



COORDONNATEUR EUROPEEN PP17

RTE-T

Réseaux transeuropéens de transport

Rapport annuel d'activité 2011-2012 pour le PP17

Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava

Péter BALÁZS

Bruxelles

Octobre 2012

Ce rapport ne reflète que l'avis du coordonnateur européen et ne préjuge pas de la position officielle de la Commission européenne.

TABLE DES MATIÈRES

| | | |
|------|---|----|
| 1 | Résumé | 3 |
| 2 | Introduction | 4 |
| 3 | Tronçons transfrontaliers..... | 5 |
| 3.1. | Strasbourg-Kehl-Appenweier | 5 |
| 3.2. | Munich-Salzburg..... | 5 |
| 3.3. | Vienne-Bratislava..... | 6 |
| 4 | Goulets d'étranglement..... | 7 |
| 4.1. | Baudrecourt-Strasbourg | 7 |
| 4.2. | Stuttgart-Ulm | 7 |
| 4.3. | Wels-Vienne..... | 8 |
| 5 | Autres tronçons | 9 |
| 5.1. | Allemagne | 9 |
| 5.2. | Autriche..... | 10 |
| 5.3. | Slovaquie..... | 11 |
| 6 | Activités en 2011/2012..... | 11 |
| 7 | Révision du RTE-T et Mécanisme pour l'interconnexion en Europe..... | 12 |
| 8 | Conclusions et recommandations..... | 13 |
| 9 | Annexe 1: CARTE | 15 |
| 10 | Annexe 2: Tronçons, distances, temps de trajet..... | 16 |
| 11 | Annexe 3: projets de financement RTE-T et actions sur IE PP17 1996-2015 | 17 |
| 12 | Annexe 4: Journées RTE-T 2011 - ATELIER 3: Un réseau pour les passagers: connexions trains à grande vitesse et aéroports | 19 |
| | Objectif de l'atelier | 19 |
| | Position des intervenants..... | 19 |
| | Principaux résultats de l'atelier..... | 20 |
| 13 | Annexe 5: Résultat final du référendum sur «Stuttgart 21»..... | 22 |

1 RESUME

Le projet prioritaire n° 17, Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava (PP17), est un axe ferroviaire orienté est-ouest qui traverse des zones très fortement peuplées au centre de l'Europe. Il s'étend sur 1382 km et concerne quatre États membres: la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Slovaquie. Décidé en 2004¹. Le PP17 est l'un des trois axes est-ouest de l'Union européenne.

Après la signature d'une déclaration d'intention par les ministres des transports des quatre États membres, le 9 juin 2006, et plusieurs traités bilatéraux sur les tronçons transfrontaliers, la mise en œuvre du PP17 a bien avancé sur la plupart des portions. Des tronçons importants ont été mis en service ou seront achevés au cours des cinq prochaines années:

- En France, les travaux sur le tronçon Baudrecourt-Vendenheim ont commencé en octobre 2010. Le viaduc de franchissement de la Sarre à Sarraltroff a été inauguré le 25 juillet 2012. Le tronçon complet doit être mis en service d'ici 2016.
- Les travaux sur Stuttgart-Ulm ont commencé en 2010 et le tronçon doit être pleinement opérationnel d'ici décembre 2020.
- Munich-Salzburg: le projet de tronçon à triple voie Freilassing-Salzburg et le tronçon à double voie entre Mühldorf et Tüßling doivent être achevés vers 2015/2016. L'achèvement de la construction du pont sur la Saalach est prévu en 2015 à condition que l'évaluation d'incidence environnementale conjointe soit émise d'ici 2013.
- Les travaux sur le tronçon Wels-Linz sont en cours et devraient être terminés d'ici 2021/2025. Le tronçon à quatre voies Linz-Vienne (y compris le contournement de St Pölten pour le fret) doit être en service d'ici 2017.
- Le tronçon St Pölten-Vienne sera terminé pour le 9 décembre 2012, permettant une réduction du temps de trajet de 15 minutes.
- Vienne-Bratislava: la nouvelle gare de Vienne sera partiellement ouverte en décembre 2012.

Le développement le long de l'axe et les projets connexes sont cofinancés par la Commission européenne avec 682,89 millions d'euros (1995-2015) provenant du budget RTE-T (597,5 millions d'euros), du Plan européen pour la relance (85,4 millions d'euros) et, dans la République slovaque, également du Fonds de cohésion.

Même si l'avancement de cet axe ferroviaire est bon, il convient d'indiquer que des problèmes restent encore à résoudre:

- Les travaux nécessaires pour terminer le tronçon Kehl-Appenweier ont été arrêtés après l'inauguration du pont en 2010. Les étapes suivantes de planification ne sont pas encore en vue.
- La planification préalable de l'ensemble des améliorations entre Munich et Salzburg dépend des contributions encore dues par la Deutsche Bahn afin d'avancer.
- Intermodalité: étant donné qu'il existe de nombreux aéroports et voies navigables du RTE-T sur cette ligne, il est recommandé qu'ils soient reliés à des terminaux intermodaux pour les voyageurs et/ou le fret. En ce qui concerne les nouvelles orientations RTE-T, certains

¹ Décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur «les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport», <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0001:0038:FR:PDF>

aéroports du réseau central² devraient être raccordés au réseau ferroviaire d'ici 2050. Cela comprend les aéroports de Paris CDG, Stuttgart, Munich et Vienne. Paris CDG dispose déjà d'une liaison ferroviaire nationale; à Vienne, elle sera réalisée d'ici 2014; à Stuttgart, elle devrait être réalisée d'ici 2020.

2 INTRODUCTION

En juillet 2005, la Commission européenne a désigné un groupe de six coordonnateurs pour évaluer l'avancement de certains projets prioritaires du RTE-T et faire des recommandations concernant la mise en œuvre effective de ces projets. En 2007, la Commission a décidé de nommer deux autres coordonnateurs pour les autoroutes de la mer et les voies navigables intérieures. En juillet 2009, la Commission a adopté deux nouvelles décisions octroyant un second mandat de quatre ans et nommant trois nouveaux coordonnateurs. Neuf coordonnateurs européens sont désormais responsables de la promotion de 11 projets prioritaires.

En 2005, Péter Balázs a été nommé coordonnateur européen du projet prioritaire RTE-T n° 17 (Paris-Stuttgart-Vienne-Bratislava), fonction qu'il a occupée jusqu'en avril 2009, date à laquelle il est devenu ministre des affaires étrangères de la Hongrie. En juin 2010, la Commission européenne l'a renommé à cette fonction afin qu'il poursuive la coordination des travaux sur cet axe.

D'une manière générale, la mise en œuvre du PP17 a bien avancé sur la plupart des tronçons. À partir des engagements politiques de 2006 et 2007, à la fin de 2011 environ 43 % du projet était en service. Les travaux étaient en cours sur 513 km (41 %) de l'axe.

L'Union européenne a contribué et continuera à contribuer financièrement à plusieurs projets, avec des subventions couvrant jusqu'à 50 % des études dans l'ensemble des quatre pays et jusqu'à 25 % des travaux en France, en Allemagne et en Autriche. La contribution totalise 682,89 millions d'euros pour la période allant jusqu'en 2015: 597,5 millions proviennent du budget RTE-T et 85,4 millions du Plan européen pour la relance économique (PREE). Des investissements d'environ 91 millions d'euros alloués à l'axe ferroviaire à grande vitesse Est (PP4) et quelque 100 millions d'euros alloués à des investissements dans le système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) le long de différents axes touchant le PP17, ont eu aussi un effet positif sur le développement de l'axe ferroviaire.

Entre 2007, début des services du TGV, et juin 2012³ plus de 6 millions de voyageurs ont utilisé le TGV-Est, dont 3,6 millions sur la ligne TGV Paris-Francfort et 2,7 millions sur Paris-Stuttgart-Munich. Sur les connexions Paris-Strasbourg et Paris Stuttgart, le TGV a gagné la première place du marché avec respectivement 90 % (2007: 30 %) et 56 %. En parallèle, le nombre de passagers se rendant à Paris à partir des aéroports de Stuttgart et Strasbourg a diminué. Germanwings et Lufthansa ont confié à Air France leurs affaires courantes à Stuttgart. Sur le TGV-Est, les 19 rames TGV OSP existantes seront remplacées par des trains Euroduplex d'ici la fin de l'année 2012⁴.

