

## **ANNEXE TECHNIQUE**

Les fiches et les cartes descriptives des projets prioritaires ont été établies sur la base des informations communiquées par les représentants du Groupe à Haut Niveau. Certaines données techniques doivent cependant encore être transmises ou confirmées. Certaines fiches et cartes sont dès lors susceptibles d'être modifiées ultérieurement.

La Commission européenne ne garantit pas l'exactitude des données ou des informations fournies et décline toute responsabilité quant à l'usage qui en sera fait.

**Liste 1:**  
**Projets prioritaires**  
**devant débuter avant 2010**

**FICHES DE PROJETS**

## **Projet n° 1: Système planétaire de positionnement et de navigation par satellite Galileo**

**La technologie européenne de navigation par satellite offrira à tous les secteurs de la société des services de positionnement et de mesure du temps peu coûteux d'une précision et d'une fiabilité sans précédent. Elle garantira l'autonomie de l'Europe dans un domaine technologique d'importance stratégique.**

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Galileo est une initiative européenne destinée à mettre en place un système planétaire de navigation par satellite offrant aux utilisateurs professionnels et aux particuliers, où qu'ils se trouvent dans le monde, des services précis de positionnement et de mesure du temps à l'aide d'un récepteur de petite taille et de coût modique. Lorsqu'il sera entièrement déployé, le système comprendra une constellation de 30 satellites, des infrastructures appropriées au sol ainsi que des applications et des services nouvellement mis au point.

Bien qu'autonome, le système Galileo est développé dans une perspective d'interopérabilité avec les systèmes américain (GPS) et russe (Glonass). Avec Galileo, l'Union disposera, d'ici à 2008, d'un outil essentiel pour le développement des transports. Lancé par les 15 États membres, Galileo bénéficiera à tous les futurs pays de l'UE. Des négociations sont également en cours avec des pays tiers, notamment la Chine, en vue de donner à ce projet une envergure mondiale.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le système Galileo sera bénéfique aux transports aériens, à la navigation maritime, aux transports routiers et ferroviaires, et même aux piétons. Galileo offrira aussi des avantages à d'autres activités professionnelles et privées telles que le génie civil, les services sociaux et d'urgence, l'agriculture et la pêche, etc. Le système Galileo a été spécialement conçu pour une utilisation civile dans le monde entier et fournira à la fois un signal librement disponible et des signaux restreints à des groupes spécifiques, tels que les fournisseurs de services commerciaux, les applications «vitales», le secteur de l'aviation.

Ainsi, pour le transport routier, Galileo servira de support aux services de guidage et d'information, à la surveillance et à la gestion du trafic, ainsi qu'aux systèmes de localisation, afin de mieux gérer les flottes de véhicules. Pour les transports aériens, maritimes et ferroviaires, il constitue un système plus sûr et interopérable pour la gestion du trafic.

La Commission estime que le marché mondial des produits et des services de navigation par satellite dépassera les 200 milliards d'euros en 2015 grâce à l'utilisation du système Galileo, et que quelque 100 000 nouveaux emplois pourraient être créés. Une foule d'applications prometteuses commence déjà à apparaître, particulièrement dans le domaine des transports.

### **Où en est le projet ?**

Galileo est actuellement dans sa phase de développement (2002-2005) qui comprend la définition et la construction des différentes composantes du système: satellites, équipements terrestres, récepteurs individuels. La mise en orbite des satellites débutera en 2005, de même que la création d'une infrastructure terrestre minimale qui permettra les ajustements nécessaires avant la phase de déploiement de l'ensemble du système satellitaire entre 2006 et 2008.



Pour mener à bien la phase de développement et de validation et préparer la phase de déploiement, une entreprise commune a été mise en place. Les membres fondateurs sont l'UE et l'ASE (Agence spatiale européenne). La Banque européenne d'investissement, et ultérieurement toute société privée, peuvent également devenir membres, l'objectif étant précisément d'encourager le secteur privé à s'engager dans ce projet. Lors de la phase d'exploitation commerciale, les revenus du secteur privé seront dérivés de la vente de services à valeur ajoutée aux opérateurs et seront collectés par le titulaire de la concession.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Galileo - Phase 1	Développement et validation	-	2005	1 100	1 100
Galileo - Phase 2	Déploiement	-	2008	2 100	2 100
<b>TOTAL</b>				<b>3 200</b>	<b>3 200</b>

## **Projet n° 2: Résorber les goulets d'étranglement sur l'axe Rhin-Main-Danube**

**L'élimination des goulets d'étranglement sur l'axe Rhin-Main-Danube améliorera sa navigabilité et encouragera le transfert du trafic routier de fret vers les voies navigables le long d'un axe de plus en plus encombré.**

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Le corridor Rhin-Main-Danube constitue un axe essentiel pour le transport de fret, reliant la mer du Nord, à partir du port de Rotterdam, jusqu'à la mer Noire, et notamment le port de Constanta. Plusieurs sections de cette voie d'eau présentent des insuffisances de navigabilité, le tirant d'eau étant inférieur durant certaines parties de l'année à 2,8 mètres. Un tirant d'eau d'au moins de 2,5 mètres est nécessaire sur toutes les sections pour permettre le passage de bateaux d'un gabarit pouvant aller jusqu'à 3000 tonnes.

L'exécution de travaux sur différentes sections du Danube, en Allemagne, en Autriche, en Hongrie, en Roumanie et en Bulgarie, devrait garantir le tirant d'eau minimal requis durant toute ou la majeure partie de l'année. Il existe un goulet d'étranglement important sur la section Straubing-Vilshofen<sup>1</sup>, en Allemagne, section qui a le tirant d'eau le plus faible de l'ensemble de la liaison. Ce goulet, qui se situe au milieu de l'axe, est le facteur déterminant pour l'efficacité de l'axe Rhin-Main-Danube. En Roumanie et en Bulgarie, des travaux hydro-techniques sont nécessaires afin d'assurer un dragage naturel du fleuve, ainsi que des travaux de consolidation des berges. Des travaux doivent également être réalisés entre l'Autriche et la République slovaque, de même qu'entre la République slovaque et la Hongrie, le niveau des eaux à certaines périodes de l'année pouvant être inférieur à 2 mètres.

Ce projet comprend également des travaux sur l'une des nombreuses branches du Rhin: la Meuse. L'objectif poursuivi est d'assurer un tirant d'eau de 3,5 mètres permettant le passage de bateaux d'un tonnage pouvant atteindre 6 000 tonnes, et de construire une nouvelle écluse à la frontière entre la Belgique et les Pays-Bas (Lanaye).

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le projet améliorera la compétitivité de la voie navigable par rapport aux autres modes de transport sur ce corridor multimodal traversant l'Europe d'est en ouest, afin d'encourager un transfert du trafic de fret de la route vers la voie navigable. Ce transfert modal est particulièrement crucial le long du corridor danubien, qui est de plus en plus encombré en raison d'une augmentation rapide du volume de trafic, augmentation qui devrait se poursuivre après l'élargissement. Suivant les estimations, ce sont quelque 5 milliards de tonnes-kilomètres de fret qui pourraient à terme être ainsi transférés chaque année vers la voie d'eau, grâce à une augmentation globale de capacité d'environ 30 %. Pour les opérateurs, l'amélioration des conditions de navigation se traduira par une diminution substantielle des coûts de transport par tonne de fret, de l'ordre de 20-30 %.

Ce projet contribuera à l'intégration des réseaux de plusieurs pays candidats à l'adhésion dans l'Union européenne. Il sera en outre générateur d'emplois, et dès lors un outil de cohésion économique et sociale des pays en voie d'adhésion.

---

<sup>1</sup> Cette section était l'un des projets retenus par la Commission dans sa proposition d'octobre 2001 – voir COM (2001)544.

## Où en est le projet ?

Les travaux sont, dans la plupart des pays concernés, repris dans les plans nationaux de développement des infrastructures de transport. Les analyses coût-avantages sont en cours ou achevées, de même que les évaluations de l'incidence des différents projets sur l'environnement. Des études ont également été réalisées afin d'analyser l'impact des travaux en termes de risques d'inondation. L'option technique retenue par l'Allemagne à ce jour pour la section Vilshofen-Straubing améliorera dans une certaine mesure la navigabilité du fleuve, mais ne permettra pas d'assurer un tirant d'eau de 2,5 mètres durant toute l'année.

Outre ces travaux d'infrastructure nécessaires pour améliorer la navigabilité de l'axe Rhin-Main-Danube, y compris la Meuse, l'optimalisation des conditions de transport passera également par une amélioration de la gestion du trafic fluvial et des services offerts aux opérateurs de transport. Le développement commun de technologies telles que le RIS (River Information System) constitue à cet égard une priorité.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Vilshofen-Straubing	Amélioration de la navigabilité	70 km	2013	128	128
Rhin-Meuse	Amélioration de la navigabilité	140 Km	2019	500	500
Écluse de Lanaye	Construction d'une écluse	-	2010	75	75
Vienne-Bratislava	Amélioration de la navigabilité	47 km	2015	180	180
Palkovicovo - Mohacs	Amélioration de la navigabilité	358 km	2014	250	250
Roumanie	Amélioration de la navigabilité	927 km	2011	640	500
Bulgarie (Bathin-Belene)	Amélioration de la navigabilité	26 km	2011	137	137
<b>TOTAL</b>				1910	1770

## **Projet n° 3 - Les autoroutes de la mer**

**Dans certains cas, les liaisons maritimes permettant de contourner les goulets d'étranglement tels que les Alpes et les Pyrénées ou de mieux intégrer les régions périphériques et insulaires de l'Union européenne peuvent se substituer avantageusement, en termes de compétitivité, aux parcours terrestres.**

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Il a été défini quatre zones maritimes dans lesquelles une ou plusieurs liaisons maritimes régulières devront être mises en place pour relier les ports concernés pour le trafic intracommunautaire:

- autoroute de la Baltique (reliant les États riverains de la Baltique aux pays d'Europe centrale et occidentale);
- autoroute de la mer de l'Europe de l'ouest (reliant la péninsule ibérique à la mer du Nord et la mer d'Irlande, en passant par l'arc atlantique,);
- autoroute de la mer de l'Europe du sud-est (reliant la mer Adriatique à la mer Ionienne et à la Méditerranée orientale afin d'englober Chypre);
- autoroute de la mer de l'Europe du sud-ouest (Méditerranée occidentale), reliant l'Espagne, la France et l'Italie, y compris Malte, et établissant une liaison avec l'autoroute de la mer de l'Europe du sud-est (y compris en direction de la mer Noire).

