



**RAPPORT ANNUEL D'ACTIVITE
DU COORDONNATEUR EUROPEEN**

PÉTER BALÁZS

PROJET PRIORITAIRE No 17
**« Axe ferroviaire
Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava »**

Bruxelles

Juillet 2006

TABLE DES MATIÈRES

Résumé

1.	INTRODUCTION.....	5
2.	ANALYSE SOMMAIRE DU PROJET	5
2.1.	France	5
2.2.	France-Allemagne : section transfrontalière	6
2.3.	Allemagne.....	6
2.4.	Allemagne-Autriche : section transfrontalière	7
2.5.	Autriche	7
2.6.	Autriche-Slovaquie.....	7
2.7.	Slovaquie	8
3.	GOULETS D'ETRANGLEMENT ET AUTRES PROBLEMES SPECIFIQUES	8
3.1.	Goulets d'étranglement	8
3.2.	Gares cul-de-sac	8
3.3.	Aéroports	8
3.4.	Interconnexion avec d'autres projets prioritaires	9
3.5.	Opposition	9
4.	TEMPS DE PARCOURS.....	9
5.	CALENDRIER ET FINANCEMENT : PROJECTIONS.....	10
5.1.	Calendrier	10
5.2.	Financement	10
5.2.1.	Coût total	10
5.2.2.	Coût des sections transfrontalières	10
5.2.3.	Investissements lors de la période 2007-2013.....	10
6.	ACTIVITES 2006 – 2007	11
7.	CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES.....	12
	Annexe I : Carte Paris Bratislava	
	Annexe II : Déclaration d'intention	
	Annexe III : Déclaration de soutien	
	Annexe IV : Tableau	

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

Résumé

Le 20 juillet 2005, la Commission a désigné six coordonnateurs européens pour certains des projets prioritaires du réseau transeuropéen et a confié à M. Péter Balázs la coordination du projet prioritaire n°17 (axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava).

Les informations présentées ainsi que les recommandations préliminaires figurant à la fin de ce rapport sont le fruit d'une série de rencontres et de visites menées entre juillet 2005 et juillet 2006. Les premiers entretiens avec les autorités ministérielles des Etats membres concernés ont été suivis d'une série de rencontres avec les responsables régionaux. Des entretiens ont également été menés avec la Banque européenne d'investissement, avec certains responsables d'entreprises ferroviaires et avec des représentants de chambres de commerce ou de la vie politique et culturelle.

Les activités de cette première année de travail du coordonnateur européen ont permis de recueillir des données détaillées sur les différentes sections de ce projet prioritaire, en terme de calendrier ou de coûts, et d'obtenir une coordination bilatérale et multilatérale entre les quatre Etats membres concernés.

Les résultats peuvent être résumés comme suit :

- L'idée d'une ligne ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava, tel que le projet prioritaire 17 fixé par la Décision 2004/884, existe depuis fort longtemps. Toutefois, ce projet était jusqu'à récemment plutôt un ensemble de sections isolées, nationales ; après l'inscription prioritaire au sein de la Décision 2004/884 et après la nomination du coordonnateur européen, un an plus tard, une coordination globale, au niveau de la ligne entière s'est développée ;
- Cette coordination globale a abouti à la signature d'une déclaration d'intention par les quatre Ministres des Transports de la France, de l'Allemagne, de l'Autriche et de la Slovaquie le 9 juin 2006 à Luxembourg (voir annexe II) ;
- En outre, une déclaration de soutien a été signée par les autorités régionales concernées par la ligne Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava, ainsi que par les autres acteurs le long de cette ligne, tels que les chambres de commerce, les sociétés de chemin de fer, l'industrie, des universités ou encore des associations militant pour la réalisation de cette ligne (voir annexe III) ;
- La coordination mise en place intègre donc toutes les autorités compétentes le long de la ligne, permettant de continuer sur cette base le travail des années à venir ;
- La signature par les quatre Ministres est exemplaire pour l'engagement des quatre Etats membres concernés, qui ont investi plus de 10 milliards d'euro à ce jour dans différentes sections de cette ligne ;
- En outre, au niveau de la coordination bilatérale et multilatérale, des **progrès importants** ont été réalisés au niveau de la coordination des trois sections transfrontalières lors de cette première année d'activité du coordonnateur européen : un **traité bilatéral** a été signé entre la France et l'Allemagne (concernant le pont de Kehl) et un autre a été paraphé entre l'Allemagne et l'Autriche (concernant la section Freilassing-Salzburg) ; des discussions détaillées sur la connexion des villes de Vienne et de Bratislava ont été engagées entre les autorités autrichiennes et slovaques ;

