



COORDONNATEUR EUROPÉEN DU PP17

RTE-T

Réseaux transeuropéens de transport

Rapport d'activité annuel 2009-2010 du PP17

Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava

Péter BALÁZS

Bruxelles

Août 2010

**Le présent rapport ne reflète que l'avis du coordonnateur européen et ne préjuge pas
de la position officielle de la Commission européenne**

TABLE DES MATIÈRES

1. Introduction	4
2. Tronçons transfrontaliers.....	5
2.1. Strasbourg-Kehl-Appenweier.....	5
2.2. Munich-Salzburg.....	5
2.3. Vienne-Bratislava.....	6
3. Goulets d'étranglement.....	6
3.1. Baudrecourt-Vendenheim	6
3.2. Stuttgart-Ulm.....	7
3.3. Wels-Vienne.....	7
4. Autres tronçons	8
4.1. Allemagne	8
4.2. Slovaquie.....	9
5. Activités en 2010	9
6. Conclusions et recommandations	10
Annexe 1	11
Annexe 2	12
Annexe 3.....	13

Résumé

Le projet prioritaire n° 17, à savoir l'«axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Vienne-Bratislava», traverse d'est en ouest des zones très densément peuplées d'Europe centrale. Il s'étend sur 1,382 km et concerne quatre États membres: la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Slovaquie.

Après la signature, le 9 juin 2006, d'une déclaration d'intention des ministres des transports des quatre États membres et la conclusion de plusieurs traités bilatéraux portant sur les tronçons transfrontaliers, les travaux du PP17 ont avancé de manière satisfaisante sur la plupart des tronçons. Des tronçons étendus ont été mis en service ou auront bien progressé au terme de la période de financement actuelle (2007-2013); d'autres devraient être achevés d'ici à 2015.

- Tronçons transfrontaliers:
 - le pont de Kehl devrait être mis en service en décembre 2010;
 - sur le tronçon Munich - Salzbourg, certains travaux sont en cours, notamment la mise à deux voies du tronçon Ampfing-Mühldorf (achèvement prévu fin 2010) et la construction d'un nouveau pont à deux voies sur l'Inn à Mühldorf (achèvement prévu mi-2011); les travaux de mise à trois voies entre Freilassing et Salzbourg ont progressé côté autrichien, à l'inverse du côté allemand (pont sur la Saalach);
 - sur le tronçon Vienne - Bratislava, certains travaux ont commencé en 2010, d'autres débiteront en 2011 et tous devraient être terminés pour 2015.
- Goulets d'étranglement:
 - les travaux du tronçon Baudrecourt-Vendenheim viennent de débiter, pour une mise en service prévue au premier semestre 2016 au plus tard;
 - les travaux du tronçon Stuttgart-Ulm ont débuté en 2010 et la mise en service est prévue pour décembre 2019;
 - les travaux du tronçon Wels-Vienne sont en cours et devraient s'achever en 2015. Par contre, la réalisation du contournement de St Pölten pour les trains de marchandises devrait durer jusqu'en 2017. Des étapes importantes vont être franchies sur cette ligne: la nouvelle gare de St Pölten sera inaugurée le 10 septembre 2010 et le tronçon St Pölten-Vienne devrait être achevé le 8 décembre 2012, ce qui permettra de réduire le temps de trajet de 15 minutes.

Les projets et les travaux concernant cet axe sont cofinancés par la Commission européenne (1995-2013) au titre du budget RTE-T, du plan de relance de l'économie européenne (PREE) et, pour la République slovaque, du Fonds de cohésion.

Même si l'avancement des travaux sur cet axe ferroviaire est encourageant, des solutions restent à trouver sur les points suivants:

- les travaux de construction sur le tronçon Freilassing - frontière autrichienne ne pourront démarrer que lorsqu'une décision technique aura été prise et un accord financier trouvé;

- concernant le tronçon Stuttgart-Ulm, les discussions récemment lancées doivent être poursuivies;
- en ce qui concerne l'intermodalité, vu les nombreux aéroports et voies navigables présents le long de cette axe, le coordonnateur recommande d'y raccorder tous les terminaux de fret aéroportuaires et intermodaux.

1. Introduction

En juillet 2005, la Commission européenne a désigné un groupe de six personnalités pour évaluer l'avancement de certains projets prioritaires du RTE-T et pour formuler des recommandations relatives à une mise en œuvre efficace. En 2007, elle a nommé deux autres coordonnateurs, un pour les autoroutes de la mer et un autre pour les voies navigables. En juillet 2009, la Commission a adopté une décision octroyant un second mandat de quatre ans à sept des huit coordonnateurs. Avec la nomination de trois nouveaux coordonnateurs en juin 2010, neuf coordonnateurs européens supervisent désormais onze projets prioritaires.

