



**RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITÉ
2008–2009**

PÉTER BALÁZS
Coordonnateur européen

PROJET PRIORITAIRE N° 17
Axe ferroviaire
Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava

Bruxelles
Juillet 2009

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

TABLE DES MATIÈRES

I. DES AVANCEES PROMETTEUSES DU PROJET PRIORITAIRE RTE-T N° 17 ENTRE 2005 ET 2009: UN REGARD EN ARRIERE SUR QUATRE ANNEES DE COORDINATION EUROPEENNE	3
I.1 Les piliers de la collaboration entre les États membres et la Commission européenne – Déclarations d’intention et de soutien.....	3
I.2 Quelques avancées importantes des quatre dernières années.....	4
Gare centrale de Strasbourg – Pont de Kehl – Appenweier	4
Munich – Mühldorf – Freilassing – Salzburg.....	4
Vienne – Bratislava	4
Paris – Baudrecourt – Vendenheim.....	5
Stuttgart – Ulm	5
Augsbourg – Munich.....	5
Salzburg – Vienne	6
Autres sections.....	6
II. ANNÉE D’ACTIVITÉ 2008-2009.....	6
II.1 Progrès du Projet Prioritaire.....	6
Gare centrale de Strasbourg – Pont de Kehl – Appenweier	7
Munich – Mühldorf – Freilassing – Salzburg.....	7
Vienne – Bratislava	8
Baudrecourt – Vendenheim.....	8
Appenweier – Karlsruhe.....	8
Stuttgart – Ulm	8
Ulm – Augsbourg	9
Augsbourg – Munich.....	9
Salzburg – Linz.....	10
Linz – St. Pölten	10
St. Pölten – Vienne	10
II.2 Autres activités.....	10
II.3 Étude sur la construction et l’exploitation des couloirs de chemin de fer européens.....	11
II.4 Interopérabilité	11
III. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS	12
ANNEXE I	14
ANNEXE II.....	16
ANNEXE III.....	19

I. DES AVANCEES PROMETTEUSES DU PROJET PRIORITAIRE RTE-T N° 17 ENTRE 2005 ET 2009: UN REGARD EN ARRIERE SUR QUATRE ANNEES DE COORDINATION EUROPEENNE

I.1 Les piliers de la collaboration entre les États membres et la Commission européenne – Déclarations d'intention et de soutien

La mise en œuvre de la politique transeuropéenne des transports n'est pas seulement entravée par un manque de moyens financiers mais aussi par des problèmes de coordination entre les États membres sur des aspects tels que l'établissement d'un calendrier, la répartition des ressources ou la planification générale. Pour améliorer la coordination, en application de l'article 17 *bis* de la version modifiée des orientations communautaires¹, la Commission peut désigner des coordonnateurs européens pour certains projets prioritaires: «Le coordonnateur européen fait la promotion, en coopération avec les États membres concernés, de méthodes communes d'évaluation de projets et conseille, s'il y a lieu, les promoteurs de projets pour le montage financier des projets; [...] consulte, conjointement avec les États membres concernés, les autorités régionales et locales, les opérateurs et les utilisateurs des moyens de transport, ainsi que les représentants de la société civile, afin de mieux cerner la demande en matière de transport, les possibilités de financement des investissements et le type de services à fournir pour faciliter l'accès à ce financement.»

À la demande de M. Jacques Barrot, vice-président de l'époque, Monsieur Péter Balázs a accepté cette fonction en 2005 et est donc depuis quatre ans le coordonnateur européen du projet prioritaire RTE-T n° 17.

Entre 2005 et 2009, le développement de l'axe ferroviaire Paris-Bratislava a spectaculairement progressé. Les principaux jalons d'une coordination réussie et donc d'un prochain achèvement de la ligne ont déjà été posés durant la première année d'activité du coordonnateur. Avec la signature de la déclaration d'intention par les quatre ministres des transports de la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Slovaquie le 9 juin 2006 à Luxembourg, les États membres se sont mis d'accord pour construire dans les meilleurs délais l'axe ferroviaire Paris-Bratislava. Cette réalisation exige une collaboration étroite entre les quatre pays, dont les modalités ont également été fixées dans cette déclaration d'intention. Quelques jours après cette première signature, le 14 juin 2006, une déclaration de soutien a été signée par des autorités, des institutions et des organisations qui se sont officiellement engagées à soutenir la construction de l'axe n° 17. Parmi ces signataires figurent à ce jour plus de cent autorités régionales et autres parties impliquées (chambres de commerce, sociétés de chemin de fer, entreprises industrielles, universités et autres collectivités).

Une autre réalisation majeure de l'activité du coordonnateur a été la signature de trois traités bilatéraux entre les États membres concernés, à savoir le 14 mars 2006 entre la France et l'Allemagne sur la construction d'un pont entre Strasbourg et Kehl, le 10 juillet 2007 entre l'Allemagne et l'Autriche concernant la section transfrontalière Freilassing-Salzburg et le 11 juillet 2007 entre la Slovaquie et l'Autriche à propos de la section transfrontalière Vienne-Bratislava. Ces traités bilatéraux sont la garantie d'une

¹ Décision n° 884/2004/CE du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2004 modifiant la décision n° 1692/96/CE sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport.

construction rapide et efficace des tronçons transfrontaliers de l'axe ferroviaire Paris-Bratislava.

I.2 Quelques avancées importantes des quatre dernières années

Au cours des quatre années de son mandat, le coordonnateur a pu acquérir une vue d'ensemble des progrès réalisés sur toute la longueur de l'axe Paris-Bratislava. Cette perspective globale lui a permis de contribuer activement au développement de l'axe ferroviaire. Pour ce faire, il n'a pas seulement mobilisé les pouvoirs politiques nationaux et régionaux mais a aussi collaboré étroitement avec les sociétés de chemin de fer et des représentants de l'industrie et de la communauté scientifique et éducative. Ce travail diligent a produit des résultats fructueux, qu'il s'agisse des sections transfrontalières ou de l'élimination des goulets d'étranglement.

Dans ses activités, le coordonnateur n'a eu de cesse de souligner que les sections transfrontalières sont les maillons essentiels de la ligne Paris-Bratislava. Le raccordement des réseaux ferroviaires nationaux est la condition sine qua non à la création d'un système de chemin de fer transeuropéen. C'est à l'État membre concerné qu'il incombe de prendre les décisions relatives à la solution technique appropriée pour établir cette liaison, décisions qui doivent être conformes à la législation européenne.