² Indiqués dans la partie 1b de l'annexe I des orientations RTE-T, c'est-à-dire dépassant 1 % du volume annuel total de passagers dans l'UE.

³ Stuttgarter Zeitung, 09 juin 2012 (<http://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.von-stuttgart-nach-paris-der-tgv-hat-das-flugzeug-abgehaengt.e172b638-b541-4af6-bb0d-be84bc453766.html#>)

⁴ Ville, Rail & Transports, le magazine des nouvelles mobilités, 10 juillet 2012

Le Livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports» donne une vision du système des transports en 2050 et comporte dix objectifs pour un système de transport compétitif et économe en ressources. Le raccordement des aéroports du réseau central au réseau ferroviaire d'ici 2050, en utilisant de préférence des liaisons à grande vitesse, est l'une des principales priorités. Le 19 octobre 2012, la Commission a proposé de nouvelles orientations RTE-T pour intégrer ces objectifs.

En 2011, le coordonnateur a estimé que les étapes de réalisation les plus importantes pour l'ensemble du projet prioritaire étaient:

- Le référendum à Stuttgart sur le financement partiel du projet «Stuttgart 21» dans le land de Bade-Wurtemberg, qui permet la poursuite des travaux visant à supprimer le goulet d'étranglement entre Stuttgart et Ulm.
- L'ouverture de la liaison Munich-Augsbourg permettant une vitesse plus élevée sur ce tronçon.
- Le début des travaux sur la «Klederinger Scheife» à Vienne pour permettre la connexion directe de l'aéroport avec d'autres villes d'Autriche en 2014.
- L'inauguration du nouveau service TGV Marseille-Francfort-Marseille démontrant la réalité de la demande pour des services ferroviaires internationaux.

3 TRONÇONS TRANSFRONTALIERS

3.1. Strasbourg-Kehl-Appenweier

Le pont de Kehl enjambant le Rhin a été ouvert en décembre 2010. La réalisation du sous-tronçon Kehl-Appenweier dans son ensemble a été différée au-delà de 2015, même si la décision technique concernant la courbe de Karlsruhe (Karlsruher Kurve) a été prise. La construction d'un croisement non à niveau est prévue afin de faciliter les connexions avec l'axe rhénan à une époque où un nombre croissant de trains régionaux, nationaux et internationaux circulent le long de la vallée du Rhin Supérieur. Le permis de construire définitif (Planfeststellungsbeschluss) et une convention de financement manquent cependant. Le Plan cadre d'investissement pour 2011-2015 classe ce tronçon comme «autre projet important» ne devant pas être réalisé avant 2015. En raison de la réduction d'objectif, la contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T a été ramenée à 13,6 millions d'euros au lieu des 26,95 millions de dépenses prévues à la fin de la perspective financière actuelle.

3.2. Munich-Salzburg

En juillet 2007, les ministres des transports allemand et autrichien se sont mis d'accord sur un développement commun du tronçon transfrontalier afin d'améliorer la capacité de la ligne Munich-Mühlendorf-Freilassing-Salzburg (environ 150 km). Cet accord comportait l'engagement de construire un nouveau pont sur la Saalach d'ici 2012 au plus tard. En dépit de cet engagement politique, le démarrage est retardé du côté allemand (voir tableau). Le pont de la Saalach ne sera pas terminé avant décembre 2015.

L'accroissement de la capacité n'est pas seulement important pour le transport de voyageurs sur la ligne, mais l'est aussi crucial pour le transport de marchandises à destination et en provenance du Triangle de la chimie (Chemdelta Bavaria) situé autour de Burghausen, Gendorf, Trostberg et Mühlendorf : 25 000 personnes travaillent dans l'industrie chimique dans cette région et 50 000

emplois supplémentaires sont indirectement liés à l'industrie chimique régionale. Aujourd'hui, la ligne à voie unique entre Markt Schwaben, Mühldorf et Tüßling prend en charge plus d'1 % du tonnage de fret ferroviaire total de l'Allemagne. Le volume annuel de fret devrait passer de 3 millions de tonnes en 2010 à 6 millions de tonnes en 2017. Une deuxième voie entre Mühldorf et Tüßling a été demandée d'ici 2016 au plus tard, suivie d'une modernisation et d'une électrification complète de l'ensemble du tronçon Munich-Salzburg.

Le Plan cadre d'investissement pour 2011-2015 classe les liaisons Altmühldorf-Tüßling et Freilassing-frontière en projets à démarrer et d'autres sections comme «autres projets importants» à ne pas réaliser avant 2015.

En mai 2012, le gouvernement fédéral et Deutsche Bahn AG ont convenu d'un nouvel accord pour le financement des coûts de planification: la conception de base et l'avant-projet seront financés par le gouvernement fédéral. Un nouvel accord sur le préfinancement de la planification devra inclure l'électrification et d'autres tronçons de l'ABS Munich-Mühldorf-Freilassing. L'accord devrait être achevé d'ici fin 2012 et sera mis à jour annuellement. Du côté autrichien, la majeure partie des travaux est déjà terminée et la fin complète est prévue pour 2013.

La contribution de l'UE (au titre du budget RTE-T) s'élèvera à 57,9 millions d'euros au terme des perspectives financières actuelles. Les retards n'ont pas d'incidence sur l'achèvement dans les temps des travaux du côté autrichien.

3.3. Vienne-Bratislava

En juillet 2007, les ministres des transports autrichien et slovaque se sont mis d'accord pour réaliser ensemble le tronçon transfrontalier. La déclaration comprenait plusieurs projets et des dates pour leur finalisation, tels que la gare de Filialka (2013), la nouvelle gare centrale de Vienne (2013), les connexions ferroviaires à Bratislava (2015), et les connexions aux aéroports de Bratislava et de Vienne (2015/2016).

Les travaux de la nouvelle gare centrale de Vienne sont en cours. Il est prévu de mettre la gare partiellement en service en décembre 2012, et de la terminer d'ici 2015. Le 16 avril 2012, les travaux ont commencé à «Schleife Klederinger» et permettront de relier la nouvelle gare de Vienne à l'aéroport. Les travaux devraient être terminés d'ici fin 2014. Les travaux prévus à la connexion vers l'est de l'aéroport ("Götzendorfer Spange») n'ont pas pu commencer pour des problèmes d'obtention du permis de construire définitif et également à cause de la remise en question du tracé. En outre, les projets en Slovaquie seront modifiés et/ou leur exécution retardée en raison de la discussion sur leur faisabilité économique. Les trois États membres voisins, l'Autriche, la Slovaquie et la Hongrie, souhaitent étudier des solutions de rechange pour relier les voies ferrées et les aéroports en vue du futur corridor «Strasbourg-Danube» du réseau central RTE-T.

La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T s'élèvera à 135,9 millions d'euros - dont environ 125 millions en Autriche - au terme des actuelles perspectives financières.

4 GOULETS D'ETRANGLEMENT

4.1. Baudrecourt-Strasbourg

En France, les travaux sur le tronçon Baudrecourt-Vendenheim ont débuté en octobre 2010. Le viaduc de franchissement de la Sarre à Sarraltroff a été inauguré le 25 juillet 2012. La totalité du tronçon devrait être en service d'ici à 2016, réduisant de 30 minutes le trajet Paris-Strasbourg. La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T s'élèvera à 94 millions d'euros au terme des actuelles perspectives financières.