En 2005, Péter Balázs a été nommé coordonnateur européen du projet prioritaire RTE-T n° 17 (Paris-Stuttgart-Vienne-Bratislava). Il a occupé cette fonction jusqu'en avril 2009, date à laquelle il est devenu ministre des affaires étrangères de la Hongrie. En juin 2010, la Commission européenne l'a à nouveau chargé de coordonner les travaux sur cet axe, tâche dont il s'était précédemment acquitté avec succès.

Alors qu'il entame son nouveau mandat, il considère que les chantiers ont bien avancé sur la plupart des tronçons du PP17. La signature de la déclaration d'intention par les ministres des transports le 9 juin 2006 a constitué une étape importante qui a été suivie de la signature de plusieurs traités bilatéraux portant sur les tronçons transfrontaliers Strasbourg-Kehl-Appenweier (2006), Munich-Salzburg (2007) et Vienne-Bratislava (2007). Des tronçons étendus ont été mis en service, d'autres auront bien progressé au terme de la période de financement actuelle (2007-2013) et d'autres encore devraient être prêts d'ici à 2015.

Les travaux sur cet axe sont cofinancés par la Commission européenne (1995-2013) au titre du budget RTE-T (environ 653 millions d'euros), du plan européen pour la relance économique (environ 9,4 millions d'euros) et du Fonds de cohésion (pour la République slovaque uniquement). L'allocation d'environ 91 millions d'euros au projet d'axe ferroviaire à grande vitesse Est (PP4) et l'octroi d'environ 100 millions d'euros pour l'installation du système européen de gestion du trafic ferroviaire (ERTMS) le long de différents axes ayant un rapport avec le PP17, ont également permis des progrès sur l'axe concerné.

Le coordonnateur estime que les étapes récentes les plus importantes pour la mise en œuvre du projet prioritaire ont été les suivantes:

1. la signature de la convention de financement de la seconde phase du TGV Est européenne (Baudrecourt-Vendenheim) en septembre 2009;
2. la signature de la convention de financement du tronçon Stuttgart-Ulm et le lancement du chantier de la gare centrale de Stuttgart en février 2010;
3. le démarrage de la construction de la gare centrale de Vienne début 2010;
4. le lancement, le 19 avril 2010, des travaux de construction du nouveau pont à deux voies sur l'Inn à Mühlendorf.

2. Tronçons transfrontaliers

2.1. Strasbourg-Kehl-Appenweier

Le pont sur le Rhin de Kehl sera terminé et ouvert au trafic commercial en décembre 2010. Ce nouveau pont, qui autorise une vitesse de 160 km/h, permettra de renforcer la capacité et l'offre de services internationaux et régionaux. De plus, il facilitera la navigation sur le Rhin. La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T s'élèvera à 31,4 millions d'euros maximum au terme de la période de financement actuelle.

Le tronçon Kehl-Appenweier dans son intégralité sera terminé plus tard que prévu même si la décision technique concernant la «courbe d'Appenweier» ou «de Karlsruhe» a déjà été prise. Un croisement à niveaux différents sera construit. Les connexions entre Strasbourg/Kehl et Karlsruhe, d'une part, et entre Offenbourg et Strasbourg/Kehl, d'autre part, devraient s'en trouver facilitées à l'heure où la vallée du Haut-Rhin connaît une hausse du trafic régional, national et international.

Un autre goulet d'étranglement, commun au PP17 et au PP24, doit être résorbé au niveau du tunnel de Rastatt. Alors même qu'un permis de construire valide a été octroyé en 1998, la construction de cette liaison essentielle n'a pas démarré, faute de financement.

2.2. Munich-Salzburg

En juillet 2007, les ministres des transports allemand et autrichien ont décidé d'unir leurs efforts pour la réalisation du tronçon transfrontalier, afin de renforcer la capacité de la ligne Munich-Mühldorf-Freilassing-Salzburg. Leur déclaration annonçait la construction d'un nouveau pont de franchissement frontalier de la Saalach. La fin des travaux était prévue pour 2012 au plus tard, mais cet objectif ne sera pas atteint. Les travaux côté autrichien sont en cours, mais le chantier côté allemand ne démarrera pas avant 2012 et s'étalera sur trois ans. À l'heure actuelle, aucune date précise n'est connue. Pour le tronçon Freilassing-Salzburg-Liefering, l'évaluation des incidences transfrontalières sur l'environnement (EIA) a débuté et devrait s'achever en 2011. La recherche d'un accord sur une décision technique et la signature de la convention de financement sont deux points qui méritent une attention particulière.