Outre la réalisation de conditions de circulation transfrontalière aisées pour les trains, le coordonnateur s'est fait l'ardent défenseur d'une desserte des aéroports afin d'optimiser l'intermodalité du réseau transeuropéen de transport.

L'élimination des goulets d'étranglement est une autre priorité importante.

Gare centrale de Strasbourg – Pont de Kehl – Appenweier

En ce qui concerne la section transfrontalière Strasbourg-Kehl-Appenweier, un traité bilatéral avait été signé le 14 mars 2006 entre la France et l'Allemagne. Depuis lors, ce traité a été ratifié par les deux États membres, les préparations ont progressé et les travaux du pont de Kehl ont été lancés en mars 2008. Le chantier a été inauguré le 8 juillet 2008. Ce nouveau pont permettra une vitesse de 160 km/h et offrira des capacités accrues en vue de nouvelles offres internationales et régionales. Il contribuera également à faciliter la navigation sur le Rhin. Les travaux avancent bien et la construction du pont devrait s'achever en décembre 2010.

Munich – Mühldorf – Freilassing – Salzburg

Une suite concrète a été donnée au traité bilatéral signé le 10 juillet 2007 entre le ministre allemand des transports, M. Tiefensee, et son homologue autrichien, M. Faymann. Côté autrichien, la section est mise à trois voies; les travaux de construction du nouveau pont sur la Salzach se sont achevés fin 2008. Une importante portion de ce tronçon entrera en service fin 2009. La section autrichienne devrait être ouverte en 2013. Pour le développement de la partie allemande, une analyse détaillée a mis en avant la nécessité de traiter cette section dans son intégralité. Cette approche intégrale a été adoptée par les autorités allemandes lors de la demande de cofinancement dans le cadre du programme annuel pour 2009: l'Allemagne a obtenu une subvention européenne de 8,04 millions d'euros pour la réalisation de l'étude préparatoire à l'électrification du tronçon Munich-Freilassing. Cette étude inclut notamment l'établissement d'un calendrier approximatif pour l'exécution des travaux sur cette section.

Vienne – Bratislava

Cette section transfrontalière mérite une attention particulière. Elle est au carrefour de quatre modes de transport et de cinq projets prioritaires: les lignes ferroviaires de Paris à

Bratislava, de Nuremberg/Dresde à Athènes/Sofia et de Vienne/Bratislava à Dantzig, ainsi que l'axe autoroutier Vienne/Bratislava vers Dantzig et les voies fluviales Rhin/Meuse-Main-Danube. S'y ajoutent les aéroports de Vienne et de Bratislava, dont le raccordement à l'axe ferroviaire n° 17 est prévu. Ce nœud de transport intermodal occupe une situation géographique unique et possède un potentiel exceptionnel; la réalisation du projet contribuera sensiblement à la stabilisation du transport de personnes et de marchandises par quatre modes de transport et au développement économique durable de toute l'Europe. La section transfrontalière Vienne-Bratislava s'est vu attribuer 129,85 millions d'euros du budget RTE en plus d'autres capitaux sur les fonds régionaux, des sommes impressionnantes qui attestent de l'importance considérable que revêt le développement de cet axe Est-Ouest pour l'Europe.

L'accord bilatéral entre l'Autriche et la Slovaquie concerne la réalisation d'une liaison Vienne-Bratislava qui partira de la nouvelle gare centrale de Vienne et reliera, via Schwechat, l'aéroport de Vienne, Petržalka et les gares de Filiálka et Predmestie. Une connexion avec l'aéroport de Bratislava est également prévue.

Paris – Baudrecourt – Vendenheim

En juin 2007, à l'occasion de l'inauguration officielle de la ligne Paris-Baudrecourt, le premier train a relié Paris à Stuttgart. Cet événement avait été précédé de cinq années de travaux subventionnés par l'Europe à hauteur de 241 millions d'euros en tout. En France, la première section de la LGV Est européenne s'étend sur 300 kilomètres de voies prévues pour un trafic à 350 km/h.

Les derniers 100 km entre Baudrecourt et Vendenheim, près de Strasbourg, constituent la deuxième phase de la LGV Est européenne, qui permettra de gagner une demi-heure sur le trajet parcouru. En outre, la nouvelle ligne permettra de gagner des capacités qui manquent actuellement.

Les travaux de cette deuxième phase de la LGV Est européenne sont sur le point de commencer. Avec le soutien politique et financier nécessaire, cette section pourrait être achevée d'ici 2015. La partie française de la section transfrontalière Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart serait alors totalement terminée.

Stuttgart – Ulm

Après l'adoption en juillet 2007 d'un protocole d'accord concernant la construction de 'Stuttgart 21' entre le gouvernement fédéral, la Deutsche Bahn AG, le land de Bade-Wurtemberg, la ville de Stuttgart et la région, il est devenu clair que ce projet était réalisable à court terme. La signature de l'accord de financement par ces mêmes parties est intervenue le 2 avril 2009. Ce moment historique a donné le coup d'envoi décisif de la réalisation de cette section; entre Stuttgart et Ulm, les travaux sont déjà terminés. Le montant très élevé de la subvention RTE illustre l'importance accordée par l'Europe à la résorption de ce goulet d'étranglement: 230 millions d'euros de subventions européennes au titre du budget RTE-T ont été accordés à cette section au cours des 10 dernières années.

Augsbourg – Munich

Cette section s'achèvera en 2010 et permettra des vitesses de 230 km/h. Elle revêt une importance particulière, comme l'indique le cofinancement accordé par la Commission européenne pendant les périodes 1994-1999 et 2000-2006.

Salzbourg – Vienne

La partie autrichienne de la ligne ferroviaire Paris-Bratislava a considérablement progressé au cours des dernières années. Les deux traités bilatéraux (entre l’Autriche et l’Allemagne ainsi qu’entre l’Autriche et la Slovaquie) ont apporté un soutien politique et financier de poids à l’avancement du chantier. Les travaux les plus longs ont eu lieu entre Linz et St. Pölten. La mise à quatre voies de la section Ybbs-Amstetten, qui pourra bientôt être empruntée à une vitesse maximale de 250 km/h (au lieu des 160 km/h actuels), clos la boucle dans la partie occidentale du pays. Compte tenu de leur importance, le percement de deux tunnels cruciaux à Vienne et les travaux aux tunnels entre St. Pölten et Vienne avancent à allure redoublée.