- Le développement des trois sections transfrontalières progresse donc bien, mais il reste à suivre de près car les calendriers ne sont pas arrêtés et les progrès réalisés ne portent, pour le moment, que sur des parties des trois sections;
- A part les sections transfrontalières, d'autres sections, non-transfrontalières, avancent également :
- Ainsi, **la France** mettra en service la première phase du TGV Est-Européen en juin 2007 et pourrait achever la deuxième phase du **TGV-Est** en 2015, voire même avant ; toutefois, le financement de cette deuxième phase n'est pas encore assuré ;
- **L'Autriche** pourrait achever en 2013 la section Linz-Wien, y compris la section **St.Pölten-Wien** qui comporte des tunnels importants, ce qui entraîne des coûts élevés ;
- **L'Allemagne** pourrait achever en 2015 les sections Stuttgart-Ulm, Ulm-Augsburg-München et München-Mühldorf-Freilassing ; toutefois, le financement de ces sections (à part pour la section Augsburg-München) n'est pas encore assuré ;
- **La Slovaquie** devrait pouvoir réaliser la partie du PP17 qui la concerne dans les délais ; toutefois, les différentes sections doivent encore être analysées et un financement par les fonds de cohésion doit être assuré ;
- Trois sections constituent des goulets d'étranglement : Baudrecourt- Vendenheim (Vosges), Stuttgart-Ulm (Schwäbische Alb), St.Pölten-Wien (Wienerwald) ;
- La résorption de ces goulets d'étranglement permettra de relier les longues sections réalisées déjà de part et d'autre, ce qui permettra de constituer un véritable réseau avec des multiples intersections avec d'autres projets prioritaires ; un cofinancement communautaire est recommandé ;
- Le coût total de la liaison est chiffré à **23 milliards d'euros**, pour un trajet de **1382 Km**. Le coût par kilomètre revient donc à presque 17 M€ ; près de 10 milliards d'euros ont été investis à ce jour, 13.4 milliards restent encore à financer ;
- Sur base des communications des autorités compétentes, le coût des **sections transfrontalières** peut être chiffré en ce moment à **1988 M. €** ; 1526 M. € seraient à co-financer par le budget RTE ; 462 M.€ pourraient entrer en ligne de compte pour une intervention au titre du fonds de cohésion ; l'impact sur le budget RTE pour la période 2007-2013 est en ce moment estimé à environ 270 M. €, en cas d'un financement à 20% pour les trois sections transfrontalières ;
- Sur base des communications des autorités compétentes, l'impact des **trois goulets d'étranglement** sur le budget RTE pour la période 2007-2013 est en ce moment estimé à environ 600 M. €, en cas d'un financement à 10% pour les trois goulets d'étranglement ;
- Au vu des progrès réalisés par les Etats membres, et sur la base de l'analyse de chaque section, il semble possible de réaliser ce projet prioritaire dans son intégralité pour 2015 (voir annexe IV) ;

- La possibilité de réaliser la ligne entière pour cette date dépend toutefois des investissements nationaux et du soutien communautaire pour cet axe ferroviaire, ainsi que du respect du calendrier tel qu'envisageable à ce jour ; la concentration du cofinancement communautaire sur les sections susmentionnées contribuera à réaliser cet objectif.

1. INTRODUCTION

Les premières esquisses d'une liaison ferroviaire à grande vitesse sur cet axe datent des années quatre-vingt. Dès 1990, une association a été créée sous le nom « Initiative Magistrale pour l'Europe », réunissant toutes les **villes, régions et chambres de commerce** sur l'axe Paris-Budapest¹. Cette « Initiative Magistrale » travaille souvent de pair avec une autre association très active, à savoir l'Association TGV Est Européen. Les régions, telles que le Baden-Württemberg ou l'Alsace, et les villes, telles que Strasbourg ou encore Karlsruhe, se sont toujours fortement mobilisées pour promouvoir ce projet prioritaire. La particularité de cette ligne tient au fait qu'elle n'assure pas seulement la liaison entre les deux villes situées aux deux extrémités, Paris et Bratislava, mais qu'elle se présente comme est une suite de sections entre une série de villes, toutes importantes, auxquelles elle offre des perspectives innombrables d'interconnexions futures.

Les Etats membres ont répondu à cette demande et à la mobilisation régionale et locale. A ce jour, sur les 23 milliards € nécessaires pour réaliser de façon intégrale cet axe ferroviaire, 10 milliards € ont déjà été investis. Des sections importantes entreront en service à partir de 2007. L'analyse actuelle permet de prévoir une entrée en service globale pour 2015. Toutefois, le financement reste à assurer pour quelques maillons manquants et le cofinancement communautaire constitue un élément clef pour atteindre ce but de mise en service globale pour 2015.