Le tronçon Munich-Freilassing passera par Mühldorf. Des études sur l'électrification de l'intégralité de la ligne ont été faites ou sont en cours. Sur le tronçon Munich – Mühldorf, les travaux préliminaires ont débuté en 2007; sur le tronçon Ampfing-Mühldorf (à deux voies), les travaux sont en cours et devraient durer jusqu'à la fin 2010. La construction d'un nouveau pont à deux voies sur l'Inn à Mühldorf a débuté le 19 avril 2010 et devrait s'achever mi-2011. Elle est financée par le plan de relance allemand (11,7 millions d'euros). Le tronçon à deux voies Mühldorf-Tüßling dans sa globalité est en phase de planification. Il est également financé par le plan de relance allemand (à hauteur de 3,5 millions d'euros).

Il est essentiel de renforcer la capacité non seulement pour le transport de voyageurs sur cette ligne mais également pour le fret en provenance et à destination du pôle triangulaire de chimie situé autour de Burghausen et de Mühldorf. La ligne actuelle à une voie entre Munich, Mühldorf et Tüßling supporte plus d'un pour cent du volume total du trafic marchandises de l'Allemagne, et ce chiffre devrait augmenter. L'électrification de l'embranchement de Burghausen et de plusieurs tronçons à deux voies est planifiée et pourrait être achevée fin 2020 si le gouvernement fédéral débloque les fonds.

Entre Salzburg-Liefering et la gare de Salzburg, certains travaux sont déjà terminés, notamment le pont sur la Salzach et les gares d'Aighhof, de Mülln-Altstadt et de Taxham. Les travaux du tronçon Salzburg-Liefering devraient durer de 2010 à 2013.

La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T s'élèvera à 51,8 millions d'euros maximum au terme de la période de financement actuelle.

2.3. Vienne-Bratislava

En juillet 2007, les ministres des transports autrichien et slovaque ont décidé d'œuvrer ensemble à la réalisation du tronçon transfrontalier. Ils ont annoncé plusieurs projets, en indiquant leur date d'achèvement: gare ferroviaire de Filialka (2013), nouvelle gare centrale de Vienne (2013), liaisons ferroviaires de Bratislava (2015) et liaisons aéroportuaires de Bratislava et de Vienne (2015 pour les deux).

La plupart des travaux sur la liaison ferroviaire Vienne-Bratislava devraient être exécutés entre 2010 et 2014. Après une phase préparatoire de deux ans, la construction de la gare centrale de Vienne a démarré début 2010, tandis que les travaux des autres tronçons autrichiens de cette liaison démarreront en 2011 et devraient s'achever en 2015.

La gare centrale de Vienne sera construite sur le site de l'ancienne «Südbahnhof» qui a été fermée fin 2009 et complètement démolie en janvier 2010. En attendant la fin des travaux, une gare ferroviaire provisoire pour le trafic urbain et des voies de raccordement ont été construites. La gare de «Meidling» a été rénovée et sert de gare terminus provisoire pour le trafic méridional. Dans le cadre des travaux préliminaires de la nouvelle gare centrale a été construit l'atelier haute technologie de Matzleinsdorf, équipé d'un grand hangar pour la maintenance légère des locomotives et des unités motorisées.

Pour les liaisons entre Vienne, son aéroport et Bratislava («Klederinger Schleife» et «Götzendorfer Spange»), les permis de construire devraient être délivrés en 2011, sur la base de l'analyse des incidences sur l'environnement.

Les travaux du tunnel du Danube, le plus grand projet slovaque, démarreront ultérieurement. Au terme de la période de financement actuelle, la contribution de l'UE pour ce tronçon, au titre du budget RTE-T, atteindra 145,9 millions d'euros maximum, dont environ 135 millions d'euros pour les tronçons autrichiens.

3. Goulets d'étranglement

3.1. Baudrecourt-Vendenheim

Le 1^{er} septembre 2009, le gouvernement français, Réseau Ferré de France (RFF) et seize collectivités territoriales ont signé la convention relative au financement de la seconde phase du TGV Est. Les travaux préparatoires ont démarré en 2008; les travaux d'ingénierie civile doivent démarrer en 2010. Ce tronçon doit être mis en service au premier semestre 2016, ce qui réduira de 30 minutes le temps de trajet entre Paris et Strasbourg. La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T atteindra 94 millions d'euros maximum au terme de la période de financement actuelle.

3.2. Stuttgart-Ulm

Un accord a été signé entre le ministre allemand des transports, Deutsche Bahn AG et les autorités régionales le 19 juillet 2007; la convention de financement a été signée en avril 2009. La cérémonie de lancement des travaux a eu lieu le 2 février 2010. Ce tronçon sera construit entre 2010 et décembre 2019.

