



Ministère de la Transition
Ecologique et Solidaire
Ministère chargé des Transports



Ministerio de Fomento

Services d'autoroute ferroviaire
Appel à manifestation d'intérêt
Consultation des parties intéressées
par l'exploitation de services
Réponses aux questions formulées
(3 alinéa b) du document de consultation)

Servicios de autopista ferroviaria
Convocatoria de manifestaciones de
interés
Consulta a las partes interesadas en
la explotación de servicios
Respuestas a las preguntas formuladas
(3 apartado b) del documento de consulta)

Date de mise à jour : 11/06/18

Fecha de revisión: 11/06/18

<p><u>Question</u> :</p> <p>Quels sont les aides prévues à ce jour pour accompagner la mise en place de services de ferroutage en France ?</p>	<p><u>Pregunta</u> :</p> <p>Cuáles son las ayudas previstas a día de hoy para acompañar la puesta en marcha de servicios de transporte combinado ferrocarril/carretera en Francia?</p>
<p><u>Réponse</u> :</p> <p>La France (l'Etat) soutient les services de transport combiné et d'autoroute ferroviaire par une aide, autorisée par la Commission Européenne pour la période 2013-2017, visant à réduire les surcoûts liés aux ruptures de charges.</p> <p>Il est envisagé à ce stade de maintenir une aide à l'exploitation des services réguliers de transport combiné pour une durée maximale de 5 ans. Une nouvelle notification sera réalisée auprès de la Commission européenne. Des discussions sont en cours avec les acteurs du secteur afin d'améliorer l'efficacité du dispositif</p>	<p><u>Respuesta</u> :</p> <p>Francia (el Estado) apoya los servicios de transporte combinado y de autopista ferroviaria por medio de una ayuda, autorizada por la Comisión Europea para el periodo 2013-2017, con vistas a reducir los sobrecostes ligados a las rupturas de carga.</p> <p>Se prevé, en este punto, continuar con una ayuda a la explotación de los servicios regulares de transporte combinado durante una duración máxima de 5 años. Se realizará una nueva notificación ante la Comisión Europea. Actualmente, se están llevando a cabo debates con los actores del sector con el fin de mejorar la eficacia del dispositivo.</p>

<p>Il n'existe pas d'autres dispositifs d'aide à l'exploitation de l'Etat concernant ces types de services en France actuellement.</p> <p>La France a reçu en 2018 l'approbation de la Commission européenne pour un régime d'aides portant sur la participation au financement d'investissements concourant à la création, la réactivation, la rénovation ou l'extension de la seconde partie d'Installation Terminale Embranchée appartenant à une société privée. Ces aides pourront être apportées au cas par cas directement par les collectivités territoriales, notamment les régions auxquelles les lois de décentralisation successives ont attribué la compétence d'aide au développement économique.</p>	<p>En Francia, no existen otros dispositivos de ayuda del Estado a la explotación de estos tipos de servicios en la actualidad.</p> <p>Francia ha obtenido en 2018 la aprobación de la Comisión Europea para un régimen de ayudas con objeto de su participación en la financiación de inversiones que contribuyan a la creación, a la reactivación, a la renovación o la extensión de la segunda parte de la instalación de terminales ramificadas pertenecientes a una sociedad privada. Estas ayudas podrán ser aportadas caso por caso directamente por las colectividades territoriales, principalmente por parte de aquellas regiones en las cuales las leyes de descentralización sucesivas hayan contribuido a otorgarles competencias de ayuda al desarrollo económico.</p>
---	--

