TRONÇON INTERNATIONAL OU TRANSFRONTALIER DAX-VITORIA

- **Rapport DAVIGNON 2008 PROJET PRIORITAIRE N° 3** « Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe » Extrait :

  Page 5 : « *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. »*

- **COUR EUROPÉENNE DES COMPTES**

Pays	LGV	Code du projet	Intitulé du projet	Coût total initial (millions d'euros)	Montant de la subvention initiale de l'UE (millions d'euros)	Coût total réel (millions d'euros)	Montant réel de la subvention de l'UE (millions d'euros)	Longueur totale du tronçon cofinancé (km)	Coût par km (millions d'euros)
Espagne	Madrid-Barcelone-frontière française	1999ES16CPT001	*Suministro y montaje de materiales de vía en la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa Tramo Madrid-Lleida*	745	464	848,1	464	485	1,7
Espagne	Madrid-Barcelone-frontière française	2001ES16CPT009	*Línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa Tramo:* Lleida-Martorell (plateforme) *Subtramos XI-A y XI-B (Sant Sadurní D'Anoia-Gelida)*	78,1	48,5	73,3	43,3	6,3	11,7
Espagne	Madrid-León	2002ES16CPT002	*Nuevo acceso ferroviario al Norte y Noroeste de España, Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo Tramo: Soto del Real-Segovia Túnel de Guadarrama (Infraestructura y vía)*	1 380,3	1 001,4	1 702,5	1 001,4	32,5	52,4
Espagne	Madrid-León	2009ES162PR011	*Línea de Alta Velocidad Venta de Baños-Palencia-León Plataforma Fase I*	365,8	102,7	384,8	125,6	92,9	4,1
Espagne	Eje Atlántico	2003ES161PR008	Eje Atlántico *Tramo Santiago-Oroso (Variante de Berdia)*	85,5	55,2	101,8	49,5	9,1	11,2
Espagne	Madrid-Galice	2009-ES-19091-E	*Línea de alta velocidad Madrid-Galicia para tráfico mixto Tramo La Hiniesta-Perilla-Otero-Cernadilla*	211,5	35,2	243,4	35,2	83,2	2,9
Espagne/Portugal	Madrid-Estrémadure	2007-EU-03080-P	Études et travaux pour l'axe ferroviaire à grande vitesse du Sud-Ouest de l'Europe (projet prioritaire nº 3) – axe Lisbonne-Madrid: Tronçon transfrontalier Évora-Mérida	3 027,45	312,7	247,10 (partie ES), total 312,66	Partie ES 29,00, partie PT 0,83	50+80 (côté PT)	4,9
Espagne/France	Figueres-Perpignan	2007-EU-03110-P	Travaux de construction d'un tronçon de ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueres	994	69,8	952	60,6	51,9	18,3
Espagne/France	Y basque	2007-EU-03040-P	Branche atlantique du tronçon international Vitoria-Dax du projet prioritaire n° 3 (*estudios y obras para la nueva línea de alta velocidad*)	1 250	70	70,8 (partie ES)	5,1 (partie ES), total 11,48	16,5	4,3
Espagne/France	Y basque	2014-EU-TM-0600-M	Corridor Atlantique: tronçon Bergara-Saint-Sébastien-Bayonne Études, travaux et services de suivi des travaux Phase 1	1 165,1	459,3	n.d.	n.d.	67,8	17,2

Page 76 Rapport spécial **2018** Cour européenne des comptes. Réseau ferroviaire à grande vitesse européen: fragmenté et inefficace, il est loin d'être une réalité.

Encadré 1 – Liaison manquante entravant la mise en place du corridor et du réseau

Les itinéraires de substitution possibles pour le trafic depuis et vers la péninsule ibérique sont actuellement insuffisants pour le transport des marchandises par rail: la ligne conventionnelle existante menant à Bordeaux a une capacité trop faible et doit être modernisée, tandis que la connexion avec le reste du réseau ferroviaire à grande vitesse espagnol (via Burgos) ne sera probablement pas achevée d'ici à 2030 (le tronçon Burgos-Vitoria en est encore à la phase d'étude).