Autres sections

On note également des avancées sur d’autres sections et notamment la réalisation d’études préalables.

En conclusion, la ligne ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava constitue un projet réaliste qui avance à grands pas et dont l’achèvement rapide – grâce à la coopération active et aux investissements des États membres – s’inscrit désormais dans un futur proche. Il est à souligner que dans le cadre des programmes RTE-T pluriannuels 2007-2013, 438,35 millions d’euros ont déjà été consacrés à ce projet prioritaire.

II. ANNÉE D’ACTIVITÉ 2008-2009

II.1 Progrès du Projet Prioritaire

Au cours de l’exercice 2008-2009, les quatre États membres concernés, à savoir la France, l’Allemagne, l’Autriche et la Slovaquie, ont continué à déployer des efforts considérables en vue de la réalisation de ce projet. Les travaux préparatoires en cours entre Baudrecourt et Vendenheim, le démarrage officiel du chantier du pont de Kehl en juillet 2008, la signature de l’accord de financement ‘Stuttgart 21’ et de la déclaration ‘Twin-City’ ainsi que le percement du Lainzer Tunnel et du tunnel sous le massif du Wienerwald sont des exemples qui illustrent les travaux entrepris grâce à des investissements importants. Ces progrès réalisés tout le long de la ligne ferroviaire nous donnent l’image d’un projet concret qui, hormis quelques sections, pourra être achevé d’ici 2015.

Cela nous permet de conclure que les États membres prennent des mesures concrètes pour donner suite à la déclaration d’intention signée le 9 juin 2006 à Luxembourg par les ministres des transports français, allemand, autrichien et slovaque (annexe I). L’analyse effectuée dans le présent rapport d’activités montre en outre que les succès engrangés le sont en bonne partie grâce à la participation directe des collectivités territoriales et autres acteurs concernés par la liaison Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava (chambres de commerce, sociétés de chemin de fer, représentants des entreprises, universités et associations, qui œuvrent à la réalisation de ce projet), qui ont signé une déclaration de soutien (annexe II). La diversité des signataires démontre on ne peut plus clairement que l’achèvement dans les meilleurs délais de cette ligne recueille un large soutien politique et économique tant à l’échelon local que régional.

Pendant cet exercice (2008-2009), le coordonnateur a visité les différentes sections lors de phases importantes des travaux et a participé à des conférences et à de nombreuses réunions. Il a aussi entretenu une correspondance régulière avec toutes les parties concernées par ce projet prioritaire afin de suivre ses avancées avec précision et de donner son avis.

En février 2009, au milieu de l'exercice, le coordonnateur a eu la possibilité de s'entretenir avec les quatre ministres des transports des États membres concernés. Cela lui a donné l'occasion de prendre connaissance de l'état actuel du projet ainsi que des mesures prévues dans les différents États membres. Les quatre ministres ont exprimé des avis favorables sur les chantiers en cours le long de l'axe ferroviaire. Ces rencontres ont incité le coordonnateur à rédiger un rapport d'activité intermédiaire sur les avancées le long de la ligne, qu'il a remis à monsieur le vice-président Tajani lors d'un entretien personnel.

Gare centrale de Strasbourg – Pont de Kehl – Appenweier

Depuis l'inauguration du chantier, le 8 juillet 2008, les travaux du pont enjambant le Rhin avancent à grands pas; ils devraient s'achever en décembre 2010. Côté français, les voies d'approche du pont sont également en construction. Le choix de ce lieu comme cadre du sommet de l'OTAN au printemps dernier montre que ce pont est devenu un symbole de la réconciliation et de la collaboration internationale.

Les plans du tronçon situé entre le pont et l'ouest de la gare de Kehl sont déjà prêts tandis que les travaux de planification n'ont pas encore commencé pour la suite du trajet jusque Appenweier. Pour cette raison, on ne peut pas encore donner d'indications sur la réalisation technique du «virage de Karlsruhe».

Munich – Mühldorf – Freilassing – Salzbourg

Dans le cadre du programme annuel 2008 RTE-T, la République fédérale d'Allemagne a soumis une demande de cofinancement pour le tronçon allemand de la section transfrontalière. Cette demande a reçu un avis favorable de la Commission européenne et l'Allemagne s'est vu accorder une subvention de 8,04 millions d'euros pour la réalisation des premiers plans en vue de l'électrification des voies. Ce résultat n'est pas uniquement à saluer parce que le tronçon allemand de cette section transfrontalière a été traité dans sa totalité dans la demande de cofinancement mais aussi parce qu'au terme de cette étude, une ébauche de calendrier sera également fournie pour l'exécution des travaux sur cette section. La portion située entre la gare de Freilassing et le pont frontalier sur la Saalach est en cours de planification. Sur le territoire autrichien, qui comprend le pont sur la Salzach, les travaux avancent et la mise en service de la section complète est prévue en 2013.

En février 2009, lors de la visite au ministère allemand des transports, de la construction et du développement urbain, le ministre, M. Tiefensee, a indiqué que le plan des besoins est en cours de remaniement pour inclure l'extension à l'échelle fédérale de l'ensemble du réseau de chemin de fer allemand. Il faudra attendre l'année prochaine pour disposer de conclusions concrètes concernant la section Munich-Mühldorf-Freilassing.

Par ailleurs, le coordonnateur a également rendu visite au ministre bavarois de l'Économie et des Transports, M. Martin Zeil. Celui-ci a exprimé sa ferme volonté de mettre tout en œuvre pour terminer le plus rapidement possible la partie allemande de cette section transfrontalière. Toutefois, il ne semble pas réaliste de tabler sur la construction de la section Munich-Tüßling avant 2015. L'achèvement de l'extension de la ligne de Tüßling à la frontière autrichienne est actuellement impossible tant que l'étude préparatoire évoquée plus haut n'est pas terminée.