Les États concernés devront élaborer des projets transnationaux qui renforceront la sûreté et l'attrait des liaisons maritimes entre un certain nombre de ports. Les projets peuvent prévoir des modules de travail couvrant les installations portuaires et logistiques, la mise en place d'un accès direct et aisé - par la mer et par la terre, ainsi que des aides au démarrage - pour les infrastructures maritimes et terrestres - mises en œuvre au travers de partenariats public-privé créés sur la base de procédures d'adjudication conjointes. Dans la mer Baltique, la promotion du trafic maritime suppose de garantir la navigabilité en toute saison et, partant, de disposer d'une flotte suffisante de brise-glaces. Il convient également de mentionner les discussions engagées entre les ports de Gdansk et de Helsinki en vue de lancer de nouvelles lignes régulières. S'il devait se révéler difficile de choisir les ports au niveau national, un appel d'offres global pourrait être lancé à l'intention des ports et des compagnies maritimes, le choix des ports étant de la sorte laissé aux consortiums candidats. Les projets peuvent être liés aux systèmes de gestion du trafic, aux systèmes d'échange d'informations entre les administrations douanières et portuaires, et à la surveillance du transport des substances dangereuses.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Ce projet prioritaire vise à contenir l'engorgement croissant des infrastructures routières et ferroviaires et à améliorer l'intégration de toutes les régions de l'Union élargie. Il pourrait être mis en œuvre rapidement et moyennant un coût peu élevé. Il permettra de structurer les nombreux projets nécessaires au développement de nouvelles liaisons maritimes essentielles pour le transport intracommunautaire. Par ailleurs, il pourrait servir de cadre à la promotion de nouvelles formes de partenariats public-privé, de manière que les chaînes logistiques puissent atteindre la taille critique nécessaire pour assurer la viabilité de nouvelles liaisons maritimes régulières.

Où en est le projet ?

La mise en œuvre de ce projet prioritaire est une tâche permanente qui nécessite, à long terme, d'identifier et de mettre en œuvre une multitude de projets de types différents. Elle suppose l'introduction de nouvelles dispositions juridiques dans les orientations concernant le RTE-T. Il semble, à l'heure actuelle, que les initiatives ayant trait à l'autoroute de la Baltique soient les plus avancées. Il a été créé un groupe de travail réunissant les différents pays riverains de la mer Baltique, lequel a déjà engagé une procédure de sélection et de développement des activités visant à renforcer l'attrait de ce mode de transport. Ce groupe a identifié des projets transnationaux, tels que le développement d'une gestion commune du trafic en vue de renforcer la sécurité maritime, la mise au point de systèmes de surveillance des marchandises, la réalisation d'investissements en faveur de l'achat de brise-glace, etc.

## **Projet n° 4: Liaison ferroviaire mixte Lyon–Trieste/Koper–Ljubljana–Budapest**

*La construction de cette nouvelle voie ferrée encouragera le développement du transport intermodal de marchandises dans les vallées alpines en France, qui souffrent d'une densité de trafic routier élevée et de graves problèmes de pollution. Son extension vers l'est améliorera les communications avec les nouveaux États membres tout en facilitant l'accès à la mer Adriatique.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Ce projet s'inscrit dans le prolongement de l'ancien projet prioritaire n° 6 approuvé par le Conseil européen d'Essen en 1994 (Train à grande vitesse/transport combiné France-Italie-voir liste 0). Les travaux comprennent la construction d'un tunnel sous les Alpes de 52 kilomètres et de ses voies d'accès, afin d'assurer le raccordement aux réseaux ferroviaires à grande vitesse français et italien. Destiné à la fois au transport de voyageurs et de marchandises, ce projet offrira une vitesse maximale de 300 kilomètres/heure pour les voyageurs et conduira à une augmentation considérable de la capacité de transport de marchandises. Sont également prévues la construction d'une voie supplémentaire destinée à améliorer l'accès au port de Koper, et la modernisation (en particulier par la suppression des passages à niveau), l'amélioration et l'électrification des lignes existantes entre l'Italie, la Slovénie et la Hongrie. Le projet prévoit également la réalisation d'études visant à examiner l'utilité, la viabilité économique et l'horizon temporel d'une nouvelle liaison à grande vitesse entre Trieste et Ljubljana.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le projet réduira très sensiblement la durée des trajets tant pour les voyageurs que pour le transport de fret entre Paris, Milan et Venise, et entre Venise, Ljubljana et Budapest. Sur toute la longueur de la ligne, la capacité sera plus que doublée pour satisfaire la demande future. La capacité accrue et la possibilité d'offrir des services de meilleure qualité grâce à la nouvelle infrastructure devraient améliorer la compétitivité du rail et augmenter sa part de marché sur cet axe, particulièrement en ce qui concerne le trafic de fret.

Lorsqu'elle sera terminée, la ligne pourra transporter plus de 40 millions de tonnes de fret par an, ce qui libérera de la capacité sur les lignes ferroviaires existantes, qui sont actuellement saturées sur plusieurs tronçons. Le transfert modal de la route vers le rail contribuera à réduire notablement le nombre de camions traversant les Alpes, ce qui réduira les émissions polluantes et les nuisances considérables pour la population locale, et garantira la fluidité du trafic au sud des Alpes et vers le bassin pannonien.

La construction d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse (la vitesse passera à 120/160 km/h et la capacité de charge à 225 kN de charge à l'essieu entre Venise et Trieste, et l'amélioration et, sur certains tronçons, l'électrification de la ligne existante entre Trieste, Ljubljana et Budapest, offriront une alternative attrayante au trafic routier, actuellement en forte augmentation. La suppression des passages à niveau en Slovénie et en Hongrie renforcera sensiblement la sécurité et permettra d'atteindre des vitesses moyennes plus élevées. La construction d'une seconde voie permettant d'accéder au port de Koper favorisera le développement de l'arrière-pays, les possibilités d'extension offertes par le port de Trieste étant limitées.

## Où en est le projet ?

La viabilité économique du tunnel et de ses voies d'accès dépend d'une politique intégrée des transports favorable à l'intermodalité, dans l'esprit du Protocole «Transports» de la Convention alpine. Il faudra limiter le développement de nouvelles capacités routières sur les itinéraires concurrents et adapter la politique de tarification des infrastructures de manière que les péages routiers perçus sur les itinéraires concurrents puissent contribuer au financement du tunnel dans le cadre d'un partenariat public-privé.

Le développement du tronçon international est coordonné par une commission intergouvernementale franco-italienne. À la suite d'un accord conclu entre les deux pays en 2001, Réseau Ferré de France et Rete Ferroviaria Italiana ont pris des participations égales dans Lyon-Turin Ferroviare, une entreprise commune créée pour gérer la phase de construction. Les études entreprises pour déterminer précisément la date d'ouverture du tunnel sont pratiquement achevées. Il a déjà été procédé à quatre forages d'essai. Les tronçons en direction de l'est font partie du corridor paneuropéen V défini lors des conférences tenues en Crète et à Helsinki.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Lyon-St Jean de Maurienne	Nouvelle ligne	170 km	2015 <sup>2</sup>	6250	6250
Tunnel du Mont-Cenis	Tunnel	70 km	2015/2017	5900	5818
Bussolino-Turin	Nouvelle ligne	47 km	2011	2350	2350
Venise-Trieste	Nouvelle ligne/modernisation	125 km	2015	5000	5000
Koper - Divača	Seconde voie	28 km	2015	376	376
Ljubljana-Budapest	Modernisation	494 km	2015	485 (HU) 275 (SI)	485 (HU) 275 (SI)
TOTAL				20636	20554

<sup>2</sup> 2010 pour la première phase (tunnel de la Chartreuse)

## **Projet n° 5: Liaison ferroviaire mixte Berlin–Vérone–Naples/Milan–Bologne**

*Les améliorations entreprises sur l'un des principaux axes ferroviaires d'Europe permettront un déplacement beaucoup plus rapide des voyageurs et des marchandises entre l'Europe du Nord et l'Italie. La construction d'un nouveau tunnel ferroviaire de base sous le col du Brenner encouragera le développement du transport intermodal dans les Alpes.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Ce projet s'inscrit dans le prolongement de l'ancien projet prioritaire n° 1 approuvé par le Conseil Européen d'Essen (Train à grande vitesse/transport combiné Nord-Sud - voir liste 0) et proposé par la Commission<sup>3</sup>. L'élément principal du projet est la construction d'un nouveau tunnel ferroviaire de 55 kilomètres entre l'Autriche et l'Italie, le tunnel du Brenner, qui devrait accélérer considérablement la traversée des Alpes et augmenter sensiblement la capacité de fret de la ligne.

Le projet simplifiera les voyages en chemin de fer sur l'un des principaux axes de transport de l'Europe, entre Berlin et Naples. La capacité accrue de transport ferroviaire de marchandises, notamment, contribuera au développement durable.

Des améliorations entre Berlin et Nuremberg seront réalisées en modernisant et en reconstruisant 550 kilomètres de voie, ce qui permettra aux trains d'atteindre une vitesse de 300 km/h. La ligne entre Munich et Vérone et entre Vérone et Naples sera améliorée de la même façon.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le projet encouragera le développement du transport intermodal sur l'un des principaux axes du réseau transeuropéen. Les améliorations réduiront sensiblement la durée des trajets – pas moins de deux heures et demie 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 clé. Cela est particulièrement important dans les Alpes, une région sensible sur le plan écologique, où la densité du trafic routier a des incidences graves sur l'environnement.