Même si l'importance de l'infrastructure transfrontalière reliant Vitoria (Espagne) à Dax (France) a été réaffirmée à l'occasion de deux sommets franco-espagnols (en novembre 2013 et en juin 2014), les travaux de planification du volet français du projet (appelé «Grand projet du sud-ouest» (GPSO)), qui fait l'objet de discussion depuis les années 1990, ne commenceront pas avant 2037, le gouvernement actuel donnant la priorité aux travaux sur les infrastructures existantes par rapport à la construction de nouvelles infrastructures. La Commission et le coordonnateur européen ont déployé des efforts pour obtenir que la ligne conventionnelle existante soit modernisée. Cependant, pour ce qui est du corridor, même au terme des travaux de construction de l'Y basque sur le territoire espagnol (le dernier délai officiel est fixé à 2023), il faudra attendre très longtemps avant que la connexion à grande vitesse convenue avec la France soit en place.

La ligne ferroviaire traversant les Pyrénées Orientales (de Perpignan à Figueras) a également connu des problèmes opérationnels: le promoteur du projet s'est déclaré en faillite car il a fallu 22 mois pour que la ligne entre en service après la fin des travaux, et il y avait beaucoup moins de trains que prévu. Une coentreprise créée par les gestionnaires d'infrastructures français et espagnol a repris l'exploitation de cette ligne et les travaux d'entretien afin de maintenir un service ferroviaire minimum[9].

Ainsi, pendant encore vingt ans au moins, le transport de marchandises vers et depuis la péninsule ibérique continuera à se faire en grande partie par mer ou par route (ce qui risque de freiner la réduction des émissions de carbone du secteur des transports).

Page 23 du rapport de la Cour européenne des compte **2020** : *Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus*

Infrastructure de transport phare	Action	Intitulé	Montant actualisé du coût admissible maximal	Montant actualisé du cofinancement de l'UE alloué au projet	Montant actualisé du cofinancement versé par l'UE
Tunnel de base du Brenner	2014-EU-TM-0186-S	Tunnel de base du Brenner – Études	605,70	302,85	133,04
	2014-EU-TM-0190-W	Tunnel de base du Brenner – Travaux	2 196,60	878,64	311,10
Liaison fixe du Fehmarn Belt	2007-EU-20050-P	Liaison fixe rail/route du Fehmarn Belt	419,38	181,37	181,37
	2014-EU-TM-0221-W	Tunnel du Fehmarn Belt – liaison fixe routière et ferroviaire entre la Scandinavie et l'Allemagne	1 472,50	589,00	11,40
Y basque et sa connexion avec la France	2007-EU-03040-P	Ligne ferroviaire à grande vitesse Paris-Madrid – tronçon Vitoria-Dax	45,78	11,44	11,44
	2014-EU-TM-0600-M	Corridor Atlantique – tronçon Bergara-San Sebastian-Bayonne. Études, travaux et services pour des travaux complémentaires. Phase 1	1 147,44	459,30	183,55

Page 79 du rapport de la Cour européenne des compte **2020** : *Infrastructures de transport de l'UE: accélérer la mise en œuvre des mégaprojets pour générer l'effet de réseau dans les délais prévus*

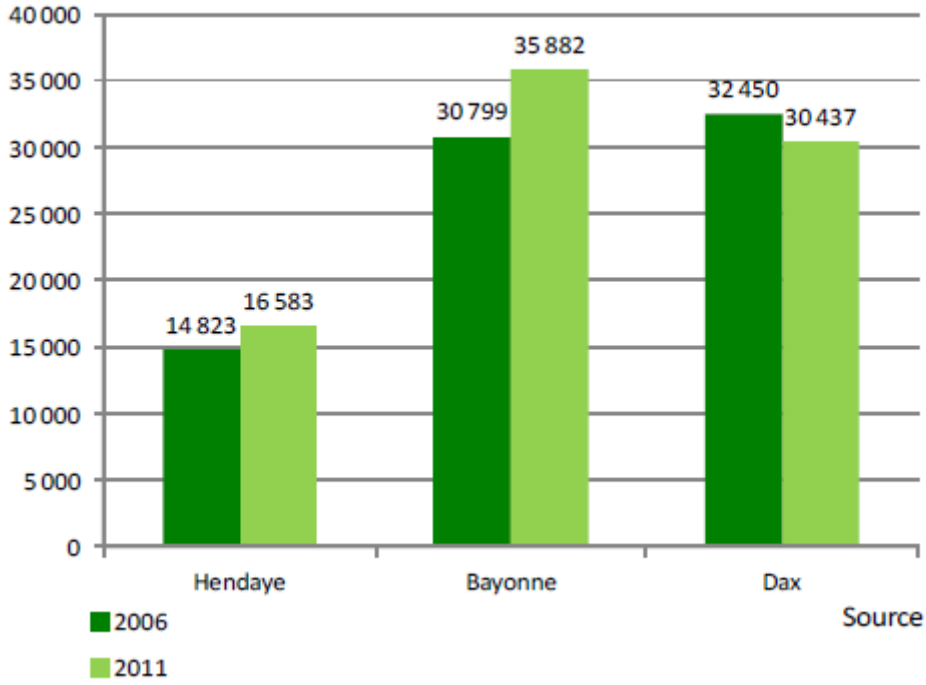
- **Article rédigé par l'UE concernant l'Axe prioritaire n° 3** intitulé *Axe ferroviaire à grande vitesse du sud-ouest de l'Europe* (https://ec.europa.eu/ten/transport/priority_projects_minisite/PP03FR.pdf)

