



Commission  
européenne

## Projet Prioritaire 6

# Rapport annuel du Coordinateur

**Laurens Jan Brinkhorst**

Bruxelles Octobre 2013

Transport

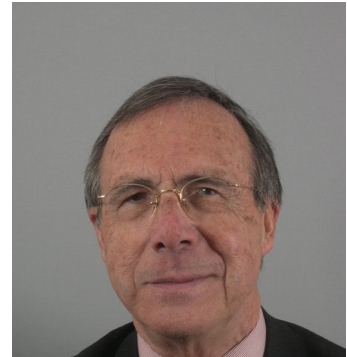


*TEN-T Trans-European Transport Networks*

# Rapport annuel d'activité 2012-2013 pour le Projet Prioritaire 6

Axe ferroviaire Lyon-Trieste-Divača/Koper-Divača-  
Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne

Bruxelles Octobre 2013



**Laurens Jan Brinkhorst**  
Coordinateur Européen

Ce rapport ne reflète que l'avis du coordinateur européen et ne préjuge pas de la position officielle de la Commission européenne.

## TABLE DES MATIÈRES

Résumé	3
1. Aperçu du projet	6
1.1. Introduction au projet	6
1.2. Lyon-Turin – tronçon international	7
1.2.1. Le tronçon français – voies d'accès au tronçon commun	7
1.2.2. Tronçon commun franco-italien – y compris le tunnel de base Lyon Turin	8
1.2.3. Tronçon italien – voies d'accès de Turin au tronçon commun	10
1.2.4. L'Observatoire italien	10
1.2.5. Renouveau du traité de Turin	11
1.2.6. La plateforme du corridor Lyon-Turin (PCLT)	11
1.2.7. Ligne existante entre Lyon et Turin	12
1.2.8. Développement de l'autoroute ferroviaire alpine	12
1.3. Tronçon Turin-Milan-Trieste	13
1.4. Trieste-Divača/Koper-Divača	13
1.4.1. Trieste-Divača	13
1.4.2. Koper-Divača	14
1.5. Divača-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne	15
1.5.1. Divača-frontière hongroise	15
1.5.2. Coopération transfrontalière Slovénie-Hongrie	16
1.5.3. Évolution en Hongrie	16
2. Conclusion et priorités	17
3. Perspectives	18
Annexe	19

## RÉSUMÉ

L'axe ferroviaire de Lyon à la frontière ukrainienne est le principal passage d'est en ouest au sud des Alpes, reliant la péninsule ibérique à la partie orientale de l'Europe et au-delà. L'axe ferroviaire de 1 638 km de long est une liaison importante à grande capacité traversant les Alpes d'est en ouest entre Lyon et Turin. Le projet concerne quatre États membres (France, Italie, Slovénie et Hongrie) et il reliera des zones urbaines importantes. Il permettra également d'augmenter fortement la capacité de transport et, partant, de transférer vers le rail une partie du transport routier dans les régions montagneuses sensibles qu'il traverse.

M. Laurens Jan Brinkhorst est le coordinateur européen pour ce projet prioritaire (ci-après dénommé PP6); il a succédé à M<sup>me</sup> Loyola de Palacio le 5 juillet 2007.

Comme les années précédentes, le travail et les efforts du coordinateur se sont concentrés sur les tronçons transfrontaliers du PP6 et notamment sur les deux projets impliquant la construction d'une nouvelle liaison ferroviaire à grande vitesse composée partiellement de tunnels: Lyon-Turin et Trieste-Divača

Au cours de la période 2012-2013 qui fait l'objet du présent rapport, des étapes importantes ont été franchies grâce auxquelles les deux projets sont en passe d'être réalisés. Les progrès accomplis doivent être envisagés dans le contexte, d'une part, d'une opinion publique de plus en plus négative, voire hostile dans certaines régions, à l'égard de nouveaux projets d'infrastructures et, d'autre part, de l'état désastreux des finances publiques et de l'expansion de la crise de la dette en Europe – ces deux contextes créant, pour les gouvernements, un environnement difficile pour prendre des décisions sur les grands investissements d'infrastructures. En outre, le paysage politique dans les principaux pays, a une nouvelle fois changé en 2013: après que nouveau gouvernement de François Hollande en France à la mi-2012, l'année 2013 a vu de nouveaux gouvernements entrer en fonction en Italie et en Slovénie.

### Les tronçons transfrontaliers

Le PP6 comprend trois tronçons transfrontaliers:

#### **Lyon-Turin**

Le tronçon Lyon-Turin, totalisant 235 km, constitue le cœur de l'axe ferroviaire à grande capacité reliant Lyon à la frontière ukrainienne. Ce tronçon comprend le tunnel de base transfrontalier de 57 km qui débute à Saint-Jean-de-Maurienne et débouche dans la vallée de Suse. Il comprend également les voies d'accès depuis Lyon et Turin. Les travaux de génie civil sur les routes d'accès et sur le tunnel de base n'ont pas encore commencé.