4.2. Stuttgart-Ulm

Après plus de 20 ans de discussion et de planification d'aménagement du territoire, un accord politique a été signé le 19 juillet 2007 entre le ministre allemand des Transports, Deutsche Bahn AG, et les autorités régionales. L'accord de financement a suivi en avril 2009. Le projet comprend la construction de la nouvelle gare centrale de Stuttgart, la nouvelle planification compliquée du nœud ferroviaire de Stuttgart et une nouvelle ligne à grande vitesse pour relier les villes de Stuttgart et Ulm. Les travaux de la nouvelle gare sont en cours depuis 2010, et les travaux pour la nouvelle ligne à grande vitesse vers Ulm ont débuté le 7 mai 2012 (voir photo). En mars 2012, huit des 15 permis définitifs ont été délivrés par les autorités compétentes:

Stuttgart-Wendlingen

| PFA ⁵ | 1.1 | 1.2 | 1.3 | 1.4 | 1.5 | 1.6a | 1.6b |
|------------------|--------------------------|--------------|----------|----------------------------|----------------------------|----------------------|-----------------------------------|
| | Talquerung, Gleisvorfeld | Fildertunnel | Flughfn. | Filderbereich à Wendlingen | Feuerbach / Bad Cannstatt, | Ober-/ Untertürkheim | Ober-/ Untertürkheim, Abstellbhf. |
| PFB ⁶ | OK | OK | NON | OK | OK | OK | NON |

Wendlingen-Ulm

| PFA | 2.1a | 2.1b | 2.1c | 2.2 | 2.3 | 2.4 | 2.5a1 | 2.5a2 |
|-----|------------|------|------|--------------|----------------|-------------|-------------------------|-------|
| | Albvorland | | | Alp-aufstieg | Alphoch-Fläche | Alp-abstieg | Knoten Ulm, Donaubrücke | |
| PFB | NON | NON | OK | OK | OK | OK | NON | OK |

Tous les travaux devraient se poursuivre jusqu'à la fin de 2020 au lieu de décembre 2019. La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T depuis 1997 s'élèvera à environ 238 millions d'euros d'ici la fin 2015.

Le projet – en particulier la nouvelle gare souterraine à Stuttgart «S21» – a fait l'objet de nombreuses discussions depuis la fin de 2009, en raison de l'augmentation des devis, des doutes quant à ses avantages et des problèmes géologiques attendus. Après une conciliation publique en 2010, les résultats du test de résistance concernant la capacité de la jonction ferroviaire ont été présentés en juillet 2011. En novembre 2011, le nouveau gouvernement vert-rouge de Bade-Wurtemberg a organisé un référendum sur la participation financière du land à «Stuttgart 21», et la majorité s'est prononcée en faveur du maintien de l'engagement financier du land. Même à Stuttgart, la nouvelle gare a recueilli 52,9 % des votes.⁷

⁵ PFA = Planfeststellungsabschnitt (section de planification)

⁶ PFB = Planfeststellungsbeschluss (autorisation finale)

⁷ Seuls les votants à Karlsruhe, Heidelberg, Mannheim, Fribourg, Lörrach, Breisgau-Hochschwarzwald et de Emmendingen n'étaient pas favorables au projet. Les résultats définitifs sont donnés dans l'annexe 5, et, pour les détails à: http://www.statistik-bw.de/Wahlen/Volksabstimmung_2011/Grafiken/

Les travaux se sont poursuivis, avec quelques manifestations, mais aussi avec plusieurs débats publics sur les options pour le développement de Stuttgart et avec des actions de communication sur les travaux en cours. Pendant la visite du coordonnateur de l'UE à Stuttgart en mars 2012, le maire de Stuttgart a souligné l'importance d'un dialogue transparent et d'une communication efficace avec les citoyens et les parties prenantes, quand sont en jeu des travaux dans la ville qui se prolongeront pendant les 10-15 prochaines années et affecteront le quotidien des habitants et des banlieusards autour de la gare. Un «Bürgerforum» a été créé pour discuter des étapes des travaux.

Dans le «Filder-Dialog S21», les différentes options sur la façon optimale de relier l'aéroport, le parc des expositions et la région «Filder» avec le réseau ferroviaire national ont été discutées. Les partenaires du projet Stuttgart 21 ont convenu de vérifier les possibilités d'une amélioration de la protection contre le bruit et d'une extension du service des trains régionaux sur des sections spécifiques de l'infrastructure existante. Ces suggestions ont été faites dans le cadre du processus de participation du public. La faisabilité du concept d'une gare d'aéroport modifiée et plus attractive devrait être examinée plus en détail au cours des troisième et quatrième trimestres 2012.

Les principales conditions préalables de «Stuttgart 21» demeurent: connexion de l'aéroport au réseau ferroviaire national et tracé direct de la «Gäubahn» (c.-à-d. Singen-Zürich) via l'aéroport. Par ailleurs, à l'automne 2011, les autorités locales ont décidé de construire à l'aéroport le nouveau terminal routier pour la région de Stuttgart. Ce projet, avec une ouverture prévue en 2015, contribuera à la mise en place d'un nœud intermodal supplémentaire pour le trafic passagers.

Enfin, il a été convenu d'examiner plus à fond la possibilité de construire la nouvelle gare de l'aéroport sous la route de l'aéroport (faisabilité, coûts, financement) afin d'éviter une utilisation mixte des voies par les trains urbains (S-Bahn) et les services (inter)nationaux avec leurs différentes hauteurs de quai.

4.3. Wels-Vienne

L'ancienne ligne à double voie a été modernisée en un axe de haute capacité à quatre voies pour le trafic est-ouest qui est déjà en service sur d'importants secteurs: 46 % environ du tronçon est déjà achevé, 43 % est en construction, et 11 % est dans la phase de planification. Des étapes importantes ont été réalisées sur ce tronçon et les travaux actuels avancent en respectant le calendrier:

- Tunnel de Lainzer: les travaux sur le tunnel de Lainzer, d'une longueur de 12,8 km, sont en cours et seront achevés d'ici décembre 2012.
- Vienne-St Pölten: les travaux sont en cours (y compris Wienerwald Wienerwaldtunnel, Tullnerfeld et Westabschnitt) et seront achevés d'ici décembre 2012.
- St Pölten-Loosdorf (contournement pour le fret): certains ponts sont déjà finis pour établir la jonction. Les travaux de construction du tunnel appelé Pummersdorfer ont commencé en janvier 2012. Le tronçon complet devrait être terminé en 2017.
- Gare de Melk: une partie de la ligne à double voie a été réalignée afin d'atteindre la vitesse de 120 km/h et la gare a été déplacée. L'ouverture de la gare a eu lieu le 28 novembre 2011. Ce projet est co-financé depuis 2009 par le Plan européen pour la relance économique (PREE) (3,4 millions d'euros).

- Ybbs-Amstetten: les travaux ont commencé à la fin de l'année 2008, y compris le «Burgstallertunnel» entre Hubertendorf et Blindenmarkt. Sur la ligne, 16 ponts ferroviaires et neuf ponts routiers seront construits et les gares ferroviaires adaptées. La construction d'une partie du Burgstallertunnel est financée depuis 2009 par le Plan européen pour la relance économique (PREE) (3,4 millions d'euros). Il est prévu que des parties de la ligne soient finies d'ici mars 2012 – simultanément à la nouvelle ligne Vienne-St. Pölten et au tunnel de Lainzer. Les travaux de la gare d'Amstetten doivent être terminés d'ici 2016. La mise en service complète est prévue pour 2014; les capacités de fret et le trafic passagers seront ainsi augmentés et des vitesses jusqu'à 250 km/h seront possibles.

Dans l'appel à projets annuel RTE-T de 2011, des propositions autrichiennes ont été acceptées pour un financement de travaux à la gare d'Amstetten, sur la liaison Lambach-Breitenschützing, et au contournement pour le fret de Pölten-Loosdorf, soit environ 63 millions d'euros de coûts éligibles et jusqu'à 12,6 millions d'euros de contribution de l'UE à la fin décembre 2014.

La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T s'élèvera à 102,3 millions d'euros en 2015, dont 9,4 millions proviendront du PREE.

5 AUTRES TRONÇONS

5.1. Allemagne

Des tronçons importants entre Appenweier-Karlsruhe et Stuttgart ont déjà été achevés, à l'exception d'une section de 10 km au sud de Karlsruhe et du tunnel de Rastatt pour lequel les autorisations nécessaires ont été octroyées en 1998. Les permis doivent maintenant être adaptés aux règles de 2008 relatives à la sécurité des tunnels⁸. Le projet fait partie du plan d'investissement national 2011-2015. Un accord de financement entre le ministère fédéral et Deutsche Bahn AG a été signé le 22 août 2012. Des travaux préparatoires sont en cours depuis mai 2012 pour améliorer les connaissances sur la géologie et l'écoulement des eaux souterraines et préparer la planification détaillée. Des actions préparatoires devraient débuter en 2013, et les travaux d'excavation du tunnel en 2015. Les travaux devraient durer environ sept ans.