Un **plan de travail** a été fixé en coopération avec les 4 États membres concernés. Vingt-six missions ont été effectuées dans le cadre de ce plan de travail.

2. ANALYSE SOMMAIRE DU PROJET PRIORITAIRE PARIS-BRATISLAVA

2.1. France

- **Paris-Baudrecourt** : phase de finalisation de construction ; cette section fait également partie du projet prioritaire 4, Paris-Mannheim. Il est prévu que cette section sera opérationnelle en juin 2007.

Baudrecourt-Vendenheim (au nord de Strasbourg) : le Gouvernement français, lors du Comité interministériel d'aménagement et de développement du territoire (CIADT) du 18 décembre 2003, a annoncé l'échéance 2010 de début des travaux (conduisant à une mise en service en 2015) pour la réalisation de la seconde phase de la LGV Est européenne.

¹ Une étude réalisée par l'Initiative Magistrale pour l'Europe en juin 2001 fournit une analyse d'impact tout à fait utile et applicable pour une grande partie de cette ligne ferroviaire. En outre, un atlas détaillé a été publié en juin 2006. Le coordonnateur a toujours insisté sur le fait que le mandat qui lui est attribué, Paris-Bratislava, ne diffère pas des objectifs poursuivis par cette association.

En même temps, le Gouvernement a lancé une mission pour le financement de ce projet, et a demandé à Réseau Ferré de France d'établir aussi un calendrier de réalisation, dans un scénario au plus court, sous réserve bien sûr du bouclage du financement. Dans ce deuxième scénario « au plus court », un début des travaux serait possible début 2009, ce qui conduirait alors à une mise en service en 2014.

- **Vendenheim-Strasbourg-Pont de Kehl** : la gare de Strasbourg est déjà en travaux pour pouvoir recevoir les trains TGV à partir de 2007. La section gare de Strasbourg-Pont de Kehl sera aménagée d'ici 2010 pour permettre d'atteindre une vitesse de 160 kmh.

2.2. France-Allemagne : section transfrontalière

- **Gare centrale de Strasbourg - Pont de Kehl - Appenweier** : un accord bilatéral a été signé le 14 mars 2006 concernant la construction d'un nouveau pont sur le Rhin. Il est prévu de construire un nouveau pont à deux voies. Les autres parties de cette section sont traitées ci-avant (gare de Strasbourg) et ci-après (Appenweier).

2.3. Allemagne

- **Pont de Kehl-Appenweier** : il est prévu que cette section sera aménagée pour une vitesse commerciale allant jusqu'à 200 kmh. Toutefois, un problème qui reste à résoudre est la courbe d'Appenweier, où cette section rejoint la ligne Basel-Karlsruhe. La courbe actuelle réduirait à néant tout le gain de temps sur cette section en raison de la vitesse limitée et restreindrait la capacité car les voies se croisent à niveau (saut de mouton à construire).
- **Appenweier-Karlsruhe-Bruchsal** : la section Karlsruhe-Rastatt doit encore être aménagée, les autres parties sont finalisées ; pour le **passage de Rastatt** la construction d'un tunnel est prévue (Planfeststellungsverfahren finalisé en 1996) ; toutefois, les discussions continuent pour voir si une solution en surface est possible.
- **Bruchsal-Stuttgart** : section à grande vitesse déjà mise en service
- **Stuttgart-Ulm** : La section Stuttgart-Ulm est à aménager. La situation de la gare actuelle, en cul-de-sac, génère des retards et rencontre des limites de capacité ; le projet « Stuttgart 21 », qui fait partie de cette nouvelle section, prévoit la construction d'une nouvelle gare de transit souterraine et crée une connexion directe avec l'aéroport. Il est prévu de creuser un tunnel entre la nouvelle gare centrale et l'aéroport de Stuttgart. Une nouvelle gare sera construite près de l'aéroport, permettant également une meilleure connexion avec d'autres lignes de chemin de fer. La montée depuis le vallon encaissé où se situe Stuttgart au plateau connu sous le nom « Filderebene » et puis jusqu'au « Schwäbische Alb » constituent deux barrières physiques avec des dénivelés importants qui doivent être surmontés. La section Stuttgart-Ulm pourrait être réalisée d'ici 2015, mais le financement n'est pas encore assuré.