### **Où en est le projet ?**

Les études techniques pour le tunnel du Brenner devraient être achevées d'ici à 2006. À ce moment, un partenariat entre secteur public et secteur privé pourra entreprendre la construction, qui devrait être terminée vers 2015. L'avenir du tunnel sur le plan économique dépend d'une politique des transports favorable à l'intermodalité dans l'esprit de la Convention alpine. Il faudra limiter le développement des capacités routières et imposer des péages routiers sur les itinéraires concurrents. Les plans financiers préliminaires indiquent que le tunnel pourra être mis en service à l'échéance prévue si les péages routiers contribuent à son financement.

---

<sup>3</sup> Voir COM (2001) 544

Les travaux sont en cours pour la construction de nouvelles lignes sur les tronçons entre Halle/Leipzig et Nuremberg. De nouvelles capacités seront nécessaires entre Munich et Kufstein une fois que le tunnel du Brenner sera achevé. Les travaux d'amélioration du tronçon Kufstein-Innsbruck, qui passera à quatre voies, ont débuté en 2002.

Entre la frontière autrichienne et Vérone, plusieurs tronçons de la ligne existante sont modernisés progressivement. Plusieurs longs tunnels ont été construits pour aplanir les courbes et les déclivités, ce qui permet de supprimer les goulets d'étranglement qui existaient auparavant. L'amélioration des systèmes de signalisation et de gestion des trains a permis d'accroître sensiblement la capacité, notamment pour le transport de marchandises ou le transport combiné.

Entre Vérone et Naples et entre Milan et Bologne, les travaux d'amélioration des infrastructures et les constructions nouvelles ont commencé. La ligne à grande vitesse entre Rome et Naples devrait être opérationnelle en 2004. Les tronçons restants seront achevés d'ici à 2007. En 2010, l'augmentation de la vitesse de transport sur ces lignes très fréquentées devrait permettre de transférer chaque année quelque dix millions de tonnes de fret à grande distance de la route vers le rail, tandis que l'augmentation de 30% du trafic voyageurs réduira de 50% les vols entre Milan et Rome.

Itinéraire	Type de travaux	Distance (km)	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Halle/Leipzig-Nuremberg	Nouvelle ligne/ modernisation	315 km	2012	5928	5240
Munich-Kufstein	Modernisation	97 km	2015*	1500	1500
Tunnel du Brenner	Tunnel	57 km	2015	4312	4302
Vérone-Naples	Nouvelle ligne/ modernisation	628 km	2007	10862	3800
Milan-Bologne	Nouvelle ligne	182 km	2006	6335	4600
TOTAL		1279 km		28937	19442

\* Suivant la date d'achèvement du tunnel du Brenner

## **Projet n° 6: Liaison ferroviaire mixte frontière gréco/bulgare–Sofia– Budapest–Vienne–Prague–Nuremberg**

*Ce projet ferroviaire constituera l'épine dorsale du réseau ferroviaire de l'Europe orientale, dans la mesure où il reliera les ports d'Athènes, Thessalonique et Constanta au cœur de l'Union européenne élargie. Avec le nouveau projet prioritaire n° 8 de la liste 1, il permettra d'établir des liaisons entre la mer Baltique, la mer Égée et la mer Noire.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Le projet vise à relier les pays orientaux de l'Europe élargie à un grand axe ferroviaire. Les tronçons sélectionnés permettront l'achèvement d'un axe en faveur duquel les futurs États membres ont déjà consenti des investissements dans le cadre du programme ISPA, ce qui garantira la connectivité des réseaux sur la base de normes communes (TER et ERTMS, ligne à double voie électrifiée permettant des vitesses maximales de 160 à 200 km/h). La partie hongroise de cet axe est désormais achevée.

À son extrémité orientale, le projet est divisé en deux branches, l'une vers Constanta et l'autre vers Thessalonique/Athènes.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Déjà identifiée lors des conférences paneuropéennes des ministres des transports, cette liaison favorisera les échanges dans une vaste région d'Europe. Elle multipliera dans l'hinterland les accès au réseau grec .

Le projet va permettre d'accroître la capacité du rail, notamment en ce qui concerne le transport de marchandises, et réduira sensiblement la durée des trajets et les coûts, tant pour les trains de marchandises que pour les trains de voyageurs. Sur les tronçons centraux, la part du trafic entre États membres devrait passer de 25% à 50%.

### **Où en est le projet ?**

Le Groupe a placé les tronçons sélectionnés sur la liste 1. Il a toutefois observé que le tronçon à une voie Thessalonique - Promahonas (Kulata) était en cours de modernisation, mais que le doublement de la ligne n'avait pas encore été planifié.

Tronçons	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Kulata-Vidin/Kalafat	Modernisation & nouvelle ligne	420 km	2015	2400	2400
Vidin/Kalafat - Craiova <sup>4</sup>	Modernisation & nouvelle ligne	108 km	2010	422	422
Curtici-Brasov	Modernisation	481 km	2010	1455	1455
Budapest-Sopron-Vienne	Modernisation	60 km (A) 146 km (HU)	2015	755 (A) 563 (HU)	755 (A) 563 (HU)
Brno- Prague-frontière tchèque	Mise en œuvre de l'ERTMS	553 km	2015	43	43
Frontière tchèque Schirnding-Marktredwitz-Nuremberg	Électrification	138 km	2015	467	467
TOTAL				6105	6105

<sup>4</sup> La question de l'inclusion de ce tronçon dans la liste 1 sera tranchée à l'issue de nouvelles discussions avec la Commission concernant le tracé à partir de Vidin/Calafat en direction du Nord.

## **Projet n° 7: Lignes ferroviaires à grande vitesse, sud-ouest**

**En renforçant les capacités et la qualité du service, ce projet améliorera les communications entre le Portugal, l'Espagne et le Sud de la France, d'une part, et le Nord et le Sud de l'Europe, d'autre part, et facilitera ainsi l'accès à la péninsule ibérique par la barrière naturelle des Pyrénées.**

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Le projet s'inscrit dans le prolongement de l'ancien projet prioritaire n° 3 d'Essen (Train à grande vitesse Sud, comprenant une branche côté Méditerranée Madrid-Saragosse-Barcelone-Perpignan-Montpellier, et une branche côté Atlantique Madrid-Vitoria-Dax), dont d'importants tronçons seront achevés avant 2010 (liste 0: Madrid-Barcelone-Figueres-Perpignan et Madrid-Vitoria-Hendaye). Il vise la construction de nouvelles lignes ferroviaires à grande vitesse permettant d'atteindre une vitesse de 300 km/h.

L'ensemble du projet représente un progrès important dans le raccordement des réseaux de la péninsule ibérique et du Sud de la France avec ceux de l'Europe centrale et septentrionale, en passant par le réseau TGV français. Le prolongement Montpellier-Nîmes assurera la liaison avec les lignes à grande vitesse existantes, entre Marseille et Paris, tandis que la branche Atlantique desservira l'Ouest de la France via Bordeaux et Tours, en assurant la liaison avec la ligne à grande vitesse mise en place entre Tours et Paris. Le tronçon Lisbonne/Porto-Madrid, dont le tracé doit être décidé dès que possible, jouera un rôle essentiel dans la structuration de la façade atlantique occidentale de la péninsule ibérique.

Les améliorations seront essentiellement liées à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse et à la modernisation, à court terme, des infrastructures existantes entre Irún et Dax<sup>5</sup>. Les nouveaux prolongements du projet amélioreront la rentabilité économique de l'ensemble du projet, tout en assurant une liaison de qualité avec un réseau à grande vitesse réellement européen.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le projet permettra de réduire considérablement la durée des trajets dans les régions desservies et entre ces régions et le Nord et le Centre de l'Europe: sur le tronçon entre Madrid et Barcelone, les temps de trajet passeront de presque sept heures à un peu moins de trois heures. L'augmentation de la capacité et la meilleure qualité du service contribueront de manière appréciable au développement durable en encourageant le transfert modal du transport routier et du transport aérien vers le rail. L'utilisation mixte (marchandises/voyageurs) de la branche Atlantique du projet augmentera la capacité disponible pour le transport de marchandises. Sur d'autres tronçons, les travaux exerceront des incidences positives supplémentaires sur le transport de fret en libérant des capacités fiables et de qualité sur des liaisons internationales. Cela est particulièrement important dans la région écologiquement sensible des Pyrénées, qui constitue une frontière naturelle entravant le développement économique et où la densité croissante du trafic routier a des incidences graves sur l'environnement. L'amélioration des transports stimulera de manière substantielle le développement économique dans les régions desservies. L'extension de

---

<sup>5</sup> La construction d'une nouvelle ligne n'est pas encore programmée, même si elle était prévue initialement dans le projet n° 3 d'Essen.

l'écartement standard européen aux réseaux espagnol et portugais facilitera le commerce international en éliminant les problèmes d'interopérabilité à la frontière franco-espagnole.

### Où en est le projet ?

La plupart des tronçons du projet adopté en 1994 lors du sommet d'Essen sont en bonne voie. La viabilité économique de l'ensemble du projet dépend dans une large mesure de l'achèvement des liaisons restantes à travers les Pyrénées, en France et vers le Portugal. Une concession devrait être octroyée le plus rapidement possible sur le tronçon entre Figueres et Perpignan (liste 0), du côté méditerranéen, puis sur le tronçon entre Perpignan et Nîmes. Les études préliminaires ont été achevées pour le tronçon Montpellier-Nîmes, qui est actuellement très encombré.