Vienne – Bratislava

Durant la période de programmation pluriannuelle 2007-2013, 129,85 millions d'euros ont été accordés à cette section. Cette somme servira à cofinancer les travaux d'infrastructure à la nouvelle gare centrale de Vienne et le tronçon qui va jusqu'à la frontière slovaque. Côté autrichien, les travaux, entamés dès 2007, avancent comme prévu. La réception de la nouvelle gare centrale est prévue pour 2013; le tronçon autrichien de cette section transfrontalière sera mis en service en 2015 au plus tard.

En plus de développer la liaison entre les villes de Vienne et de Bratislava, le projet entraînera de meilleures liaisons entre les anciens et nouveaux États membres, qui profiteront du gain de temps considérable offert par cette ligne. À ce sujet, il suffit de rappeler le raccourcissement de quarante minutes du trajet, qui sera possible après la construction du Lainzer Tunnel et de la nouvelle gare centrale de Vienne. La cérémonie de percement officiel du Lainzer Tunnel s'est déroulée le 25 mai 2009.

Le projet global 'Spange Götzendorf' prévoit une liaison ferroviaire entre l'aéroport de Vienne et la portion orientale dans la zone de Götzendorf. L'évaluation de l'impact sur l'environnement a été remise en décembre 2008. Le chantier pourrait démarrer en 2011/2012, ce qui rend réaliste l'hypothèse d'un achèvement en 2014/2015.

À l'occasion des deux jours d'assemblée générale de l'initiative «Magistrale pour l'Europe», le coordonnateur a rappelé à plusieurs reprises qu'il estimait qu'il convenait d'accorder une attention toute particulière à la section transfrontalière Vienne-Bratislava. Par sa situation géographique unique, ce nœud de communication intermodal, où se rencontrent cinq projets prioritaires RTE, possède un potentiel économique exceptionnel. Lors de la cérémonie de clôture de l'assemblée générale, les hauts représentants des deux villes ainsi que le président de l'initiative ont signé la déclaration 'Twin-City' dans laquelle ils confirment leur volonté d'encourager une coordination étroite entre tous les décideurs afin de favoriser l'achèvement de ce projet dans les meilleurs délais, de revaloriser les gares et leurs abords, de garantir la liaison entre les transports internationaux et nationaux et les transports locaux et régionaux, et d'optimiser l'accès à l'axe ferroviaire Paris-Bratislava/Budapest. Lors des deux jours de la manifestation, le coordonnateur a eu la possibilité de visiter le tronçon reliant l'aéroport de Vienne et la gare Sud de Vienne.

Baudrecourt – Vendenheim

La planification de cette section est déjà en cours, les travaux pourraient commencer en 2010.

Appenweier – Karlsruhe

Grâce à l'aide financière accordée dans le cadre du programme conjoncturel II du gouvernement fédéral allemand, la construction du tunnel ferroviaire de Rastatt semble désormais réalisable. Toutefois, le plan du tunnel, qui date de dix ans, doit tout d'abord être remanié en raison de l'entrée en vigueur récente de nouvelles règles de sécurité dans les tunnels. Le début des travaux est prévu pour 2011. Des travaux de modernisation de l'infrastructure seront réalisés en 2009 sur la section Rastatt-Karlsruhe (renouvellement de rails, d'aiguillages, de traverses, du ballast et de caténaires, suppression de plusieurs passages à niveau et installation de murs antibruit).

Stuttgart – Ulm

Les premiers travaux au principal goulet d'étranglement de la ligne ferroviaire, entre Stuttgart et Ulm, ont démarré cette année; le début des travaux aux grands tunnels est prévu pour 2010. Ces avancées dépendaient entre autres de la signature de l'accord de financement 'Stuttgart 21'. Après plus de quinze ans de travaux préparatoires, le

gouvernement fédéral, le land et la Deutsche Bahn AG ont apposé leurs signatures au bas de cet accord le 2 avril 2009. Depuis qu'il a pris ses fonctions, le coordonnateur européen a accompagné le cheminement vers cet événement majeur et encouragé un consensus entre toutes les parties.

En novembre 2008, le coordonnateur a participé à Ulm à la réunion du groupe de travail permanent ('Arbeitskreis') de l'initiative «Magistrale pour l'Europe», qui a permis de faire le point sur l'étude de SMA (plus d'informations à ce sujet au chapitre suivant). Ensuite, il a organisé une réunion de présentation du projet prioritaire n° 17 à l'hôtel de ville, à l'intention des riverains de la zone d'Ulm concernée. Cette soirée d'information s'inscrivait dans le cadre des actions de relations publiques de la ville d'Ulm 'Innenstadtforum City-Bahnhof'.

En février, le coordonnateur a rendu visite à des membres du directoire de la Deutsche Bahn et au ministre allemand des Transports, M. Tiefensee, afin de clarifier des questions en suspens sur la ligne ferroviaire Paris-Bratislava. Parmi les principaux points abordés figuraient l'accord de financement 'Stuttgart 21', qui n'était alors pas encore signé, et la section Munich-Mühldorf-Freilassing. Les entretiens ont été fructueux et très instructifs. La Deutsche Bahn et le ministre ont exprimé leur volonté de trouver au plus vite une solution aux questions soulevées.

En avril, le coordonnateur a été convié à la conférence technique organisée conjointement par l'initiative «Magistrale pour l'Europe» et Stuttgart, le chef-lieu du land, au cours de laquelle il a présenté l'avancement des travaux sur la ligne aux participants.

Ulm – Augsburg

La section Neu-Ulm-Augsbourg doit encore faire l'objet de discussions plus détaillées qui n'ont pas encore été entamées et qui n'étaient pas encore nécessaires tant qu'une décision sur la section Stuttgart-Ulm n'était pas prise. L'étude peut désormais débuter, en gardant toutefois à l'esprit que l'infrastructure en place pourrait suffire encore longtemps pour répondre à la demande. Cette année, le gouvernement de l'État de Bavière n'a pas ménagé ses efforts en ce qui concerne l'extension du tronçon Neu-Ulm-Augsbourg, y compris la mise à trois voies à l'ouest d'Augsbourg. Toutefois, la question du financement n'est toujours pas résolue.

Le dossier de planification des travaux de transformation de la gare d'Augsbourg devrait être déjà prêt cette année, donnant le signal du lancement de la procédure. Le chantier pourrait ensuite démarrer d'ici deux à trois ans.

