



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 »

19 Juillet 2007

Bruxelles

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

La rédaction de ce rapport a été achevée le 19 juillet 2007

Table des matières

1. Introduction:	p. 3
2. Etat des lieux de l'axe prioritaire n°3 :	p. 3
2.1 Branche Méditerranée:	p. 4
2.2 Branche Atlantique :	p. 8
2.3 Madrid-Lisbonne/Porto :	p. 10
3. Conclusions et recommandations :	p. 10
Annexe : Carte du projet prioritaire n°3 (avancement du projet)	

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 consécutive à la différence d'écartement entre ces réseaux, cette rupture de charge étant très pénalisante pour le transport ferroviaire, notamment de fret¹.

Cet axe comprend deux branches entre la France et l'Espagne: une **branche dite "Atlantique"** (Tours-Dax-Vitoria-Madrid), une **branche "Méditerranée"** (Nîmes-Perpignan-Figueras-Barcelone-Madrid) ainsi qu'une connexion entre l'Espagne et le Portugal (**Madrid- Lisbonne/Porto**).

Tous les projets qui composent cet axe sont des lignes nouvelles à grande vitesse (prévues pour des vitesses d'au moins 250 km/h) mais plusieurs tronçons pourront être utilisés à la fois par les trains de voyageurs à grande vitesse et également par les trains de fret.

Ce projet doit permettre de sortir la péninsule ibérique de son isolement ferroviaire qui résulte de la différence d'écartement avec le reste du continent (voir le précédent rapport annuel), mais il se présente aussi, comme un élément essentiel permettant de mettre en œuvre une politique de mobilité axée sur une plus grande utilisation du transport ferroviaire, dans un contexte de forte croissance des échanges transpyrénéens.

Le défi auquel le coordonnateur se trouve confronté est également double : il doit préserver, face aux priorités nationales, les priorités et la cohérence d'ensemble du réseau transeuropéen, il doit également veiller à la cohérence des politiques de mobilité mises en œuvre par les trois Etats membres concernés par cet axe.

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

L'analyse des soumissions des Etats membres, dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2007-2013, permettra, lorsque celles-ci seront connues de compléter le présent rapport. Indépendamment des montants qui seront demandés par les Etats membres concernés pour le cofinancement des projets qui composent cet axe, l'évaluation de ces demandes doit permettre de vérifier si les recommandations faites par le coordonnateur sur certains aspects importants (tels que l'interopérabilité ou la définition des sections transfrontalières) dans son rapport 2006 auront été suivies. A la lumière des résultats de l'évaluation des demandes de financement 2007-2013,

¹ 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% les 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.

M. Davignon sera à même de fournir à la Commission, des éléments d'analyse complémentaires.

2.1. Branche Méditerranée

Les progrès dans la mise en œuvre de cette branche – à l'heure actuelle la plus avancée des trois et probablement aussi la plus prometteuse en termes de trafic – sont inégaux. La construction de la ligne nouvelle (660 km) entre Madrid et Barcelone devrait être complétée d'ici la fin 2007. 575 km sont déjà en service entre Madrid et Tarragone, ce qui a permis de réduire de près de moitié le temps de parcours entre la capitale espagnole et Barcelone. Les problèmes relatifs à la mise en œuvre du système de gestion du trafic ERTMS qui limitaient à la fois la capacité mais également la vitesse de pointe permise sur la ligne sont en grande partie résolus: la vitesse maximum autorisée pour certains trains est depuis mai 2007 de 300 km/h.

Le tracé de la nouvelle infrastructure dans Barcelone et notamment le passage prévu près de zones particulièrement sensibles, a été cependant une source de problèmes importants pour les autorités espagnoles, avec comme conséquence des retards – assez significatifs – dans la mise en service de ce tronçon. Une nouvelle évaluation d'impact sur l'environnement (DIA en Espagne) a dû être effectuée et n'a été approuvée que le 30 mai dernier. Les retards sont estimés à près de 36 mois sur le calendrier initial. L'impact sur la continuité de cette branche restant cependant limité compte tenu du fait qu'un contournement ferroviaire de Barcelone est également prévu.