Pour ce qui est de la nouvelle liaison entre Lisbonne/ Porto et Madrid, le Groupe propose de l'inclure dans la liste 1, à condition que l'Espagne et le Portugal déterminent le tracé dans les meilleurs délais, notamment pour les tronçons transfrontaliers du projet. Les études de faisabilité sont en cours, et le projet devrait être achevé aux environs de 2011.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Lisbonne/ Porto – Madrid	Nouvelle ligne	520 km (P)	2011	5 700 (P)	5 700 (P)
Perpignan – Montpellier	Nouvelle ligne	140 km	2015	2200	2200
Montpellier - Nîmes	Nouvelle ligne/modernisation	80 km	2010	1050	1050
Irún – Dax	Modernisation	85 km	2010	100	100
Dax-Bordeaux	Nouvelle ligne	130 km	2020	2400	2400
Bordeaux – Tours	Nouvelle ligne	304 km	2015	3900	3900
TOTAL				15350	15350

## **Projet n° 8: Liaison ferroviaire mixte Gdansk–Varsovie–Brno/Zilina**

*La modernisation de cette liaison ferroviaire réduira la durée des trajets tant pour les voyageurs que pour le transport de fret. La mise en place de services ferroviaires attrayants depuis la Baltique selon un nouvel axe Nord-Sud offre une occasion unique de désengorger les axes Nord-Sud partant de la mer du Nord en proposant une solution de remplacement.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Bien qu'elle soit à deux voies et électrifiée, la ligne existante (dite «ligne E65»), est proche de la saturation, avec un trafic annuel de 4 millions de passagers et de 5 millions de tonnes de fret. Les travaux entrepris pour redresser les voies, remplacer l'alimentation électrique et installer des systèmes de signalisation et de communication en vue de se conformer aux normes de l'AGTC et de l'AGC visent à permettre d'atteindre une vitesse de 160 km/h pour les trains de voyageurs et de 120 km/h pour les trains de marchandises. Il est notamment prévu de construire une voie d'accès vers le port de Gdansk, qui envisage la construction d'un nouveau terminal conteneurs et navires rouliers (dont la capacité devrait atteindre 1 million d'unités équivalent vingt pieds et 1,5 million de passagers). La capacité globale de la ligne augmentera de 20%.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le tracé du projet revêt un intérêt particulier du point de vue européen dans la mesure où cet axe est emprunté par une part importante du transport international (48 millions de tonnes de trafic international en transit pour l'année 2000). Le projet réduira considérablement la durée des trajets ferroviaires et les coûts pour les trains de marchandises comme pour les trains de voyageurs, sur un axe traversant des régions industrielles densément peuplées dont la demande de transport est en forte augmentation. Ainsi, la durée du trajet entre Gdansk et Varsovie passera de 3h30 à 2h40 et le coût du transport de marchandises enregistrera une baisse de 15%. Les travaux renforceront l'attrait des transports ferroviaires dont la part de marché atteindra ainsi les 25%, ce qui réduira le déclin observé actuellement sur le marché des transports ferroviaires polonais. Le projet s'inscrit dans le cadre d'une stratégie globale visant à attirer de nouvelles activités économiques le long de l'axe concerné et à promouvoir le transfert modal pour le trafic longue distance, tout en répondant aux besoins de mobilité des voyageurs au niveau local (voir le projet n° 18 de la liste 1 et le projet n° 2 de la liste 2).

### **Où en est le projet ?**

Le projet est programmé dans le plan de développement national et fait partie du corridor VI tel que défini lors des conférences paneuropéennes tenues en Crète et à Helsinki. Les études économiques préliminaires sont déjà achevées. Les études de conception ont débuté et les évaluations formelles des incidences (sur l'environnement) devraient avoir lieu en 2004.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Gdansk-Varsovie-Katowice	Modernisation	722 km	2015	2351	2351
Katowice-Breclav	Modernisation	277 km	2010 (2004 – CZ)	291 (PL) 1 240 (CZ)	291 (PL) 440 (CZ)
Katowice-Zilina-Nove-Mesto n.V.	Modernisation	180 km	2010	471 (PL) 350 (SK)	471 (PL) 350 (SK)
TOTAL				4703	3903

## **Projet n° 9: Liaison ferroviaire mixte Lyon/Gênes–Bâle–Duisbourg– Rotterdam/Anvers**

*La mise en place d'une liaison ferroviaire le long de la «banane bleue» allant de la mer du Nord à la Méditerranée contribuera au rééquilibrage modal dans l'une des régions les plus peuplées et les plus industrielles d'Europe. Ce projet, qui établira une liaison voyageurs directe entre la péninsule ibérique et l'Allemagne, a pour objectif final le développement d'un corridor ferroviaire doté de liaisons dédiées au fret.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Les travaux comprennent la construction de nouvelles lignes à grande vitesse (300km/h) en France (branches sud et est du «TGV Rhin-Rhône»), en Allemagne (entre Carlsruhe et Bâle, et entre l'aéroport de Francfort et Mannheim), la modernisation des lignes existantes en vue d'en accroître la capacité de transport de marchandises (raccordement de la ligne de la Betuwe – ancien projet d'Essen n° 5 - au réseau allemand, la modernisation des lignes existantes entre Lyon et Mülheim, l'aménagement de voies d'accès entre le port de Gênes et les liaisons transalpines par la Suisse) et la construction d'une ligne dédiée au transports de marchandises (le «Rhin d'acier») entre Anvers et le réseau allemand. Tous les travaux concernent des lignes comptant deux à quatre voies.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

L'axe en question est manifestement emprunté par une part très importante du trafic international, puisque plus de la moitié du trafic marchandises et une proportion importante du trafic voyageurs sont de caractère international sur la plupart des tronçons. Le projet favorisera un transfert modal important, pour les marchandises comme pour les voyageurs. Suivant les tronçons, il réorientera chaque année vers le rail plusieurs milliards de tonnes-kilomètres acheminés auparavant par route et des centaines de millions de passagers-kilomètres transportés qui étaient jusque-là transportés par air et par route. Il contribuera à l'intermodalité air/rail pour les voyageurs et rail/mer pour les marchandises en reliant des aéroports et plusieurs des principaux ports maritimes.

### **Où en est le projet ?**

Tous les tronçons nationaux sont programmés dans les plans des différents pays. Les voies d'accès vers la Suisse ont déjà été convenues dans l'accord de transport entre l'UE et la Suisse. Un accord trilatéral entre l'Allemagne, les Pays-Bas et la Belgique a mis en place le cadre sur lequel reposera la construction du «Rhin d'acier». Un groupe de travail composé des gestionnaires de réseau concernés étudie actuellement les différentes options possibles pour la construction du tronçon entre Mülheim et Mulhouse. Les entreprises ferroviaires et les gestionnaires de réseau travaillent déjà conjointement à l'établissement d'un corridor ferroviaire dédié au fret entre Gênes et Rotterdam.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Lyon - Dijon	Nouvelle ligne à grande vitesse	180 km	2018	2500	1000
Dijon-Mulhouse	Nouvelle ligne à grande vitesse	189 km	2010	1880	1880
Mulhouse-Mülheim	Pont et modernisation	20 km	2015	200	200
Allessandria-Novara-Sempione	Modernisation	170 km	2010	445	445
Gênes-Milan-Gotthard	Nouvelle ligne/modernisation	195 km	2013	4335	4335
Bâle-Carlsruhe	Modernisation /nouvelle ligne	193 km	2015	4235	3123
Francfort-Mannheim	Nouvelle ligne à grande vitesse	66 km	2012	1771	1771
Duisbourg-Emmerich	Modernisation	73 km	2009	819	782
«Rhin d'acier» Rheidt-Anvers(*)	Modernisation	170 km	2010	550	550
TOTAL				16735	14086

(\*) La répartition des investissements entre la Belgique et les Pays-Bas fait actuellement l'objet d'une procédure d'arbitrage international.

## **Projet n° 10: Liaison ferroviaire mixte Paris–Strasbourg–Stuttgart– Vienne–Bratislava**

*Les citoyens européens des régions occidentales comme des régions orientales bénéficieront de nouveaux services ferroviaires à grande vitesse sur un itinéraire traversant des zones densément peuplées situées au cœur de l'Europe. Les transporteurs de fret auront à leur disposition des services ferroviaires le long de l'un des axes routiers européens les plus encombrés.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Ce projet s'inscrit dans le prolongement de l'ancien projet prioritaire n° 4 d'Essen (Train à grande vitesse Est - voir liste 0) et d'un projet proposé par la Commission en 2001<sup>6</sup>. Les travaux comprennent la construction et la modernisation de lignes à grande vitesse entre Paris et Vienne, ainsi que la modernisation des lignes existantes entre Vienne et Bratislava. Il est notamment prévu de construire une deuxième voie sur le pont de Kehl sur le Rhin afin de relier les réseaux français et allemand. Le projet prévoit par ailleurs la modernisation de lignes existantes qui seront utilisées pour le fret.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le projet mettra en place un axe ferroviaire ininterrompu pour les voyageurs et le fret entre Paris et Bratislava. Le développement de cet axe contribuera à la réussite de l'élargissement en reliant les nouveaux États membres au réseau et en offrant pour le trafic intercommunautaire des options autres que le transport routier. À l'heure actuelle, sur plusieurs tronçons, plus de la moitié du trafic de fret ferroviaire est intracommunautaire, et l'élargissement va entraîner une augmentation des volumes. Ce projet facilitera l'accès aux nombreuses agglomérations urbaines situées le long de cet itinéraire.

### **Où en est le projet ?**

Les travaux concernant tous les tronçons nationaux sont programmés dans les plans de transport des pays concernés. Un traité conclu entre la France et l'Allemagne définit les modalités d'exécution des travaux concernant le pont de Kehl. En Allemagne, les études de conception sont en cours pour la plupart des tronçons. En Autriche, les travaux ont déjà débuté sur la majeure partie des tronçons, y compris les liaisons vers Bratislava. Les régions et les villes concernées ont mis en place un cadre de coopération afin d'évaluer les possibilités offertes en termes de développement local et d'intégration économique («Magistrale for Europe»).