L'avancement des travaux sur la section du tunnel de base est différent en France et en Italie. En France, les autorisations nécessaires pour la construction du tunnel de base sont obtenues et les trois tunnels exploratoires sur le territoire français ont été achevés. De plus, pour ce qui concerne les routes d'accès en France, la procédure administrative (*déclaration d'utilité publique*) est terminée.

Après des retards considérables et une longue préparation du site de construction, les travaux d'excavation du tunnel d'exploration et d'accès de la Maddalena, près de Chiomonte en Italie, ont débuté en novembre 2012.

Le 31 janvier 2013, le projet final (*projet définitif/progetto definitivo*) du tunnel de base et des interconnexions avec les lignes ferroviaires existantes a été présenté.

Les efforts déployés par les autorités italiennes pour dialoguer avec la population locale de la vallée de Suse se sont poursuivis tout au long de la période de référence. M. Mario Virano, président de l'Observatoire italien pour la liaison ferroviaire Turin-Lyon, a poursuivi son excellent travail en facilitant et en organisant un dialogue structuré avec toutes les parties locales et régionales intéressées. Les travaux de l'Observatoire ont joué un rôle déterminant pour l'organisation d'un processus décisionnel transparent et démocratique en Italie. Sans les efforts inlassables de l'Observatoire sous la direction de Mario Virano, l'ensemble du projet n'aurait pas atteint la dynamique actuelle de soutien.

La Commission européenne a alloué 672 millions d'EUR pour les études et le début des travaux de génie civil sur le tunnel de base, initialement prévus pour commencer avant la fin 2013. Cette date limite a été reportée à 2015. Même avec cette extension, le calendrier est serré, et aucun autre retard ne devra être pris pour assurer le versement de la totalité du montant par la Commission.

### ***Trieste-Divača***

Après plusieurs années d'étude, le tracé de ce tronçon transfrontalier a été finalement convenu entre l'Italie et la Slovénie en juin 2011.

La mise en place de la structure organisationnelle pour le corridor Trieste-Divača a pris plus de temps que prévu à l'origine, principalement en raison du changement de gouvernement en Slovénie. L'Italie et la Slovénie ont fixé en 2012 les détails sur cette structure, qui prend la forme d'un groupement européen d'intérêt économique (GEIE) et qui sert de promoteur du projet. La signature des statuts du GEIE a eu lieu en mai 2013. Le GEIE est opérationnel depuis l'été 2013 et son siège est à Trieste.

### ***Slovénie-Hongrie***

Le tronçon transfrontalier entre la Slovénie et la Hongrie se situe entre Hodoš et Boba. Le tronçon de Pragersko à Hodoš et jusqu'à la frontière hongroise est en train d'être électrifié. L'électrification et la reconstruction de la totalité du tronçon de 109 km devraient être terminées d'ici 2015. La modernisation du tronçon hongrois jusqu'à Boba a été achevée.

Les deux pays ont repris les pourparlers bilatéraux sur la façon d'améliorer le corridor, en vue d'établir une structure permanente de coopération. Un premier projet commun est l'électrification de la station de Hodoš.

## Principaux développements en 2013/2014

### ***Lyon – Turin***

- Le 29 novembre 2012, les travaux d'excavation sur le site du tunnel de «La Maddalena» ont commencé.
- À l'occasion du 30<sup>e</sup> sommet bilatéral France-Italie, qui s'est tenu le 3 décembre 2012 à Lyon, les deux gouvernements ont réaffirmé leur ferme engagement en faveur de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, disant du projet, qu'il était d'un « intérêt stratégique » pour leurs pays.
- Le 14 décembre 2012, la commission intergouvernementale France-Italie s'est réunie à Paris.
- Le 22 janvier 2013, la plateforme du corridor Lyon-Turin a tenu sa troisième réunion à Bruxelles, à l'invitation du coordinateur.
- Le 31 janvier 2013, le projet définitif (*projet définitif/progetto definitivo*) du tunnel de base et des interconnexions avec la ligne ferroviaire existante a été présenté au public à Rome.
- Le 28 avril 2013, le nouveau gouvernement du premier ministre Enrico Letta est entré en fonction en Italie. M. Maurizio Lupi est nommé ministre des transports et des infrastructures.
- Pour ce qui concerne les voies d'accès en France de la nouvelle liaison ferroviaire Lyon-Turin, l'achèvement de la procédure administrative (*déclaration d'utilité publique*) a été officiellement annoncé dans le Journal officiel de la République française du 25 août 2013.