Lors de l'inauguration du nouveau service TGV Marseille-Francfort-Marseille via Strasbourg et Karlsruhe, le 23 mars 2012, les présidents du TGV Rhin-Rhône, du TGV-Est et le président de l'initiative «Magistrale pour l'Europe» ont remis la «déclaration de Strasbourg» au coordonnateur de l'UE et au PDG de Deutsche Bahn AG. Cette déclaration plaide pour de nouveaux investissements dans la grande vitesse ferroviaire et le développement des services ferroviaires internationaux entre l'Allemagne et la France, notamment par une meilleure coordination des investissements et des services le long des lignes. Les signataires demandent la modernisation du tronçon Kehl-Appenweier et la construction du tunnel de Rastatter.

Après le lancement de Stuttgart-Ulm, Ulm-Augsbourg doit maintenant être étudié en détail. Le tronçon Neu-Ulm-Augsbourg sera examiné lors de la mise à jour du prochain plan de transport fédéral («Bundesverkehrswegeplan 2015»). En particulier, la modernisation du tronçon

⁸ 2008/163/CE «Décision de la Commission du 20 décembre 2007 concernant la spécification technique d'interopérabilité relative à la «sécurité dans les tunnels ferroviaires» du système ferroviaire transeuropéen conventionnel et à grande vitesse», <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2008:064:0001:0071:FR:PDF>

Dinkelscherben-Augsbourg doit être abordée afin de le doter de caractéristiques qui permettront des services efficaces à l'avenir.

Le tronçon Augsbourg-Munich (61 km) a été mis en service le 10 décembre 2011, autorisant une vitesse de 230 km/h sur ce tronçon à quatre voies, après 13 ans de travaux et un investissement de 620 millions d'euros (voir photo). La contribution de l'UE pour ce tronçon s'élève à 21,26 millions d'euros. À Augsbourg, les travaux d'amélioration de la connexion entre le rail et le transport urbain à la gare centrale et à proximité de Königsplatz seront terminés en 2019.

Début 2010, le gouvernement et le Parlement (Landtag) bavarois se sont mis d'accord sur un concept de développement pour Munich («Konzept zum Bahnknoten München»). Il est prévu que ce projet améliore:

- les transports locaux et régionaux à Munich en construisant un nouveau tunnel au centre de la ville (2. Stammstrecke);
- la connexion à l'aéroport avec deux voies supplémentaires à l'est de Munich (Johanniskirchen-Daglfing);
- la connexion à Pasing;
- les connexions à l'ouest de l'aéroport en construisant une nouvelle ligne (Neufahrner Kurve);
- la connexion vers le sud-est de la Bavière (PP17): Erdinger Ringschluss et Walpertskirchner Spange⁹.

Les investissements nécessaires pour appliquer ces mesures s'élèvent à environ 3,5 milliards d'euros dont la moitié concerne directement le PP17 et/ou la connexion à l'aéroport. Plusieurs conventions de financement manquent actuellement. La modernisation partielle et l'électrification totale entre Markt Schwaben et Freilassing font également partie du projet mais ne sont pas comprises dans le devis.

Le ministère fédéral a indiqué que le nœud ferroviaire de Munich a été également étudié en 2010, connexion à l'aéroport incluse. Les mesures suivantes présentant un intérêt pour le PP17 ont reçu une ACA positive et coûteront environ 370 millions d'euros:

- passage à 4 voies de Daglfing-Johanniskirchen,
- agrandissement de la gare de Pasing,
- connexion entre les voies régionales et urbaines (Pasing – 2. Stammstrecke),
- «Truderinger Spange» à deux voies (reliant l'accès nord du Brenner à Daglfing),
- «Daglfinger Kurve» y compris la connexion jusqu'à Mühldorf.

Le Plan cadre d'investissement pour 2011-2015 classe le nœud ferroviaire de Munich comme «autre projet important» ne devant pas être réalisé avant 2015. Il n'y a pas de calendrier précis pour la réalisation.

5.2. Autriche

D'autres améliorations le long de la Westbahn entre Salzbourg et Linz (125 km) sont prévues et comportent les points suivants:

- Ajout de deux nouvelles voies entre Linz et Wels d'ici 2025 et améliorations du tronçon Salzbourg-Wels (95 km).
- Petite jonction et modernisation (230 km/h) au sud-ouest de Wels (Lambach-Breitenschützing). Dans l'appel à projets annuel RTE-T de 2011, une proposition a obtenu un

⁹ Le ministère fédéral des Transports a déclaré ne pas voir une ACA positive pour le «Spange Walpertskirchner».

financement jusqu'au 31 décembre 2014 pour une contribution de l'UE de 2,8 millions d'euros.

- Sur le tronçon Salzburg-Neumarkt-Köstendorf (22 km) la planification est en cours et devrait être terminée d'ici 2014.

5.3. Slovaquie

Une nouvelle analyse des projets pour Bratislava est en cours. Plusieurs études d'évaluation seront réalisées afin de servir de base à la mise en œuvre dans les années à venir. Les autorités slovaques ont informé le coordonnateur qu'elles effectuent une étude de faisabilité pour analyser plusieurs options pour d'éventuels projets à Bratislava. L'étude devrait être terminée en septembre 2012.

6 ACTIVITES EN 2011/2012

Péter Balázs a participé à plusieurs réunions et conférences:

- Journées RTE-T : animateur de l'atelier «Un réseau pour les passagers: connexions train grande vitesse et aéroports» (29 et 30 novembre 2011), avec l'eurodéputé Mathieu Grosch (Comité des transports du PE), le Dr Michael Kerkloh (PDG, aéroport de Munich), Joachim Fried (Deutsche Bahn AG), Vincent Coste (KLM-Air France), Ivan Thielemans (Infrabel), Ron Nohlmans (Brainport Eindhoven) et Mikhail Goncharov (JSC Russian Railways). Dans l'atelier, ont été présentées des expériences faites par des aéroports, des gestionnaires d'infrastructure et des fournisseurs de services, avec les interfaces entre aéroports et accès terrestres par rail, mais également avec les liaisons manquantes. Il n'y a pas d'intermodalité si les passagers ne sont pas informés, les billets difficiles à acheter, les horaires non coordonnés, la signalisation pauvre et si les bagages et les passagers à mobilité réduite ne sont pas pris en considération. (voir Annexe 4 pour plus de détails)
- Conférence de presse à Strasbourg et inauguration du nouveau service TGV Marseille-Francfort (23 mars 2012) avec M. Grube (PDG de DB AG). La «déclaration de Strasbourg» a été remise lors de l'inauguration. Cette déclaration plaide pour de nouveaux investissements dans la grande vitesse ferroviaire et le développement des services ferroviaires internationaux entre l'Allemagne et la France, notamment par une meilleure coordination des investissements et des services le long des lignes. Les signataires demandent la modernisation du tronçon ferroviaire Kehl-Appenweier et la construction du tunnel de Rastatter sur le PP17.
- Rencontre avec le ministre Hermann à Stuttgart (9 mars 2012) pour discuter de l'état d'avancement le long du PP17, concernant en particulier les tronçons Kehl-Appenweier et le tunnel de Rastatter pour lesquels le ministre pense que les travaux commenceront comme prévu.
- Visite au «Turmforum» et rencontre avec Deutsche Bahn AG (9 mars 2012) pour discuter de l'état d'avancement.