La procédure de planification avance convenablement malgré certains retards concernant les décisions formelles sur les permis finaux (Planfeststellungsbeschlüsse). La plupart des permis de construire ont été délivrés ou sont en cours de préparation par l'autorité compétente (Eisenbahn-Bundesamt). Il est impératif que le permis final pour le tronçon Wendlingen-Ulm soit obtenu en 2010, afin de respecter le calendrier. En juin 2010, la Eisenbahn-Bundesamt (EBA) a accordé une dérogation importante permettant d'utiliser les lignes ferroviaires S-Bahn (chemin de fer express) sur le site de l'aéroport. La contribution de l'UE à ce tronçon au titre du budget RTE-T atteindra quelque 237 millions d'euros maximum au terme de la période de financement actuelle.

Depuis fin 2009, le projet fait à nouveau l'objet d'après discussions en raison de révisions à la hausse du budget prévisionnel, d'interrogations sur les bénéfices et de possibles problèmes de géologie.

3.3. Wels-Vienne

L'ancienne ligne à deux voies a été transformée en ligne grande capacité à quatre voies pour le trafic est-ouest et est déjà en service dans des secteurs stratégiques; 46 % du tronçon sont achevés, 43 % sont en construction et 11 % en phase de planification. En 2009 et 2010, l'avancement de ce tronçon a été marqué par plusieurs étapes importantes et le calendrier est respecté.

Afin de faciliter les procédures de planification et de construction, ce tronçon a été divisé en sous-tronçons, à savoir:

3.3.1. Tunnel de Lainzer

Le tunnel de Lainzer, long de 12,8 km et actuellement en construction, permettra d'améliorer la connexion entre Vienne et la liaison ferroviaire ouest et de relier celle-ci aux liaisons ferroviaires à destination du Sud et de l'Est. En effet, les trains de transport longue distance de marchandises et de voyageurs pourront traverser Vienne en sous-sol. Des capacités disponibles en surface peuvent être utilisées pour améliorer le transport suburbain de passagers. Les travaux relatifs aux équipements techniques ont débuté en décembre 2009. Le projet devrait s'achever en décembre 2012.

3.3.2. Nouvelle ligne sur la liaison Vienne-St Pölten

Cette nouvelle ligne a été divisée en trois sous-tronçons: le «*Wienerwald*» (notamment le tunnel du Wienerwald), le «*Tullnerfeld*» et le «*Westabschnitt*». Les travaux de construction préliminaires des tunnels sont déjà achevés. Actuellement, les travaux portent sur les superstructures de la voie et sur l'équipement technique. La nouvelle ligne «Vienne-St Pölten» et le «tunnel de Lainzer» devraient tous deux être complètement opérationnels en décembre 2012.

3.3.3. St Pölten-Loosdorf (contournement fret ferroviaire)

Sur le tronçon «Loosdorf-St Pölten» (contournement fret ferroviaire), plusieurs ponts ont déjà été achevés pour établir la jonction, et d'autres travaux sont en cours. La construction du «tunnel de Pummersdorf» devrait débuter en 2011. L'intégralité du tronçon devrait être terminée en 2017.

3.3.4. Ybbs-Amstetten

Fin 2008, les travaux concernant les grands ponts sur l'Ybbs et d'autres tronçons ont débuté. Au printemps 2009 a été lancée la construction du tunnel de Burgstall, qui s'étend sur environ 2,2 km entre Hubertendorf et Blindenmarkt. Les travaux de la galerie intérieure progressent et devraient être terminés en août 2011. Le long de la ligne, seize ponts ferroviaires et neuf ponts routiers seront construits et les gares ferroviaires seront réaménagées. Certaines parties de la ligne devraient être achevées en décembre 2012, en même temps que la nouvelle ligne «Vienne-St Pölten» et le «tunnel de Lainzer». La mise en service de la totalité du tronçon est prévue pour 2015.

Le plan européen pour la relance économique finance les projets suivants: la «gare de Melk» (fin en 2011), le contournement fret ferroviaire de St Pölten (fin en 2017) et le tunnel de Burgstall en tant que maillon du tronçon «Ybbs-Amstetten» (fin en 2015).

La contribution de l'UE pour ce tronçon au titre du budget RTE-T atteindra un maximum de 67,5 millions d'euros au terme de la période de financement actuelle. En outre, 9,4 millions d'euros seront débloqués dans le cadre du plan européen pour la relance économique.

