plus que cette ligne représente une réponse forte aux attentes en matière de développement durable qui s'est traduite par une augmentation significative – en quelques mois seulement – de la part de marché du rail sur cet axe, au détriment de la route et du transport aérien. Dans le contexte économique mondial actuel, qui voit un renchérissement du coût des matières premières, les services voyageurs à grande vitesse jouent et joueront encore plus à l'avenir, un rôle clé dans le cadre de la mobilité des personnes. Je constate – il s'agit d'une tendance que l'on retrouve pour l'ensemble du réseau transeuropéen - qu'il est toujours plus facile et rapide de réaliser une ligne à vocation domestique qu'une ligne vouée principalement au trafic international.

#### 2.5. Points à retenir concernant la branche Méditerranée.

1 – il existe comme, pour la branche Atlantique, des divergences importantes dans la planification des sections qui composent cet axe, en France et en Espagne. Dans ce cas également, **la planification française accuse un certain décalage par rapport à la réalisation des projets en Espagne;**

2 – l'impact du décalage qui existe entre la réalisation des tronçons français et ceux espagnols devrait ainsi être évalué, notamment sur trois aspects essentiels:

- **l'interopérabilité :**

- **la possibilité pour la ligne existante (Nîmes-Montpellier-Perpignan) d'absorber la croissance du trafic escomptée sur cet axe** (jusqu'à quand? – avec quelles contraintes?). S'il semble que la France se soit engagée à garantir à offrir les sillons nécessaires pour la desserte de la liaison Perpignan-Figueras-Barcelone, il n'en demeure pas moins que cette situation pourrait ne pas être longtemps tenable;

– **il est par ailleurs urgent de vérifier si les caractéristiques techniques de l'ensemble de cette nouvelle infrastructure sont pleinement compatibles pour son utilisation pour le transport de fret.**

3 – **la priorité immédiate concerne la gestion des les retards rencontrés au sud de Figueras** qui isolent - de facto – le tronçon concedé à TP Ferro du reste du réseau espagnol à écartement UIC. Si les solutions transitoires - en cours d'évaluation – représentent un effort louable de la part de l'ADIF, **il y aura nécessairement un décalage entre la fin des travaux sur le tronçon concedé et la mise en service de ces solutions transitoires;**

4 - indépendamment des conséquences opérationnelles (moins de trafic) et des retombées

<sup>16</sup> Entre la commande, la livraison et la mise en service opérationnel de matériel de traction il se passe, en moyenne, 4 années.

financières corollaires (perte de revenus pour le concessionnaire, mais aussi pour les autres gestionnaires d'infrastructure ADIF et RFF), **c'est l'image des réseaux transeuropéens qui est écornée;**

5 - une CIG existe déjà. Elle est limitée à la section transfrontalière et son utilité, pour gérer cette situation s'est révélée très faible voire nulle.

## 2.6. Pistes de réflexion (II).

Les propositions que j'avance dans le présent document reflètent, à la fois, la situation constatée sur le terrain et l'évolution possible du système de transport en Europe et dans les Pyrénées en particulier.

J'étais convaincu - dès le début de ma mission - de l'importance que les deux branches Atlantique et Méditerranée de ce projet prioritaire pouvaient jouer, non seulement pour le transport de voyageurs, mais aussi – et surtout – pour le transport de fret. Je suis encore plus persuadé que la finalité de ces infrastructures sera essentiellement tournée vers le transport de fret. Deux arguments plaident fortement pour cette vision. Le transport routier qui domine dans le transport de marchandises entre la France et la péninsule ibérique a longtemps bénéficié de carburant bon marché, et de droits de passage sur les infrastructures inférieurs à ce qui se pratique ailleurs en Europe<sup>17</sup> risque de perdre cet avantage compétitif du fait de la possible application de la directive "Eurovignette", notamment sur des zones sensibles comme les Pyrénées et compte tenu d'un renchérissement durable des matières premières et en premier lieu du pétrole.

En second lieu, le transport routier ne peut – seul – répondre au besoin de transport généré – par exemple – par un port comme celui de Barcelone qui ambitionne de devenir une porte d'entrée majeure, en Méditerranée, pour les trafics conteneurisés en provenance d'extrême Orient. Afin de croître et rentabiliser les importants investissements en cours, ce port doit obligatoirement étendre son "*hinterland*" (sa zone de chalandise) mais il ne pourra le faire que s'il dispose – en plus de la route – d'infrastructures ferroviaires leur permettant de transférer des quantités importantes de marchandises sur d'autres plateformes logistiques ou les centres de consommation finaux des marchandises. Sans une telle infrastructure, les ambitions de Barcelone – mais d'autres acteurs économiques importants du sud de l'Europe- pourraient être sérieusement contrariées.

Si l'on n'arrivait pas à utiliser ces deux branches pour développer le transport de fret par rail, d'aucuns estiment que la solution passe par la réalisation d'une nouvelle traversée Pyrénéenne - qui figure d'ailleurs comme un projet prioritaire dans les réseaux transeuropéens de transport (PP16). Si l'idée de réaliser ce projet est des plus louables – et les gouvernements français et espagnol se sont engagés à lancer les études y afférant lors du séminaire intergouvernemental du 27 juin 2008, cela ne doit pas se faire au détriment de la réalisation – prioritaire – des deux branches Atlantique et Méditerranée.