---

<sup>6</sup> Voir le document COM (2003)544

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Baudrecourt-Strasbourg	Nouvelle ligne	106 km	2015	1300	1300
Strasbourg-Appenweier <sup>7</sup>	Modernisation	20 km	2015	150	150
Stuttgart-Ulm	Nouvelle ligne	91 km	2012	1266	1266
Munich-Mühldorf-Salzburg	Modernisation/électrification	141 km	2015	738 (D)	726 (D)
Salzburg-Vienne	Quadruplement des voies	315 km	2012	6000	4644
Vienne-Bratislava	Modernisation	70 km (A)	2010	134	134
TOTAL				9588	8220

---

<sup>7</sup> Le tronçon Appenweier-Carlsruhe fait partie du projet n°9

## **Projet n° 11 - Interopérabilité du réseau ferroviaire à grande vitesse de la péninsule ibérique**

*L'application de nouvelles technologies de construction et d'équipement permettra l'intégration de l'Espagne et du Portugal dans un réseau ferroviaire transeuropéen entièrement interopérable.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Ce projet couvre les nouvelles lignes à grande vitesse (à l'écartement européen) et les lignes réhabilitées à double écartement de la péninsule ibérique. Il a été défini par la Commission dans sa proposition<sup>8</sup>. Le groupe s'en tient à la définition proposée par la Commission, y compris en ce qui concerne la ligne Vigo-Porto. Il s'agit d'un projet à caractère technologique.

La différence d'écartement des voies entre le réseau ferroviaire de la péninsule ibérique et celui du reste de l'Europe a constitué un obstacle majeur au fonctionnement efficace du système de transport ferroviaire européen. Ce projet comprend la construction de nouvelles lignes et la pose de traverses polyvalentes et de troisièmes voies ou l'aménagement de stations de changement d'écartement d'essieux sur le réseau ferroviaire à grande vitesse de l'Espagne et du Portugal, afin de le rendre entièrement interopérable avec le reste du réseau ferroviaire transeuropéen.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

En donnant la priorité à l'interopérabilité sur le réseau ferroviaire à grande vitesse, les pays concernés pourront concentrer leurs investissements sur les technologies qui assurent l'interopérabilité. Ce projet horizontal devrait non seulement améliorer les liaisons entre l'Espagne et le Portugal et le reste de l'Europe, mais aussi contribuer à accroître la part du rail par rapport aux transports routiers sur des axes de plus en plus encombrés.

### **Où en est le projet ?**

Des essais pilotes ont été réalisés avec succès au cours des dernières années. Le coût final de ce projet prioritaire dépendra des solutions techniques choisies pour chaque ligne et du pourcentage du réseau ibérique qu'il sera décidé d'équiper.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Madrid-Andalousie	Nouvelle ligne/Modernisation d'une ligne existante	1019	2010	4074	3737
Nord-Est	Nouvelle ligne/Modernisation d'une ligne existante	589	2010	1439	1250
Madrid-Levant et Méditerranée	Nouvelle ligne/Modernisation	1347	2010	9359	9219

<sup>8</sup> Voir le document COM (2001)544

	d'une ligne existante				
Corridor nord/nord-est	Nouvelle ligne/ Modernisation d'une ligne existante	1314	2010	7536	7503
Estrémadure	Nouvelle ligne	418	2010	1338	1295
TOTAL				23745	23005

## **Projet n° 12: Liaisons multimodales Irlande/Royaume-Uni/Europe continentale**

**L'amélioration des liaisons routières et ferroviaires réduira la durée des trajets entre l'Irlande, le Royaume-Uni et le cœur du continent européen, ce qui contribuera à faciliter l'accès à toutes les régions de la Communauté et renforcera la fiabilité et le niveau de sécurité du réseau.**

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Les projets de construction en Irlande s'inscrivent dans le prolongement des projets routiers et ferroviaires prioritaires adoptés par le Conseil européen d'Essen en 1994 [la liaison ferroviaire classique Cork-Dublin-Belfast-Larne-Stranraer (projet n° 9) et la liaison routière Irlande - Royaume-Uni - Benelux (projet n° 13)]. Ces deux projets ont contribué à réduire considérablement la durée des trajets, tant pour les voyageurs que pour le fret, entre l'Irlande, le Royaume-Uni et le continent européen. De nouveaux investissements dans les infrastructures routières et ferroviaires sont maintenant nécessaires pour mieux relier Dublin au nord et au sud, compte tenu de l'évolution du trafic et de la nécessité d'améliorer les liaisons entre les régions périphériques et le reste de l'Europe. Dans le secteur du transport ferroviaire, des travaux de modernisation sont nécessaires pour accroître la fréquence, la fiabilité et la sûreté des trains. Dans le secteur du transport routier, de nouveaux investissements devront être consentis pour achever l'aménagement des principaux axes interurbains entre Dublin et le nord et le sud du pays, de manière à relier les trois villes principales de l'île, et pour mettre en place un système d'information routière à l'intention des conducteurs afin d'améliorer la gestion du trafic.

Les projets de modernisation au Royaume-Uni concernent en premier lieu la liaison ferroviaire Felixstowe-Nuneaton. Il est par ailleurs prévu d'installer le système de gestion du trafic ferroviaire ERTMS sur toute la longueur de la ligne ferroviaire Crewe-Holyhead. Ces projets devraient contribuer à augmenter la capacité d'un axe traversant le Royaume-Uni d'est en ouest (à partir du port de Felixstowe), la fréquence des trains étant ainsi portée de 13 à 30 trains environ par jour dans les deux sens. En outre, cette liaison ferroviaire croise le principal axe Nord-Sud du Royaume-Uni, dénommé «West Coast Main Line» (ligne principale côte occidentale). Les projets prévus au Royaume uni comprennent également la réalisation d'aménagements sur un axe routier/ferroviaire est-ouest entre Liverpool et Hull. Cet axe, qui relie deux grands ports des côtes est et ouest du Royaume-Uni, revêt une importance particulière pour le transport de marchandises et doit dès lors faire l'objet des travaux de modernisation nécessaires pour en augmenter la capacité.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Les nouveaux projets de construction sur le réseau ferroviaire irlandais contribueront à accroître la vitesse et la fréquence des services voyageurs et des services de fret. Avec une réduction du temps de trajet de 30 minutes entre Dublin et Cork et de 15 minutes entre Dublin et Belfast, les transports ferroviaires devraient devenir plus attrayants. Les projets routiers, et notamment la mise en place d'un système d'information routière, contribueront à optimiser l'utilisation du système, ce qui devrait améliorer la fluidité du trafic et la sécurité. Les investissements en faveur des infrastructures routières devraient permettre de réduire la durée des trajets de 24 minutes entre Dublin et la frontière (sur la base des temps de trajet en 1999) et de 58 minutes entre Dublin et Cork.

Au Royaume-Uni, la modernisation de la liaison ferroviaire Felixstowe-Nuneaton / Crewe-Holyhead s'inscrit dans le cadre de la stratégie visant à développer le transport ferroviaire du fret et l'intermodalité rail-mer. Felixstowe est le quatrième port à conteneurs d'Europe. Cet axe, qui croise la West Coast Main Line, est essentiel pour le transport des conteneurs vers les terminaux de Birmingham, Crewe, Holyhead, Manchester, Liverpool et vers l'Écosse. Le projet entre Liverpool et Hull aura également pour avantage de réduire considérablement la durée des trajets pour les voyageurs et les marchandises entre l'Irlande et les ports belges et hollandais, ce qui contribuera à la cohésion économique et sociale de l'une des régions périphériques de l'Europe.

### Où en est le projet ?

Les projets les plus mûrs figurent dans les plans nationaux de développement des infrastructures de l'Irlande et du Royaume-Uni. En outre, les projets ferroviaires sont associés à d'importants investissements en faveur du matériel roulant, ce qui garantit une utilisation optimale des nouvelles capacités créées. Il convient par ailleurs d'observer que le lancement de la première phase de l'installation du système de gestion du trafic ferroviaire ERTMS est prévu pour 2005 sur l'axe Crewe-Holyhead. Le système pourrait être opérationnel sur ce tronçon dès 2008.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Corridor route/rail stratégique reliant Dublin au nord et au sud	Modernisation et gestion du trafic	400 km	2010	170	170 <sup>9</sup>
Liaison ferroviaire Felixstowe-Nuneaton	Modernisation	265 km	2012	300	300
Liaison ferroviaire Crewe-Holyhead	ERTMS	180 km	2008	120	120
Corridor route-rail Liverpool-Hull	Modernisation et augmentation de la capacité	190 km	2020	1750	1750
TOTAL				2340	2340

<sup>9</sup> Il convient de prendre en compte les travaux routiers (243 km) et ferroviaires (365km) supplémentaires entre Cork et Dublin et la frontière avec l'Irlande du Nord, qui ne sont pas compris dans la présente fiche et dans les coûts globaux indiqués dans le rapport au moment de sa parution.

## Projet n° 13: Pont sur le détroit de Messine

**Le projet consiste en un long pont mixte sur le détroit de Messine, qui reliera au reste du continent l'île la plus peuplée d'Europe (5 millions d'habitants) après la Grande Bretagne. Cette liaison constituera une infrastructure de prestige dont le retentissement sera comparable à celui du pont de l'Øresund.**

### En quoi le projet consiste-t-il ?

Le projet concerne la construction d'un pont mixte sur le détroit de Messine d'une longueur, entre les deux principaux piliers, de 3,3 km. La plupart des voies d'accès non reprises dans le projet (20,3 km de liaisons routières et 19,8 km de liaisons ferroviaires) se présenteront sous la forme de tunnels reliant directement le pont aux nouveaux axes. Sur le continent, le pont sera relié au nouveau tronçon de l'autoroute Salerno-Reggio Calabria motorway (A3) et à liaison ferroviaire à grande vitesse Naples-Reggio Calabria. Côté sicilien, il sera relié aux autoroutes Messine-Catane (A18) et Messine-Palermo (A20), ainsi qu'à la nouvelle gare ferroviaire de Messine (qui sera construite par *Rete Ferroviaria Italiana*).