4. Autres tronçons

4.1. Allemagne

D'importants tronçons entre Appenweier-Karlsruhe et Stuttgart sont déjà terminés. Le tronçon Stuttgart-Ulm ayant été lancé, le tronçon Ulm-Augsburg doit maintenant faire l'objet d'une étude approfondie pour établir les paramètres de ligne qui permettront d'étoffer l'offre de services de transport longue distance de passagers. L'accent doit être mis en particulier sur le renforcement des capacités (par exemple avec un tronçon à trois voies) et sur l'optimisation des vitesses autorisées sur la ligne. À l'heure actuelle, la vitesse est limitée à 200 km/h entre Ulm et Neuoffingen et à 160 km/h entre Neuoffingen et Augsburg. Sur certaines parties de ce dernier tronçon, la vitesse est encore plus limitée en raison de leur configuration physique. Pour celles-ci, on peut envisager de détourner le trafic. En ce qui concerne le renforcement des capacités, les tronçons Neuoffingen-Ulm et Gessertshausen-Augsburg méritent une attention particulière. L'avancement des différentes parties du tronçon dépend du déblocage des fonds fédéraux, lequel n'est pas à l'ordre du jour.

Les travaux entre Augsburg et Munich seront achevés en décembre 2011 au plus tard, ce qui permettra de disposer d'un tronçon à quatre voies sur toute sa longueur, autorisant une vitesse de pointe de 230 km/h.

Début 2010, le gouvernement et le Parlement bavarois (Landtag) ont convenu d'un plan de développement pour Munich («Bahnkonzept München») avoisinant les trois milliards d'euros. Les capacités du centre-ville devraient être renforcées d'ici à 2017 («2. S-Bahn-Stammstrecke») et l'aéroport devrait être relié au centre-ville («Ostkorridor») et à l'axe du

PP17 («Erdinger Ringschluss»). À l'heure actuelle, aucune convention de financement n'a été conclue pour ces deux projets.

4.2. Slovaquie

Plusieurs études approfondies sont en cours pour la mise en place de la liaison entre, d'une part, Bratislava et son aéroport et, d'autre part, Vienne et la zone qu'elle dessert. Pour la période de financement actuelle, les étapes suivantes sont terminées:

- le nouveau tronçon entre Bratislava Predmestie et Bratislava, notamment la gare de Filiálka (futur nœud des transports publics de Bratislava);
- le raccordement de la gare Central Cargo (UNS) et de la gare ferroviaire de Letisko à l'aéroport,
- la gare ferroviaire de Petržalka.

L'électrification du tronçon Devínska Nová Ves - Marchegg (Autriche) doit s'achever en 2014. Des travaux sont planifiés pour la prochaine période de financement, afin de relier l'aéroport de Bratislava à Vienne via Marchegg.

5. Activités en 2010

Le nouveau mandat de Péter Balázs a débuté le 8 juin par un premier échange de vues avec le Commissaire Kallas, sur l'avancement des projets prioritaires en général, et avec les coordonnateurs responsables des projets concernés également par l'axe Paris-Bratislava, notamment Karla Peijs (PP18), Pat Cox (PP1) et Gilles Savary (PP22). Ce même jour, un premier échange de vues a également eu lieu avec le ministre des transports slovaque. D'autres réunions devraient avoir lieu à l'automne 2010 avec les ministres des autres États membres traversés par l'axe et avec le nouveau ministre des transports slovaque.

Le coordonnateur se félicite que trois millions de passagers aient utilisé la ligne à grande vitesse franco-allemande reliant Stuttgart à Paris via Karlsruhe entre juillet 2007 et février 2010. Cette liaison ferroviaire de 3 heures 45 minutes a remplacé la quasi-totalité des vols entre Stuttgart et Paris.

Le coordonnateur salue la publication, dans le cadre de l'initiative «Magistrale pour l'Europe», d'une étude sur les services proposés sur cet axe («Magistrale pour l'Europe» – «Des trains pour l'Europe»). L'étude souligne le gain de temps potentiel pour les voyageurs qui résultera de la mise en œuvre complète du PP17. Le trajet Paris - Bratislava devrait diminuer encore de 80 minutes d'ici à 2015 (10 heures 30 minutes) et de 95 minutes supplémentaires lorsque toutes les mesures prévues auront été mises en œuvre. Un trajet théorique prendra alors 9 heures, contre 15 heures 15 minutes en 1995. Étant donné que des besoins très divers doivent être anticipés en termes de transports locaux, régionaux, nationaux et européens, il faut souligner que la construction de nouvelles infrastructures (voies, gares et systèmes de contrôle) ne garantira pas à elle seule l'efficacité des services proposés pour le transport de voyageurs et de marchandises, notamment pour les trajets du point de départ au terminus de la ligne. Cela rend la procédure de planification extrêmement complexe. Le coordonnateur recommande de suivre «l'approche de planification intégrée» proposée afin d'exploiter au maximum les investissements publics et de fournir les meilleurs services possibles. En outre, le coordonnateur salue la proposition visant à entamer une réflexion, au niveau européen et national, sur l'adaptation du cadre législatif actuel concernant la libéralisation du rail et ce,

dans l'optique d'établir des horaires (internationaux) attractifs et de favoriser la productivité des investissements.

