



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

Trois nouvelles lignes à grande vitesse relieront d'importantes villes de la péninsule Ibérique au réseau à grande vitesse français, rapprochant la capitale espagnole à quatre heures de la frontière française. Ces lignes réduiront les temps de trajet actuels de quelque 60 %, générant une concurrence non négligeable pour le transport aérien et routier sur certains itinéraires clés.

En quoi consiste l'axe?

Trois nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse établiront des connexions entre d'importantes villes de la péninsule Ibérique et les relieront au réseau à grande vitesse français. De nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse (construites selon l'écartement standard européen en Espagne et au Portugal) relieront Lisbonne et Porto à Madrid. À partir de Madrid, deux branches – l'atlantique et la méditerranéenne – seront reliées au réseau ferroviaire à grande vitesse français.

La ligne Lisbonne–Porto rejoindra une connexion transfrontalière hispano-portugaise d'Aveiro à Salamanca, ainsi qu'une ligne directe Lisbonne–Madrid. La branche atlantique établira une connexion Madrid–Vitoria–Irún/Hendaye–Dax–Bordeaux–Tours, rejoignant la ligne à grande vitesse Paris–Tours existante. La branche méditerranéenne, quant à elle, reliera Madrid, Saragosse, Barcelone, Figueras, Perpignan, Montpellier et Nîmes, et se connectera à la ligne à grande vitesse Paris–Lyon–Marseille/Nîmes existante.

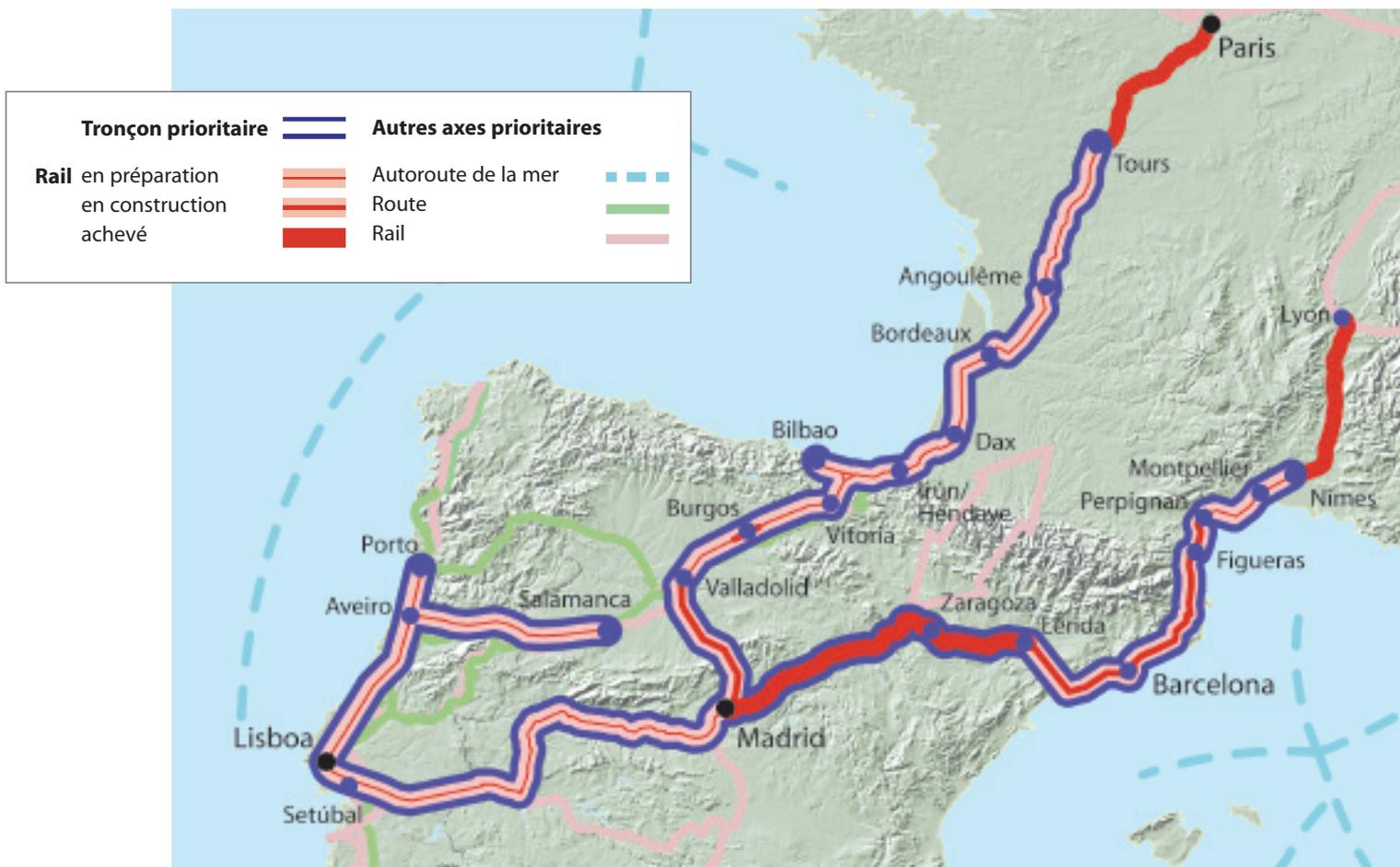
Quels sont les avantages escomptés?

Pour les passagers ferroviaires, l'achèvement des lignes augmentera la capacité de façon substantielle (400 % pour la ligne Madrid–Barcelone, par exemple) et réduira le temps de trajet, que ce soit entre Madrid et Barcelone (de 6 h 50 à 2 h 25) ou entre Lisbonne et Madrid (de 10 h 40 à 2 h 45).