<p><u>Question :</u></p> <p>Un système d'aide (au transport combiné ?) est-il envisagé en Espagne, comme il existe en France et au Luxembourg ?</p>	<p><u>Pregunta :</u></p> <p>¿Se prevé un sistema de ayuda (transporte combinado) en España, a imagen de los existentes en Francia y en Luxemburgo?</p>
<p><u>Réponse :</u></p> <p>Le ministère espagnol des Travaux publics a présenté, en décembre 2017, le plan de promotion du transport de marchandises par chemin de fer 2017-2023, qui comprend une série de mesures visant à promouvoir ce mode de transport.</p> <p>Parmi les mesures à mettre en œuvre, il est prévu un plan de soutien compatible avec la législation communautaire pour encourager l'utilisation du rail dans le transport de marchandises, qui sera d'environ 25 millions d'euros par an pour une période de 5 ans.</p> <p>Le montant de cette aide sera de 50% des coûts externes évités par le transport ferroviaire de marchandises, avec une limite de 30% du coût total du système.</p> <p>Ce seront des aides destinées aux opérateurs ferroviaires, aux chargeurs et aux opérateurs logistiques.</p> <p>Initialement, ils seraient liés au volume et à la distance parcourue.</p>	<p><u>Respuesta:</u></p> <p>El Ministro de Fomento Español presentó, en diciembre de 2017, el Plan de Impulso del Transporte de Mercancías por Ferrocarril 2017-2023, que contempla una serie de medidas orientadas a impulsar este modo de transporte.</p> <p>Entre las medidas previstas, destaca un plan de ayudas compatible con la legislación comunitaria destinado a incentivar el uso del ferrocarril en el transporte de mercancías, que se situará en el entorno de los 25 millones de euros al año durante un periodo de 5 años.</p> <p>El importe de dichas ayudas será del 50% de los costes externos evitados gracias al transporte por ferrocarril de mercancías, con el límite del 30% de los costes totales del sistema.</p> <p>Serán ayudas dirigidas a los Operadores ferroviarios, cargadores y operadores logísticos.</p> <p>Inicialmente estarían ligadas al volumen y la distancia recorrida.</p>

<p><u>Question</u> :</p> <p>Calendrier de mise en service des différentes sections du Y basque et des différents tronçons reliant la frontière au terminal de Vitoria</p>	<p><u>Pregunta</u> :</p> <p>Calendario de puesta en servicio de las distintas secciones de la Y Vasca y de los diferentes tramos que unen la frontera con la terminal de Vitoria</p>
<p><u>Réponse</u> :</p> <p>Achèvement des travaux Vitoria-Bergara-Astigarraga: 2023.</p> <p>Achèvement des travaux Astigarraga-Irún: à déterminer (la situation de faillite de la société COPROSA, attributaire de deux contrats sur cette section, aura une incidence sur les délais)</p>	<p><u>Respuesta:</u></p> <p>Finalización de las obras Vitoria-Bergara-Astigarraga: 2023.</p> <p>Finalización obras Astigarraga-Irún: Pendiente de determinar (la situación concursal de la empresa COPROSA, adjudicataria de dos contratos en este tramo, afectará a los plazos)</p>

<p><u>Question</u> :</p> <p>Calendrier de mise en service du terminal de Vitoria et caractéristiques techniques des accès routiers et ferroviaires</p>	<p><u>Pregunta</u> :</p> <p>Calendario de puesta en servicio de la terminal de Vitoria y características técnicas del acceso por carretera y ferrocarril</p>
<p><u>Réponse</u> :</p> <p>Il n'y a pas de calendrier spécifique pour le terminal AF à Vitoria (Jundiz). Tout dépendra, en partie, de l'intérêt et des appréciations (technologie, délais, ...) découlant des dossiers présentés lors de cet appel à manifestation d'intérêt (MI) par ceux qui s'intéressent aux services AF et des formules possibles pour promouvoir sa construction et / ou exploiter ce terminal.</p> <p>L'accès au terminal de Vitoria présente les caractéristiques techniques suivantes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Écartement de voie: standard UIC - Électrification: 25 000 V c.a. - Système de communication: ASFA + ERTMS - Rampe maximale: 15 ‰ 	<p><u>Respuesta:</u></p> <p>No existe un calendario específico para la terminal AF de Vitoria (Jundiz). Todo dependerá, en parte, del interés y apreciaciones (tecnología, plazos,...) que se desprendan de los dossieres presentados en esta convocatoria de manifestación de interés (MI) por los interesados en los servicios de AF y de las fórmulas posibles para promover su construcción y/o explotar dicha terminal.</p> <p>El acceso a la terminal de Vitoria tiene previstas las siguientes características técnicas:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ancho de vía: Ancho estándar UIC - Electrificación: 25.000 V c.a. - Sistema de comunicaciones: ASFA + ERTMS - Rampa máxima: 15‰