Augsbourg – Munich

La mise à quatre voies de la section Augsburg-Munich progresse rapidement et s'est achevée en 2008 pour la partie jusqu'à Mering; la partie jusqu'à Olching devrait suivre en 2010. À ce moment, grâce à la séparation entre transports régionaux et de fret et trains rapides (inter)nationaux, les trains pourront emprunter cette section à une vitesse de 230 km/h.

En novembre 2008, le coordonnateur a visité tous les chantiers situés le long de ce tronçon entre Olching et Augsburg ainsi que la gare de Mering. Il s'est réjoui de constater que les travaux avancent rapidement et que le tronçon pourra être mis en service d'ici fin 2010.

Durant l'automne 2008 également, le coordonnateur a rendu visite au président de Flughafen München GmbH et a profité de l'occasion pour souligner qu'il était crucial de relier l'aéroport de Munich à l'axe ferroviaire Paris-Bratislava et indispensable d'organiser une conférence des aéroports situés le long de cette ligne en 2010.

Salzbourg – Linz

La section Salzbourg-Linz est composée de différentes parties qui sont à des stades différents de leur développement. En ce qui concerne la liaison Salzbourg-Attnang-Puchheim, les résultats des différentes variantes de la route à grand débit devraient être présentés cette année encore. Après l'achèvement de tous les travaux sur la 'Westbahn' (ligne ouest) en 2013, la durée du trajet entre Salzbourg et Vienne sera réduite d'une heure, passant de 3 heures et 20 minutes aujourd'hui à 2 heures et 20 minutes. Par ailleurs, la première pierre de la nouvelle gare centrale de Salzbourg a été posée le 7 novembre 2008.

Linz – St. Pölten

Ces dernières années, les travaux les plus importants ont été exécutés entre Linz et St. Pölten. Cette section est près de sa finalisation; sa mise à quatre voies sur toute sa longueur offre des capacités sensiblement accrues ainsi qu'une augmentation de la vitesse à 200 km/h. Les travaux au tronçon Ybbs-Amstetten avancent à un rythme soutenu; ils devraient être achevés en 2012. La construction du contournement de St. Pölten pour les trains de marchandises, qui peut reprendre cette année après l'arrêt du chantier en 2002, est un autre maillon essentiel de la ligne. Cette section de l'axe ferroviaire reçoit un financement considérable au titre du programme conjoncturel national de l'Autriche.

St. Pölten – Vienne

Au cours des dernières années, aucune autre section n'a célébré autant de percements de tunnels que celle qui relie Sankt Pölten et Vienne. Après le tunnel sous le Wienerwald en septembre 2007, le tunnel de Stierschweiffeld en avril 2007 et celui de Reiserberg en février 2008, le percement du Lainzer Tunnel a été célébré solennellement le 25 mai 2009.

II.2 Autres activités

Tout d'abord, il faut souligner les activités de l'association «Magistrale pour l'Europe», qui réunit toutes les régions et villes, ainsi que les chambres de commerce situées le long de l'axe Paris-Bratislava. Ce groupement d'intérêt économique, présidé par le maire de Karlsruhe, M. Fenrich, a déjà réalisé par le passé des études qui ont permis d'appuyer une approche économique du projet en question. Elle a un groupe de travail permanent (Arbeitskreis), qui se réunit quatre à cinq fois par an et qui permet un échange régulier sur les derniers développements autour du projet. Ces réunions ont eu lieu à Munich, Ulm, Vienne/Bratislava, Stuttgart et, dernièrement, Strasbourg.

Avec KLOK, un bureau d'études, et les chambres de commerce, l'initiative «Magistrale pour l'Europe» a également approfondi des études sur l'utilisation de cet axe ferroviaire pour le transport de marchandises. Ces travaux se poursuivent à travers une analyse de l'organisation logistique, notamment des terminaux. Ces études et travaux donneront des résultats concrets à mettre en avant.

Le coordonnateur se félicite des activités de l'initiative «Magistrale pour l'Europe» et la remercie de son dévouement infatigable au service de la construction la plus rapide possible de l'axe ferroviaire Paris-Bratislava.

L'«Association TGV Est européen» est une autre association qui déploie de nombreuses actions au service du projet prioritaire n° 17. Pendant ces trois années d'activité du coordonnateur, elle a été présidée par l'ancienne maire de Strasbourg, Fabienne Keller. Sous son impulsion, de nombreuses activités ont été organisées, réunissant les acteurs économiques, scientifiques, culturels et touristiques autour du projet. Le coordonnateur

salue les activités de l'«Association TGV Est européen» et la remercie pour le zèle qu'elle met à l'achèvement le plus rapide possible de l'axe ferroviaire Paris-Bratislava.

II.3 Étude sur la construction et l'exploitation des couloirs de chemin de fer européens

En 2006, l'initiative «Magistrale pour l'Europe» a publié un atlas détaillé qui met un accent particulier sur l'interconnexion entre la nouvelle ligne Paris-Bratislava et les dessertes régionales et locales. Elle a poursuivi ces activités cette année en lançant une autre étude en collaboration avec SMA et Partner AG à Zurich.

Cette étude est centrée sur la ligne Paris-Bratislava et examine, entre autres, comment harmoniser les horaires internationaux à un stade précoce, à savoir en parallèle à la planification et la réalisation des travaux, de manière à ce que cet investissement profite au maximum au client final: horaires idéaux, bonnes correspondances et départs fréquents. Cette planification intégrée des horaires et de l'infrastructure est la condition du bon fonctionnement du réseau ferroviaire.

Trois évolutions forment la base de ces études: premièrement, la création d'un espace européen au sein duquel la libre circulation des personnes est garantie, deuxièmement, le rapprochement des lignes à grande vitesse européennes et troisièmement, la libéralisation du transport ferroviaire international de passagers. Pour cette raison, il est nécessaire d'étudier les conditions de nature organisationnelle et en particulier les travaux préparatoires relatifs aux durées et horaires des lignes afin de développer réellement les trains à grande vitesse transfrontaliers. Le projet prioritaire n° 17 est un bon exemple pour illustrer ces liens.

L'étude sera publiée en août 2009.