- Rencontre avec le maire de Stuttgart, M. Schuster (9 mars 2012) pour discuter de l'état d'avancement et plus particulièrement des enseignements tirés du processus de participation de la population locale; signature dans le livre des visiteurs.¹⁰
- Participation à la conférence «EU-36 Extension des réseaux transeuropéens» à Londres, sous la présidence de la Banque européenne pour la reconstruction et le développement (BERD). Pour ce qui concernait le transport, le séminaire portait principalement sur l'importance des infrastructures pour l'accessibilité et la cohésion territoriale, la qualité de l'emplacement, le marché intérieur et l'emploi, ainsi que sur l'impact sur l'environnement et le climat. Le centre d'intérêt géographique était les Balkans occidentaux et la Turquie.
- Rencontre avec le ministre Poiatek (ministre des transports, de la construction et du développement régional de la République slovaque) en septembre 2012 à Bratislava: échange de vues sur les projets du nouveau gouvernement et sur l'étude de faisabilité pour les projets de Bratislava.

7 REVISION DU RTE-T ET MECANISME POUR L'INTERCONNEXION EN EUROPE

Le 19 octobre 2011 la Commission a adopté un ensemble de propositions comprenant le Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (50 milliards d'euros)¹¹, les orientations RTE-T révisées¹², et une proposition pour lancer une phase pilote de l'initiative «project bonds»¹³.

Le réseau RTE-T est constitué de deux couches: un réseau central devant être achevé d'ici 2030 et un réseau global l'alimentant et devant être terminé d'ici 2050. Le réseau global assurera la couverture totale de l'UE et l'accessibilité de toutes les régions. L'objectif est de veiller à ce que progressivement, et d'ici 2050, la grande majorité des citoyens européens et des entreprises ne soient à plus de 30 minutes d'un accès à ce réseau global. Le réseau central attribuera des priorités aux principaux nœuds et liaisons du RTE-T. Les deux couches intègrent tous les modes de transport: routier, ferroviaire, aérien, fluvial et maritime, ainsi que les plateformes intermodales et les ports.

La mise en œuvre du réseau central sera facilitée par une approche par corridor. Les corridors seront la base du développement coordonné des infrastructures au sein du réseau central. Impliquant au moins trois modes, trois États membres et deux sections transfrontalières, ces corridors réuniront les États membres concernés, ainsi que les parties concernées, par exemple les utilisateurs et les gestionnaires d'infrastructure. Les coordonnateurs européens soutiendront la mise en œuvre coordonnée et réuniront toutes les parties prenantes. Dix corridors ont été identifiés (voir la carte).

Le PP17 sera principalement intégré dans le nouveau corridor Strasbourg-Danube, de Strasbourg à Sulina sur la mer Noire, avec une branche suivant le PP17 (Stuttgart, Munich) et une seconde

¹⁰ Texte: «Nach wichtigen Entscheidungen wünsche ich eine zügige Fortsetzung des Projekts «Stuttgart 21» als Teil und zugleich wichtigem Knotenpunkt der europäischen Linie PP17.»

¹¹ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=IP/11/1200&format=HTML&aged=0&language=fr> et http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/connecting_en.htm

¹² [http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0650R\(01\):FR:NOT](http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:52011PC0650R(01):FR:NOT)

¹³ <http://europa.eu/rapid/pressReleasesAction.do?reference=MEMO/11/707&format=HTML&aged=0&language=EN&guiLanguage=en>

branche via Francfort-Nuremberg-Regensburg suivant le Main et le Danube (maintenant PP18), les deux branches arrivant à Vienne. La partie plus courte Paris-Metz-Strasbourg fera partie du corridor Lisbonne-Strasbourg.

Le long de ces corridors, des projets ferroviaires pré-identifiés¹⁴ et des projets¹⁵ le long du Main, du canal Main-Danube et du Danube, mais aussi les interconnexions portuaires à Constanza, peuvent être cofinancés au titre du Mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) jusqu'à 40 % pour les travaux transfrontaliers et jusqu'à 50 % pour les études.

Les corridors du réseau central seront multimodaux. Ce sera un défi majeur pour la direction future de coordonner les activités et les investissements pour la route, le rail, les voies navigables et/ou les ports en ce qui concerne les besoins et les obligations des différents modes.

8 CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le développement d'un axe ferroviaire international comme le PP17 vise différents objectifs afin d'en tirer le plus grand bénéfice: dépasser les frontières nationales, dépasser le rail (intermodalité) et se raccorder à d'autres axes internationaux (tels que PP1 et PP22). Ainsi, sa mise en œuvre requiert le soutien de tous les États membres concernés. Avec la signature d'une déclaration d'intention en 2006, cet engagement concernant le PP17 a été donné. Chaque État membre n'est pas seulement responsable du développement sur son propre territoire mais la responsabilité a aussi été prise de réaliser l'axe dans son ensemble au profit de toutes les régions et tous les pays concernés. La France et l'Autriche sont très cohérentes dans leurs efforts pour étendre la ligne sur leur territoire et vers les pays voisins. En Allemagne, plus particulièrement sur les tronçons transfrontaliers vers la France et l'Autriche, et en Slovaquie (Bratislava), les connexions sont confrontées à d'importants retards par rapport aux programmes initiaux.

L'avancement du PP17 est bon d'une manière générale mais des problèmes doivent encore être résolus:

- La modernisation prévue du tronçon Kehl-Appenweier est retardée.
- La réalisation du tronçon transfrontalier Munich-Salzburg est retardée.
- Intermodalité: étant donné qu'il existe de nombreux aéroports et voies navigables, dont le Rhin et le Danube, du RTE-T le long de cette ligne, il est recommandé de les raccorder à l'axe ferroviaire. Pour le transport de passagers, des modèles de mobilité innovants, tels que les systèmes de billets intermodaux à puce, peuvent aussi faciliter le voyage et le transport à l'avenir. Dans certains États membres ou pays voisins, des tickets spéciaux ont été mis en place afin de combiner transport ferroviaire et transport aérien. Une conférence sur l'intermodalité dans les aéroports est prévue afin d'échanger sur les expériences et les produits et services actuels liés à l'intermodalité, sur leurs avantages et leurs défis (y compris les contrats et la protection des consommateurs).

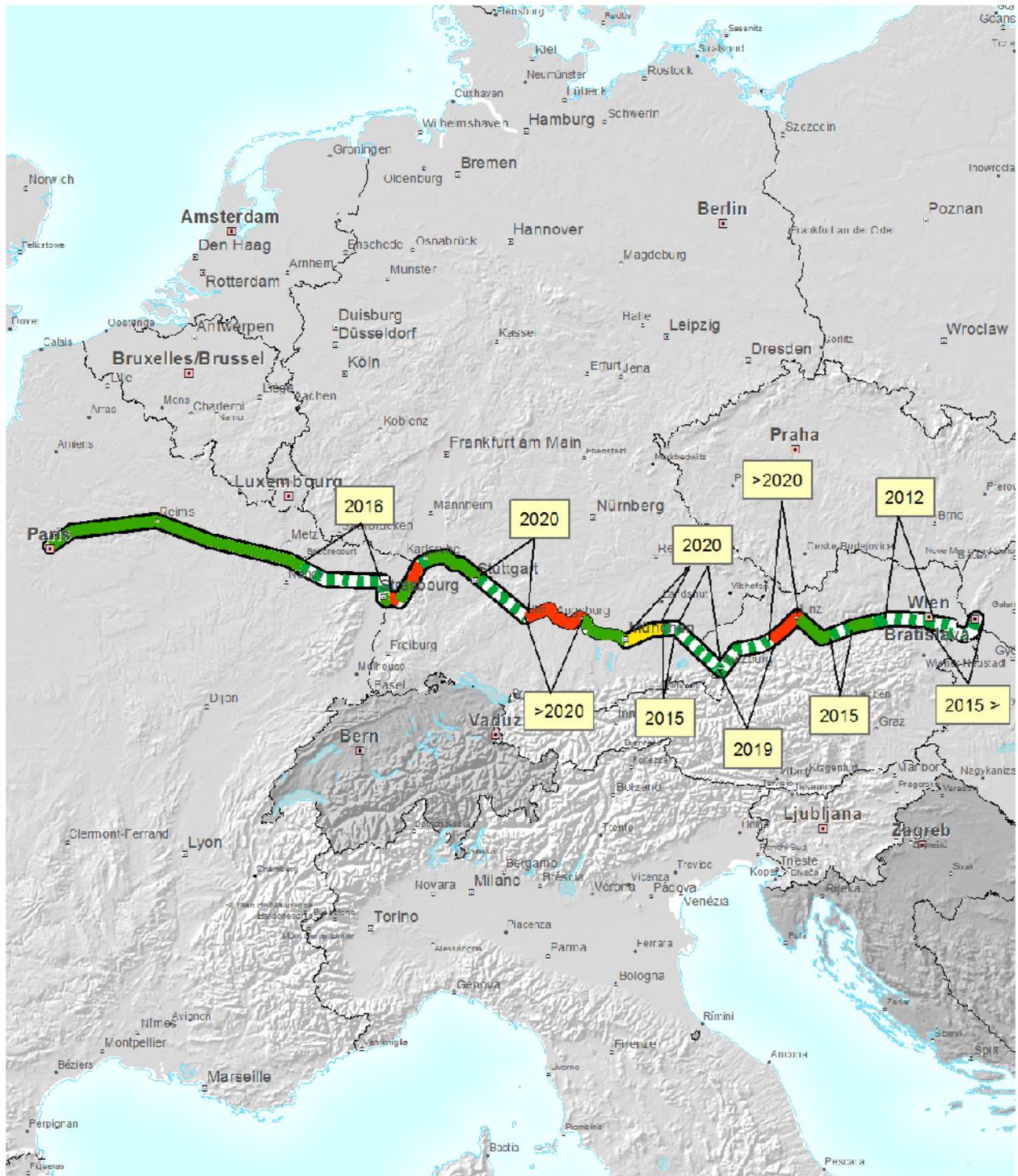
En ce qui concerne les nouvelles orientations RTE-T, le mandat du coordonnateur européen sera modifié principalement dans sa portée géographique, mais les tâches à remplir seront également légèrement modifiées: le coordonnateur européen sera nommé pour faciliter la mise en œuvre