## **Trieste-Divača**

- Le 9 novembre 2012, le coordinateur européen a tenu une première réunion à Ljubljana avec le nouveau secrétaire d'État pour l'aménagement du territoire et des infrastructures, M. Ljubo Žnidar.
- Le même jour, la commission intergouvernementale italo-slovène sur Trieste-Divača s'est réunie à Ljubljana.
- Le 20 mars 2013, le nouveau gouvernement slovène du premier ministre Alenka Bratušek a été formé. M. Samo Omerzel a été nommé ministre des transports et de l'aménagement du territoire.
- Le 23 mai 2013, les représentants de la Slovénie et de l'Italie ont signé les statuts du groupement européen d'intérêt économique (GEIE) chargé de développer le projet Trieste-Divača.

## Conclusion

Après les avancées importantes du PP6 en 2012, l'année 2013 a été une période de consolidation et de préparation des activités futures. Les changements politiques en France et en Italie en sont partiellement la cause. Cependant, avec les deux nouveaux gouvernements en place et après les déclarations positives faites au sommet franco-italien en décembre 2012, il est maintenant grand temps d'aboutir et de prendre des décisions concrètes pour faire avancer le projet. La ratification de l'accord de 2012 et le lancement des travaux du tunnel de base à Saint-Martin-la-Porte sont les deux prochaines étapes importantes. Il faudra les franchir avec succès avant de pouvoir dire que le projet Lyon-Turin a atteint le point de non-retour.

Sur la partie orientale du PP6, l'évolution du projet durant la période de référence a été plutôt lente. Avec le nouveau promoteur binational du projet maintenant en place, l'élaboration de l'avant-projet doit commencer sans plus tarder, pour ne pas compromettre de nouveau le calendrier ambitieux de la décision de financement de la Commission.

Les événements survenus pendant la période de référence ont, une fois encore, montré les difficultés considérables que représentent les tronçons transfrontaliers pour les gouvernements des États membres concernés. Dans ce contexte, le rôle du coordinateur européen a une fois encore, montré son utilité et a permis de faciliter la communication et la coopération entre les pays impliqués dans le PP6. Il est ainsi devenu évident, au cours de la période de référence, qu'une approche structurée est l'approche la plus prometteuse dès lors que l'on traite de projets d'infrastructures complexes. À cette fin, le nouveau cadre du RTE-T, établissant des corridors appartenant au réseau de base et des forums sur les corridors, sera un outil important.

## 1. APERÇU DU PROJET

### 1.1. Introduction au projet

Les rapports annuels précédents<sup>1</sup> fournissent une description complète du PP6 et de son avancement jusqu'à l'été 2012. Le PP6 est le seul corridor est-ouest au sud des Alpes qui sera capable d'attirer un trafic significatif de la péninsule ibérique vers les pays du projet, la France, l'Italie, la Slovénie et la Hongrie, et vice versa. Son achèvement offrira également, sur plusieurs tronçons, des options de repli pour le trafic ferroviaire nord-sud et sud-nord.

La raison sous-jacente du PP6 est la nécessité d'une politique de co-modalité, visant à ce que chaque mode de transport soit utilisé de manière optimale du point de vue environnemental et économique. Le caractère sensible de l'environnement alpin et la croissance insoutenable du trafic routier sur ce corridor rendent sa réalisation d'autant plus urgente. Un autre argument en faveur de ce projet est l'effet positif qu'il aura sur l'emploi dans les régions qu'il traverse, en particulier depuis que l'Italie, comme la France, ont choisi une approche des travaux maximisant les avantages pour les territoires traversés par la ligne.

Par souci de commodité, le présent rapport distingue les quatre tronçons suivants, dans cet ordre:

1.2. Lyon–Turin;

1.3. Turin–Trieste;

1.4. Trieste–Divača/Koper–Divača;

1.5. Divača–Ljubljana–Budapest–frontière ukrainienne.

Le 8 juin 2010, lors des journées du RTE-T à Saragosse, la France, l'Italie, la Slovénie et la Hongrie ont signé un protocole d'accord sur le projet. Le vice-président Kallas et le coordinateur ont signé une déclaration de soutien au nom de la Commission européenne. Dans le protocole, les pays ont réaffirmé la priorité politique que constitue pour eux l'achèvement du PP6.

Ils ont également pris des engagements spécifiques pour assurer l'avancement du projet, notamment sur les tronçons transfrontaliers. La France et l'Italie ont renforcé leur engagement au projet en signant, le 30 janvier 2012, un amendement au traité de Turin de 2001. Ce nouvel accord établit le promoteur public pour la phase des travaux du tronçon commun et définit le tracé et la part relative des coûts à supporter par chaque pays.

L'Italie et la Slovénie ont enfin établi le nouveau promoteur du projet (GEIE) pour leur tronçon transfrontalier entre Trieste et Divača, dont le siège est à Trieste. Elles ont également désigné les premiers administrateurs. Dans les prochains mois, le GEIE aura pour tâche principale d'établir l'avant-projet.