<p><u>Question</u> :</p> <p>Confirmer le gabarit et les longueurs autorisées des trains à terme entre Barcelone et Murcie et le calendrier associé.</p>	<p><u>Preguntas:</u></p> <p>Confirmar cuáles serán los gálibos y las longitudes autorizadas de los trenes entre Barcelona y Murcia y las fechas de puesta en servicio asociadas.</p>
--	---

<p>Réponse :</p> <p>Le calendrier pour l'achèvement des travaux de changement de l'écartement de la ligne Barcelone-Valence, et son adaptation pour la longueur du train de 750m, prévoit leur finalisation en 2020. Pour la section Valencia-Murcia, ces actions seront achevées après 2020. Des études d'adaptation des gabarits seront initiées sur la base des propositions reçues à cet appel à manifestation d'intérêt.</p>	<p>Respuesta:</p> <p>Los plazos para la finalización de las obras del cambio de ancho de vía en el trayecto Barcelona-Valencia, y su adaptación para longitud de trenes de 750m, está previsto que finalicen en 2020. En el tramo Valencia-Murcia estas actuaciones estarán finalizadas con posterioridad a 2020. En función de las propuestas que se reciban en esta convocatoria a manifestación de interés, se iniciarán los estudios de adaptación de gálibos.</p>
--	---

<p>Question :</p> <p>Liste des terminaux intermodaux qui seront connectés au nouvel axe méditerranéen espagnol à écartement UIC entre Tarragone et Murci</p>	<p>Pregunta :</p> <p>Lista de terminales intermodales que se conectarán con el nuevo eje mediterráneo español en ancho de vía UIC entre Tarragona y Murcia</p>
<p>Réponse :</p> <p>Adif prévoit les installations suivantes: Tarragona, Sagunto Mercancías, Valence Fuente San Luis, Marchandises de Murcie et Escombreras (Cartagena).</p>	<p>Respuesta:</p> <p>Por parte de Adif, las instalaciones serían: Tarragona, Sagunto Mercancías, Valencia Fuente San Luis, Murcia Mercancías y Escombreras (Cartagena).</p>

<p>Question :</p> <p>Information sur le coût des sillons à long terme en France</p>	<p>Pregunta :</p> <p>Información sobre el coste de los surcos ferroviarios a largo plazo en Francia</p>
<p>Réponse :</p> <p>Il est prévu de revoir la trajectoire des péages à la charge du fret ferroviaire pour préserver la compétitivité du secteur, l'Etat prenant à sa charge l'écart financier en résultant.</p>	<p>Respuesta:</p> <p>Se prevé revisar la evolución de los peajes futuros aplicados al transporte ferroviario de mercancías para mantener la competitividad del sector, el Estado asumirá la diferencia financiera resultante.</p>

<p>Question :</p> <p>Information sur le coût des sillons à long terme en Espagne</p>	<p>Pregunta :</p> <p>Información sobre el coste de los surcos ferroviarios a largo plazo en España</p>
<p>Réponse :</p> <p>Son évolution sera déterminée conformément à la réglementation qui émane de l'UE, et en tout cas, en Espagne, les coûts des sillons de fret, à ce jour, sont dans la bande inférieure par rapport à d'autres pays européens.</p>	<p>Respuesta:</p> <p>Su evolución irá acompañada con las normativas que emanen de la UE, y en cualquier caso, en España el coste s de los surcos de mercancías, hasta la fecha, se encuentran en la banda baja en comparación con otros países europeos.</p>