En ce qui concerne les sections situées au nord de Barcelone, le coordonnateur européen, M. Davignon a demandé des informations aux autorités espagnoles sur de possibles retards dans la réalisation de la ligne, consécutifs à des difficultés liées à la traversée de Gérone et à la jonction entre la ligne nouvelle internationale et le réseau espagnol à Figueras. Le ministère espagnol du *Fomento* (transports) a annoncé le 8 juin 2007 que des retards de l'ordre de trois ans étaient prévus pour l'achèvement de deux tronçons entre Gérone et Figueras. L'impossibilité d'achever les travaux avant 2012 ne permet pas la jonction directe entre la ligne nouvelle Perpignan-Figueras et le réseau espagnol à grande vitesse. Compte tenu de l'impact de ces retards sur la continuité de la branche "Méditerranée" du PP3, le coordonnateur a demandé au *Fomento* des clarifications sur les causes de ces retards et la mise en place de solutions transitoires afin d'éviter que la ligne nouvelle Perpignan-Figueras, concédée à une entité privée (TP Ferro), ne reste inutilisée pendant un laps de temps important. Des premiers éléments de réponse ont été fournis par le *Fomento* et une évaluation des propositions et des incidences de ces retards – encore sommaire compte tenu du peu de recul à disposition – a été faite.

Analyse de la situation

La concomitance de la mise en service de la section concédée (prévue, selon les termes du contrat de concession pour **février 2009**) **et des accès au réseau espagnol** à grande vitesse et à écartement UIC, au sud de Figueras, **ne semble plus garantie**. Les retards sont évalués à trois ans.

Deux sections sont particulièrement problématiques: celle immédiatement en aval de la section concédée Perpignan-Figueras et la traversée (en partie en souterrain)

de la ville de Gérone. De fait, il semble difficile d'envisager des connexions directes dès février 2009 entre Perpignan et Barcelone. **Sans une solution provisoire, le tunnel dont la mise en service est prévue dans moins de deux ans, pourrait rester inutilisé pendant quelque 36 mois.** Des alternatives sont à l'étude et devraient rapidement faire l'objet de décisions de la part des autorités compétentes :

- la création d'une connexion provisoire entre la ligne nouvelle et le réseau classique espagnol existant (à écartement large) au niveau de Figueras avec pose d'un troisième rail et la mise en place d'un appareil de changement d'écartement.
- l'équipement de la ligne classique du sud de Figueras jusqu'au sud de Gérone avec un troisième rail et la connexion avec la ligne nouvelle en cours de construction.

L'ensemble de ces aménagements provisoires qui représente plus de 50 km génère toutefois une série de **contraintes très significatives**, notamment en matière d'interopérabilité:

- impossibilité de faire rouler des TGV (les rames prévues – en cours de réalisation ne sont pas idoines pour circuler sur le réseau classique espagnol dont l'électrification est différente²). L'utilisation de rames à écartement variable est possible, mais les connexions entre Madrid, Barcelone et la France nécessiteront un transbordement à Perpignan.
- grosses difficultés pour le fret (il n'existe pas de locomotives électriques interopérables³). Une solution peut venir de l'utilisation de locomotives diesel mais cela nécessitera le renforcement des systèmes de ventilation dans le tunnel);
- nécessité pour les matériels roulants d'être équipés en ERTMS (pour la ligne nouvelle transfrontalière) et ASFA sur ligne conventionnelle en Espagne. Dans le cas de l'utilisation provisoire de matériels cela engendre des surcoûts important pour des engins qui seront remplacés dans un laps de temps assez court;
- manque à gagner (recettes moindres) pour le concessionnaire, le volume de trafic risquant d'être inférieur aux prévisions.