<sup>1</sup> Pour un historique complet du projet, se reporter aux rapports annuels précédents 2005-6, 2006-7, 2007-8, 2008-2009, 2009-10, 2010-11 et 2011-12 disponibles sur [http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/annual-reports\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure/ten-t-implementation/priority-projects/annual-reports_en.htm)



## 1.2. Lyon-Turin – tronçon international

### 1.2.1. Le tronçon français – voies d'accès au tronçon commun

La partie française du tronçon international<sup>2</sup> commence à Saint-Didier-de-la-Tour, à l'extérieur de Lyon, et se termine à l'approche de Saint-Jean-de-Maurienne, où le tronçon commun, – le tunnel de base – commence. L'état d'avancement des travaux aux voies d'accès est le suivant<sup>3</sup>:

À partir de l'anneau ferroviaire oriental de Lyon, la nouvelle ligne Lyon-Turin sera composée d'une ligne mixte pour le fret (120 km/h) et les passagers (220 km/h) jusqu'à Avressieux. À partir de là, la ligne à grande vitesse, exclusivement pour les passagers, continuera jusqu'à Chambéry. La ligne de fret partira vers le sud-est en direction du tunnel de la Chartreuse. Dans la vallée de l'Isère, elle rejoindra la ligne de Chambéry à Grenoble. La nouvelle ligne continuera en direction du sud-est dans le tunnel de Belledonne qui débouchera dans la vallée de la Maurienne. Là, elle entrera dans le tunnel du Glandon et sortira à Saint-Jean-de-Maurienne pour entrer dans le tunnel de base.

L'*avant-projet sommaire* (APS) de ce tracé a été approuvé en 2010. Le délai prévu pour toutes les autorisations et procédures d'adjudication nécessaires jusqu'à la fin des travaux est estimé à dix ans environ. L'objectif est d'achever une première phase des voies d'accès parallèlement à l'achèvement du tunnel de base. Le coût total de ces voies d'accès françaises est estimé à 6,7 milliards d'EUR (prix 2010).

La consultation publique relative aux voies d'accès s'est déroulée au début de l'année 2012; le rapport final<sup>4</sup> de la commission d'enquête a été rendu public le 2 juillet 2012 et donne une appréciation positive du projet. L'achèvement de la procédure administrative (*déclaration d'utilité publique*) a été officiellement annoncé dans le Journal officiel de la République française du 25 août 2013<sup>5</sup>.

<sup>2</sup> Art. 2 lit. a) de l'accord de 2012

<sup>3</sup> Une présentation complète des voies d'accès françaises se trouve sur <http://www.lyon-turin.info/>

<sup>4</sup> Le rapport complet est disponible sur <http://www.savoie.pref.gouv.fr/Les-politiques-publiques/Amenagement-du-territoire-et-construction/Deplacements-Transports/Lyon-Turin-Ferroviaire>

<sup>5</sup> Le décret du gouvernement est consultable sur [http://www.ltf-sas.com/pages/articles.php?art\\_id=806](http://www.ltf-sas.com/pages/articles.php?art_id=806)

## 1.2.2. Tronçon commun franco-italien – y compris le tunnel de base Lyon– Turin

Le tronçon commun franco-italien se compose des liaisons avec la ligne historique la plus proche, des deux côtés de la frontière, près de Saint-Jean-de-Maurienne en France et Bussoleno/Bruzzolo<sup>6</sup> en Italie.

En 2001, Lyon Turin Ferroviare (LTF), une coentreprise à 50/50 % du Réseau Ferré de France (RFF) et de Rete Ferroviaria Italiana (RFI), a été créée comme promoteur de la nouvelle liaison ferroviaire jusqu'au début des travaux de construction proprement dits.

Les travaux sur les trois tunnels d'accès en France (St-Martin-la-Porte, Modane et La Praz), d'une longueur totale de 9 km, ont été achevés.



La section franco-italienne commune

Les travaux sur le tunnel d'accès du côté italien ont commencé fin juin 2011. Dans une première phase, le futur site de l'entrée du tunnel d'exploration et d'accès de La Maddalena, près de Chiomonte, a été préparé. Ceci incluait la construction d'un accès direct à l'autoroute, passant par des ponts au-dessus du site, de telle sorte que les camions n'aient pas à traverser le village de Chiomonte. Le site de l'entrée du tunnel se situe concrètement au nord de l'autoroute dans une zone inhabitée. Les sept hectares ont été acquis par LTF en février 2012.

Les travaux visant à préparer le site de l'entrée du tunnel ont commencé au printemps 2012. Ils comprenaient le sondage géologique des 65 premiers mètres du futur tunnel et le renforcement de la zone autour de l'entrée. De plus, le site destiné à entreposer provisoirement les déblais a été préparé, ainsi que le bassin de retenue de l'eau de montagne.