  Extrait p.19 : *« La liaison cruciale réside dans **le tronçon transfrontalier Irún/Hendaye–Dax**, qui devrait être terminé d'ici à 2010, »*

- **Le périmètre d'étude de l'Observatoire des trafics et des évolutions économiques à la frontière franco-espagnole côté Atlantique**

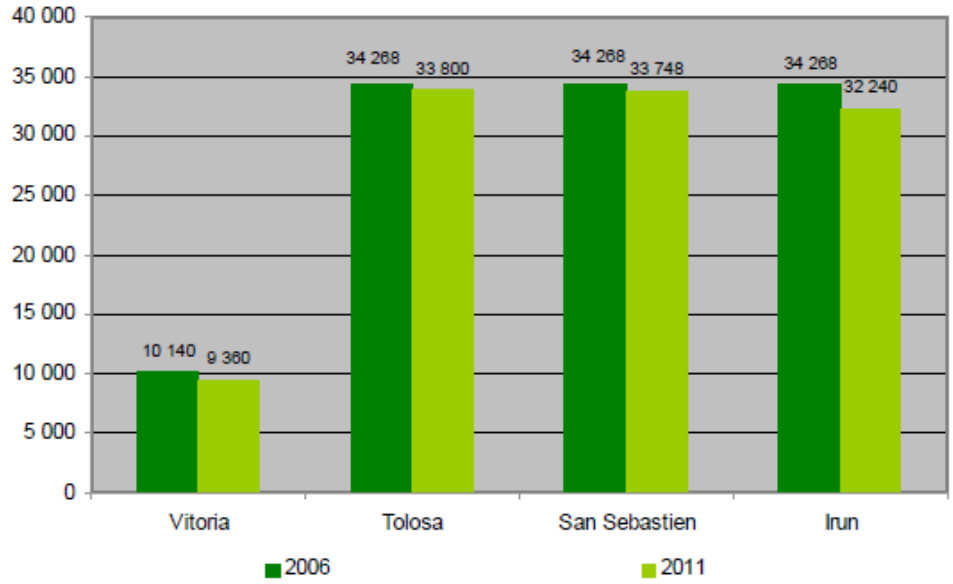
  Il s'est cantonné à étudier l'évolution des trafics sur la section transfrontalière