<p><u>Question</u> :</p> <p>Information sur le coût des sillons du tunnel de la LFP (Tunnel du Perthus). Quelles sont les éventuelles évolutions tarifaires à venir ?</p>	<p><u>Pregunta</u> :</p> <p>Información sobre el coste de franjas ferroviarias de la LFP(Tunel de Perthus). ¿Cuáles son las eventuales evoluciones de tarifas en el futuro?</p>
<p><u>Réponse</u> :</p> <p>A ce jour, aucune règles d'évolution des tarifs par rapport à ceux actuellement en vigueur n'est prévue dans la Convention pour l'exploitation et la maintenance de la section internationale d'une ligne à grande vitesse entre Perpignan et Figueres, liant les Etats et l'exploitant de l'infrastructure.</p> <p>Les tarifs sont revus chaque année et adoptés suite à l'approbation des Etats.</p>	<p><u>Respuesta</u> :</p> <p>A día de hoy, no se prevé ninguna evolución contraria a las actualmente en vigor, contempladas en el Convenio para la explotación y mantenimiento de la sección internacional de una línea ferroviaria de alta velocidad entre Perpiñán y Figueres que ligan a los dos estados y al operador de la infraestructura.</p> <p>Las tarifas se revisan cada año y son adoptadas tras la aprobación de los Estados.</p>

<p><u>Question</u> :</p> <p>Possibilité des mettre en place des accords cadres de longue durée (plus de 10 ans) garantissant la disponibilité et la qualité des sillons ?</p>	<p><u>Pregunta</u> :</p> <p>¿Se podrían establecer acuerdos de larga duración (más de 10 años) para garantizar la disponibilidad y la calidad de las franjas ferroviarias?</p>
<p><u>Réponse</u> :</p> <p>En Espagne, conformément aux dispositions 3 à 6 de l'article 38 de la loi 38/2015 du 29 septembre sur le secteur ferroviaire, les gestionnaires de l'infrastructure et les candidats peuvent conclure des accords-cadres pour la réservation de capacité.</p> <p>Les accords-cadres auront une validité maximale de cinq ans, renouvelable pour des périodes égales.</p> <p>Toutefois, une période dépassant cinq ans peut être convenue lorsqu'elle est justifiée par l'existence de contrats commerciaux, d'investissements spécialisés ou de risques. Pour les services qui utilisent une infrastructure spécialisée nécessitant des investissements importants et à long terme, dûment justifiés par le candidat, des accords-cadres peuvent être conclus pour une période de validité pouvant aller jusqu'à quinze ans.</p> <p>Une période de validité supérieure à quinze ans sera possible dans des cas exceptionnels et, en particulier, dans le cas d'investissements de grande envergure et à long terme, notamment lorsque ceux-ci font l'objet d'engagements contractuels comportant un plan d'amortissement pluriannuel.</p>	<p><u>Respuesta</u> :</p> <p>En España, conforme a lo establecido en los apartados 3 a 6 del artículo 38 de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, los administradores de infraestructuras y los candidatos podrán celebrar acuerdos marco para la reserva de capacidad.</p> <p>Los acuerdos marco tendrán una vigencia máxima de cinco años, renovable por períodos iguales.</p> <p>Podrá acordarse, sin embargo, un período superior a cinco años cuando esté justificado por la existencia de contratos comerciales, inversiones especializadas o riesgos. Para servicios que utilicen una infraestructura especializada que requiera inversiones de gran magnitud y a largo plazo, debidamente justificadas por el candidato, podrán concertarse acuerdos marco por un período de vigencia de hasta quince años.</p> <p>Será posible un período de vigencia superior a quince años en casos excepcionales y, en concreto, en caso de inversiones de gran magnitud y a largo plazo, y especialmente cuando éstas sean objeto de compromisos contractuales que incluyan un plan de amortización plurianual.</p> <p>Para Francia, regímenes similares están previstos en</p>

Pour la France, des règles similaires sont prévues aux articles L.2122-6, L.2133-3, L2122-7 et L.2133-3 du code des transports et à l'article 20 du décret 2003-194	los artículos L.2122-6, L.2133-3, L2122-7 et L.2133-3 del código de transportes y en el artículo 20 del decreto 2003-194.
---	---