¹⁴ y compris Baudrecourt – Strasbourg, Strasbourg-Kehl-Appenweier, Karlsruhe-Stuttgart-Munich, Munich - Mühldorf - Freilassing - Salzburg, Salzburg-Wels, Nuremberg-Regensburg-Passau-Wels, Wels-Vienne, Vienne-Bratislava/Vienne-Budapest et Bratislava-Budapest

¹⁵ études et travaux sur plusieurs tronçons et goulets d'étranglement; ports de navigation intérieure: interconnexions multimodales

coordonnée du nouveau corridor. Le coordonnateur européen consultera les États membres concernés et, le cas échéant, en partenariat avec les États membres concernés, consultera d'autres organismes publics et privés, tels que les gestionnaires et opérateurs d'infrastructures, pour élaborer le plan de travail, faire des recommandations et suivre la mise en œuvre. Le coordonnateur peut mettre en place et diriger des groupes de travail du corridor qui se concentrent sur l'intégration modale, l'interopérabilité et le développement coordonné d'infrastructures dans les tronçons transfrontaliers. Le coordonnateur devra élaborer un plan de travail – d'ici un an – analysant les besoins pour le développement du corridor dans les États membres concernés, et comprenant une liste de projets pour l'extension, le renouvellement ou le réaménagement des infrastructures de transport pour chacun des modes de transport impliqués dans le corridor du réseau central, ainsi que les options de financement. Le coordonnateur européen aidera les États membres à mettre en œuvre le plan de travail, en particulier en ce qui concerne la planification des investissements, les coûts associés et le calendrier d'exécution, estimés nécessaires pour réaliser les corridors du réseau central, et à définir des mesures visant à promouvoir l'introduction de nouvelles technologies dans la gestion du trafic et des capacités, et, le cas échéant, à réduire les coûts externes, en particulier les émissions de gaz à effet de serre et le bruit.

9 ANNEXE 1: CARTE



ANNEXE 2: TRONÇONS, DISTANCES, TEMPS DE TRAJET

| Tronçon | Type | km | En service | Temps de trajet (2010) | Futur temps de trajet |
|---|---|-------|---|----------------------------|-----------------------|
| Paris-Strasbourg | ligne à grande vitesse | 300 | Paris-Beaudrecourt: 2007 Baudrecourt-Vendenheim: 2016 | 140 min (2006: 240 min) | 110 min (2016) |
| Gare de Strasbourg-Pont de Kehl | modernisation (160 km/h) | 15 | 2010 | 54 min | 25 min |
| Pont de Kehl | modernisation (160 km/h) | 150 | décembre 2010 | | |
| Pont de Kehl-Appenweier | modernisation (160 km/h) | | incertain | | |
| Karlsruher Kurve (höhenfreie Einbindung à Appenweier) | 180 km/h | | incertain | | |
| Karlsruhe-Stuttgart | ligne à grande vitesse | | en service | 42 min | 42 min |
| Stuttgart-Wendlingen (y compris Stuttgart 21) | nouvelle gare, ligne à grande vitesse | 86,6 | 2020 | 54 min | 28 min |
| Wendlingen-Ulm | ligne à grande vitesse | | 2020 | | |
| Ulm-Augsbourg | modernisation 200 km/h | 94 | incertain | 24 min | 21 min |
| Augsbourg-Munich | modernisation (230 km/h) | 61 | en service | 37 min | 32 min |
| Munich-Mühldorf-Freilassing | modernisation (160 km/h) | 141 | après 2015 | 82 min | 74 min |
| Freilassing-Salzburg | modernisation (160 km/h) | | DE: 2015, AT: 2014 2015 : gare de Salzburg | | |
| Salzburg-Attnang | modernisation (160 km/h) | 121 | après 2025 | 77 min | 70 min |
| Attnang-Wels | modernisation (200, en partie 230 km/h) | | Lückenschluss Lambach-Breitenschützing: 2013 | | |
| Wels-Linz | modernisation 4-voies (200 km/h) | | 2025 | | |
| Linz-St Pölten | modernisation (200, en partie 250 km/h) | 130 | St Pölten : 2013 Ybbs/Amstetten: 2012/2015 St Pölten/Loosdorf: 2017 | 63 min | 45 min |
| St Pölten-Vienne | modernisation (250, en partie 160 km/h) | 44 | tunnel de Lainzer: nov. 2012 | 41 min | 25 min |
| Vienne | nouvelle gare centrale | | 2012 (en partie)/2016 | 40 min | 0 min |
| Vienne-Bratislava: | modernisation (160 km/h) | 65/80 | Klederinger Schleife 2016 | 70 (nord)/55 (sud) | 35 (nord)/55 (sud) |
| | | | | 11¼ - 12 h | 7½ - 8 h |