- **Ulm-NeuUlm-Augsburg-München** : la gare de Neu-Ulm est en construction et sera finalisée en 2008. Entre Neu-Ulm et Augsburg, la construction d'une troisième voie est prévue. La section Augsburg-München est également en travaux et devrait être achevée entre 2008 et 2010. Cette section sera mise à quatre voies.
- **München-Mühldorf-Freilassing** : section définie comme transfrontalière dans la décision 884/2004/CE. Des moyens supplémentaires viennent d'être libérés pour quelques travaux sur cette section (mise à deux voies entre Ampfing et Mühldorf). Cette section pourra davantage désengorger les routes saturées (« Chemie Dreieck » et opportunités d'utiliser le Tauern vers les ports adriatiques).

2.4. Allemagne-Autriche : section transfrontalière

- **Freilassing-Salzburg** : section transfrontalière nécessitant une coopération étroite entre l'Allemagne et l'Autriche ; un traité vient d'être négocié et paraphé et la section pourrait être réalisé d'ici 2009.

2.5. Autriche

- **Salzburg-Attnang** : cette section présente une géographie difficile et nécessiterait des travaux d'ingénierie complexes. Certains aménagements sont à l'étude, notamment entre Salzburg et Seekirchen/Ederbauer. Le calendrier et le financement restent à vérifier.
- **Attnang-Linz** : section aménagée et en service, à part un tout petit morceau à Breitenschützing.
- **Linz-St.Pölten** : section partiellement déjà aménagée et en travaux. Financement assuré et fin des travaux prévue pour 2010.
- **St.Pölten-Wien** : section en travaux ; financement assuré et fin des travaux prévue pour 2013. Des travaux très importants sont en cours, comprenant une nouvelle gare régionale (pour interconnecter les régions au Nord du Danube) et le tunnel sous le Wienerwald, de plus de 13 km de long.
- **Vienne** : construction du Lainzer tunnel (11 km de long) et d'une nouvelle gare centrale : afin d'éliminer les gares cul-de-sac actuelles et de permettre de passer directement de l'Ouest à l'Est de la ville, des travaux importants sont prévus.

2.6. Autriche-Slovaquie

- **Vienne-Bratislava** : section transfrontalière nécessitant une coopération étroite entre l'Autriche et la Slovaquie ; calendrier et financement ne sont pas encore arrêtés. Les autorités des deux pays se sont mises d'accord pour réaliser trois liaisons : deux au Nord du Danube, en améliorant des liaisons déjà existantes par Marchegg, et une au Sud du Danube, passant par l'aéroport de Schwechat.

2.7. Slovaquie

- Tout comme les autorités autrichiennes, les autorités slovaques prônent trois liaisons distinctes avec Vienne. Deux permettraient d'entrer dans la ville par le Nord, une par le Sud. Le tout est décliné en 5 projets, avec notamment un tunnel entre Petržalka et Filialka, créant une nouvelle gare souterraine, et une nouvelle connexion avec l'aéroport de Bratislava.

3. GOULETS D'ÉTRANGLEMENT ET AUTRES PROBLÈMES SPÉCIFIQUES POUR CE PROJET PRIORITAIRE

3.1. Goulets d'étranglement

La réalisation de cet axe ferroviaire dépend, outre de la construction des trois sections transfrontalières, de la suppression des trois goulets d'étranglement qui se situent sur cette ligne. Il s'agit du passage de trois barrières physiques, constituées par les Vosges du Nord, le Schwäbische Alb et le Wienerwald.

Ces barrières constituent des sections relativement courtes mais qui, une fois réalisées, permettraient de relier entre elles de longues sections, constituant de sorte un véritable réseau.

3.2. Gares en cul-de-sac

En ce moment, l'existence de **gares en cul-de-sac**, et en particulier les 3 grandes gares de Stuttgart, München et Vienne, sont la cause de pertes de temps considérables. Des projets existent pour construire des nouvelles gares à Stuttgart et à Vienne. À München, les projets pour une nouvelle gare ont été rejetés en raison d'une analyse coût/bénéfice négative.

3.3. Aéroports

La Décision 884/2004/CE mentionne à plusieurs reprises l'interconnexion avec des aéroports. La liaison Paris-Bratislava permet d'interconnecter plusieurs aéroports régionaux et nationaux.

En France, l'interconnexion en Ile de France permettra une desserte directe de **l'aéroport Charles de Gaulle**. En Lorraine, une nouvelle gare à côté de **l'aéroport régional de Metz-Nancy-Lorraine** est en construction. En Alsace, une desserte rapide par train entre **l'aéroport de Strasbourg** et la gare centrale est prévue pour 2007.