La question du **dédommagement du concessionnaire** par le (ou les) Etats membres – compte tenu du possible manque à gagner – est également posée.

"Je suis préoccupé par les répercussions que pourraient avoir ces retards sur les autres tronçons de cet axe prioritaire et j'insiste sur la nécessité de veiller au bon fonctionnement des PPP dans le domaine ferroviaire" indique M. Davignon.

Force est de constater qu'il est relativement fréquent que les grands projets d'infrastructure (ferroviaires notamment) soient affectés par des retards, plus ou moins importants, au cours de leur réalisation.

² 3000 V en Espagne, contre 1500 V et 25000 V en France.

³ Entre la commande et la livraison, 3 années sont souvent nécessaires.

Dans ce cas précis, les autorités espagnoles expliquent ces retards par des difficultés techniques rencontrées pour insérer la ligne nouvelle dans un milieu particulièrement complexe et sensible (traversées urbaines). M. Davignon a cependant rappelé aux autorités espagnoles que les conséquences de ces retards dépassent cependant le seul cadre espagnol et pourraient affecter le développement d'autres tronçons de cet axe transeuropéen, et **avant tout le tronçon transfrontalier Perpignan-Figueras**, concédé à un sujet privé. En conséquence, des mesures correctrices doivent être décidées en amont, en coordination avec toutes les parties intéressées. Ces mesures sont indispensables pour faire face à ce décalage important du calendrier de réalisation.

Plusieurs enseignements - utiles – peuvent être tirés de cette situation:

- la nécessité déjà évoquée par le coordonnateur dans le rapport 2006 *"d'identifier les blocages (administratifs – financiers – ou 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"* reste une priorité incontournable. Une coordination optimale avec toutes les parties intéressées est ainsi cruciale pour toute la branche Méditerranée du PP3;

- la situation particulière de l'Espagne, dont le système d'écartement est différent par rapport au reste de l'Europe, nécessite que des solutions provisoires, coordonnées, soient mises en place pour assurer une connexion directe entre Barcelone et Perpignan;

- le rôle que la Commission Intergouvernementale (CIG) franco-espagnole pourrait jouer, afin de faciliter la coordination des planifications respectives des deux Etats membres, mérite d'être repensé et de couvrir également les accès. Une initiative en ce sens s'impose.

Il est urgent, selon M. Davignon, **qu'une véritable vision d'ensemble de la planification des projets sur la totalité de l'axe soit développée**. Dans ce contexte, le coordonnateur souhaite organiser d'ici la fin 2007 - au plus tard - une réunion quadripartite avec les ministres en charge des transports concernés par le PP3, afin d'examiner les questions de **coordination des calendriers de réalisation des sections transfrontalières et de leurs accès**.

En ce qui concerne la section **Perpignan-Figueras (concédée à TP Ferro)**, les travaux se déroulent correctement, malgré un retard de six mois dû à des aléas géologiques. Ce retard ne devrait cependant pas avoir de conséquence sur la date de livraison de l'ouvrage, prévue pour février 2009. Le percement des deux tubes sera terminé à la **fin septembre 2007**. La réalisation des voies d'accès (également concédées) se poursuit selon les prévisions, à la fois en Espagne et en France. A la fin du premier semestre 2007, près de 1.100 personnes travaillaient sur l'ensemble de ces chantiers. Côté France, le terrassement et les ouvrages d'art sont réalisés à 85%, côté Espagne on avoisine les 100%.

Un détail qui a de l'importance mérite d'être mentionné : les pentes sur la ligne atteignent par endroits **les 18 pour mille**, ce qui nécessitera pour le fret, soit de réduire la masse des trains, soit d'utiliser deux locomotives pour la traction des

convois. Avec des pentes moins importantes⁴ permettant d'éviter le recours à la double traction, le transport de fret sur cet axe aurait pu gagner en compétitivité, compte tenu de coûts d'exploitation plus faibles.