Circulations annuelles voyageurs en gares de Hendaye, Bayonne et Dax



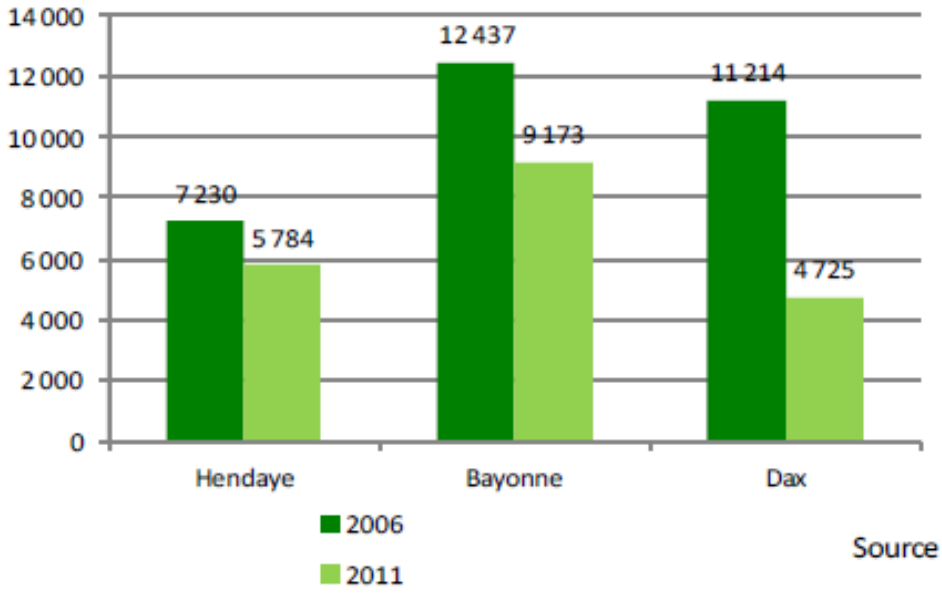
Source RFF

Nombre de circulations annuelles de trains voyageurs



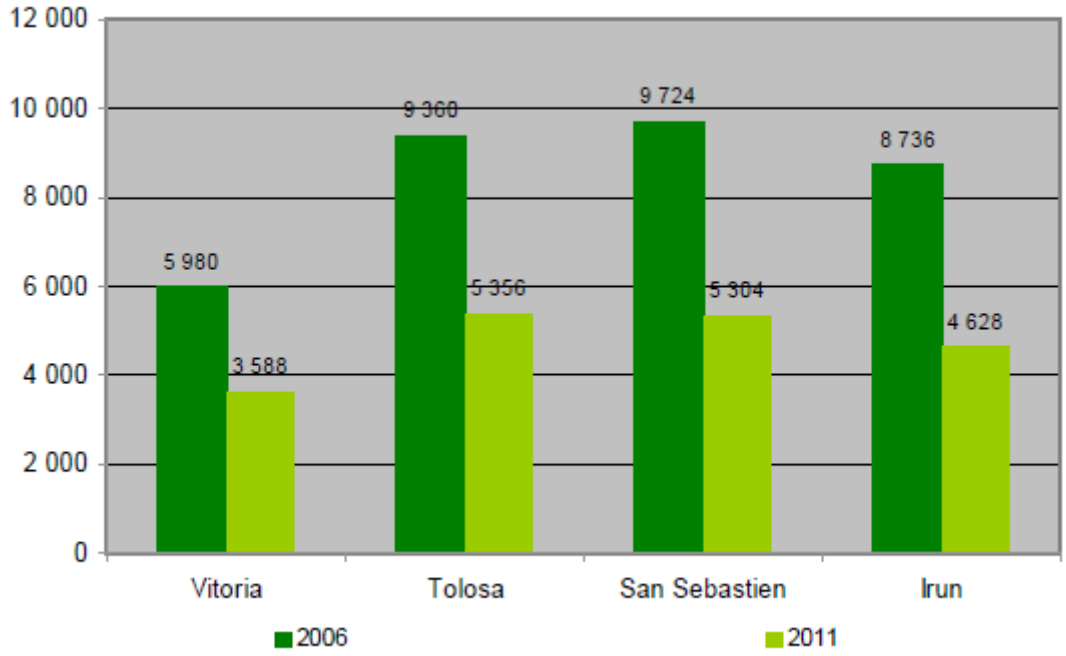
Source : ADIF

Circulations annuelles de trains de fret en gares d'Hendaye, de Bayonne et de Dax