Question : Aides financières possibles à la création d'infrastructures de chargement/déchargement à double écartement (Ibérique et UIC) ?	Pregunta : Posible ayuda financiera para la creación de infraestructuras de carga / descarga (terminales) de doble ancho (Ibérico y UIC) que permitan la recepción de trenes tanto nacionales como internacionales?
Réponse : Les aides aux terminaux à double écartement (ibérique et UIC) et les infrastructures spécifiques de chargement et de déchargement des services d'autoroutes ferroviaires nationaux et internationaux peuvent être obtenus dans les différents appels via le mécanisme Connect Europe (CEF) du réseau transeuropéen de transport RTE-T, en fonction des conditions d'éligibilité des projets dans les différents appels.	Respuesta : Las ayudas a terminales de doble ancho (Ibérico y UIC), e infraestructuras específicas de carga y descarga en servicios de autopistas ferroviarias tanto nacionales como internacionales, podrán ser obtenidas a través del mecanismo Conectar Europa (CEF) de la Red Transeuropea de Transporte TEN-T, en función de las condiciones de elegibilidad de los proyectos en las diferentes convocatorias .

Question : Est-il prévu de mettre en place des subventions pour l'acquisition, l'adaptation ou l'exploitation des matériels roulants pouvant circuler sur des lignes à écartement ibérique, ou pour des services en national espagnol sur des axes ne permettant la circulation que de trains relativement courts ou légers (moins de 750 m et moins de 2000 tonnes en traction simple) ?	Pregunta : ¿Está previsto establecer subvenciones para la adquisición, adaptación u operación de material rodante que pueda circular en líneas de ancho ibérico, o para servicios nacionales españoles en ejes que permitan solamente la circulación de trenes relativamente cortos o ligeros (menos de 750 m y menos de 2.000 toneladas en tracción simple)?
Réponse : Comme dans les terminaux, les aides à l'acquisition, à l'adaptation ou à l'exploitation du matériel roulant pouvant circuler sur les lignes de écartement ibérique dans les services d'autoroutes ferroviaires nationaux et internationaux peut être obtenu dans les différents appels CEF du réseau RTE-T, en fonction des conditions d'éligibilité des projets dans les différents appels. En ce qui concerne les services de trains de moins de 750 m de long ou de moins de 2 000 t en traction simple, les aides seraient celles déjà mentionnées pour de développement du transport de marchandises par chemin de fer.	Respuesta : Al igual que en las terminales, las ayudas para la adquisición, adaptación u operación de material rodante que pueda circular en líneas de ancho ibérico en servicios de autopistas ferroviarias tanto nacionales como internacionales, podrán ser obtenidas en las diferentes convocatorias CEF de la Red TEN-T, en función de las condiciones de elegibilidad de los proyectos en las diferentes convocatorias. Respecto a los servicios de longitud de trenes de menos de 750m de longitud o de menos de 2.000 tn en tracción simple, las ayudas serían las ya referidas para el impulso del transporte de mercancías por ferrocarril.

Question : Les AMI ont-ils pour objectif une pré-qualification de	Pregunta : Tienen por objeto, las convocatorias de manifestación
---	--