En Allemagne, il est prévu d'avoir une desserte directe de **l'aéroport de Stuttgart** en créant un tunnel entre la nouvelle gare centrale et le plateau sur lequel se trouve l'aéroport. De là, la ligne nouvelle continuera directement en direction d'Ulm. Cette connexion créera une desserte directe et très intéressante pour tout le sud-ouest de l'Allemagne, réduisant de façon considérable les temps de trajet et offrant une possibilité réelle de désengorger l'autoroute saturée. La desserte de **l'aéroport de München** fait encore l'objet d'études et de différents projets. Par ailleurs, l'aéroport de Karlsruhe est interconnecté de façon indirecte.

En Autriche, l'**aéroport de Salzburg** est interconnecté à la gare centrale par une navette d'autobus. L'**aéroport de Linz** dispose déjà d'une gare sur la liaison Paris-Bratislava. Au-delà, deux aéroports nationaux existent également, celui de l'Autriche, à Schwechat, à l'Est de **Vienne**, et celui de la Slovaquie, à l'Est de **Bratislava**. Ces deux aéroports seraient directement interconnectés par une nouvelle liaison entre Vienne et Bratislava.

Six des dix aéroports le long de la ligne Paris-Bratislava pourront donc être directement interconnectés avec cette ligne ferroviaire (Charles de Gaulle, Lorraine, Stuttgart, Linz, Vienne et Bratislava). Trois aéroports seront interconnectés indirectement (Strasbourg, Karlsruhe et Salzburg). La situation de l'aéroport de München est encore à l'étude.

3.4. Interconnection avec d'autres projets prioritaires

Le projet prioritaire Paris-Bratislava a de multiples points de rencontre avec d'autres projets prioritaires. Il s'agit des projets 1 (passage de München), 4 (section Paris-Baudrecourt), 22 (Budapest-Wien), 23 (section Bratislava-Wien), 24 (section Basel-Karlsruhe) et 28 (section Baudrecourt-Strasbourg).

En outre, des corridors vers les nouveaux pays voisins croisent ou sont connectés au PP 17². A titre d'exemple, on peut citer le corridor 10, qui coïnciderait avec le PP17 entre Mühldorf et Salzburg pour emprunter le Tauern et rejoindre le PP 6 et desservir entre autre le port de Trieste. Ces liaisons apporteront des flux importants au PP 17.

3.5. Opposition

Le projet Paris-Bratislava a rencontré et rencontre toujours des oppositions locales à des endroits ponctuels le long de la ligne. Ces oppositions font l'objet des procédures prévues par le droit national (et découlant en partie du droit communautaire). Comme les différentes sections de la ligne Paris-Bratislava se trouvent à des stades bien différents, entre conception et réalisation, certains conflits ont déjà trouvé leur solution, tandis que d'autres se trouvent soit au début de leur procédure soit en référé.

Le coordonnateur suivra ces points d'opposition et entendra toutes les parties nécessaires pour appréhender en détail l'ampleur des situations conflictuelles. Ce travail sera entrepris au cours de la deuxième année d'activité du coordonnateur.

Toutefois, il convient de souligner qu'aucun point de conflit majeur, empêchant la réalisation de la ligne dans sa totalité, semble se présenter.

4. TEMPS DE PARCOURS

Les projections communiquées par les Etats membres permettent de chiffrer un temps de parcours total. A ce jour, il faut plus de sept heures et demi entre Paris et München et environ quatorze heures pour tout le trajet entre Paris et Bratislava.

² http://ec.europa.eu/ten/transport/external_dimension/index_fr.htm

Lorsque toutes les sections auront été finalisées, le temps de parcours entre Paris et München passera à 4h30 environ, il sera de 8h30 environ entre Paris et Bratislava.

A ce moment, les trajets le long de cet axe, tel que Paris – München et München – Vienne, mais également toutes les autres relations entre les multiples villes desservies deviendront dès lors des relations tout à fait attractives permettant de désengorger les routes très encombrées tout au long de ce projet prioritaire, ainsi que l'espace aérien, également proche de la saturation.

5. CALENDRIER ET FINANCEMENT : PROJECTIONS

5.1. Calendrier

Le calendrier des différentes sections laisse entrevoir une possibilité réelle de terminer les différentes sections avant 2015. Le tableau en annexe IV montre les délais prévus à ce stade pour les différentes sections. Ces prévisions datent du printemps 2006 et seront mises à jour au cours de la deuxième année d'activité.

5.2. Financement

5.2.1. Coût total

Le tableau liste les coûts projetés. Ces coûts totaux sont plus élevés que ce qui était prévu par le rapport Van Miert, ainsi que par les États membres au début de 2005. Toutefois, les augmentations demeurent limitées, compte tenu de l'inflation. Le coût total projeté à ce jour revient à 13469 M€.