### Quels sont les avantages escomptés ?

Il a été conclu, à l'issue de l'évaluation stratégique des incidences sur l'environnement, que le projet était économiquement réalisable, même en cas de croissance «faible» du PIB associée à une évolution défavorable dans le secteur des transports. Les avantages devraient plus que compenser les coûts dans tous les scénarios envisagés, avec un taux de rendement interne situé entre 9% et 12%.

### Où en est le projet ?

Créée par la loi 1158/71, la société *Stretto di Messina S.p.A.* est le concessionnaire chargé de l'étude, de la conception, de la construction et de l'exploitation de l'infrastructure reliant la Sicile au continent. Le pont a été déclaré «infrastructure d'intérêt national» par un décret-loi approuvé le 4 avril 2003.

Le 28 avril 2003, l'assemblée extraordinaire des actionnaires a approuvé une augmentation du capital social de 2,5 milliards d'euros en plusieurs tranches. À cette occasion, les sociétés *Fintecna S.p.A.*, *Anas S.p.A.* et *Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.* se sont engagées à souscrire à l'augmentation du capital social à concurrence respectivement de 70%, 15% et 15%, dans le cas où la Sicile et la Calabre décideraient de ne pas participer à l'apport en capital. Le reste des besoins financiers, soit 60% du montant total, sera couvert par des prêts spécifiques négociés sur les marchés financiers internationaux et garantis uniquement par les flux de trésorerie générés par le projet.

Itinéraire	Type de travaux	Distance (km)	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Pont	Construction d'un nouveau pont	5 km	2015	4491	4491

## **Projet n° 14: Liaison fixe rail/route du détroit de Fehmarn**

*Le détroit de Fehmarn est un projet de construction essentiel qui mettra en place, pour le trafic voyageur et le transport de fret, une liaison terrestre rapide et directe entre les pays scandinaves et le cœur du continent européen.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Ce projet s'inscrit dans le prolongement de l'un des projets retenus par la Commission<sup>10</sup>. Il comprendra la construction d'un pont ou d'un tunnel pour former une liaison routière et ferroviaire fixe franchissant les 19 km du détroit de Fehmarn entre l'Allemagne et le Danemark. Le franchissement du détroit de Fehmarn, qui se situe sur le même axe que la liaison de l'Øresund achevée récemment entre le Danemark et la Suède (projet d'Essen n° 9), est un élément essentiel du principal axe Nord-Sud reliant l'Europe centrale et les pays nordiques. Une fois achevé, ce projet remplacera la liaison par transbordeur entre Rødby (Danemark) et Puttgarden (Allemagne).

L'achèvement du projet nécessitera également la modernisation des liaisons intérieures, tant au Danemark, entre l'Øresund et le détroit de Fehmarn, qu'en Allemagne, entre Puttgarden et Hambourg et en direction de Hanovre et Brême. Le principal objectif poursuivi sera de garantir sur l'ensemble de l'axe Nord-Sud une capacité suffisante correspondant à la capacité de transport de la liaison fixe du détroit de Fehmarn.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

La construction d'une liaison fixe rapide est devenue indispensable du fait de l'intensification des échanges entre les pays nordiques et les pays du centre de l'Union européenne. Cet ouvrage permettra d'accroître considérablement le volume du trafic sur cet axe, notamment sur la liaison ferroviaire. Une fois achevé, il attirera un trafic de voyageurs et de fret estimé à 3,3 millions de véhicules et à 30 400-35 100 trains par an, ce qui contribuera à désengorger l'axe du Grand-Belt traversant le Danemark. À l'heure actuelle, moins de 20 % des marchandises transportées entre la Scandinavie et le continent européen sont acheminées (par transbordeur) via le détroit de Fehmarn entre le Danemark et l'Allemagne. Lorsque la liaison fixe aura été mise en place, cette proportion devrait passer à 33-37 %, soit quelque 15 à 17 millions de tonnes de fret par an, dont 8 à 11 millions de tonnes de fret ferroviaire.

Enfin, le projet devrait stimuler le développement économique de la région baltique du Danemark et de l'Allemagne, en créant un pôle de développement transfrontalier semblable à celui qui s'est mis en place avec le pont de l'Øresund.

### **Où en est le projet ?**

Le projet figure dans les plans allemand et danois de développement des infrastructures de transport. Une série d'études de faisabilité a été achevée en 2000. Une enquête d'intérêt commercial visant à évaluer la participation potentielle du secteur privé à la mise en place de la liaison a pris fin en juin 2002. Le coût total du projet dépendra de l'option technique adoptée, et aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

---

<sup>10</sup> Voir le document COM (2001)544

Les projets concernant la modernisation des liaisons ferroviaires en Allemagne (entre Puttgarden et Hamburg) et au Danemark (entre l'Øresund et le détroit de Fehmarn) sont étroitement liés à la construction de la liaison fixe du détroit de Fehmarn. Leur mise en œuvre, y compris en ce qui concerne le calendrier, dépendra dès lors de la construction de la liaison fixe entre le Danemark et l'Allemagne.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Détroit de Fehmarn	Pont et/ou tunnel route-rail	19 Km	2014	2800-4400 <sup>(1)</sup>	2800-4400 <sup>(1)</sup>
Copenhague-Rødby	Amélioration de la liaison ferroviaire	185 Km	2014	400 – 1000 <sup>(1)</sup>	400 - 1000 <sup>(1)</sup>
Puttgarden-Hambourg	Amélioration de la liaison ferroviaire	130 Km	2014	1092	1092
Hambourg/Brême-Hanovre	Amélioration de la liaison ferroviaire	114 km	2015	1284	1284
TOTAL				5576-7776	5576-7776

(1) L'évaluation finale du coût du projet dépend des solutions techniques choisies, mais aucune décision n'a encore été prise à ce sujet.

## **Projet n° 15: Triangle nordique**

**L'amélioration des infrastructures ferroviaires, routières et maritimes dans les pays nordiques contribuera à réduire les distances avec le centre du continent européen, ce qui renforcera l'intégration de ces régions périphériques dans l'Union européenne.**

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Le projet de transport multimodal du triangle nordique vise à moderniser les infrastructures routières, ferroviaires et maritimes en Suède et en Finlande, afin d'améliorer le transport des marchandises et des voyageurs entre les pays nordiques et le centre du continent. La modernisation des lignes ferroviaires doit permettre d'atteindre des vitesses de 160 km/h, voire supérieures à 200 km/h sur certaines sections. Des travaux sont également prévus afin d'encourager le transport de fret par rail, notamment le renforcement du réseau qui pourrait alors supporter des convois d'une charge supérieure.

La réalisation de la liaison fixe de l'Øresund entre le Danemark et la Suède (projet d'Essen n° 11) ainsi que le projet de liaison terrestre entre l'Allemagne et le Danemark (le détroit de Fehmarn) sont des éléments clés du triangle nordique, formant un lien intracommunautaire physique direct entre l'Europe continentale et la Scandinavie.

Les distances couvertes par ce projet qui reliera Malmö, Stockholm, Oslo, Turku, Helsinki et la frontière russo-finlandaise sont considérables : 1 900 km de routes et 2 000 km de voies ferrées.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le projet porte sur la réalisation de la plus importante voie de communication terrestre pour le trafic de voyageurs et le transport de marchandises en provenance de la Scandinavie. Il permettra l'intégration de régions qui, d'un point de vue géographique, sont à la fois enclavées et situées à la périphérie de la Communauté. Sa mise en œuvre entraînera une diminution sensible de la durée des trajets aussi bien par la route que par le rail. Elle conduira par ailleurs à une amélioration des flux de trafic et à des progrès notables en matière d'environnement et de sécurité. Enfin, les principaux centres urbains seront ainsi reliés par des infrastructures de première qualité.

La modernisation des axes routiers et ferroviaires contribuera à un développement équilibré des modes de transport dans les pays nordiques, la route étant utilisée pour les marchandises à haute valeur ajoutée et les denrées périssables et le rail étant employé pour le transport de masses importantes.

### **Où en est le projet ?**

Les travaux en Suède ont très bien avancé, bien que des investissements de l'ordre de 4 700 millions d'euros pour le rail et 2 600 millions d'euros pour la route soient encore nécessaires. La majeure partie du réseau devrait être achevée d'ici à 2010, y compris la branche entre Stockholm et Malmö et les deux branches vers la Norvège. Seuls quelques tronçons peu importants restent à achever d'ici à 2015.

En Finlande, les investissements nécessaires pour les travaux restant à effectuer s'élèvent, pour le rail comme pour la route, à 785 millions d'euros. La liaison routière entre Helsinki et Turku et la liaison ferroviaire entre Kerava et Lahti sont en construction et devraient être mises en service d'ici à 2010. Après 2010, les travaux concerneront essentiellement le

réseau routier entre Helsinki et Vaalimaa (frontière russe) et le tronçon ferroviaire entre Helsinki et Vainikkala (frontière russe).

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants <sup>(1)</sup> (en millions d'euros)
Helsinki-Vaalimaa	Modernisation des liaisons routières	100 km	2015	405	230
Helsinki-Vainikkala	Modernisation de la liaison ferroviaire	150 km	2012	260	85
TOTAL		250 km		665	315

(1) Ces montants ne comprennent que les investissements nécessaires après 2010.

## **Projet n° 16: Liaison multimodale Portugal-Espagne-Europe centrale**

*L'amélioration des infrastructures de transport routier, ferroviaire, aérien et maritime de la péninsule ibérique permettra de mieux la relier au reste de l'Europe et de renforcer sa fonction de «porte» de l'Europe occidentale.*

### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Ce projet prolongera et complétera l'ancien projet prioritaire n° 8 (approuvé lors du Conseil européen de Dublin), qui vise à mettre en place une structure cohérente et complémentaire pour les transports routiers, ferroviaires, maritimes et aériens dans l'ensemble de la partie nord-ouest de la péninsule ibérique, de la façade atlantique et du sud-est de la péninsule. Le projet consiste à renforcer trois corridors multimodaux reliant le Portugal à l'Espagne et à raccourcir ainsi les distances entre ces deux pays et le reste de l'Europe.