<p>candidats pour de futurs appels d'offres. Dans ce cas, une réponse partielle quant aux services proposés dans le cadre des AMI entraînerait elle une disqualification ou une limitation du candidat dans les prochaines étapes ?</p>	<p>de interés, una pre-calificación de los candidatos para futuras licitaciones. En ese caso, ¿una respuesta parcial en cuanto a los servicios propuestos en el marco de la convocatoria a la manifestación de interés conllevaría a una descalificación o limitación del candidato para las siguientes etapas?</p>
<p>Réponse :</p> <p>Les AMI n'ont pas pour objectif de pré-qualifier de candidats dans le but d'un futur appel d'offre.</p> <p>Les objectifs de ces consultations sont indiqués au point 1 des documents de consultation.</p> <p>Il est rappelé que les services de fret ferroviaire sont entrés dans le champ concurrentiel depuis le milieu des années 2000 conformément à la directive 2004/51/CE. Les opérateurs sont ainsi entièrement libres de définir les caractéristiques des services qu'ils souhaitent exploiter notamment en terme d'origine/destination, de fréquence, durée, tarification, cadre juridique et contractuel d'organisation de la production du service ...</p> <p>L'objectif des AMI est notamment d'éclairer les Etats dans les éventuelles actions relevant de leur compétence pour favoriser l'émergence de services de ferroutage.</p>	<p>Respuesta:</p> <p>Las convocatorias de manifestación de interés no tienen por objeto calificar a los candidatos en vista de una futura licitación.</p> <p>Los objetivos de estas consultas se indican en el punto 1 de los documentos de la convocatoria.</p> <p>Se recuerda que los servicios de transporte ferroviario de mercancías están abiertos a la competencia desde mediados los años 2000 conforme a la directiva 2004/51/CE. Los operadores por lo tanto libremente pueden definir las características del servicio que deseen explotar especialmente en términos de origen/destino, frecuencia, duración, tarificación, marco jurídico y contractual de organización de la producción del servicio.</p> <p>El objetivo de la convocatoria de manifestación de interés es dar visibilidad a los Estados sobre las eventuales acciones relevantes de su competencia para favorecer la implantación de servicios de transporte combinado ferrocarril/carretera.</p>

<p>Question :</p> <p>Existe-t-il des sites précis déjà identifiés pour les terminaux en Espagne, tant pour l'axe Atlantique que pour l'axe Méditerranée ?</p>	<p>Pregunta :</p> <p>¿Ya se han identificado ubicaciones específicas para las terminales en España, tanto para el eje atlántico como para el mediterráneo?</p>
<p>Réponse:</p> <p>Comme indiqué dans le document de l'AMI, au point 2.d), sur le territoire espagnol, le ministère des Travaux publics a réalisé une étude intitulée «Étude pour le développement des autoroutes ferroviaires dans la péninsule ibérique», dans laquelle Les trafics potentiellement captables sont analysés à partir de différentes origines ou destinations pour l'emplacement des terminaux.</p> <p>L'étude ne définit pas l'emplacement spécifique des terminaux, mais vise à quantifier les potentiels de trafic en fonction des différentes paires O / D considérées. Pour cette raison, les parties intéressées qui répondent à cet appel à manifestation d'intérêt peuvent valablement proposer des emplacements spécifiques, dans le cadre des principaux centres logistiques ou terminaux ferroviaires actuellement en exploitation ou dans de nouveaux emplacements.</p>	<p>Respuesta :</p> <p>Tal y como se recoge en el documento de la M.I., en su punto 2.d) , en territorio español, el Ministerio de Fomento ha realizado un estudio denominado "Estudio para el desarrollo de Autopistas Ferroviarias en la Península Ibérica", en el que se analizan los tráficos potencialmente captables desde diferentes orígenes o destinos para la ubicación de las terminales.</p> <p>El estudio no define la localización concreta de las terminales, sino que está dirigido a la cuantificación de los potenciales tráficos en función de los distintos pares O/D considerados. Por ello, las Partes interesadas que respondan a la presente convocatoria de manifestación de interés podrán proponer válidamente ubicaciones concretas, en el marco de los principales centros logísticos o terminales ferroviarias actualmente en explotación o en nuevos emplazamientos.</p>