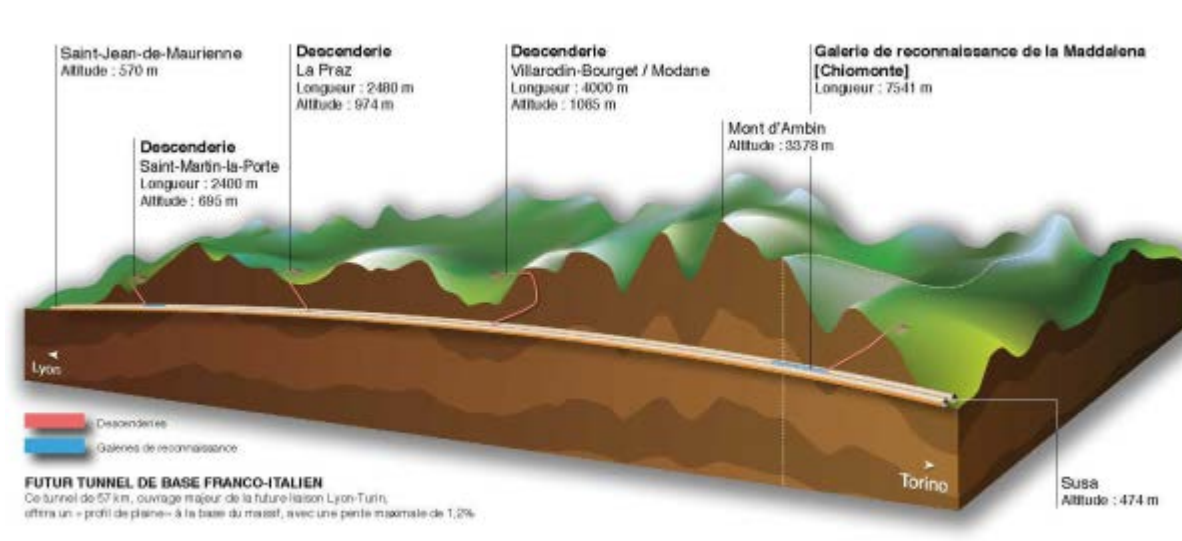
Le creusement effectif a débuté en novembre 2012. Le tunnel de la Maddalena sera long de 7 500 m et aura un diamètre de 6,3 m<sup>7</sup>. Les 250 premiers mètres ont été creusés à l'aide d'explosifs dégageant un espace pour le montage du tunnelier, réalisé en août 2013. La durée prévue des travaux est de quatre ans.

Le 3 août 2011, le *Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica* (CIPE) italien a approuvé le projet préliminaire, autorisant ainsi le début des travaux à La Maddalena et les futurs travaux de conception des voies d'accès du côté italien.

<sup>6</sup> Art. 2 lit. b) de l'accord de 2012

<sup>7</sup> Une brochure expliquant les travaux à La Maddalena peut être consultée sur <http://www.ltf-sas.com/upload/File/LTF%20brochure%20FR-b.pdf>

Le tunnel de base, d'une longueur d'environ 57 km, ira de St-Jean-de-Maurienne à Suse. Il sera construit à partir des entrées françaises et italiennes de la future structure. Des excavations seront également entreprises à partir de la base de chaque tunnel d'accès. Cela permettra de creuser des tunnels simultanément à plusieurs endroits et de raccourcir le délai d'achèvement du tunnel de base. Même avant la fin de la phase de génie civil, des travaux d'installation des équipements du tunnel pourraient commencer, suivis des essais préliminaires de mise en service.



En décembre 2008, la Commission européenne a décidé de réserver 671,8 millions d'EUR pour les études et les travaux sur le tronçon commun italien-français pour la période 2007-2013. Le paiement effectif de ces fonds dépend de la capacité des deux bénéficiaires à respecter les échéances du projet indiquées dans leur soumission pour un cofinancement du RTE-T.

Afin de suivre attentivement l'utilisation des maigres ressources disponibles dans la perspective financière actuelle, la Commission a effectué un examen à mi-parcours de l'ensemble des décisions de cofinancement pluriannuelles pour 2007-2013. Elle a constaté des retards importants par rapport aux prévisions indiquées dans la décision de cofinancement de Lyon-Turin. Des conditions ont donc été formulées pour étendre la période d'admissibilité jusqu'à la fin 2015 afin d'utiliser le budget alloué (conclusion d'un nouveau traité, approbation de l'avant-projet par les deux pays, et début des travaux à La Maddalena).

La Commission a dès lors adopté, en mars 2013, une décision de financement révisée qui prévoit le financement des activités qui peuvent réellement être achevées d'ici la fin 2015. La décision prévoit un cofinancement d'un montant de 395,2 millions d'EUR.

