



Axe ferroviaire Berlin–Vérone/Milan–Bologne–Naples–Messine–Palerme

Les importantes améliorations de cet axe, concentrées sur le nouveau tunnel de base transalpin du Brenner, permettront d'accélérer considérablement le transport de personnes et de marchandises entre l'Europe et l'Italie, à travers les Alpes.

En quoi consiste l'axe?

Le projet simplifiera les voyages en chemin de fer sur l'une des principales routes de transport de l'Europe, entre l'Allemagne et l'Italie, à travers les Alpes. En particulier, l'augmentation de la capacité de transport ferroviaire de marchandises contribuera au développement durable.

La modernisation de voies existantes et la réalisation de nouveaux tronçons contribueront à accroître les vitesses et la capacité le long du trajet Berlin–Nuremberg–Munich–Innsbruck–Vérone–Florence–Rome–Naples, prolongé vers le détroit de Messine, où un nouveau pont routier/ferroviaire reliera la Sicile à l'Italie continentale.

Un nouveau tunnel ferroviaire de 56 km sera construit entre l'Autriche et l'Italie – le tunnel de base du Brenner –, ce qui devrait accélérer considérablement la traversée des Alpes et augmenter la capacité de la ligne pour le transfert de fret.

Quels sont les avantages escomptés?

Les améliorations réduiront sensiblement les temps de trajet – jusqu'à 2 h 30 entre Berlin et Munich, par exemple. Grâce à la capacité accrue et à la meilleure qualité du service, le trafic ferroviaire de voyageurs et de fret augmentera, ce qui contribuera à réduire les encombrements routiers sur cet axe stratégique. Cela est particulièrement important dans les Alpes, une région sensible sur le plan écologique, où la densité du trafic routier a un impact considérable sur l'environnement.

En Italie, l'augmentation de la vitesse de transport sur ces lignes très fréquentées devrait permettre de transférer de la route vers le rail le fret à grande distance, tandis que l'augmentation de 30 % du trafic de voyageurs permettra de réduire de 50 % les vols entre Milan et Rome. L'amélioration des connexions vers les



Tronçon prioritaire		Autres axes prioritaires	
Rail		Autoroute de la mer	
en préparation		Route	
en construction		Rail	
achevé		Voie navigable intérieure	
		Aéroport	

Tronçon prioritaire	Type d'ouvrage/état d'avancement	Longueur (en km)	Calendrier ⁽¹⁾	Coût total à la fin de 2004 (en Mio EUR)	Investissement jusqu'au 31.12.2004 (en Mio EUR)	Contribution du RTE-T, études comprises, jusqu'au 31.12.2004 (en Mio EUR)
Halle/Leipzig–Nuremberg	Rail (nouveau tronçon/modernisation)	340	1996–2015	6 959	1 112,2	41
Nuremberg–Munich	Rail (nouveau tronçon/modernisation)	171	2000–06	3 331	2 746,3	179,5
Munich–Kufstein	Rail (selon le degré d'achèvement du tunnel du Brenner)	97	2010–15	1 500	0	0
Kufstein–Innsbruck ⁽²⁾	Rail (nouveau)	73	1999–2012 (2009)	2 900	320	57,9
Tunnel du Brenner (tronçon transfrontalier)	Rail (tunnel)	56	2007–15	5 400	26	12,2
Vérone–Naples	Rail (nouveau)	628	1970–2007	14 329	7 292	8
Milan–Bologne	Rail (nouveau)	200	2000–08 (2006)	6 508	1 735	1
Pont rail/route sur le détroit de Messine–Palerme ⁽³⁾	Pont rail/route (nouveau), modernisation de la voie ferrée	3,3 + 230	2005–15	4 684,3	0	0
TOTAL		1 798,3		45 611,3	13 231,5	308,7 ⁽⁴⁾

⁽¹⁾ Entre parenthèses figure la date d'achèvement mentionnée dans les orientations de 2004, si elle diffère de la date spécifiée en 2005 par l'État membre.

⁽²⁾ Le tronçon secondaire Wörgl–Innsbruck ne sera achevé que vers 2012, étant donné que les récentes prévisions du trafic n'ont pas identifié de besoin avant cette date. La modernisation du tronçon secondaire Kufstein–Wörgl (13 km) commencera après l'achèvement du tunnel de base du Brenner et ne sera pas terminée avant 2018.

⁽³⁾ Les coûts mentionnés concernent uniquement le pont rail/route. Les coûts relatifs à la modernisation du tronçon Messine–Palerme ne sont pas inclus.

⁽⁴⁾ Il convient de noter que la contribution totale du RTE-T inclut 9,1 millions d'euros affectés à des améliorations générales des infrastructures, et qui ne peuvent donc pas être associés à un tronçon spécifique de l'axe.

Projets inclus dans la liste originale des quatorze projets prioritaires (1996)

Berlin Lehrter Bahnhof/Berlin–Ludwigfelde	Rail (nouveau)	25,42	1994-2006	3 348	2 148,3	68,7
Berlin–Halle/Leipzig	Rail (modernisation)	187	1991-2005	1 594	1 564	34,6
Fortezza–Vérone	Rail (modernisation)	190	1992-2015	2 500	n.d.	71,7

régions périphériques d'Italie du Sud et de Sicile permettra d'améliorer le flux de personnes et de marchandises.

Où en est le projet?

Les trains peuvent déjà rouler à 200 km/h sur la ligne modernisée entre Berlin et Halle/Leipzig, tandis que les travaux se poursuivent sur les tronçons entre Halle/Leipzig et Nuremberg. La poursuite de la modernisation du tronçon Munich–Kufstein est actuellement prévue entre 2010 et 2015. En Autriche, les travaux visant à amener le tronçon Wörgl–Innsbruck à quatre voies ont commencé.

Les études techniques pour le tunnel du Brenner devraient être achevées d'ici à 2006. Première société à adopter le statut légal d'entreprise européenne – Societas Europaea, SE – la BBT SE (Brenner Basis Tunnel SE) a été créée à la fin de 2004 afin de gérer les travaux du tunnel, qui devraient être terminés vers 2015.

En Italie, la ligne ferroviaire de 190 km entre l'extrémité sud du tunnel et Vérone a été partiellement modernisée via la construction de nouveaux tunnels et rocaes.

Le corridor Munich–Vérone a bénéficié d'une aide européenne de 200 millions d'euros au cours de ces dix dernières années.

Entre Vérone, Bologne et Florence, quelque 200 km de ligne à grande vitesse sont en construction et devraient entrer en service d'ici à 2007, tandis que le tronçon de Milan à Bologne sera achevé en 2008 (plutôt qu'en 2006, le retard étant dû à des problèmes d'ordre environnemental). La ligne à grande vitesse de 430 km entre Florence et Naples sera opérationnelle d'ici à la fin de 2007.

Un pont mixte rail/route couvrant les 3,3 km du détroit de Messine devrait être achevé d'ici à 2015. Sur le continent, le pont sera relié à un nouveau tronçon de l'autoroute Salerno–Reggio Calabria (A3) ainsi qu'à la ligne ferroviaire existante de 400 km Naples–Reggio Calabria, dont la modernisation permettra d'accroître la vitesse et la capacité. Sur l'île, la ligne ferroviaire de 230 km entre Messine et Palerme fera l'objet d'une modernisation substantielle ou d'une reconstruction.

Le 20 juillet 2005, la Commission européenne a désigné M. Karel van Miert en tant que coordinateur européen pour l'axe prioritaire n° 1.