<p><u>Question :</u></p> <p>Les AMI définissent deux régions d'origine/destination en France (Ile de France et Hauts de France); ces régions sont elles les seules envisagées ou est il possible de proposer des alternatives ?</p>	<p><u>Pregunta :</u></p> <p>Las convocatorias de manifestación de interés definen dos regiones de origen/destino en Francia (Ile de France et Hauts de France); ¿son estas regiones las únicas que se consideran o es posible proponer otras alternativas?</p>
<p><u>Réponse:</u></p> <p>A propos de la localisation des terminaux, il est indiqué au 2.d) du document de consultation que: « Concernant le territoire français, l'État a fait réaliser les études d'identification de sites potentiels d'implantation de terminaux remises en annexe 4 (en Région Hauts-de-France) et 5 (en Région Île-de-France). Ces études n'ont pas la prétention d'être exhaustives. Les acteurs répondant au présent appel à manifestation d'intérêt peuvent valablement proposer des sites qui n'auraient pas été identifiés dans le cadre de ces études. ».</p> <p>Il est précisé que le caractère non exhaustif des études couvre aussi bien les Régions d'origine/destination que les localisations possibles au sein des Régions.</p> <p>Il est donc possible de proposer toutes alternatives aux éléments remis dans le document de consultation.</p>	<p><u>Respuesta :</u></p> <p>A propósito de la localización de terminales, se indica en el punto 2.d) del documento de consulta que: "En el territorio francés, el Estado ha realizado estudios de identificación de las ubicaciones potenciales de implantación de terminales recogidos en el Anexo 4 (en la Región Hauts-de-France) y 5 (en la Región Île-de-France). Estos estudios no pretenden ser exhaustivos. Las partes interesadas que respondan a la presente convocatoria de manifestación de interés podrán proponer válidamente ubicaciones que no hayan sido identificadas en el marco de estos estudios."</p> <p>Se indica que el carácter no exhaustivo de los estudios cubre las regiones de origen/destino así como las posibles ubicaciones dentro de las Regiones</p> <p>Es posible, por tanto, proponer otras alternativas distintas a los elementos entregados en el documento de consulta.</p>

<p><u>Question :</u></p> <p>Informations techniques (IT) sur:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Ligne Madrid Hendaya: section Irún - San Sebastián - Astigarraga; - Accès aux terminaux de Gaintxurizketa et du port de Pasaia / Pasajes. - Y Basque 	<p><u>Pregunta :</u></p> <p>Información técnica (IT) sobre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - línea Madrid Hendaya: sección Irún - San Sebastián - Astigarraga; - acceso a las terminales de Gaintxurizketa y puerto de Pasaia/Pasajes. - Y Vasca
<p><u>Réponse :</u></p> <p>La troisième voie est en cours de réalisation pour rendre l'écartement standard UIC compatible avec l'écartement ibérique entre Astigarraga et Irún. Son électrification sera de 3.000 V c.c. Système de communication actuel: ASFA (mise en œuvre future de l'ERTMS) et rampe maximale: 13 ‰</p> <p>Le projet d'adaptation des gabarits de cette section au GB1, financé par le CEF de l'UE, est en cours</p>	<p><u>Respuesta:</u></p> <p>Se está implantando el tercer carril para compatibilizar ancho estándar UIC con ancho ibérico entre Astigarraga e Irún. Su electrificación será 3.000 V c.c. Sistema actual de comunicaciones: ASFA (futura implantación de ERTMS) y Rampa máxima: 13‰</p> <p>Se está ejecutando el proyecto de adecuación de gálibos de este tramo a GB1, que cuenta con</p>

<p>d'exécution.</p> <p>En ce qui concerne l'accès aux terminaux portuaires de Gaintxurizketa et de Pasaia / Pasajes, si ceux qui sont intéressés par la fourniture de services AF considèrent que ce sont des emplacements optimaux du point de vue économique, social et environnemental, les analyses appropriées seront réalisées pour évaluer la nécessité d'envisager ces terminaux.</p> <p>Les IT du Y basque sont déjà incluses dans l'annexe 2 du document d'Appel à Manifestation d'intérêt .</p>	<p>financiación CEF de la UE.</p> <p>Respecto de los accesos a las terminales de Gaintxurizketa y puerto de Pasaia/Pasajes, si alguno de los interesados en la prestación de los servicios de AF considerara que se trata de ubicaciones óptimas desde el punto de vista económico, social y medio ambiental, se realizarían los análisis oportunos para evaluar la necesidad de contemplar estas terminales.</p> <p>La IT de la Y vasca, ya quedó recogida en el documento de la convocatoria de Manifestación de Interés en su anexo 2.</p>
--	---