Le projet n'a subi aucune modification depuis le Conseil européen de Dublin, si ce n'est qu'il comprend maintenant un nouveau corridor reliant Sines et le sud du Portugal à Madrid au moyen d'une ligne directe à deux voies pour le transport des marchandises entre Sines et Badajoz, à la frontière entre le Portugal et l'Espagne. Les travaux à achever avant 2007 figurent dans la liste 0, et les travaux considérés comme faisant partie de la liste 1 sont donc la liaison Sines-Badajoz, la construction de l'aéroport d'Ota et des investissements portuaires peu importants, qui figuraient dans l'ancien projet prioritaire n° 8, mais ne se sont pas concrétisés.

### **Quels sont les avantages escomptés ?**

L'ancien projet prioritaire n° 8, ainsi que son prolongement, améliore les communications entre le centre de l'Union européenne et une région périphérique. Il permettra de raccourcir considérablement la durée des trajets et de renforcer la sécurité du trafic international. Ils pourraient même inverser la tendance à la baisse observée dans la part du transport maritime dans le commerce avec l'UE et promouvoir la modernisation des lignes ferroviaires, ce qui améliorerait l'intégration du marché européen des transports ferroviaires.

La nouvelle liaison Sines-Badajoz jouera un rôle décisif dans le développement du port de Sines et facilitera le trafic entre Lisbonne et Setubal et le centre de l'Espagne. L'application de nouvelles normes de vitesse et l'utilisation de traverses polyvalentes permettra de garantir l'interopérabilité totale des réseaux portugais et espagnol de transport de marchandises avec le reste du réseau ferroviaire transeuropéen.

### **Où en est le projet ?**

L'analyse coût/avantages, l'évaluation des incidences et les études techniques devraient débiter prochainement.

Tronçons (a)	Type de travaux	Distance	Calendrier (des travaux)	Coût total (en millions d'euros)	Investissement s restants (en millions d'euros)
Liaison ferroviaire Sines-Badajoz	Nouvelle construction	200 km	2010	700	700
Aéroports	Modernisation/nouv elle construction	-	2015	3 430	3003
Ports	Modernisation		2015	1 082	113
TOTAL				5 212	3 816

				(b)	(b)
--	--	--	--	-----	-----

(a) les sous-projets de l'ancien projet prioritaire n° 8 devant être achevés avant 2010 figurent dans la liste 0; (b) ne couvre pas les sous-projets repris dans la liste 0 qui doivent être achevés avant 2010.

## Projet n° 17: Autoroute frontière gréco-bulgare-Sofia-Nadlac-Constanta

*Ce projet autoroutier structurera le réseau routier de l'Europe orientale en reliant les ports d'Athènes, Thessalonique et Constanta au cœur de l'Union élargie.*

### En quoi le projet consiste-t-il ?

Ce projet concerne l'extension de l'autoroute grecque PATHE (ancien projet prioritaire n° 7 d'Essen). Il mettra en place les chaînons manquants de l'un des principaux axes routiers des pays orientaux de l'Europe élargie. Les tronçons retenus compléteront un axe qui a déjà bénéficié d'investissements des futurs États membres dans le cadre du programme ISPA.

Le projet se compose de deux branches se rejoignant à Nadlac: l'une dans la direction du port de Constanta et l'autre vers Thessalonique/Athènes.

### Quels sont les avantages escomptés ?

Cette liaison, qui avait déjà été retenue lors des conférences paneuropéennes des ministres des transports, favorisera le trafic et les échanges dans une région relativement peu développée. Elle reliera également le réseau autoroutier grec (autoroutes *Pathe* et *Via Egnatia*) au reste du réseau européen.

### Où en est le projet ?

Le Groupe a décidé d'inscrire les tronçons retenus dans la liste 1. Les autres tronçons (Sibiu-Constanta, Thessalonique-Athènes, Nadlac-Vidin, Vidin/Calafat-Sofia) sont achevés ou devraient l'être d'ici à 2008 au plus tard.

Tronçons	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'écus)	Investissements restants (en millions d'écus)
Nadlac-Sibiu	Modernisation/nouvelle autoroute	316 km	2007	1561	1561
Sofia- Kulata	Modernisation	160 km	2010	675	675
TOTAL				2101	2101

## Projet n° 18: Autoroute Gdansk –Katowice –Brno/Zilina –Vienne

*La construction de cette autoroute favorisera le développement économique de régions essentielles des nouveaux États membres. Du fait qu'elle constitue une nouvelle voie de communication entre la mer Baltique et l'Europe centrale, cette autoroute offrira, à long terme, une occasion unique de désengorger les axes Nord-Sud partant de la mer du Nord.*

### En quoi le projet consiste-t-il ?

Le projet concerne la construction d'une nouvelle autoroute à deux bandes de circulation dans chaque sens entre Gdansk et Vienne, via Loz en Pologne et Brno en République tchèque. Sur certains tronçons entre Katowice et Brno/Zilina, les travaux consisteront à moderniser les routes existantes. Le projet comprend la construction d'une voie d'accès vers le port de Gdansk, où il est question de construire un nouveau terminal conteneurs et navires rouliers (capacité prévue: 1,20 million d'EVP et 1,5 million de passagers).

### Quels sont les avantages escomptés ?

Le tracé du projet présente un intérêt particulier du point de vue européen dans la mesure où une part importante des transports internationaux (48 millions de tonnes de trafic international de transit en 2000) est acheminée sur cet axe. La Pologne compte parmi les nouveaux États membres dont le réseau autoroutier est le moins développé. Par conséquent, les infrastructures routières existantes ne peuvent supporter les camions aux poids et dimensions européennes que dans certaines limites. La construction de cette autoroute permettra de renforcer la sécurité routière, de réduire les encombrements et, partant, de faciliter les échanges. Les analyses coûts/avantages réalisées prévoient un taux de rentabilité élevé. En outre, le projet contribue à une stratégie globale visant à attirer de nouvelles activités économiques le long de l'axe (voir le projet n° 8 de la liste 1 et le projet n° 3 de la liste 2).

### Où en est le projet ?

Le projet figure dans les plans de développement nationaux et fait partie du corridor VI défini lors des conférences paneuropéennes de Crète et d'Helsinki. Pour la plupart des tronçons, les évaluations des incidences (sur l'environnement) ont été menées. Les travaux ont déjà débuté sur certains tronçons. L'ensemble du projet devrait être achevé avant 2010.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Gdansk-Katowice	Construction nouvelle	508 km	2010	2754	2754
Katowice-Brno	Modernisation d'une route existante/ construction nouvelle	312	2010	306 (PL) 2 480 (CZ)	306 (PL) 2 295 (CZ)
Katowice-Zilina	Modernisation d'une route existante	160 km	2010	604 (PL) 624 (SQ)	604(PL) 624 (SQ)
Brno-Vienne	Construction nouvelle	60 km (A)	2010	373 (A) 110 (CZ)	373 (A) 110 (CZ)
TOTAL				7251	7066

**Liste 2:**  
**Projets prioritaires**  
**à plus long terme**

## LISTE 2

### **Projet n° 1: Liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées**

*Une ligne à grande capacité reliant les réseaux ferroviaires français et espagnol augmentera sensiblement la part du rail dans le transport international de fret entre la péninsule ibérique et le reste de l'Europe.*

#### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Ce projet a pour objet la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande capacité à travers les Pyrénées, suivant un tracé qui reste à définir parmi les différentes options examinées. Destinée essentiellement au transport de marchandises, la ligne sera dotée de voies à l'écartement standard européen et nécessitera la construction d'un long tunnel. Le projet figure dans la proposition de la Commission<sup>11</sup>.

#### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le projet mettra en place, entre le réseau ferroviaire de la péninsule ibérique et celui du reste de l'Europe, une passerelle indispensable capable d'absorber la croissance impressionnante du trafic transpyrénéen (qui augmente actuellement à un taux de 10% par an). Les liaisons routières entre l'Espagne et la France sont proches de la saturation et, bien qu'il soit prévu d'améliorer les axes routiers existants, une liaison ferroviaire destinée au fret sera nécessaire à moyen terme.

L'objectif poursuivi est de faire en sorte que, à l'avenir, 30% du fret soit acheminé par le rail (contre 3% à l'heure actuelle).

#### **Où en est le projet ?**

Des études initiales et des enquêtes approfondies sur le trafic transfrontalier ont été menées en 1999 avec le soutien de la Communauté. Lors du sommet ministériel conjoint de juillet 2001, les ministres espagnol et français sont convenus d'examiner plus en détail la mise en place d'un cadre opérationnel entre les deux pays en vue de superviser la réalisation d'études socio-économiques coordonnées pour ce projet. Des contacts informels ont également eu lieu entre les délégués français et espagnols en marge du Groupe à haut niveau, durant la période qui a précédé le sommet bilatéral de juillet 2003.

En l'absence d'accord entre les pays concernés quant au tracé, il est impossible d'évaluer le coût du projet avec le même niveau de fiabilité que pour les autres projets. Toutefois, une étude menée récemment<sup>11</sup> par la région de l'Aragon estime le coût d'un franchissement central à 3 milliards d'euros (y compris un tunnel transfrontalier de 40 km et 110 km de voies d'accès en Espagne - à l'exclusion des voies d'accès en France). Le coût des options adoptant un tracé différent n'est pas disponible.