Pour ce qui est des sections françaises, **la réalisation de la ligne Montpellier-Perpignan** (coût 3.000 M€- chiffre actualisé) est programmée entre 2015 et 2020 avec une mise en service entre 2020 (au plus tôt) et 2025 (au plus tard). Une première étape concerne la modernisation de l'infrastructure existante (signalisation notamment). Elle doit permettre de faire face à la croissance du trafic prévu d'après les études réalisées par Réseau Ferré de France. Les retards dans la réalisation des accès en Espagne auront vraisemblablement des conséquences sur le niveau de trafic de cet axe décalant ainsi la date à laquelle il était prévu que la ligne arrive à saturation. Un report de la réalisation de ce tronçon n'a pas été exclu lors de discussions avec les différents acteurs concernés par le projet. Une clarification de la situation s'avère ainsi nécessaire.

Si un possible décalage de ce projet dans le temps ne compromettrait pas directement la continuité de l'axe puisque l'infrastructure existante pourrait être utilisée dans l'attente de la réalisation de la ligne nouvelle, le potentiel de croissance du trafic ferroviaire sur cet axe s'en trouvera néanmoins affecté. Le coordonnateur estime ainsi qu'un report de la date de réalisation de cette infrastructure – par rapport au calendrier établi dans les orientations – serait pénalisant pour le développement du trafic – longue distance notamment – empruntant le PP3. La volonté exprimée les autorités françaises de développer des services d'autoroute ferroviaire⁵, comme une réponse à la congestion toujours plus sévère de l'autoroute A9, dans une optique de report modal, plaide ainsi pour l'achèvement de l'ensemble de l'infrastructure, au plus tard en 2020.

La réalisation du contournement de Nîmes-Montpellier (coût 1.200M€) qui est le principal goulet d'étranglement de l'axe en territoire français s'échelonne entre 2009 et 2013. Il s'agit d'un projet à forte valeur ajoutée européenne, indispensable pour assurer le bon écoulement du trafic à longue distance (fret en priorité et voyageurs, puisque cette ligne d'environ 70 km sera mixte). Il permettra également de faire face à l'accroissement du trafic local, dans une région en forte croissance démographique, grâce aux sillons libérés sur la ligne existante. Conformément à ce que le coordonnateur avait déjà indiqué dans son rapport précédent, ce projet méritera une attention particulière dans le cadre de la programmation pluriannuelle 2007-2013. Le projet sera réalisé à travers un contrat de partenariat où le partenaire privé aura comme mission de financer et construire l'infrastructure. L'appel à candidatures est prévu dans la seconde moitié de 2007, avec comme but de contractualiser l'accord en 2009, la fin des travaux étant prévue en 2013.

⁴ Ce qui aurait cependant entraîné un surcoût du projet

⁵ Un service expérimental d'autoroute ferroviaire entre Luxembourg et Perpignan a été inauguré le 29 mars 2007 par M. Perben. Il s'agit d'un trajet de plus de 1000 km dont la mise en service effectif débutera à l'automne 2007.

2.2. Branche Atlantique

La mise en œuvre de ce projet - en Espagne – se fait avec une grande célérité. La section **Madrid-Valladolid** de près de 180km sera mise en service en décembre 2007. Cette section comporte un long tunnel de près de 28 km. Par ailleurs, les appels d'offres de la plupart des tronçons entre Valladolid et Bilbao sont en cours d'adjudication. Sur le "**Y Basque**" qui compose une partie de cette branche, plusieurs sections comprises entre Vitoria et Bilbao sont déjà en travaux. Pour les autres, il est prévu que le gouvernement du Pays Basque (qui a la maîtrise d'œuvre du projet) lance les appels d'offres d'ici la fin de l'année en cours.

