

Analyse des projets prioritaires
et recommandation pour leur aménagement dans l'État de Bavière

par les coordinateurs européens

des projets RTE-T

**n °1 "Berlin – Munich – Innsbruck – Vérone/Milan – Bologne – Naples – Messine –
Palerme"**

et

n °17 "Paris – Strasbourg – Stuttgart – Munich – Salzburg – Vienne – Bratislava"

du 20 avril 2007

Munich

1. HISTORIQUE

Le présent document analyse la réalisation des deux axes européens importants ferroviaires sur le territoire de l'État libre de Bavière. Cette analyse se concentre sur les goulots d'étranglement qui jalonnent les axes prioritaires sur le territoire bavarois et explique comment faire progresser ces morceaux de ligne dans les meilleurs délais et encourager ces axes de transports en tant que lignes passantes.

Des réseaux de transport à haut rendement sont aujourd'hui une condition essentielle du bien-être et de l'emploi. C'est particulièrement vrai pour l'Europe dont l'infrastructure de transport présente des lacunes et des goulots d'étranglement qu'il s'agit d'éliminer si on veut garantir une circulation harmonieuse et rapide des biens et des personnes entre les États membres. C'est pourquoi le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) joue un rôle décisif pour garantir la libre circulation des personnes et des biens dans l'Union européenne. Les projets ferroviaires "Berlin – Palerme" et "Paris – Bratislava" font partie des trente axes et projets prioritaires qui constituent l' "épine dorsale" du RTE-T. La réalisation de ces deux projets prioritaires améliorera sensiblement les performances et la qualité du transport par rail et apportera par conséquent des gains de temps considérables pour les voyageurs et les marchandises.

Les deux coordinateurs européens compétents pour ces projets prioritaires

- connaissent l'importance particulière de l'axe nord-sud "Berlin – Palerme" et de l'axe est-ouest "Paris – Bratislava" pour le développement économique des États membres de l'Union européenne et leur intégration dans le marché intérieur, ainsi que le potentiel considérable que représentent ces deux projets pour la croissance économique, l'emploi et l'amélioration de la compétitivité,
- constatent que de grands progrès ont déjà été accomplis le long des axes ferroviaires "Berlin – Palerme" et "Paris – Bratislava" et se félicitent que de nouveaux tronçons pourront être mis en service à partir de 2007 et au-delà,
- plaident avec clarté, réalisme et insistance pour que la réalisation de ces projets de lignes générales se poursuive sans perte de temps afin de délester d'importantes liaisons de transport, de supprimer les goulots d'étranglement et de garantir des

systèmes de transport durables, de manière à ainsi se rapprocher davantage de l'objectif d'une mobilité accrue dans toute l'Europe,

- soulignent l'importance de l'aménagement des projets prioritaires 1 et 17 pour l'ensemble du réseau transeuropéen,
- insistent sur la nécessité de faire aussi progresser en même temps le développement des réseaux au niveau national et local, lesquels doivent être intimement imbriqués dans le réseau européen,
- soulignent l'importance de l'aménagement pour la promotion d'un transport de marchandises et de personnes compatible avec l'environnement, compte tenu du bilan écologique très favorable du rail en général et notamment sous l'angle de l'énergie et la qualité de l'air.

2. ANALYSE

Les deux coordinateurs compétents pour les projets prioritaires 1 et 17 analysent dans ce contexte les points de blocage qui subsistent encore sur le territoire bavarois et examinent en particulier le besoin de dissocier les deux axes ferroviaires de Munich.

2.1. PP 1 (Berlin – Palerme) :

2.1.1. Au nord de Munich :

- Le long du projet prioritaire n° 1 (l'axe ferroviaire Berlin – Palerme) subsistent sur le territoire bavarois de très importants tronçons qu'il s'agit de faire avancer. Le tronçon "Halle/Leipzig – Nuremberg" est un des goulots d'étranglement de l'axe ferroviaire. On ne peut que se féliciter des efforts intensifs que l'État fédéral déploie pour faire progresser l'étude et l'aménagement de ce tronçon, et des progrès considérables qui ont pu être accomplis ici également.
- D'ici à 2017, une nouvelle ligne allant de la frontière entre la Bavière et la Thuringe jusqu'à Ebensfeld sera achevée; la partie comprise entre Ebensfeld et Nuremberg est un aménagement de ligne qui sera achevé après 2017. On signalera en particulier le contournement de Nuremberg–Fürth par les trains de marchandise, qui est d'ores et déjà programmé et devrait s'achever avant 2011.
- Sur toute sa longueur, le tronçon Halle/Leipzig – Nuremberg constitue un goulot d'étranglement vu que les trains ne circulent entre Berlin et Munich que par des longs détours et en perdant beaucoup de temps. Pour aller de la première ville d'Allemagne (Berlin) à la troisième (Munich), il faut actuellement six heures, ce qui affecte aussi considérablement les capacités de la ligne.