Si le développement de celles-ci devait être négligé, cela pourrait avoir des conséquences très dommageables pour le système de transport "transpyrénéen" dans son ensemble. **L'hypothèse de réaliser une nouvelle traversée – qui serait dédiée exclusivement ou quasi exclusivement au fret - ne doit ainsi pas être vue comme le prétexte pour évincer le fret sur les branches Atlantique et Méditerranée du**

---

<sup>17</sup> Je fais référence ici à la gratuité de certaines autoroutes ou routes nationales à grand débit.

**PP3.** En premier lieu, il n'a de sens que si l'on commence à renforcer le fret ferroviaire sur ces deux branches alors que celui-ci ne représente pour le moment une part très réduite dans les échanges entre la péninsule ibérique et le reste de l'Union. Par ailleurs, dans la meilleure des hypothèses, compte tenu des procédures, des contraintes financières et techniques, il est peu probable qu'un tel projet puisse être opérationnel avant 25 ou 30 ans – l'expérience des traversées alpines, nous a enseigné à être patients. **25 ou 30 ans c'est beaucoup trop tard pour faire face aux défis du transport (congestion – pollution – augmentation du coût du transport) qui se présentent à nous, dès aujourd'hui.**

## **2.7. Liaison Espagne-Portugal**

Le 23 novembre 2007, une réunion à haut niveau s'est tenue à Bruxelles avec les délégations portugaise, espagnole et française, pour examiner la situation générale et l'avancement des différentes branches du projet prioritaire n° 3.

Concernant le tronçon entre le Portugal et l'Espagne, les deux délégations ont assuré que les travaux avançaient selon le calendrier et le budget prévus.

La délégation portugaise a notamment confirmé que l'évaluation des incidences sur l'environnement (EIE) pour toutes les branches situées au Portugal avait bien avancé, suivant le calendrier prévu. Chaque tronçon a été préparé séparément pour former le projet global, en coopération avec la partie espagnole et les entreprises de construction.

La délégation espagnole a indiqué que si la ligne à grande vitesse servirait effectivement pour le transport de voyageurs, elle faciliterait également le transport de marchandises entre l'Europe et la péninsule ibérique, jusqu'au Portugal. Lorsqu'il a été souligné que la continuité du réseau de transport de marchandises n'était actuellement pas assurée, la délégation a expliqué que le passage des lignes classiques aux lignes à grande vitesse se ferait progressivement, dans un avenir proche.

Pour la partie portugaise de la liaison, des rapports plus détaillés ont confirmé l'avancement des travaux entre Porto et Lisbonne et entre Lisbonne et Caia, à la frontière espagnole. En particulier, au début du mois de juin, le premier appel d'offres pour un partenariat public-privé (PPP) a été lancé pour la ligne à double voie et à grande vitesse qui reliera Poceirao à Caia. Cette nouvelle ligne garantira un temps de parcours entre Lisbonne et Madrid d'environ 2 h 45. Le transport de marchandises sera possible, dans la limite de 1 000 tonnes.

D'une durée de 40 ans, la concession prévoira notamment la construction de la ligne classique entre Évora et Caia (comprise dans le projet prioritaire n° 16), ainsi que de la nouvelle gare d'Évora. L'investissement total pour la ligne entre Poceirao et Caia a finalement été évalué à quelque 1,45 Mrd EUR, soit une baisse d'environ 15 % par rapport aux chiffres de 2007.

L'évaluation des incidences sur l'environnement pour la concession de construction de la ligne Poceirao - Lisbonne, y compris la construction d'un nouveau pont sur le Tage, est terminée. Elle a été transmise pour examen aux autorités chargées de l'environnement. L'appel d'offres relatif à cette concession devrait être lancé avant la fin de l'année 2008, conformément aux prévisions. La ligne Lisbonne - Madrid doit être mise en service en 2013. Trois PPP supplémentaires devraient être lancés en 2009 pour la ligne à grande vitesse, de voyageurs uniquement, entre Lisbonne et Porto, et pour le système de signalisation. La mise en service de la ligne est prévue pour 2015.

La délégation espagnole a fait état d'une bonne coopération entre les deux pays. Aucun retard n'est prévu.

Pour la gare de Cáceres, l'AVEP (entreprise commune hispano-portugaise) a lancé deux études concernant, d'une part, l'accessibilité de la gare et, d'autre part, l'incidence environnementale de la conception et de la localisation précise de la gare, pour les voyageurs et pour les marchandises. Les études devraient être achevées avant octobre 2008 et le modèle commercial devrait être choisi avant la fin de l'année. En outre, le site de la gare de fret dans les environs de Madrid n'a pas encore été décidé, tandis que pour les voyageurs le ministère estime que la création de quais à la gare d'Atocha ne posera aucun problème.