II.4 Interopérabilité

Sur le réseau ferroviaire européen, des différences de normes techniques empêchent la circulation transfrontalière des trains. Pour cette raison, il est nécessaire d'entreprendre des efforts communs pour harmoniser ces systèmes à l'échelon européen. L'objectif est d'éviter que chaque État membre consacre des moyens importants au développement, au test et à la validation de systèmes incompatibles mais répondant à des besoins identiques. Dans ce contexte, la Commission européenne encourage le regroupement des différents projets de recherche nationaux et a développé un grand projet économique européen, l'ERTMS (European Rail Traffic Management System). L'harmonisation des nombreux systèmes de signalisation qui coexistent actuellement devrait apporter plusieurs avantages, à savoir augmenter la compétitivité et le dynamisme du secteur du chemin de fer, favoriser l'intégration des marchés du transport ferroviaire de marchandises et de voyageurs, stimuler le marché européen des équipements ferroviaires, réduire les coûts et améliorer la qualité du transport par chemin de fer. L'ERTMS s'inscrit dès lors parfaitement dans la stratégie de Lisbonne.

L'équipement de la section déjà en service entre Paris et Baudrecourt avec le système ERTMS devrait être achevé cette année encore. Les cent kilomètres restants sur le sol français devraient en être équipés d'ici leur mise en service, à savoir en 2015 au plus tard.

Sur le territoire allemand, conformément à la déclaration d'intention relative au couloir ERTMS «A», la section entre Appenweier et Karlsruhe devrait être équipée d'ici 2015, en tant que section partagée avec le projet prioritaire n° 24. Entre Stuttgart et Ulm, les plans prévoient d'équiper cette section avant l'achèvement des tronçons élargis et des

nouveaux tronçons (soit au plus tard en 2020). Dans la partie restante, des efforts importants sont déployés afin d'équiper la section allemande de l'ERTMS sur toute sa longueur.

En Autriche, l'équipement de l'axe ferroviaire Paris-Bratislava avec le système ERTMS devrait être terminé en 2012 et en Slovaquie au plus tard lors de la mise en service de la section située entre la frontière slovaco-autrichienne et Bratislava, soit probablement en 2020.

III. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS

Le projet prioritaire n° 17 Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava est un projet qui avance bien. Des sections importantes ont été mises en service: Paris-Baudrecourt, Appenweier-Karlsruhe-Stuttgart (sauf Rastatt), Linz-St. Pölten (sauf quelques sections autour d'Asten et d'Ybbs). Des sections importantes seront finalisées d'ici 2013, fin de la période de programmation financière en cours: Strasbourg-Kehl-Appenweier, Augsburg-Munich, Linz-St. Pölten-Vienne; d'autres seront bien avancées fin 2013, notamment Baudrecourt-Vendenheim et Vienne-Bratislava. En ce qui concerne le goulet d'étranglement Stuttgart-Ulm, la section la plus compliquée de toute la ligne, une avancée remarquable a été réalisée avec la signature de l'accord de financement; la section devrait être achevée en 2020.

Le projet prioritaire pourrait donc être réalisé à relativement court terme. Il parcourt des régions d'un poids économique important, relie de nombreuses grandes villes et donne directement accès à près de 32 millions de citoyens.

Toutefois, il convient d'insister sur le fait qu'il reste des problèmes qu'il faudra résoudre au cours des prochaines années. Pour cette raison, le coordonnateur recommande de terminer les travaux préparatoires nécessaires en vue d'achever au plus vite certaines sections et de prendre en considération d'autres aspects relatifs à la politique des transports:

- Garantir la continuité des travaux préparatoires puis des travaux consécutifs de la deuxième phase du TGV Est européen. Son achèvement permettra de gagner une demi-heure de temps de parcours sur ce trajet.
- Définir l'approche pour la section Munich-Salzburg en réunissant toutes les parties impliquées afin de décider de son financement et des phases de réalisation.
- Intermodalité: vu les nombreux aéroports qui se trouvent le long de cet axe ferroviaire, le coordonnateur recommande de raccorder tous les terminaux aéroportuaires. Afin de mener cet objectif à bien de façon coordonnée, il prône l'organisation d'une conférence des aéroports au cours de l'année prochaine.
- Cette intermodalité est également cruciale pour le transport de marchandises: les aspects de la logistique, des terminaux, etc., pourraient être approfondis. Dans ce cadre, il y a lieu de signaler que le projet prioritaire n° 17 dispose de toute une série de terminaux situés le long de voies navigables. Le coordonnateur conseille par conséquent de continuer à exploiter les conclusions de l'étude KLOK.

- Le coordonnateur recommande de continuer à exploiter les résultats de l'étude SMA au profit du projet prioritaire RTE n° 17. Ils pourraient en effet permettre de trouver la solution au problème de l'élaboration d'horaires harmonisés à l'échelon européen.
- Le coordonnateur préconise d'équiper la ligne de chemin de fer du système ERTMS sur toute sa longueur afin de garantir l'interopérabilité de la totalité de l'axe Paris-Bratislava.

ANNEXE I

DÉCLARATION D'INTENTION
des ministres des transports de
L'Autriche, la France, l'Allemagne et la Slovaquie
sur le projet prioritaire de RTE-T No. 17
"Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava"
9 juin 2006
Luxembourg

Les Ministres,

- se référant à la décision N° 884/2004/EC du Parlement Européen et du Conseil du 29 avril 2004 sur les orientations communautaires pour le développement du réseau transeuropéen de transport qui fixe une liste de projets prioritaires parmi lesquels figure l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- se référant au règlement 2236/95 du Conseil, déterminant les règles générales pour l'octroi d'un concours financier communautaire dans le domaine des réseaux transeuropéens, modifié en dernier lieu par le règlement 807/2004 et faisant l'objet d'une nouvelle modification en ce moment,
- constatant que le règlement 2236/95 précité permet d'octroyer des concours financiers communautaires dont le taux maximum est de 50% pour les études, de 20% pour les sections transfrontalières, ainsi que pour les goulets d'étranglement constituant des barrières naturelles et de 10% pour les autres sections,
- se réjouissant de la nomination d'un coordonnateur européen, M. Péter Balázs, pour cet axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- conscient du potentiel considérable que représente la réalisation de l'axe à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" en matière de croissance économique, d'emplois et d'amélioration de la compétitivité, notamment en facilitant le mouvement des personnes et des marchandises dans l'union européenne entière,
- reconnaissant l'importance de l'axe ferroviaire est-ouest à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" pour le développement économique des Etats membres de l'UE et leur intégration dans le marché unique,
- apportant leur soutien à la promotion de l'utilisation du transport ferroviaire comme mode de déplacement durable et reconnaissant les bénéfices retirés par les pays en matière de sécurité des déplacements et de réduction de leur nuisance environnementale,
- prenant en compte l'importance de coordonner les efforts des différents pays associés au projet afin de garantir l'intérêt européen commun de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*",
- conscient du fait que la maximisation des bénéfices microéconomiques et macroéconomiques passe par la réalisation de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et que les investissements dans les maillons manquants contribueront également à augmenter la rentabilité des sections déjà existantes,