2.1.2. Zone de Munich :

- Dans la zone de Munich en particulier, les deux axes ferroviaires sont très fortement imbriqués. Ici, les deux projets prioritaires sont parallèles sur de longs tronçons. Le trafic de marchandises, et parfois aussi celui de passagers, suivent actuellement le même tracé entre Augsburg et Rosenheim¹. Le tronçon Augsburg – Munich, en cours d'élargissement à quatre voies, devrait être achevé en partie pour 2008 et dans sa totalité avant 2010.
- À Munich, le transport de voyageurs est dirigé de la gare centrale (*Hauptbahnhof*) vers Munich-est via le contournement sud (*Südring*) et, de là, continue vers l'Autriche. Les trains de marchandises évitent l'agglomération munichoise en la contournant en partie par le nord et en partie par le sud. Dans leur état actuel, ces deux tronçons sont un goulet d'étranglement pour le trafic ferroviaire. En prévision de l'augmentation rapide du trafic de marchandises sur le rail, ces goulots doivent être supprimés sans tarder. Leur suppression est aussi importante pour l'accès nord du Brenner que pour l'ensemble du trafic de marchandises dans le sud de l'Allemagne.
- La réalisation de la "Truderinger Kurve", un maillon du tronçon Munich–Vérone, doit progresser elle aussi. Ces travaux d'une importance comparativement limitée relieraient directement le terminal à conteneurs de Munich- Riem à l'axe du Brenner et apporterait ainsi de grands avantages quant à la capacité de cette sous-section. Les conséquences sur l'environnement seraient d'ores et déjà bénéfiques grâce à un transfert accru du trafic de marchandises vers le rail.

2.1.3. Au sud de Munich :

- Il est indispensable de réaliser au plus tôt les études et la planification fiable nécessaire du tronçon transfrontalier "Rosenheim – Kufstein" dès que la question du financement du tunnel de base du Brenner proprement dit aura été résolue. En tant que tronçon alimentant le tunnel de base du Brenner envisagé, cette ligne est d'une importance capitale, compte tenu précisément de la dimension européenne du projet et de la situation actuelle des transports. Il serait contre-productif que les immenses avantages de la réalisation du tunnel de base du Brenner se retrouvent anéantis par la création d'un nouveau goulot au passage de la frontière. Vu la longueur des préparatifs des grands projets ferroviaires, les études doivent commencer sans perdre de temps. Le délai nécessaire à la mise en service du tunnel de base du Brenner une fois les travaux commencés devrait suffire pour exécuter les travaux nécessaires à l'accès nord en territoire bavarois.

¹ Depuis la mise en service du tronçon Nuremberg – Ingolstadt, les trains de voyageurs circulent actuellement sur le PP 1 en empruntant surtout ce nouveau tronçon et ne roulent donc parallèlement au PP 17 qu'entre Munich et Rosenheim.

2.2. PP 17 (Paris – Bratislava)

2.2.1. À l'ouest de Munich :

- Le plan d'aménagement des transports (*Bundesverkehrswegeplan-BVWP*) de 2003 prévoit un aménagement Entre Neu-Ulm et Augsburg. Dans ce plan, le projet est relié au tronçon Stuttgart – Ulm pour lequel une solution est actuellement discutée.
- L'aménagement du tronçon Augsburg – Munich progresse et sera achevé en partie en 2008 et presque entièrement en 2010.

2.2.2. Zone de Munich :

- Comme indiqué ci-dessus pour le PP1, les lignes déjà présentes dans la zone de Munich deviendront un goulot d'étranglement pour le trafic de marchandises. Du fait que les transports de marchandises et à grande distance des axes est-ouest et nord-sud convergent vers Munich, ce goulot fera sentir ses effets et ses inconvénients considérables sur les deux lignes. Les études nécessaires pour supprimer ce goulot aussi rapidement que possible et permettre à la connexion de ces deux axes de produire pleinement ces avantages doivent dès lors être entreprises sans tarder au cours de la prochaine période.