Le souterrain de Madrid prévu pour la circulation des trains de voyageurs entre le Portugal et le corridor atlantique a été planifié et l'EIE achevée. Les travaux doivent commencer avant la fin de l'année et la mise en service du tunnel est prévue pour 2012.

### **2.8. Pistes de réflexion (III)**

Les travaux relatifs à la branche du projet prioritaire n° 3, Portugal-Espagne, progressent bien, conformément au calendrier et au budget. De fait, d'après les dernières informations, les coûts pour le Portugal seront inférieurs à ce qui était prévu.

Cependant, il conviendrait d'examiner davantage les éléments ci-dessous.

- 1) Certes, la ligne Lisbonne - Madrid sera mixte, mais sa capacité de transport de marchandises sera très limitée. En conséquence, elle pourrait ne pas être avantageuse sur le plan économique.
- 2) L'emplacement de la nouvelle gare de fret dans les environs de Madrid reste à déterminer.
- 3) Le nouvel aéroport de Lisbonne sera situé près d'Alcochete, à l'est de Lisbonne. La continuité de la liaison ferroviaire avec l'est et le sud du Portugal devra être assurée par des navettes entre Poceirao et l'aéroport, celui-ci n'étant pas situé sur la ligne à grande vitesse.
- 4) Le type de concession dans l'appel d'offres pour la partie espagnole de la ligne à grande vitesse n'a pas encore été arrêté. La mise en service de la ligne pourrait donc être retardée.

### 3. PROPOSITIONS.

Sur la base de ce qui précède, je souhaite soumettre aux Etats membres les propositions suivantes:

Je recommande que la CIG prévue pour la branche Atlantique soit opérationnelle sans tarder. Au-delà de ce vœux, il conviendrait que celle-ci (et celle qui existe déjà pour Perpignan-Figueras) **couvre non seulement les tronçons transfrontaliers, mais aussi les accès immédiats, afin de garantir la plus grande cohérence possible dans la planification, la construction et l'utilisation de ces infrastructures. Il s'agit de développer une vision commune de ce projet prioritaire qui n'existe pas à l'heure actuelle. Ceci implique que l'ensemble des parties prenantes au projet – y compris les régions qui participent directement à sa réalisation fassent partie de cette CIG;**

Compte tenu du temps nécessaire pour mettre en place une CIG, ou en changer les statuts, et afin d'éviter d'ultérieures des pertes de temps, on pourrait également réfléchir à la mise en place immédiate d'une structure plus légère sur la forme "**d'un groupe de contact**" pour chacune des branches du projet, composé de l'ensemble des parties prenantes. Ce groupe de contact – qui pourrait bénéficier du soutien de la Commission et du coordonnateur européen - aurait la responsabilité d'apporter des réponses – d'ici la fin de l'année 2008 - aux questions qui suivent:

– **Etablir un calendrier précis de mise en œuvre de chacun des projets** qui composent le PP3. Il s'agit d'une démarche essentielle, notamment si l'on veut privilégier le transfert modal sur ces axes, ce qui nécessite un bouleversement important de la chaîne logistique qui comprend des opérations – qui doivent être planifiées longtemps à l'avance et dont la durée peut difficilement être écourtée (achat de matériel roulant interopérable par exemple). Les aspects financiers – à savoir la couverture financière pour la réalisation de ces infrastructures devraient également être clarifiés.

- **Vérifier que la cohérence technique dans la réalisation des infrastructures qui composent le PP3 soit parfaitement assurée**, afin de ne pas handicaper ou exclure certaines catégories de trafic, comme le fret en particulier.

– Pour le cas spécifique de la branche Méditerranée, il est essentiel de pouvoir **définir la façon la plus appropriée pour faire face aux retards** qui affectent la connexion entre le tronçon concédé à TP Ferro et l'infrastructure à écartement UIC du réseau espagnol. Sachant que la situation transitoire doit durer au moins jusqu'en 2012, il convient que la l'Espagne et la France coordonnent au mieux les interventions nécessaires afin de garantir un niveau de service suffisant pour attirer et fidéliser, dès à présent, les nouveaux clients potentiels du rail.

Par ailleurs, les aspects relatifs à l'interopérabilité, sur le réseau de RFF dans le prolongement de la section concédée à TP Ferro, devraient également faire l'objet d'un suivi approprié afin d'assurer la continuité du réseau et du service de transport ferroviaire, voyageurs et fret, sans qu'il y ait rupture de charge ou toute autre contrainte pénalisante pour ce mode de transport.

- Pour le cas spécifique de la liaison Lisbonne-Porto, je recommande que l'évaluation de l'impact du changement de localisation de l'aéroport d'Ota – sur le projet - soit réalisée.

- Enfin d'une façon plus générale, la péninsule ibérique étant concernée par trois projets prioritaires imbriqués (PP3 – PP16 et PP19), pour garantir une meilleure efficacité dans la supervision de ces derniers un suivi en parallèle de ces trois projets identifiés ci-dessus, par le coordonnateur ou par la Commission devrait s'imposer.