La coopération entre la France et l'Italie prend un nouvel essor avec l'accord de 2012, signé par les deux gouvernements le 30 janvier 2012 et modifiant le traité de Turin de 2001. Ce nouvel accord définit le tracé ainsi que la part relative des coûts à la charge de chaque pays. En outre, il établit des règles détaillées concernant le promoteur public chargé de la phase de travaux du tronçon commun. Le processus de ratification de l'accord en France et en Italie a été retardé par le changement de gouvernement dans les deux pays et devrait être achevé à l'automne 2013.

### 1.2.3. Tronçon italien – voies d'accès de Turin au tronçon commun

Conformément à l'accord de 2012, le projet Lyon-Turin se réalisera en plusieurs phases afin de réduire les coûts. Cela signifie que, du côté italien, dans la première phase, seuls seront construits le tunnel de base, la station de Suse et un court tronçon (2 km) du tunnel d'Orsiera. La nouvelle ligne sortira alors de la montagne et rejoindra la ligne historique à Bussoleno. Le reste du tunnel d'Orsiera ne serait construit qu'à un stade ultérieur.

Cet échelonnement permet de réduire les coûts de 15 % à 18 % par rapport au projet original comprenant l'achèvement du tunnel d'Orsiera. L'inconvénient de cette solution est la faible capacité de la ligne existante entre Bussoleno et Avigliana, qui est environ 20 % inférieure à la capacité de la nouvelle ligne.

### 1.2.4. L'Observatoire italien

Les travaux de l'Observatoire italien pour la liaison ferroviaire Turin-Lyon, sous la direction éclairée de M. Mario Virano ont été détaillés dans les derniers rapports annuels. Il suffit de rappeler dans le présent rapport que M. Virano a réussi, après une période de féroce confrontation dans la vallée de Suse, à établir un processus inclusif. Il a en outre joué un rôle important dans l'élaboration du projet préliminaire de ligne sur le territoire italien, jusqu'à Turin. L'Observatoire a également développé le concept d'échelonnement des travaux, qui consiste à repousser la construction du tunnel d'Orsiera dans la vallée de Suse et à rattacher, au lieu de cela, la nouvelle ligne ferroviaire à la ligne historique à Suse.

Malgré une nette majorité parmi les communes de la vallée de Suse en faveur du projet, un petit groupe d'opposants déterminés a continué à organiser de violentes protestations au cours de la période couverte par le rapport, et ce, de plus en plus sous la forme d'attaques contre les sites de construction de La Maddalena et d'actions dirigées contre les entreprises qui y travaillent. Des manifestants font actuellement l'objet de poursuites, au civil et au pénal auprès des tribunaux de Turin.

Avec le projet actuel – suite à la signature de l'accord de 2012 – les deux seules municipalités réellement affectées par des changements physiques (à la fois par le projet lui-même et les chantiers qu'il entraîne) sont Chiomonte et Suse.

Chiomonte est l'emplacement de la descenderie italienne, qui deviendra l'un des quatre points d'accès du tunnel de base pour la sécurité et le secours (les trois autres sont en France).



*La future gare internationale de Susa*

Suse servira de point d'entrée/sortie du tunnel de base du côté italien et accueillera le site italien de construction pour les principaux travaux. Ce site est établi sur une zone déjà touchée par un centre de fret routier et une piste de conduite sûre. Cette zone, une fois l'installation terminée,

abritera tous les équipements techniques (maintenance, salle de contrôle, sous-stations électriques, etc.) et la nouvelle gare internationale de passagers. Ces deux municipalités, les deux seules vraiment affectées par la nouvelle ligne, sont deux des principales villes; elles ont toujours été présentes dans l'Observatoire et ont toujours favorisé le dialogue dans toutes les institutions.

### 1.2.5. Renouvellement du traité de Turin

Le 30 janvier 2012, après trois ans de négociations intensives, la France et l'Italie ont signé un nouvel accord bilatéral sur la liaison Lyon-Turin. Cet accord modifie le traité de Turin de 2001 et énonce des règles pour les points suivants:

- le futur promoteur des travaux de génie civil sur le tronçon commun, qui succédera à l'actuel promoteur LTF et dont le siège restera à Chambéry, avec une succursale à Turin;
- le tracé de la nouvelle ligne ferroviaire, qui prend en compte les modifications du côté italien, ainsi que l'échelonnement des phases du projet;
- la répartition des coûts entre l'Italie et la France en ce qui concerne les travaux de la première phase, dont 42,1 % seront supportés par la France et 57,9 % par l'Italie, après déduction du cofinancement apporté par l'Union européenne;
- les principes des mesures favorisant le transfert modal dans les Alpes;
- la nouvelle structure de gouvernance du projet, y compris le rôle de la Commission européenne.