Une des préoccupations du gouvernement du Pays Basque⁶, qui rejoint celle de M. Davignon, est de s'assurer que ces nouvelles infrastructures, notamment la section Valladolid-Burgos-Vitoria, pourront être accessibles également pour le transport de fret, et le cas échéant que les lignes existantes soient aménagées à l'écartement UIC, de telle sorte à ce que le transport de fret (sans rupture de charge) puisse être envisagé, au moins jusqu'à Valladolid. L'actuelle rupture de charge (pour le fret) à la frontière, consécutive à l'absence de continuité du réseau **doit être supprimée** et pas uniquement déplacée **que de quelques dizaines de kilomètres**. Le développement du trafic sur cet axe et le timing de réalisation des autres projets, notamment en France, dépendra grandement des conditions d'exploitation⁷ qui seront proposées – sur le réseau espagnol – afin de favoriser le report modal des marchandises, de la route, vers le rail.

Le "**Y Basque**" doit se connecter au réseau français dans les environs de Irun. La non concordance des calendriers espagnol et français, mais également des procédures administratives pose ici aussi un problème significatif. Si l'on considère la planification des accès au futur tronçon transfrontalier, il existe un décalage conséquent de près de sept ans entre les deux planifications. Il est prévu que le "Y" Basque soit complété d'ici 2013 et dès la fin 2007, l'ADIF, le gestionnaire du réseau ferré espagnol envisage de démarrer les études de la section qui aboutit à la frontière franco-espagnole. La planification française est nettement moins avancée puisque la réalisation de la section transfrontalière n'est prévue qu'à partir de 2013 au mieux. Le décalage avec la décision relative aux orientations communautaires RTE-Transport de 2004 est désormais patent : la décision n°884/2004 indiquait 2010 comme date d'achèvement du projet Vitoria-Dax. La définition précise de la section transfrontalière n'est, par ailleurs, pas encore connue à ce jour.

Le coordonnateur estime qu'une attention particulière doit être accordée à cette section permettant la connexion des réseaux français et espagnols. Trois aspects sont particulièrement critiques:

- définir avec précision la section transfrontalière (dont la planification devra être commune) afin qu'elle soit pleinement fonctionnelle avec le reste de l'axe⁸;

⁶ Entretien entre M. Davignon et Mme Nuria López de Guereñu, ministre des transports.

⁷ Mais également de la juste localisation des centres intermodaux, pour les échanges rail-route.

⁸ La section devra ainsi être identifiée de façon à ne pas pénaliser les études et travaux déjà en cours (ou prévus à court terme) côté espagnol, sans pour autant engendrer des contraintes (sur le tracé

- lancer en priorité les études pour la réalisation de celle-ci. Un soutien significatif au titre du budget communautaire – dans la mesure où une demande commune sera introduite par les Etats membres – devrait être accordé;

- s'assurer qu'une solution de continuité du réseau existe en absence de nouvelle infrastructure transfrontalière.

Dans ce contexte, le coordonnateur estime qu'il serait opportun de réfléchir aux moyens nécessaires pour mettre en œuvre une véritable planification transeuropéenne coordonnée et contraignante, pour des axes d'une telle importance.

La mise en œuvre d'une CIG franco-espagnole pour la branche Atlantique du PP3 est envisagée à court terme par les autorités de ces deux pays: cela répond à une préoccupation du coordonnateur. Cette CIG devrait avoir un mandat clair : garantir la bonne coordination des activités, sur les sections d'accès nationales et sur le tronçon transfrontalier afin d'éviter les problèmes survenus sur la branche Méditerranée.

Au nord de cette section internationale, la future liaison **Dax-Bordeaux** a fait l'objet d'une procédure de "débat public" entre fin août et fin décembre 2006. Cette procédure a permis – en cernant avec précision les enjeux d'une telle infrastructure - une concertation très large des citoyens. Les principaux points qui ont été soulevés concernaient la justification de la ligne eue égard aux trafics escomptés et l'insertion de celle-ci dans des milieux sensibles. Trois options de tracés (plus l'option « zéro ») avaient été proposées et le choix retenu par l'Etat 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. La fourchette de coût doit être précisée mais elle serait comprise entre **3.5 et 4.2 milliards** et la mise en service étant fixée à 2020 (conformément aux indications de l'annexe III des orientations RTE-Transport).