---

<sup>11</sup> "Estudio informativo de la Travesio Central de los Pirineos -Tunel de Baja Cota" – Octobre 2002

## LISTE 2

### **Projet n° 2: Rail Baltica : Helsinki - Tallinn - Riga - Kaunas - Varsovie**

**La modernisation du réseau ferroviaire en Estonie, en Lettonie et en Lituanie, en vue notamment d'en assurer l'interopérabilité avec l'ensemble du réseau européen, permettra le développement de ce mode de transport actuellement sous-utilisé dans les 3 pays baltes.**

#### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

Le rail est actuellement très peu utilisé dans les pays baltes pour le trafic international Nord-Sud. Le réseau actuel, construit suivant les normes russes, est caractérisé par une très grande lenteur et n'est pas interopérable avec les réseaux polonais et allemand. Ainsi, le temps d'attente des trains à la frontière entre la Lituanie et la Pologne est d'environ 40 minutes pour les trains de voyageurs et de 130 minutes pour les trains de marchandises. Sur certaines sections, la vitesse est limitée à 40-60 km/h.

Les trois pays baltes disposent déjà d'un réseau routier Nord-Sud récemment modernisé qui assure des communications efficaces avec l'Europe centrale («Via Baltica»). L'intégration dans l'Union européenne nécessite maintenant que soient examinées les possibilités techniques de développement du réseau ferroviaire sur ce même axe.

#### **Quels sont les avantages escomptés ?**

L'amélioration des conditions de trafic sur cet axe Nord-Sud contribuera à mieux relier les trois pays baltes avec le cœur du continent européen et, dès lors, à favoriser l'intégration de ces pays périphériques dans la future Union élargie. Pour les marchandises, les travaux permettront d'accroître la capacité du réseau ferroviaire, ce qui favorisera les échanges avec l'ensemble des pays européens. Pour les voyageurs, la réduction de la durée des trajets vers le centre du continent permettra de diminuer notablement la part du trafic routier vers la Pologne et l'Allemagne. Le projet constitue dès lors une priorité sur le plan environnemental ainsi que du point de vue de la promotion de la mobilité des personnes dans l'Union européenne élargie.

#### **Où en est le projet ?**

La plupart des études détaillées seront lancées à partir de 2004. Dans l'état actuel des choses, les estimations en termes de trafic, et plus particulièrement de transfert modal de la route vers le rail, doivent encore être confirmées par des analyses plus approfondies.

La réalisation de ce projet dépendra en outre d'une parfaite coordination entre les trois pays baltes, mais également avec la Pologne, puisque la ligne Rail Baltica se prolonge dans ce pays pour rejoindre le grand axe ferroviaire qui relie Berlin à Kiev et Moscou en passant par Varsovie. Actuellement, les options techniques doivent encore être déterminées entre les trois pays baltes. Les choix techniques, desquels dépendront les investissements à réaliser, devront tenir compte de la rentabilité escomptée de cette ligne ferroviaire. Il conviendra d'accorder une attention particulière à l'examen de l'une des solutions à long terme, à savoir la construction d'une voie ferrée à l'écartement standard européen.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Kaunas-frontière polonaise	Construction nouvelle	100 km	-	230	230
Kaunas – Joniskis	Modernisation/Construction nouvelle	267 km	-	550	550
Tronçon lettonien (via Riga)	Modernisation/Construction nouvelle	220-250 km	-	1 000	1 000
Tronçon estonien (jusqu'à Tallinn)	Modernisation/Construction nouvelle	170-250 km	-	800	800
<b>Total</b>				2580	2580

## LISTE 2

### **Projet n° 3: Liaison ferroviaire Gdansk–Bydgoszcz–Katowice–Zwardon réservée au fret**

*La modernisation de cette liaison ferroviaire qui sera réservée aux trains de marchandises permettra à la Pologne de rester l'un des premiers pays d'Europe en termes de part du fret ferroviaire sur un axe Nord-Sud essentiel.*

#### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

La ligne existante («ligne C-E 65»), dite «Coal Trunk Line», bien qu'elle soit à deux voies et entièrement électrifiée entre Gdansk et Katowice, est proche de la saturation, avec un trafic annuel de 2 millions de voyageurs et de 15 millions de tonnes de fret. La ligne se prolonge vers le sud de Katowice à Zwardon via Bielsko-Biala. Le tronçon situé entre Bielsko-Biala et Zwardon est à voie unique et n'est pas électrifié, ce qui signifie que seule une ligne à écartement étroit est disponible pour le trafic international entre la Pologne et la Slovaquie ainsi qu'avec les autres pays d'Europe centrale et d'Europe du sud-est. La mise en œuvre des projets n° 8 et 18 augmentera les capacités à moyen terme, tant pour les marchandises que pour les voyageurs. Suivant l'évolution du trafic marchandises, et notamment du type de marchandises transportées, avec le développement du port de Gdansk (transport conteneurisé ou en vrac), il pourrait se révéler nécessaire d'augmenter la capacité de la ligne. Si les études confirment cette nécessité, des travaux d'alignement des voies, de remplacement de l'alimentation électrique et d'installation de systèmes de signalisation et de communication répondant aux normes AGTC et AGC devront être entrepris pour permettre une vitesse de 120 km/h pour les trains de marchandises. Des travaux plus importants pourraient être nécessaires dans le sud en raison du manque d'infrastructures et des caractéristiques du terrain (zone montagneuse accidentée).

#### **Quels sont les avantages escomptés ?**

Le tracé du projet présente un intérêt particulier du point de vue européen dans la mesure où presque la moitié du trafic acheminé actuellement par cette ligne est international (exportations, importations, transit), et où cette part devrait s'accroître. Le projet réduira sensiblement les coûts pour les trains de marchandise, sur un axe desservant des régions densément peuplées et industrialisées caractérisées par une forte augmentation de la demande de transport. Les coûts du transport de marchandises se trouveraient réduits d'au moins 15%. Les travaux renforceraient l'attrait du rail et porteraient sa part à 25%, ce qui atténuerait le déclin observé actuellement sur le marché polonais. Le projet contribue à une stratégie globale destinée à attirer de nouvelles activités économiques sur l'axe concerné et favorisera un transfert modal pour le trafic longue distance, tout en répondant aux besoins de mobilité des voyageurs régionaux (voir les projets n° 3 - Autoroutes de la Baltique - et n° 18 de la liste 1).

#### **Où en est le projet ?**

Le projet figure dans le plan de développement national et fait partie du corridor IV défini lors des conférences paneuropéennes de Crète et d'Helsinki. Il est prévu de mener des études économiques et des études de faisabilité détaillées en 2007.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Gdansk-Katowice-	Modernisation	592 km	--	2000	2000

Bielsko-Biala						
Bielsko-Biala Zwardon	-	Modernisation/con struction nouvelle	58 km	--	355	355
TOTAL					2335	2335

### **Projet n° 4: Liaison fluviale Seine-Escaut**

**L'amélioration de l'axe fluvial Seine-Escaut reliera la région parisienne et le bassin de la Seine à l'ensemble du réseau des voies navigables du Benelux**

#### **En quoi le projet consiste-t-il ?**

La liaison fluviale Seine-Escaut fait partie d'un axe de transport vital reliant notamment, dans une région économique et industrielle très développée, les ports du Havre, de Dunkerque, d'Anvers et de Rotterdam. La promotion du transport par voies navigables entre le Benelux et la région parisienne est toutefois freinée par un goulet d'étranglement situé au Nord de Paris, entre Compiègne et Cambrai. En effet, la navigabilité sur cette section correspond aux classes internationales inférieures, ne permettant le passage que de bateaux d'un tonnage limité entre 400 à 750 tonnes. Le projet comporte la construction d'un canal à grand gabarit d'une centaine de kilomètres afin de permettre le passage de bateaux d'un tonnage pouvant atteindre 4 400 tonnes. Le tracé établi se situe à l'écart des vallées et des zones habitées, ce qui limitera l'incidence du projet sur le patrimoine naturel. La Belgique envisage également d'améliorer la navigabilité au nord de ce goulet d'étranglement, afin de permettre l'accès des bateaux de 4 400 tonnes maximum. Les travaux assureront la continuité entre les voies navigables des bassins fluviaux du nord de la France et du Benelux.

#### **Quels sont les avantages escomptés ?**

La mise en œuvre du projet facilitera le trafic de transit et soulagera le réseau terrestre, mais aura également des effets positifs sur les régions traversées, où des plates-formes de transport pourront être développées. De nombreux emplois pourraient être ainsi créés, quelque 8 000 selon certaines estimations.

On estime que l'élimination du goulet d'étranglement sur le territoire français pourra contribuer à absorber, dès la première année de mise en service, jusqu'à 15 millions de tonnes de fret. Le passage d'un gabarit maximal de 750 tonnes à un gabarit maximal de 4 400 tonnes pourrait réduire le coût de transport de 30 à 40 euros/1000 tonnes-kilomètres, ce coût s'établissant ainsi entre 10 et 15 euros/1000 tonnes-kilomètres une fois que les travaux sur le territoire français seront achevés. La diversification des modes de transport exercerait une incidence positive considérable sur l'environnement et la population.

#### **Où en est le projet ?**

En France, le projet est repris dans le schéma directeur transeuropéen des voies navigables à grand gabarit du 29 octobre 1993. Les autorités françaises ont à maintes reprises reconnu l'importance des travaux à réaliser pour promouvoir ce mode de transport dans une région économique très développée et, dès lors, sujette aux encombrements. Le démarrage du projet dépend toutefois encore d'un engagement du gouvernement français en faveur du projet dans son ensemble, notamment en ce qui concerne les aspects financiers et le calendrier de réalisation. Il convient tout d'abord d'entreprendre des analyses complétant les enquêtes préliminaires déjà réalisées, en particulier pour ce qui est de la mise en place de plates-formes multimodales et du développement de «canal du Nord» existant, qui serait remplacé par le nouveau canal en projet.

Itinéraire	Type de travaux	Distance	Achèvement des travaux	Coût total (en millions d'euros)	Investissements restants (en millions d'euros)
Belgique (Deulemont-Gand)	Amélioration de la navigabilité	80 km	2020	110	110
France (Compiègne-Cambrai)	Amélioration de la navigabilité	105 km	-	2 600	2 600
TOTAL				2710	2710