- constatant les grands progrès déjà réalisés tout au long de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et se réjouissant de la mise en service de nouvelles sections de la ligne à partir de 2007,
- soulignant l'importance d'optimiser l'interopérabilité de cet axe en poursuivant une réalisation coordonnée de la ligne entière de sorte que toutes les sections individuelles constituent une seule ligne interopérable,
- poursuivant l'objectif de réaliser le projet "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" dans les meilleurs délais possible dans le cadre des possibilités de financement offertes.

Demandent à cette fin:

1. un cofinancement communautaire, dans le cadre des possibilités offertes par le règlement financier concerné, notamment pour les sections transfrontalières et pour les goulets d'étranglement importants
2. un appui du coordonnateur européen pour assurer la réalisation complète de cet axe ferroviaire dans les meilleurs délais possibles.

Affirment par la présente:

3. poursuivre de façon coordonnée la réalisation de toutes les sections de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" dans les meilleurs délais possibles dans le cadre des possibilités de financement offertes afin d'en maximiser les bénéfices, de façon à réduire substantiellement les temps de déplacements, en accroissant les capacités du trafic passager et fret, ainsi qu'en assurant un lien optimal intra- et intermodal avec d'autres projets prioritaires (RTE),
4. établir une coopération étroite entre tous les acteurs poursuivant la mise en œuvre coordonnée de l'axe "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*", et en particulier les sections transfrontalières et les goulets d'étranglement,

Hubert GORBACH, Vizekanzler und Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie der Republik Österreich

Dominique PERBEN, Ministres des transports, République Française

Wolfgang TIEFENSEE, Ministre des transports, République Fédérale d'Allemagne

Pavol PROKOPOVIČ, Ministre des transports, République Slovaque

ANNEXE II

Strasbourg, le 14 juin 2006 DÉCLARATION DE SOUTIEN

à la réalisation du projet prioritaire n° 17 du Réseau transeuropéen de transport concernant l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*"

Les signataires,

- se réjouissant de la signature, le 9 juin 2006 à Luxembourg, par les Ministres des Transports de la République Française, de la République Fédérale d'Allemagne, de la République Fédérale d'Autriche et de la République de Slovaquie, d'une déclaration d'intention associant pour la première fois les quatre Etats membres concernés par la modernisation de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*";
- se félicitant de la nomination, pour ce projet, d'un coordonnateur européen, M. Péter Balázs, et de la dynamique positive qui a résulté de cette nomination;
- se réjouissant de la signature d'un traité franco-allemand relatif à la construction d'un nouveau pont sur le Rhin, entre Strasbourg et Kehl, pour 2010, qui, après la réalisation de la section Kehl-Appenweier, créera un lien ferroviaire de qualité entre la France et l'Allemagne;
- saluant l'avancée significative des négociations entre l'Allemagne et l'Autriche relatives à la réalisation de la section transfrontalière Salzbourg-Freilassing;
- se félicitant des contacts étroits établis entre les autorités slovaques et autrichiennes, permettant d'envisager, entre les deux pays, une coordination efficace pour la réalisation de la section transfrontalière Vienne-Bratislava;
- exprimant leur entier soutien au processus de coordination multilatérale engagé par le coordonnateur européen;
- réitérant leur demande d'un soutien fort de la part de l'Union européenne;
- lançant aux Etats membres un appel pressant afin que l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" soit modernisé dans les meilleurs délais possibles, avec l'objectif d'une réalisation intégrale à l'horizon 2015;
- conscients du potentiel considérable que représente la réalisation de l'axe à grande vitesse "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*", et ses interconnexions, en matière de croissance économique, d'emplois et d'amélioration de la compétitivité, notamment en facilitant la circulation des personnes et des marchandises dans l'ensemble de l'Union Européenne;
- se félicitant de l'importance des investissements réalisés ou prévus par les collectivités locales et régionales dans le but, d'une part, de valoriser les gares et leur environnement, et, d'autre part, d'assurer l'articulation des transports nationaux et internationaux avec les transports locaux et régionaux en vue d'optimiser l'accès des territoires à l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*";