11 ANNEXE 3: PROJETS DE FINANCEMENT RTE-T ET ACTIONS SUR LE PP17 1996-2015

| | DECISION N° | Tronçon | PROJET | Contribution max. UE en millions d'EUR | Part max. % |
|-----------|-------------------------------|-----------------------------|--|--|-------------|
| FR | 2006-FR-401c-S | Vaires-Baudrecourt | Corridor C ERTMS: ligne à grande vitesse «LGV Est» (Vaires-Baudrecourt-Saarbruck) * | 8 | 50 |
| | 2007-FR-17210-P | Baudrecourt-Vendenheim | | 18 | 19,1 |
| | 2009-FR-17044-E | Baudrecourt-Vendenheim | études et des travaux TGV-Est | 76 | 12 |
| DE | 1996-DE-13-P | Kehl-Appenweier | travaux sur Kehl-Appenweier | 4,2 | |
| | 2007-DE-17220-P | Kehl-Appenweier | travaux à Kehl | 13,6 | 25 |
| | 1997-DE-51 | Stuttgart-Ulm | Exploration géologique et hydrologique | 3,5 | 50 |
| | 2000-DE-328-P | Stuttgart-Ulm | accès ferroviaire à l'aéroport (S-Bahn, train régional, TGV à l'avenir) | 1,6 | |
| | 2001-DE-1004-S | Stuttgart-Ulm | études sur la grande vitesse | 2,5 | |
| | 2002-DE-1004-S | Stuttgart-Ulm | études sur la grande vitesse | 5 | |
| | 2004-DE-1004 a-S | Stuttgart-Ulm | études sur la grande vitesse | 4,9 | 45 |
| | 2006-DE-1004-S | Stuttgart-Ulm | études sur la grande vitesse | 2,6 | 44 |
| | 2006-DE-90307-S | Stuttgart | études sur le nœud de Stuttgart | 2 | |
| | 2007-DE-17200-P | Stuttgart-Wendlingen | travaux sur la ligne à grande vitesse | 114,5 | 11,6 |
| | 2007-DE-17010-P | Wendlingen-Ulm | travaux sur la ligne à grande vitesse | 101,5 | 14,4 |
| | 2001-DE-1005 P | Augsburg-Mering | usine | 3,5 | 25 |
| | 2002-DE-1005-P | Augsbourg-Olching | travaux sur la ligne à grande vitesse | 5 | |
| | 2004-DE-1005-P | Augsbourg-Olching | travaux sur la ligne à grande vitesse | 5 | 9,7 |
| | 2005-DE-1005-P | Augsbourg-Olching | travaux sur la ligne à grande vitesse | 5 | 8 |
| | 2006-DE-1005-P | Augsbourg-Olching | travaux sur la ligne à grande vitesse | 2,76 | 5,7 |
| | 2001-DE-1003A-P | Munich-Mühldorf-Freilassing | études | 1 | |
| | 2008-DE-91007-S | Munich-Mühldorf-Freilassing | étude: planification préliminaire pour l'électrification de Markt Schwaben-Tüßling-Freilassing | 8 | 50 |
| | 2007-DE-17020-P | Freilassing-Salzburg | travaux sur les ponts, les voies et une gare | 8,5 | 25 |
| AT | 2006-AT-GR-1108b-P | Freilassing-Salzburg | travaux sur les voies | 4,5 | 12,9 |
| | 2007-AT-17170-P | Freilassing-Salzburg | travaux sur les ponts, les voies et une gare | 37,8 | 25 |
| | 2005-AT-90103-P ¹⁶ | Salzburg-Linz | Corridor E ERTMS: équipement d'un réseau avec ETCS niveau 1 phase 1 (Linz-Wels-Salzburg et Passau) | 3 | 9,35 |
| | 2011-AT-93059-P | Salzburg-Linz | Lambach-Breitenschützing | 2,8 | 20 |
| | 2002-AT-1001-P | Enns | déviations d'Enns/nœud de Rohr: travaux | 0,5 | |
| | 2003-AT-1001-P | Enns | déviations d'Enns/nœud de Rohr: travaux | 1,3 | |
| | 2004-AT-1001-P | Enns | déviations d'Enns/nœud de Rohr: travaux | 4 | |

¹⁶ PP17 en partie seulement

| | DECISION No | Tronçon | PROJET | Contribution max. UE en millions d'EUR | Part max. % |
|--------------------------|--------------------|-----------------------|---|---|--------------------|
| | 2005-AT-1001-P | Enns | déviation d'Enns/nœud de Rohr: travaux | 7,65 | |
| | 1999-AT-4 | St Valentin-Amstetten | travaux sur les voies | 8 | |
| | 2000-AT-107-P | St Valentin-Amstetten | travaux sur les voies | 8 | |
| | 2011-AT-93051-P | Amstetten | connexion complète Amstetten | 4,8 | 20 |
| | 2009-AT-17104-E | Amstetten-Ybbs | Amstetten-Ybbs: travaux au tunnel de Burgstaller | 3,4 | 20 |
| | 2009-AT-17098-E | Melk | Melk: travaux à la gare | 3,4 | 20 |
| | 2009-AT-17100-E | Loosdorf-St Pölten | St.Pölten: travaux sur les voies de fret | 2,6 | 20 |
| | 1997-AT-13S | St Pölten-Vienne | études EIA | 0,9 | |
| | 1998-AT-4 | St Pölten-Vienne | travaux | 3,6 | |
| | 1999-AT-8 | St Pölten-Vienne | travaux | 5,6 | |
| | 2000-AT-104-S | St Pölten-Vienne | études de conception. | 3 | |
| | 2000-AT-108-P | St Pölten-Vienne | travaux sur le tunnel à deux voies | 8 | |
| | 2001-AT-155-P | St Pölten-Vienne | travaux | 3,5 | |
| | 2001-AT-1002-P | St Pölten-Vienne | modernisation du nœud de Wagram | 1 | |
| | 2002-AT-1002-P | St Pölten-Vienne | modernisation du nœud de Wagram | 4 | |
| | 2003-AT-1002-P | St Pölten-Vienne | modernisation du nœud de Wagram | 3,1 | |
| | 2004-AT-1002-P | St Pölten-Vienne | modernisation du nœud de Wagram | 4,8 | |
| | 2004-AT-1108-P | St Pölten-Vienne | travaux sur la ligne à grande vitesse | 9 | |
| | 2005-AT-1108-P | St Pölten-Vienne | travaux sur la ligne à grande vitesse | 3 | |
| | 2006-AT-1108-P | St Pölten-Vienne | travaux, p. ex. tunnel de Wienerwald | 4 | |
| | 2011-AT-93108-P | St Pölten-Vienne | contournement St.Pölten pour le fret | 5,1 | 20 |
| | 2010-AT-91136-S | Vienne | terminal Wien Inzersdorf - planification | 2,1 | 50 |
| | 1997-AT-7 | Vienne-Bratislava: | modernisation Parndorf-Kittsee | 3 | |
| | 1998-AT-3 | Vienne-Bratislava: | travaux | 2,4 | |
| | 2007- AT- 17040-P | Vienne-Bratislava: | travaux | 118,78 | 14 |
| SK | 2005-SK-92802-S | Vienne-Bratislava: | études sur l'interconnexion ferroviaire du corridor ferroviaire RTE-T avec l'aéroport et le réseau ferroviaire à Bratislava | 8,8 | 38 |
| | | | | | |
| TOTAL | | | | 682,89 | |
| PREE¹⁷ | | | | 85,4 | |
| RTE-T | | | | 597,5 | |

¹⁷ Plan européen pour la relance économique (2008): appels d'offres pour des projets RTE-T pour 500 millions d'euros commençant avant la fin 2009, marqués d'un «E» dans la liste

12 ANNEXE 4: JOURNEES RTE-T 2011 - ATELIER 3: UN RESEAU POUR LES PASSAGERS: CONNEXIONS TRAINS A GRANDE VITESSE ET AEROPORTS

Objectif de l'atelier

Aujourd'hui, environ 20 grands aéroports de l'UE seulement disposent d'une bonne connexion avec le réseau ferré national. Les autres n'ont pas de capacité ni d'efficacité multimodale, même en ce qui concerne la réduction des émissions de CO₂. Les documents politiques de base existent. Dans l'atelier, ont été présentées des expériences faites par des aéroports, des gestionnaires d'infrastructure et des fournisseurs de services, avec les interfaces entre aéroports et accès terrestres par rail, mais également avec les liaisons manquantes. Il n'y a pas d'intermodalité si les passagers ne sont pas informés, les billets difficiles à acheter, les horaires non coordonnés, la signalisation pauvre et si les bagages et les passagers à mobilité réduite ne sont pas pris en considération. Afin de répondre aux objectifs du Livre blanc et aux obligations des nouvelles directives de l'Union, les présentations se sont concentrées sur les questions d'organisation et de partage de l'information. La question de savoir si de nouvelles mesures de la Commission européenne sont nécessaires a également été débattue.

Position des intervenants

Dans la déclaration liminaire, **Mathieu Grosch**, eurodéputé et coordonnateur PPE de la commission des transports et du tourisme, a regretté l'absence d'un réseau européen de transport ferroviaire interopérable. Il a souligné la nécessité d'une action européenne pour de meilleurs services, pour le plus haut niveau de qualité, sûreté et sécurité. Il regrette l'absence d'une réelle volonté de travailler ensemble, ce qui n'est pas moins important que l'argent pour mettre en œuvre des mesures techniques, et plaide pour l'échange équitable de l'information dans le secteur pour assurer une bonne législation.