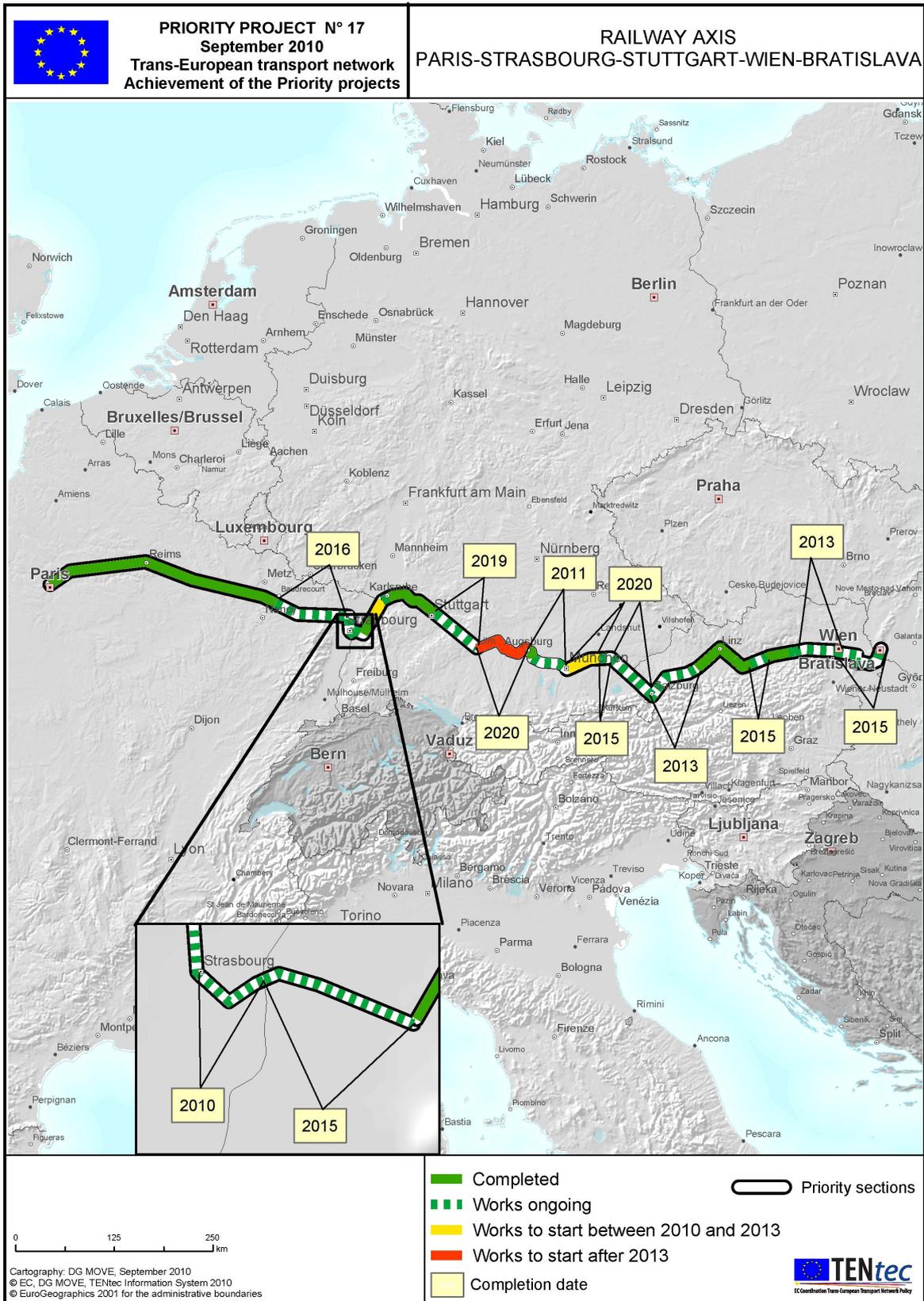
6. Conclusions et recommandations

L'avancement des travaux sur cet axe ferroviaire est satisfaisant. Des tronçons étendus ont été mis en service, d'autres auront bien avancé au terme de la période de financement actuelle (2007-2013) et d'autres encore devraient être en voie d'achèvement en 2015. Le cofinancement au titre du budget RTE-T avoisinera alors les 670 millions d'euros pour la totalité du projet. Cependant, certains problèmes restent à résoudre:

- l'absence de décisions techniques et/ou de conventions de financement relatives au pont de Freilassing et à l'électrification (ABS 38) bloque la réalisation du tronçon transfrontalier Munich-Salzburg;
- les discussions récemment entamées concernant le tronçon Stuttgart- Ulm doivent se poursuivre;
- pour ce qui est de l'intermodalité, vu les nombreux aéroports et voies navigables présents le long de cet axe, le coordonnateur recommande d'y raccorder tous les terminaux de fret intermodaux. Le financement et le calendrier du projet de liaison aéroportuaire de Munich restent flous.