Toutefois, compte tenu du décalage entre la réalisation de cette ligne et la planification espagnole, il apparaît important que l'infrastructure existante soit aménagée⁹ de telle sorte à pouvoir faire face pendant les quinze prochaines à une croissance du trafic engendrée par la mise en œuvre d'une politique de report modal concordée et mise en œuvre par les Etats membres concernés.

En ce qui concerne la section **Bordeaux-Tours**, l'Etat français a décidé que la ligne serait concédée. L'appel à candidatures à été lancé à la fin 2006 et le choix du concessionnaire est prévu d'ici fin 2008. L'Avant Projet Sommaire (APS) de la section Tours-Angoulême a été approuvé en avril 2007 et l'Enquête d'Utilité Publique doit être lancée d'ici la fin de l'année. Le développement de ce projet se poursuit conformément au calendrier prévu.

La ligne à grande vitesse Paris-Tours-Bordeaux-Toulouse/Dax représentera à

notamment) qui perturberaient les études et le débat public qui doit être organisé en France dans les prochaines années. Le GEIE (et la future CIG voulue par les deux EM) devraient jouer un rôle central dans ce contexte.

⁹ L'aménagement peut concerner l'infrastructure mais la gestion du trafic (des sillons notamment) peut être améliorée.

l'horizon 2020 un axe majeur du réseau français et du réseau transeuropéen. Cependant, le coordonnateur estime que compte tenu de la forte valeur ajoutée de l'axe (Paris)-Tours-Bordeaux-Toulouse pour le trafic intérieur en France, la section Tours-Bordeaux est moins prioritaire en vue de l'obtention d'un soutien au titre du budget européenne par rapport aux sections au sud de Bordeaux, dont la rentabilité – du moins dans un premier temps – sera nettement plus faible.

2.3. Madrid-Lisbonne/Porto

Cette ligne nouvelle est particulièrement importante pour le développement de relations ferroviaires entre l'Espagne et le Portugal, freinées jusqu'à présent par une infrastructure aux caractéristiques obsolètes. Le coordonnateur, lors d'une rencontre à l'automne 2006 avec Mme Ana Paula Vitorino, secrétaire d'Etat aux transports portugais a confirmé que la réalisation notamment de la section transfrontalière entre les deux pays représentait une priorité pour lui. Il attend des autorités portugaises et espagnoles qu'elles présentent ainsi une proposition conjointe dans le cadre de l'appel à propositions du budget pluriannuel 2007-2013. Dans ce contexte, il sera également utile de vérifier la concordance des calendriers de réalisation afin d'éviter une répétition des problèmes de la même nature de ceux rencontrés sur d'autres sections de cet axe prioritaire. **Le coordonnateur souhaite ainsi que soit apporté une attention particulière à l'identification de la section transfrontalière.** Un taux de soutien significatif devrait être proposé pour la partie qui assure la jonction fonctionnelle entre les deux réseaux (notamment si des infrastructures conséquentes doivent être réalisées). Par ailleurs, le coordonnateur estime que les Etats membres devraient utiliser pleinement les possibilités offertes à travers les fonds structurels et de cohésion pour accélérer la réalisation des accès à la section transfrontalière et la section entre Lisbonne et Porto.

3. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Compte tenu de la diversité des projets qui composent cet axe, il est difficile de porter un jugement d'ensemble. L'état d'avancement étant très variable. Sans pour autant justifier toutes les différences dans la planification des projets, il est important de rappeler que :

- les procédures nationales diffèrent d'un Etat membre à un autre, avec des contraintes qui se répercutent sur le calendrier de mise en œuvre du projet, d'où la rapidité d'exécution des projets – indépendamment de possibles aléas techniques - n'est que très rarement identique;
- les moyens financiers à disposition ne sont pas les mêmes. A l'exception de la section Perpignan-Figueras (concedée), les progrès les plus significatifs dans la mise en œuvre du PP3 concernent des sections qui sont également éligibles - en sus du budget RTE - au soutien d'autres fonds communautaires, (FEDER et Fonds de cohésion);

- le choix de "phaser"¹⁰ la réalisation de l'infrastructure, en fonction du degré d'utilisation de celle-ci peut représenter un choix approprié, notamment en période de difficultés de financement public. Le phasage des projets, tout en permettant, de maximiser l'utilisation de l'infrastructure ne doit pas pénaliser les autres projets qui composent l'axe en question. Si le décalage dans la réalisation de la nouvelle infrastructure génère un goulet d'étranglement et ne permet pas de rentabiliser les sections nouvelles déjà mises en service, alors il s'agit d'un choix à éviter.

En tout état de cause, il est essentiel de pouvoir fournir aux investisseurs potentiels – à fortiori s'ils sont privés¹¹, une information claire et une vision globale de l'axe pour assurer la bonne réalisation de ces corridors prioritaires et en particulier du PP3.

Dans ce même ordre d'idées, les priorités que les Etats membres établiront dans le cadre de la programmation financière 2007-2013 seront un élément essentiel permettant d'évaluer l'importance que ces derniers attachent à la réalisation de cet axe.

Plus que tout autre mode, le transport ferroviaire est dépendant de la cohérence du réseau qu'il utilise. La réalisation d'une infrastructure n'a de sens que si l'impact qui découlera de sa mise en service – sur les autres composantes du réseau - a été correctement évalué. Il est donc indispensable de raisonner non plus sur la base d'une ligne ou d'un tronçon de voie isolé, mais bien sur la base d'un système ferroviaire. On pourrait ainsi envisager qu'une planification plus intégrée – tout le long d'un axe prioritaire soit développée, plutôt que de continuer à juxtaposer, avec plus ou moins de réussite des planifications établies au niveau national. Dans de telles conditions, les difficultés rencontrées sur le PP3 auraient pu être surmontées plus aisément.

Dans le même ordre d'idées, le rapport de l'année 2006 soulignait que la finalité des réseaux transeuropéens allait bien au bien au-delà de la simple réalisation de l'infrastructure, pour rappel il était indiqué que « celle-ci doit également contribuer au bon fonctionnement du marché des transport en particulier et du marché intérieur plus en général.

¹⁰ Phasage = réaliser l'infrastructure en plusieurs étapes décalées dans le temps.

¹¹ Dans le cas présent, le concessionnaire du tronçon Perpignan-Figueras subira une baisse inévitable des recettes escomptées au cours de la période 2009-2012.

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 ». Cela doit se traduire par une harmonisation des priorités et en particulier par la volonté commune de mettre en œuvre une politique de transfert modal, de la route vers le rail, en particulier pour le fret.

Programme de Travail

Action	Objectif	Aspects « critiques »	Situation	Contacts
1. Etablir un état des lieux de l'ensemble du corridor.	Présenter un second rapport sur la situation à la Commission d'ici juillet 2007	Maturité des projets – avancement - concordance des calendriers	Terminé	Autorités FR, ES, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires, autorités locales
2. Evaluation des propositions de financement des EM	Fournir à la Commission une appréciation de ces propositions et du respect des préconisations du coordonnateur.	Priorités définies par le coordonnateur dans le rapport 2006	Septembre 2007	-.
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/mise à jour régulière	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 (action qui n'a pu être mise en œuvre compte tenu de l'absence du coordonnateur).	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 fin 2007	Coordonnateur PP6 , Autorités FR, ES, promoteur(s) du projet, gestionnaires d'infrastructure, entreprises ferroviaires