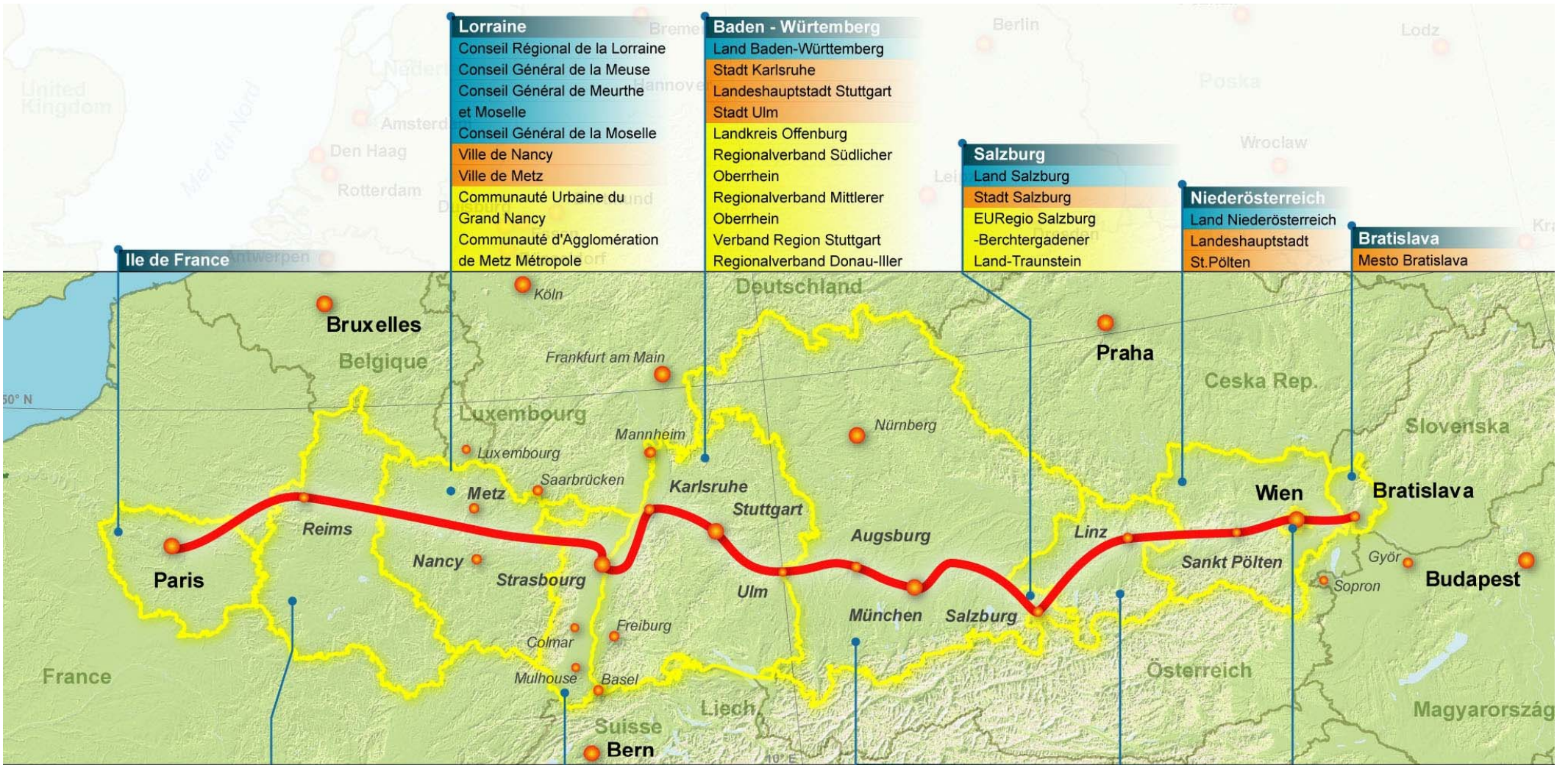
- soulignant l'importance d'intégrer les différents centres d'intermodalité (aéroports, et, pour le fret, les plates formes multimodales);
- constatant les travaux déjà réalisés tout au long de l'axe ferroviaire "*Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava*" et se réjouissant de la mise en service progressive de nouvelles sections entre 2007 et 2015,

Affirment par la présente:

1. apporter leur appui aux Etats membres et au coordonnateur européen pour poursuivre la modernisation de cet axe ferroviaire d'ici 2015;
2. vouloir créer les conditions d'une coordination étroite entre toutes les autorités compétentes afin de faciliter la mise en œuvre de ce projet et sa réalisation dans les meilleurs délais possibles;

Demandent à cette fin:

3. l'inscription dans les programmations budgétaires nationales des ressources nécessaires à la réalisation des sections manquantes, en vue d'une réalisation complète dans les meilleurs délais et au plus tard pour 2015;
4. un cofinancement communautaire effectif, selon les possibilités offertes par le règlement financier concerné, aussi bien pour les sections transfrontalières que pour les goulets d'étranglement importants, dans le but de garantir l'interopérabilité de la ligne entière,
5. la mise en place d'un schéma de desserte à l'échelle de l'intégralité de l'axe, de façon à réduire substantiellement les temps de déplacements, en accroissant les capacités du trafic passager et fret, ainsi qu'en assurant un lien optimal avec des hubs intermodaux de niveau régional et local, notamment avec les nombreux aéroports situés sur cet axe, et avec d'autres projets prioritaires (RTE).



Lorraine
 Conseil Régional de la Lorraine
 Conseil Général de la Meuse
 Conseil Général de Meurthe et Moselle
 Conseil Général de la Moselle
 Ville de Nancy
 Ville de Metz
 Communauté Urbaine du Grand Nancy
 Communauté d'Agglomération de Metz Métropole

Baden - Württemberg
 Land Baden-Württemberg
 Stadt Karlsruhe
 Landeshauptstadt Stuttgart
 Stadt Ulm
 Landkreis Offenburg
 Regionalverband Südlicher Oberrhein
 Regionalverband Mittlerer Oberrhein
 Verband Region Stuttgart
 Regionalverband Donau-Iller

Salzburg
 Land Salzburg
 Stadt Salzburg
 EURegio Salzburg -Berchtesgadener
 Land-Traunstein

Niederösterreich
 Land Niederösterreich
 Landeshauptstadt St.Pölten

Bratislava
 Mesto Bratislava

Ile de France

Champagne - Ardenne
 Conseil Général de la Marne
 Ville de Reims
 Communauté d'Agglomération de Reims

Alsace
 Conseil Régional d'Alsace
 Conseil Général du Bas-Rhin
 Conseil Général du Haut-Rhin
 Ville de Strasbourg
 Ville de Mulhouse
 Ville de Colmar
 Communauté Urbaine de Strasbourg
 Communauté d'Agglomération Mulhouse Sud-Alsace

Bayern
 Freistaat Bayern
 Landeshauptstadt München
 Stadt Neu-Ulm
 Stadt Augsburg
 Stadt Mühldorf a. Inn
 Stadt Neumarkt-St. Veit
 Stadt Altötting
 Stadt Burghausen
 Gemeinde Burgkirchen
 Gemeinde Garching
 Gemeinde Unterneukirchen
 Stadt Freilassing
 Landkreis Mühldorf a. Inn
 Landkreis Altötting
 Landkreis Traunstein
 Landkreis Berchtesgadener Land

Oberösterreich
 Land Oberösterreich
 Stadt Linz

Wien
 Stadt Wien

- tracé de la magistrale
- principales villes
- principaux arrêts
- régions traversées
- frontières nationales

Régions de la Magistrale
 Länder / Régions / Départements
 villes de la Magistrale
 autres villes du corridor
 intercommunalités

0 150 km



ANNEXE III