Tous les États membres traversés par la ligne sont confrontés aux mêmes difficultés budgétaires. Le cas de l'Allemagne est à suivre en particulier, car plusieurs tronçons sont inachevés, et le budget prévu pour développer l'infrastructure de transport fait l'objet d'âpres discussions. Un équilibre entre les dépenses et la consolidation du budget national doit être trouvé. Le processus de prise de décision sur la planification des investissements fédéraux («Bedarfsplanüberprüfung») est en cours et devrait s'achever en octobre 2010. Selon le ministère fédéral, les travaux ne devraient pas être retardés. En vue de la préparation du prochain «Bundesverkehrswegeplan» (2015), des travaux portant sur la conception sont en cours. Le coordonnateur européen doit suivre ce processus afin d'assurer la qualité des services sur l'axe du PP17.

Annexe 1



Annexe 2

Tronçons en cours de construction, distances, temps de trajet, budget prévisionnel

Tronçon	Type	Km	Mise en service	Temps de trajet (actuel)	Temps de trajet futur	Budget prévisionnel établi par M. Balázs
Baudrecourt-Vendenheim	Ligne à grande vitesse	100	2015	140 min	110 min	2,1 Mrd EUR
Gare de Strasbourg-Pont de Kehl	Modernisation (160 km/h)	15	2010	54 min	25 min	150 Mio EUR
Pont de Kehl	Modernisation (160 km/h)	150	2010			
Pont de Kehl-Appenweier	Modernisation (200 km/h)		2017			
Appenweier-Karlsruhe	Ligne à grande vitesse		En service sauf tunnel de Rastatt			
Stuttgart-Wendlingen (dont Stuttgart 21)	Nouvelle gare, ligne à grande vitesse		86,6	2019/2020	54 min	28 min
Wendlingen-Ulm	Ligne à grande vitesse	2019/2020		2,9 Mrd EUR		
Ulm-Neuoffingen (-Augsburg)	Modernisation (200 km/h)	30 (94)	?	24 (44) min	21 (41) min	160 Mio EUR
Augsbourg-München	Modernisation (230 km/h)	62	2012	37 min	18 min	490 Mio EUR
München-Mühldorf-Freilassing	Modernisation (160 km/h)	141	?	82 min	62 min	2,8 Mrd EUR
Freilassing-Salzburg	Modernisation (160 km/h)		2013 2014: gare de Salzburg			240 Mio EUR (dont gare de Salzburg)
Salzburg-Attnang	Modernisation (160 km/h)	121	?	77 min	70 min	600 Mio EUR
Attnang-Wels	Modernisation (160 km/h)		Lückenschluss Lambach-Breitenschützing: 2013			
Wels-Linz	Modernisation (160 km/h)		?			
Linz-St Pölten	Modernisation (160 km/h)	130	St Pölten: 2010/2011; Ybbs/Amstetten: 2012/2015 Melk: 2011 St Pölten/Loosdorf: 2016/2017	63 min	45 min	610 Mio EUR
St Pölten-Vienne	Modernisation (160 km/h)	44	Tunnel de Lainzer: déc. 2012	41 min	25 min	2,2 Mio EUR (dont tunnel de Lainzer)
Vienne	Nouvelle gare centrale		Fin 2012	40 min	0 min	490 Mio EUR
Vienne-Bratislava	Modernisation (160 km/h)	65/ 80	Klederinger Schleife/Götzendorfer Spange: 2013/2015 AIE (nord)	70 (nord)/ 55 (sud)	35 (nord)/ 55 (sud)	90 Mio EUR (AT) + 462 Mio EUR (SK)
Total				~ 10h	~ 6 ½ h	