Les nouvelles lignes à grande vitesse dégageront une capacité conséquente pour le transport du fret sur les lignes conventionnelles existantes, complétant ainsi les axes prioritaires nos 8 et 19.

Les tronçons transfrontaliers franco-espagnols seront en outre des lignes mixtes combinant voyageurs et marchandises. À long terme, il sera possible de transporter un surcroît important de fret transpyrénéen – jusqu'à 25 millions de tonnes par an sur chaque branche.

L'amélioration des transports stimulera de manière substantielle le développement économique dans la péninsule Ibérique. Plus particulièrement, elle permettra la circulation directe depuis la France sans modification de l'écartement.



Tronçon prioritaire	Type d'ouvrage/état d'avancement	Longueur (en km)	Calendrier ⁽¹⁾	Coût total à la fin de 2004 (en Mio EUR)	Investissement jusqu'au 31.12.2004 (en Mio EUR)	Contribution du RTE-T, études comprises, jusqu'au 31.12.2004 (en Mio EUR)
Lisbonne/Porto-Madrid ⁽²⁾	Nouvelle ligne	670	2006-11	11 355	24	11
Madrid-Barcelone-Figueras-Perpignan	Nouvelle ligne, y compris un nouveau tunnel transfrontalier de 8 km	895	1998-2009 (2005/08)	10 064	5 853	82
Perpignan-Montpellier	Nouvelle ligne	140	2006-09 (2015)	2 200	0	7
Montpellier-Nîmes	Nouveau tronçon/modernisation de la ligne	80	2006-15 (2010)	1 130	0	0
Madrid-Vitoria-Irún/Hendaye	Nouvelle ligne	652	2002-10	8 581	1 475	42
Irún/Hendaye-Dax	Modernisation de la ligne	85	2006-15 (2010)	100	0	0
Dax-Bordeaux	Nouvelle ligne	130	2010-20	2 400	0	0
Bordeaux-Tours	Nouvelle ligne	304	2008-15	3 900	0	0
TOTAL		2 956		39 730	7 352	142

⁽¹⁾ Entre parenthèses figure la date d'achèvement mentionnée dans les orientations de 2004, si elle diffère de la date spécifiée en 2005 par l'État membre.

⁽²⁾ Y compris Lisbonne-Porto (2013), Lisbonne-Madrid (2010) et Aveiro-Salamanque (2015).

Où en est le projet?

Les travaux ont commencé en 1998 sur la ligne Madrid-Barcelone, avec l'ouverture du tronçon Madrid-Saragosse-Lérida (445 km) en 2003. Le tronçon Lérida-Barcelone devait être ouvert en 2005, mais les travaux ont été retardés en raison de discussions relatives à l'itinéraire vers le centre de Barcelone. Les travaux afférents à la ligne Barcelone-Perpignan ont également débuté, et cette ligne sera opérationnelle d'ici à 2009. Le tronçon transfrontalier Figueras-Perpignan, qui inclut un tunnel bitube de 8,2 km, sera financé dans le cadre d'un partenariat entre le secteur public et le secteur privé et exploité par la concession «Euroferro».

Les améliorations et l'accroissement de la capacité sur le tronçon Perpignan-Montpellier devraient être achevés d'ici à 2009, la France ayant signalé au début de 2005 son intention de moderniser la ligne existante de sorte que sa mise en service coïncide avec celle de la ligne Figueras-Perpignan. La France n'a toutefois pas confirmé la date de 2015 pour l'achèvement de la nouvelle ligne entre ces deux villes. Les travaux relatifs au tronçon Montpellier-Nîmes (70 km de ligne nouvelle passagers-fret) devraient démarrer en 2006 et s'achever vers 2010. La France a néanmoins précisé en 2005 que la date d'achèvement serait reportée à 2015.

Sur la branche atlantique, les travaux du tronçon Madrid-Valladolid-Burgos, y compris le tunnel bitube de Guadarrama, sont en cours. Des études de conception sont actuellement menées pour le reste des tronçons espagnols, triangle basque inclus (Bilbao-Vitoria-Saint-Sébastien), de sorte que tous les tronçons espagnols soient achevés d'ici à 2010.

La liaison cruciale réside dans le tronçon transfrontalier Irún/Hendaye-Dax, qui devrait être terminé d'ici à 2010, mais la France a signalé en 2005 que la date d'achèvement avait été reportée à 2015. Les gestionnaires des infrastructures ferroviaires françaises et espagnoles envisagent d'établir un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) afin d'entreprendre des études conjointes.

Du côté français, les travaux sont moins avancés. Ainsi, des études préliminaires sont en préparation pour la liaison Dax-Bordeaux et en cours pour la ligne Tours-Bordeaux, une enquête publique ayant été entamée au début de 2005 pour le tronçon Bordeaux-Angoulême. L'achèvement de cette ligne est prévu pour 2015.

Des études de conception détaillées sont en cours pour les lignes Lisbonne-Porto et Lisbonne-Madrid. L'Espagne et le Portugal ont mis sur pied un GEIE afin de préparer les tronçons transfrontaliers. Le démarrage de la construction en 2006 est un objectif important pour relier Lisbonne et Madrid d'ici à 2010. La future exploitation de ces lignes sera gérée par une commission conjointe.

En Espagne, les travaux de développement bénéficient non seulement d'une contribution financière du RTE-T, mais également d'une aide substantielle de la part du Fonds de cohésion.

Le 20 juillet 2005, la Commission européenne a désigné M. Etienne Davignon en tant que coordinateur européen pour l'axe prioritaire n° 3.