Le coût total du projet prioritaire revient à presque 23 milliards d'euros pour un trajet de 1382 km. Le coût moyen par kilomètre revient à presque 17 M€, même s'il ne peut être pris comme facteur de comparaison tant les sections diffèrent en fonction de la géographie et des caractéristiques d'aménagement.

5.2.2. Coût des sections transfrontalières

Les sections transfrontalières telles que définies actuellement par la Décision 884/2004 représentent un coût relativement limité de 1988 M€. Il s'agit des trois sections Strasbourg-Kehl-Appenweier, München-Salzburg et Wien-Bratislava. Il est recommandé de rechercher à imputer le coût de la partie slovaque, à savoir 462 M€, sur le budget du fonds de cohésion. Il resterait alors un montant de 1526 qui serait à cofinancer par le budget RTE-T.

5.2.3. Investissements lors de la période 2007-2013

Les deux sections transfrontalières entre la France et l'Allemagne, et l'Autriche et la Slovaquie seront réalisées lors de cette période. La section transfrontalière entre l'Autriche et l'Allemagne sera au moins réalisée en partie lors de cette période, mais se poursuivra au-delà. En ce qui concerne les autres sections, des investissements importants sont prévus tout au long de l'axe.

A ce jour, le règlement financier permet des subventions de 50% pour les études et de 10% pour la construction. Pour les sections transfrontalières et

pour les goulets d'étranglement constituant des barrières naturelles, la subvention pour la construction peut être portée à 20%. Il importe de noter qu'un nouveau règlement fait l'objet d'une procédure de co-décision ce qui pourrait avoir un impact sur les taux de subvention. Dans sa proposition modifiée, la Commission a proposé des taux de subvention allant jusqu'à 20 et 30 %³.

Sur la base des communications des autorités compétentes et compte tenu des investissements à réaliser par les Etats membres lors de la période 2007-2013, l'impact possible sur le budget de l'UE en faisant une distinction entre les sections transfrontalières et les autres sections peut s'établir comme suit :

- pour les sections transfrontalières :
 - 270 M€ en cas d'un financement à 20% (budget RTE)
 - 392.7 M€ pour la partie slovaque de la section Wien-Bratislava en cas d'un financement à 85% (budget fonds de cohésion) :
- pour les autres sections : environ 600 M€ en cas d'un financement à 10%

6. ACTIVITES 2006 – 2007

Les discussions sur le programme pluriannuel 2007-2013 se sont prolongées jusqu'au printemps 2006. La programmation détaillée, section par section, pour chacune des sept années à venir ne pourra donc être faite que lors de la deuxième année d'activité du coordonnateur européen. Un schéma détaillé sur les investissements par section et par année pour cette période se fera donc dans le deuxième rapport annuel.

Le tableau en annexe donne des informations relevées en 2005 et 2006 qui doivent être confirmées à travers cette programmation détaillée. Ces données doivent donc être considérées comme non définitives.

Lors de la deuxième année d'activité, un calendrier détaillé pour les trois sections transfrontalières et pour les trois goulets d'étranglement doit être obtenu. Même si pour les trois sections transfrontalières, des consultations bilatérales se sont significativement renforcées, des schémas détaillés pour les travaux et pour les investissements restent encore à être adoptés. En parallèle de cette analyse budgétaire, la coordination bilatérale et multilatérale devra se poursuivre.

Les chapitres actuels de ce premier rapport doivent être approfondis et de nouveaux chapitres doivent être insérés, notamment sur l'interopérabilité, les capacités de la ligne, le transport de marchandises et le respect de l'environnement. Ces aspects n'ont pas encore fait l'objet d'analyse dans ce rapport, bien qu'ils aient été abordé durant les missions du coordonnateur européen. Il sera important d'étudier les possibilités de développer le transport de marchandises le long de cette ligne suite à la création de nouvelles infrastructures. Dans ce contexte, la mise en place d'un schéma de desserte à l'échelle de l'intégralité de l'axe devrait être élaboré en coopération avec les acteurs clefs, notamment les sociétés ferroviaires.

³ COM (2006) 245 final

Compte tenu de la réalisation de cette ligne dans sa totalité pour un horizon rapproché – 2015 est en ce moment un horizon réel – un point particulier à étudier est l'installation d'ERTMS le long de l'axe entier, notamment en vue des interventions financières communautaires. Ce point sera étudié en coopération étroite avec M. Vinck, coordonnateur européen pour ERTMS.