Source RFF

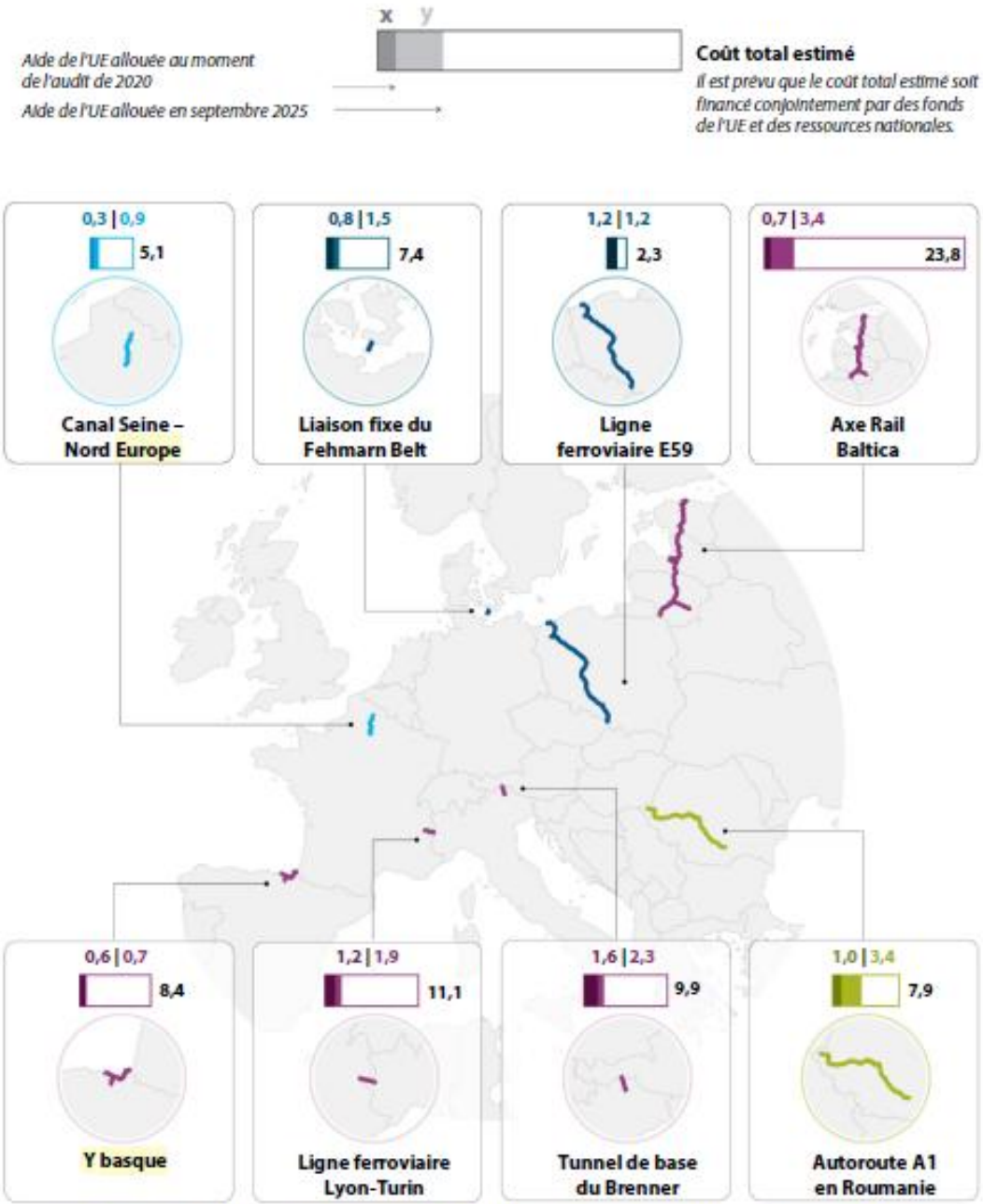
Nombre de circulations annuelles de trains de marchandises



Source : ADIF

LE CO-FINANCEMENT DE L'Y BASQUE PAR L'UE

Figure 1 | Coût total estimé et cofinancement alloué par l'UE aux huit ITP



Remarque: Tous les montants sont exprimés en milliards d'euros. Les coûts totaux correspondent aux dernières estimations officielles disponibles, qui n'ont pas nécessairement toutes la même année de référence.
La couleur des ITP symbolise le mode de transport concerné: violet pour le ferroviaire, bleu clair pour le fluvial, vert pour la route et bleu pour plusieurs modes de transport

Source: Cour des comptes européenne, sur la base d'informations transmises par la Commission, par les autorités nationales et par les promoteurs de projets.

Page 7 du rapport **<u>février 2026</u>** de la Cour européenne des comptes *Infrastructures de transport de l'UE Des retards persistants et des coûts en hausse, mais un cadre de gouvernance renforcé pour l'avenir (actualisation du rapport spécial 10/2020)*