En ce qui concerne ce dernier point, dans la nouvelle structure du futur promoteur du projet, la Commission sera représentée au conseil d'administration où elle participera «de plein droit», et sera donc en mesure d'exercer un niveau de contrôle proportionnel au niveau du cofinancement assuré par des fonds de l'UE.

### 1.2.6. La plateforme du corridor Lyon-Turin (PCLT)

Le principal objectif de la PCLT est de réunir toutes les parties concernées par le calendrier et la gestion de cette importante infrastructure de transport afin de planifier, coordonner et superviser les actions à entreprendre sur le corridor Lyon-Turin dans les années à venir.

Après les deux premières réunions, à Bruxelles en 2011 et à Chambéry en 2012, une troisième réunion de la plateforme a eu lieu à Bruxelles le 22 janvier 2013. Sous la présidence du coordinateur, les principaux acteurs du corridor Lyon-Turin ont discuté de l'état du projet, des progrès effectués depuis la dernière réunion et ont approuvé les orientations. La PCLT comprend le coordinateur européen, la Commission européenne, les autorités nationales, régionales et locales des deux États membres concernés, la France et l'Italie, les directeurs et les opérateurs de chemin de fer, le promoteur actuel LTF, l'Observatoire, et les organisations représentant les intérêts de l'industrie et des futurs utilisateurs, comme Transalpine et Transpadana.

La troisième réunion était centrée sur la ligne historique et le rôle qu'elle pouvait jouer comme axe ferroviaire principal entre la France et l'Italie. Les participants sont convenus de la nécessité de réactiver la ligne existante pour qu'elle devienne l'axe ferroviaire principal pour le transport des marchandises entre la France et l'Italie. Le point de vue partagé est l'impossibilité politique de proposer la construction d'une nouvelle ligne sans avoir entrepris tous les efforts possibles pour rétablir la ligne existante comme artère principale de transport après les travaux d'élargissement du tunnel ferroviaire Fréjus/Mont Cenis.

Le coordinateur continuera en conséquence à soutenir les efforts des deux États membres, notamment au travers du travail du groupe de haut niveau sur la ligne historique.

### 1.2.7. Ligne existante entre Lyon et Turin

La ligne historique entre Lyon et Turin est un élément d'infrastructure datant, principalement, du XIX<sup>e</sup> siècle. Le principal goulot d'étranglement est le tunnel ferroviaire de 14 km du Fréjus (aussi appelé tunnel du Mont-Cenis), ouvert en 1871. Le gabarit vétuste du tunnel s'ajoute à une série d'autres difficultés sur cette ligne, comme la forte inclinaison, l'altitude élevée, les conditions météorologiques difficiles en hiver, et l'usure rapide des roues et freins du matériel roulant en toutes saisons.

Ces dernières années, de vastes travaux ont été menés de façon indépendante par l'Italie et par la France sur leurs tronçons respectifs du tunnel afin d'élargir le profil du tunnel et de moderniser les installations électriques, y compris la communication et la signalisation. Les travaux ont été achevés en décembre 2010. Le contrôle des travaux par les deux gestionnaires des infrastructures et la mise en service par l'opérateur italien de l'infrastructure, RFI, a pris une année supplémentaire.

Un compte rendu complet de l'ensemble du processus a été fourni dans le dernier rapport annuel 2011-2012. Il suffit d'en signaler l'issue positive, à savoir, que depuis le début du mois de juin 2012, tout le tronçon de la ligne historique entre Lyon et Turin est ouvert à la circulation bidirectionnelle utilisant le gabarit élargi GB1. Le premier et principal bénéficiaire de la réouverture totale du tunnel du Fréjus est l'autoroute ferroviaire (voir la section suivante pour de plus amples détails).

### 1.2.8. Développement de l'autoroute ferroviaire alpine

À la fin 2003, la France et l'Italie ont commencé à expérimenter un service d'autoroute ferroviaire de 175 km entre Aiton, en France, et Orbassano, près de Turin, par le tunnel du Fréjus. Le service est exploité par Autoroute Ferroviaire Alpine/Autostrada Ferroviaria Alpina – AFA, une filiale de la SNCF et de Trenitalia.

Ce service transporte des camions et des semi-remorques par rail. Il diffère d'autres services d'autoroute ferroviaire en ce que chaque wagon est chargé individuellement, ce qui permet le transport de semi-remorques non accompagnés. En raison du profil restreint du tunnel ferroviaire du Fréjus, le service ne pouvait, dans le passé, être utilisé que pour certains types de semi-remorques, les camions-citernes en particulier. Avec l'achèvement des travaux d'élargissement du profil du tunnel, le potentiel de transport de l'AFA a été doublé et l'opérateur prévoit d'augmenter le nombre de véhicules de 25 000 en 2010 à 100 000 en 2015. Cela inclura la mise en place de nouveaux services pouvant même atteindre la région parisienne. Toutefois, dans le climat actuel de crise économique, ces plans sont mis en attente pour le moment.