7. CONCLUSIONS ET RECOMMANDATIONS PRELIMINAIRES

En conclusion des éléments présentés ci-dessus, le coordonnateur européen recommande :

- **De continuer la coordination bilatérale et multilatérale** afin de pouvoir arrêter en temps utile un calendrier détaillé des travaux et une programmation des investissements par année, notamment pour les trois sections transfrontalières et pour les trois goulets d'étranglement identifiés.
- **De poursuivre la réalisation de ce projet prioritaire dans les meilleurs délais possibles** : en poursuivant une réalisation dans les meilleurs délais, la date qui peut être retenue à ce stade est **2015** ; vu l'effet macro-économique d'une réalisation complète de la ligne, il est souhaitable que toutes les autorités compétentes poursuivent la réalisation de cet axe ferroviaire pour cette date.
- **De programmer et de réaliser les investissements** nationaux et communautaires nécessaires dans l'objectif d'une réalisation intégrale d'ici **2015**.
- De prévoir dans la programmation pluriannuelle communautaire 2007-2013, sur la base des prévisions par les Etats membres, des subventions communautaires pour les **sections transfrontalières** afin de permettre de disposer d'une ligne opérationnelle dans les meilleurs délais possible. Sur la base des communications des autorités compétentes, une intervention communautaire à hauteur de 20 % correspondrait à environ 270 M€ pour la prochaine période 2007-2013 pour le budget RTE. Pour la partie slovaque de la section Wien-Bratislava, un cofinancement du fonds de cohésion est recommandé (au vu des montants communiqués, il s'agirait de 392.7 M€, ce qui correspond à un taux de 85%).
 - Il s'agit des trois sections transfrontalières suivantes :
Strasbourg - Kehl – Appenweier
München - Mühldorf – Freilassing – Salzburg
Wien - Bratislava
- De prévoir dans la programmation pluriannuelle communautaire 2007-2013, sur la base des prévisions par les Etats membres, des subventions communautaires pour les **goulets d'étranglement cités dans ce rapport**. Il s'agit d'éviter que des sections, de longueur relativement limitée, mais dont l'existence de barrières naturelles rendra la modernisation coûteuse, ne fassent obstacle au caractère opérationnel de la ligne. Sur base des communications des autorités compétentes, une intervention communautaire à hauteur de 10 % correspond à environ 600 M€ pour la prochaine période 2007-2013 pour le budget RTE.
 - Il s'agit des trois goulets d'étranglement suivants :
Baudrecourt - Strasbourg