Annexe 3

Budget RTE-T pour les projets et actions sur l'axe du PP17

	Référence de la décision	PROJET	Tronçon	Contribution maximale de l'UE en millions d'euros	Cofinancement UE
France	2007-FR-17210-P	Études et travaux concernant le TGV Est	Baudrecourt-Vendenheim	18	19,1 %
	2009-FR-17044-E	Études et travaux concernant le TGV Est	Baudrecourt- Strasbourg	76	12,0 %
Allemagne	1996-DE-13-P	Travaux concernant le tronçon Kehl- Appenweier	Kehl- Appenweier	5	
	2007-DE-17220-P	Travaux concernant la gare de Kehl, Kork, le «virage de Karlsruhe»	Kehl- Appenweier	26,42	25,0 %
	1997-DE-51	Exploration géologique et hydrologique	Stuttgart- Ulm	3,5	
	2000-DE-328	Connection vers l'Aéroport	Stuttgart—Ulm	1,6	
	2001-DE-1004-S	Études sur la grande vitesse	Stuttgart- Ulm	2,5	
	2002-DE-1004-S	Études sur la grande vitesse	Stuttgart- Ulm	5	
	2004-DE-1004 a-S	Études sur la grande vitesse	Stuttgart- Ulm	4,9	45,0 %
	2006-DE-1004-S	Études sur la grande vitesse	Stuttgart- Ulm	2,6	44,0 %
	2006-DE-90307-S	Études sur le nœud de Stuttgart	Stuttgart	2	
	2007-DE-17200-P	Travaux concernant la ligne à grande vitesse	Stuttgart- Wendlingen	114,5	11,6 %
	2007-DE-17010-P	Travaux concernant la ligne à grande vitesse	Wendlingen- Ulm	101,5	14,4 %
	2001-DE-1005 P	Travaux	Augsbourg - Mering	3,5	25,0 %
	2004-DE-1005-P	Travaux concernant la ligne à grande vitesse	Augsbourg - Olching	5	9,7 %
	2005-DE-1005-P	Travaux concernant la ligne à grande vitesse	Augsbourg - Olching	5	8,0 %
	2006-DE-1005-P	Travaux concernant la ligne à grande vitesse	Augsbourg - Olching	2,76	5,7 %
Autriche	2001-DE-1003A-P	Études	Münich-Mühldorf-Freilassing	1	
	2007-DE-17020-P	Travaux concernant les ponts, les voies et une gare	Freilassing- Salzburg	8,5	25,0%
	2006-AT-GR-1108b-P	Travaux concernant les voies	Freilassing-Salzburg	4,5	12,9 %
	2007-AT-17170-P	Travaux concernant les ponts, les voies et une gare	Freilassing- Salzburg Déviation d'Enns/ nœud de Rohr	37,8	25,0 %
	2002-AT-1001-P	Travaux	Déviation d'Enns/ nœud de Rohr	0,5	
	2003-AT-1001-P	Travaux	Déviation d'Enns/ nœud de Rohr	1,3	
	2004-AT-1001-P	Travaux	Déviation d'Enns/ nœud de Rohr	4	
	2005-AT-1001-P	Travaux	Déviation d'Enns/ nœud de Rohr	7,65	
	1999-AT-4	Travaux concernant les voies	St Valentin- Amstetten	8	
	2000-AT-107-P	Travaux concernant les voies	St Valentin- Amstetten	8	

	2009-AT-17104-E	Travaux concernant le tunnel de Burgstall (PREE*)	Amstetten- Ybbs	3,4	20,0 %
	2009-AT-17098-P	Travaux concernant la gare (PREE*)	Melk	3,4	20,0 %
	2009-AT-17100-P	Travaux concernant les voies de fret (PREE*)	Loosdorf- St Pölten	2,6	20,0 %
	1997-AT-13S	AIE - études	St Pölten-Vienne	0,9	
	1998-AT-4	Travaux	St Pölten-Vienne	3,6	
	1999-AT-8	Travaux	St Pölten-Vienne	5,6	
	2000-AT-104-S	Études sur la conception	St Pölten-Vienne	3	
	2000-AT-108-P	Travaux concernant le tunnel à deux voies	St Pölten-Vienne	8	
	2001-AT-155-P	Travaux	St Pölten-Vienne	3,5	
	2001-AT-1002-P	Modernisation du nœud de Wagram	St Pölten-Vienne	1	
	2002-AT-1002-P	Modernisation du nœud de Wagram	St Pölten-Vienne	4	
	2003-AT-1002-P	Modernisation du nœud de Wagram	St Pölten-Vienne	3,1	
	2004-AT-1002-P	Modernisation du nœud de Wagram	St Pölten-Vienne	4,8	
	2004-AT-1108-P	Travaux concernant la ligne à grande vitesse	St Pölten-Vienne	9	
	2005-AT-1108-P	Travaux concernant la ligne à grande vitesse	St Pölten-Vienne	3	
	2006-AT-1108-P	Travaux (concernant entre autres le tunnel du Wienerwald)	St Pölten-Vienne	4	
	1997-AT-7	Modernisation du tronçon Parndorf-Kittsee	Vienne-Bratislava	3	
	1998-AT-3	Travaux	Vienne-Bratislava	2,4	
	2007- AT- 17040-P	Travaux	Vienne-Bratislava	129,9	14,0 %
Slovaquie	2005-SK-92802-S	Études sur les gares et l'aéroport de Bratislava	Vienne-Bratislava	10,6	50,0 %
Montant				670	

* (PREE: plan de relance de l'économie européenne)