2.2.3. À l'est de Munich :

- Le tronçon Munich – Mühldorf – Freilassing – Salzburg est à la fois la section transfrontalière la plus longue et la plus difficile du PP 1. Il est la condition pour réaliser une ligne passante attrayante, mieux interconnecter les réseaux de transport allemands et autrichiens en Allemagne et en Autriche, dissocier les lignes des projet prioritaires 1 et 17 et transférer davantage de transports de la route vers le rail. Comme il est important que cette ligne soit rendue apte au trafic à grande distance, il faut envisager le tronçon Munich – Salzburg comme un projet global et le construire comme un tout. En effet, s'il n'était réalisé que par morceaux, les résultats obtenus en termes d'élimination du goulot d'étranglement transfrontalier ne seraient pas satisfaisants. Dans ce cas, la ligne ininterrompue continuerait de passer par Rosenheim et les objectifs préalablement fixés seraient manqués.

3. RECOMMANDATIONS

3.1. PP 1 (Berlin – Palerme) :

La réalisation du tunnel de base du Brenner étant actuellement prévue entre 2009 et 2020/2022, il s'agit de poursuivre prioritairement son accès nord depuis Munich jusqu'au Brenner dès qu'aura été résolue la question du financement du tunnel de base du Brenner proprement dit. Cet accès comprend d'une part le projet "Truderinger Kurve", réalisable à brève échéance et susceptible d'apporter de grands avantages pour un coût relativement faible, et d'autre part les autres tronçons de l'axe nord du Brenner (Munich – Rosenheim et Rosenheim – Kufstein), dont les études préparatoires nécessaires devront commencer en temps voulu. Le délai

prévisible une fois que les travaux au tunnel de base du Brenner auront démarré devrait suffire pour exécuter les nécessaires travaux d'aménagement de l'accès nord de ce tunnel en territoire bavarois.

L'élimination des autres goulots au nord de Munich, et en particulier Halle/Leipzig – Nuremberg, avance bien, dès à présent, chez toutes les intervenants. Le coordinateur européen du PP 1 s'en félicite et souligne que, vu son importance pour l'ensemble du projet, ce tronçon doit continuer à progresser à ce rythme.

3.2. PP 17 (Paris – Bratislava):

Il importe que le tronçon Munich – Mühldorf – Freilassing – Salzburg soit envisagé et réalisé comme un tout. Les deux projets prioritaires seront ainsi dissociés et il en résultera un meilleur raccordement non seulement des réseaux ferroviaires allemand et autrichien mais aussi de toute la région de Bavière orientale, y compris "le triangle de la chimie" et de son volume potentiel de marchandises à transporter. L'aménagement du tronçon Augsburg – Munich avance bien, mais il ne faudra pas délaissé pour autant le tronçon Neu-Ulm – Augsburg.

4. APPEL DES AUTORITES ET ORGANISMES CONCERNES POUR LE SOUTIEN DE LA REALISATION DES DEUX AXES PRIORITAIRES :

Les deux coordinateurs européens compétents pour les projets prioritaires soulignent une nouvelle fois l'importance de réaliser l'ensemble des axes de manière coordonnée, comme des liaisons de bout en bout, pour achever les différents tronçons et compéter les liaisons ferroviaires interopérables passantes.

De grands progrès ont déjà pu être accomplis et de nouveaux tronçons importantes mis en service ces dernières années le long des deux axes ferroviaires Berlin – Palerme et Paris – Bratislava. Il s'agit à présent de poursuivre dans cette voie avec méthode et cohérence afin que le réseau de transport transeuropéen puisse être entièrement aménagé et même achevé à court terme. Ce n'est qu'ainsi et grâce à un accroissement de la capacité des transports de personnes et de marchandises et à une liaison intra- et intermodale optimale avec d'autres projets prioritaires de portée européenne que les avantages pourront être maximalisés et les temps de déplacement et de transit des marchandises considérablement réduits.

Il est indispensable pour ce faire que tous les acteurs du monde politique et de l'administration collaborent le plus étroitement possible et appuient de toutes leurs forces à la fois l'aménagement des tronçons transfrontalier et des goulets d'étranglement et la réalisation de ces deux projets prioritaires comme lignes passantes. Ceci est la condition première pour améliorer durablement la mobilité non seulement européenne mais aussi nationale et régionale. C'est important à la fois pour la qualité de vie des citoyens de la zone d'attraction des deux axes ferroviaires et pour la compétitivité des villes, régions et États membres d'Europe ainsi reliés, qui s'en trouvera renforcée de manière décisive.

Karel Van Miert

Péter Balázs

Coordinateur européen PP 1

Coordinateur européen PP 17