Stuttgart - Ulm
St.Pölten – Wien



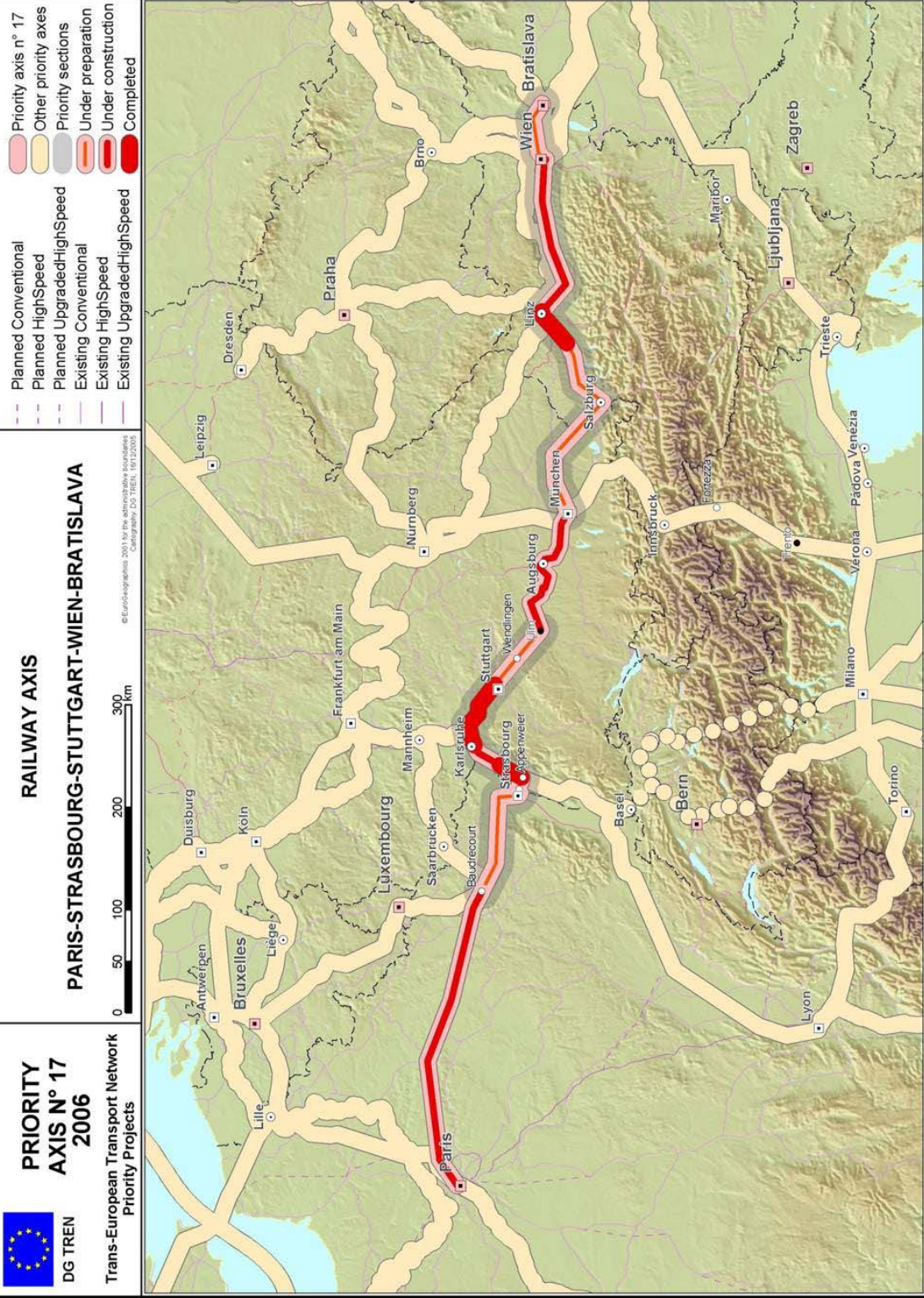
**PRIORITY
AXIS N° 17
2006**

Trans-European Transport Network
Priority Projects

RAILWAY AXIS

PARIS-STRASBOURG-STUTTGART-WIEN-BRATISLAVA

© EuroGeographics 2003 for the administrative boundaries
Cartographer: DG TREN, 19/12/2005



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'emploi 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

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 Salzburg-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),

ANNEXE IV

Tableau : sections, aménagement, distance, mise en service, temps de parcours, coûts projetés

Section	Type	Km	Date de mise en service	Temps de parcours actuel	Temps de parcours projeté	Projection coûts futurs recueillie par M. Balázs
Paris-Baudrecourt	LGV (ligne grande vitesse)	365	2007	240 min	140 min (1ere phase); 110 min (2e phase)	
Baudrecourt-Vendenheim	LGV	100	2015			2052 M€
Gare Strasbourg-Pont de Kehl	LA (ligne aménagé, 160 km/h)	15	2010	54 min	25 min (incl. courbe aménagée à Appenw. et tunnel à Rastatt ; à vérifier)	150 M€
Pont de Kehl	LA (160 km/h)	150	2010			
Pont de Kehl-Appenweier	LA (200 km/h)		2010			
Appenweier-Karlsruhe	LGV		En service, à part passage Rastatt			
Karlsruhe-Stuttgart	LGV			En service	42 min	42 min
Stuttgart-Wendlingen)	LGV	86,6 ligne nouvelle/ 91 ligne actuelle	2015	54 min	28 min	2800 M€
Wendlingen-Ulm	LGV		2015			2000 M€
Ulm-Augsburg	LA (200 km/h)	94	2015	41 min	28 min (à vérifier)	159 M€ (third track)
Augsburg-München	LA (230 km/h)	62	2008/10	37 min	18 min (à vérifier)	490 M€
München-Mühldorf-Freilassing	LA (160 km/h)	141	2015	82 min	62 min	BVWP : 726 M€
Freilassing-Salzburg	LA (160 km/h)		2009			160 M€ (+ 80 M€ gare de Salzburg)
Salzburg-Attnang	LA (160 km/h)	121	2013	77 min	70 min	600 M€
Attnang-Wells	LA (160 km/h)		2011			
Wells-Linz	LA (160 km/h)		2015			
Linz-St.Pölten	LA (160 km/h)	130	2013	63 min	45 min	610 M€
St.Pölten-Wien	LA (160 km/h)	61 ligne actuelle/ 44 ligne nouvelle	2013	41 min	25 min	2200 M€ (y compris Lainzer tunnel)

Section	Type	Km	Date de mise en service	Temps de parcours actuel	Temps de parcours projeté	Projection coûts futurs recueillie par M. Balázs
Wien	Nouvelle gare centrale		2013	40 min	0	490 M€
Wien-Bratislava	LA (160 km/h)	65 ligne nord/ 80 ligne sud	2011/2013	70 ligne nord/ 55 ligne sud	35 ligne nord/ 55 ligne sud	490 M€ (AT) + 462 M€ (SK)
Total		1382 km		841 min (14h01)	488 min (08h08)	13469 M€