Michael Kerkloh, PDG de l'aéroport de Munich, a présenté les possibilités qu'ont les aéroports pour devenir des passerelles adaptées et durables à l'ère de la mondialisation. Pour atteindre cet objectif, l'intermodalité et la continuité du voyage sont des conditions préalables dans un système de transport multimodal. Les deux sont nécessaires pour répondre à la demande croissante de voyages et pour faire face aux défis de l'avenir, mais aussi pour assurer la compétitivité des aéroports. La «licence de croissance», incluant l'élargissement de la zone de chalandise par de bonnes liaisons ferroviaires, s'appuie sur une combinaison d'attractivité, d'efficacité et de durabilité. Les aéroports européens ont développé les voyages dans le contexte de «Flightpath 2050 - Europe's Vision for Aviation»¹⁸. L'aéroport de Munich a été planifié dans les années 1960, quand le rail était moins important; une liaison ferroviaire efficace, en particulier pour le trafic régional et de longue distance, manque toujours. Il s'agit d'un désavantage concurrentiel pour l'aéroport, et l'aéroport, l'État libre de Bavière, la République fédérale d'Allemagne et la ville de Munich veulent l'effacer le plus rapidement possible. Mais le financement n'est pas garanti actuellement.

Joachim Fried, premier vice-président exécutif des Affaires européennes auprès de Deutsche Bahn AG et membre du Comité économique et social européen (CESE), a présenté les différents produits de Deutsche Bahn AG pour faciliter la connexion air-rail (AIRail, «bon pour le train»,

¹⁸ Flightpath 2050 - Europe's Vision for Aviation, rapport du groupe de haut niveau sur l'aviation et la recherche aéronautique, <http://ec.europa.eu/transport/air/doc/flightpath2050.pdf>

Rail&Fly, toucher et voyager) et le projet de coopération avec Google et Apple pour disposer d'applications de planification de voyage et de billetterie. Il a clairement soutenu les concepts d'avenir que sont les interfaces dynamiques en ligne pour l'échange des horaires et des données tarifaires, en cours de développement par les chemins de fer dans le cadre du TAP-TSI. Il a également soutenu NFC comme l'une des technologies de base et souhaite qu'elle devienne une norme d'interopérabilité. DBAG est explicitement opposée à une base juridique contraignante. Les initiatives juridiques auraient un impact lourd de conséquences sur la souveraineté d'une entreprise dans les processus de vente au détail.

Vincent Coste, directeur général d'Air France KLM pour la Belgique et le Luxembourg, a présenté la liaison Paris-CDG, Bruxelles-Midi et Amsterdam-Schiphol par une ligne à grande vitesse. Chaque année, 2,5 millions de passagers se rendent à Paris-CDG par le rail. Il a présenté comme des défis les différents services et mécanismes pour la clientèle, comme les différentes conditions de prévente pour les billets de train et d'avion (3 et 12 mois), l'enregistrement et la manutention des bagages dans les trains vers les aéroports, la manutention des bagages dans les gares et la signalétique.

Kurt Scherpereel, représentant Infrabel, le gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire belge, a présenté le projet DIABOLO de connexion directe de l'aéroport de Bruxelles aux lignes de chemin de fer vers Anvers et les Pays-Bas. Le projet permettra de réduire le temps de trajet entre Anvers et l'aéroport de 30 minutes et doit être opérationnel le 8 juin 2012. Les voies utilisent un ancien site de réserve de l'autoroute E19.

Ron Nohlmans, responsable du programme Mobilité dans la ville d'Eindhoven, a présenté «Brainport Eindhoven» en mettant l'accent sur les plans d'amélioration de l'accessibilité terrestre, par exemple, par la desserte de l'aéroport avec une nouvelle gare plus proche des lignes de Schiphol et Düsseldorf. L'aéroport d'Eindhoven prévoit de doubler sa capacité d'ici 2020 (4,5 millions de passagers) et a donc besoin d'une connexion ferroviaire efficace et de meilleurs services. Les plus grands défis de la connexion au réseau à grande vitesse sont, pour lui, les obstacles institutionnels aux frontières nationales.

Mikhaïl Gontcharov, conseiller auprès du Président de JSC Russian Railways, Vladimir Yakounin, a mis l'accent sur le programme d'investissement en cours dans la liaison air-rail pour combattre la congestion dans les grandes villes russes et préparer les prochains Jeux olympiques à Sotchi (2014) et la Coupe du monde de football (2018). Les liaisons air-rail à Moscou seront réduites d'environ 15 minutes et plus d'aéroports seront reliés au réseau ferroviaire d'ici 2018. Russian Railways exploite déjà un service international vers Helsinki et débutera un service régulier Moscou-Paris à compter du 12 décembre 2011.

Principaux résultats de l'atelier

Dans le réseau RTE-T, nous devons considérer qu'un grand nombre d'aéroports internationaux ne sont pas du tout ou pas efficacement connectés au réseau ferré national. Un système efficace de connexion air-rail peut aider à réduire la congestion, réduire l'empreinte CO₂, et élargir la zone de chalandise d'un aéroport. Des connexions efficaces à grande vitesse de ville à ville peuvent remplacer les vols court-courriers. Malgré cela, il est nécessaire d'arriver à faire communément accepter que l'intermodalité et la continuité du transport pourraient induire une situation gagnant-gagnant pour les aéroports, les compagnies aériennes et les opérateurs ferroviaires - et pas seulement pour les passagers. Mais il n'y a pas que l'aspect matériel qui soit important pour les

voyageurs, des schémas de mobilité innovants, tels que les organisateurs de voyage multimodaux et les «billetteries intelligentes intermodales», jouent également un rôle croissant.

Nous avons vu des services et des produits actuels liés à l'intermodalité et avons échangé les expériences. Nous sommes également conscients des défis de l'objectif de voyager avec un billet pour un prix transparent et avec une information en temps réel sur les connexions à travers l'Europe. Le partage d'informations et la protection des consommateurs font partie de ces défis.

La Commission continuera à promouvoir le développement de services air-rail à partir de perspectives différentes. Par exemple: soutien financier aux infrastructures intermodales, groupes de travail, développement de normes interopérables pour l'information et la billetterie au moyen des règles TAP-TSI¹⁹ élaborées par l'Agence ferroviaire européenne.

Avec le Livre blanc de 2011, la proposition de la Commission relative aux nouvelles orientations RTE-T et le Mécanisme d'interconnexion pour l'Europe (MIE), le cadre et des instruments d'amélioration sont en place. La Commission établit l'obligation de raccorder les aéroports principaux à la route et au rail d'ici 2050 et réserve pour y parvenir une part des 31,7 milliards d'euros de la MIE pour les prochaines perspectives de financement (2014-2020).

¹⁹ Spécifications techniques d'interopérabilité pour les applications télématiques au service des passagers.

13 ANNEXE 5: RESULTAT FINAL DU REFERENDUM SUR «STUTT GART 21»²⁰

| Endgültiges Ergebnis der Volksabstimmung am 27.11.2011 | | | |
|---|-----------|--------------------|---------------------|
| über die Gesetzesvorlage "Gesetz über die Ausübung von Kündigungsrechten bei den vertraglichen Vereinbarungen für das Bahnprojekt Stuttgart 21 (S 21-Kündigungsgesetz)" | | | |
| Land Baden-Württemberg (alle 44 Kreise) | | | |
| Gegenstand der Nachweisung | Anzahl | % | |
| Stimmberechtigte | 7.624.302 | | |
| Abstimmende | 3.682.739 | | |
| Abstimmungsbeteiligung | | 48,3 | |
| Ungültige Stimmen | 14.367 | 0,4 | |
| Gültige Stimmen | 3.668.372 | 99,6 | |
| davon | Anzahl | % der gült.Stimmen | % der Stimmberecht. |
| Ja-Stimmen | 1.507.961 | 41,1 | 19,8 |
| Nein-Stimmen | 2.160.411 | 58,9 | 28,3 |
| Mehrheit Ja-Stimmen? | Nein | | |
| Quorum*) erreicht? | Nein | | |
| *) Ja-Stimmen von mindestens einem Drittel der Stimmberechtigten auf Landesebene. | | | |

© Statistisches Landesamt Baden-Württemberg, Stuttgart, 2011 

- ²⁰ À la question posée, les partisans de la nouvelle gare souterraine devaient voter «NON».