Néanmoins, dans les six premiers mois après la réouverture du service avec le gabarit élargi de chargement GB1, les semi-remorques nécessitant ce gabarit comptaient déjà pour 25 % de l'ensemble des unités transportées. En juillet 2013, les remorques nécessitant le gabarit GB1 représentaient 39 % de la circulation totale des remorques.

### 1.3. Tronçon Turin-Milan-Trieste

Les tronçons le long de la partie Turin-Milan-Trieste du projet sont à un stade avancé de construction ou de planification. Le tronçon à grande vitesse Turin-Milan a été achevé et est opérationnel depuis 2008. Les études et travaux de modernisation et de construction de nouvelles lignes ferroviaires entre Treviglio et Padoue progressent avec divers stades de maturité:

- Les travaux sur le tronçon entre Treviglio et Brescia ont débuté en mai 2012 et devraient s'achever en 2016 – les investissements ont été renforcés par l'aide du RTE-T (appel 2012).
- Le tronçon Brescia-Vérone en est encore à la phase d'avant-projet et ne devrait pas être achevé avant 2020. Les autres tronçons sont à divers stades de planification.
- Pour ce qui concerne le tronçon Venise-Trieste, le projet préliminaire des quatre sous-tronçons a été publié début 2011 et est depuis, soumis à consultation publique.

### 1.4. Trieste-Divača/Koper-Divača

#### 1.4.1. Trieste-Divača

Actuellement, il n'existe pas d'alternative ferroviaire crédible dans le sens est-ouest sur cette partie du projet prioritaire. Son développement est fondamental pour permettre une diminution de la croissance du trafic de fret routier, et attirer progressivement une partie importante du trafic géré par les ports de Trieste et de Koper, mais également par d'autres ports de l'Adriatique septentrionale.

Les gouvernements italien et slovène ont mis en place conjointement une Commission intergouvernementale pour le tronçon Trieste-Divača, qui s'est réunie pour la première fois en décembre 2007. Depuis cette date, il se tient au moins une réunion chaque année sachant que la fréquence normale est de deux par an.

Concernant le financement par l'Union européenne, la Commission européenne a décidé à l'origine, d'allouer près de 51 millions d'EUR pour l'étude et la conception du tronçon Trieste-Divača. Comme proposé dans l'examen à mi-parcours de 2010, la documentation du projet devrait être terminée d'ici à la fin 2015, après quoi les travaux de construction sur le tracé optimal pourront commencer.

Au vu des retards du projet, la Commission avec les deux États membres, a revu la décision en adoptant un calendrier réaliste. La nouvelle décision prévoit un financement de l'UE de 34,6 millions d'EUR qui couvre la période jusqu'à la fin de 2015.

S'agissant du cadre institutionnel du projet, il était essentiel d'établir une structure italo-slovène commune pour le tronçon transfrontalier entre Trieste et Divača. Déjà en octobre 2010, l'Italie et la Slovénie avaient formalisé leur accord afin d'obtenir la documentation du projet concernant la nouvelle liaison ferroviaire Trieste-Divača et les modalités à appliquer, notamment l'établissement d'un promoteur commun pour le projet, avec son siège à Trieste. Les statuts constitutifs du futur promoteur sous la forme d'un GEIE (groupement européen d'intérêt économique) ont été acceptés en juillet 2012 par l'Italie et la Slovénie. Ils prévoient le siège du promoteur à Trieste et deux administrateurs, l'un nommé par l'Italie et l'autre par la Slovénie. Les statuts prévoient également que la Commission européenne prendra part aux réunions de l'assemblée des membres.

Les statuts du GEIE ont été signés par les deux parties en mai 2013. Depuis l'été 2013, le GEIE est opérationnel; son siège est à Trieste.

Concernant le tracé, la situation est la suivante: un premier tracé parallèle à la ligne côtière est parvenu au niveau de l'étude de faisabilité en 2008. Toutefois, l'étude a montré que ce tracé aurait un impact considérable en termes de géologie et d'hydrogéologie karstiques et, pour cette raison, l'Italie a proposé de l'abandonner. En janvier 2011, un accord a été trouvé sur un nouveau tracé traversant la zone montagneuse karstique à des endroits où la présence de grottes souterraines est comparativement plus faible que dans la solution de 2008.

Pour ce nouveau tracé, connu comme le «haut corridor», trois solutions différentes ont été étudiées sur les versants italien et slovène, passant toutes à proximité du tracé de la ligne ferroviaire existante, qui relie Bivio di Aurisina à Opicina, Sežana et Divača. À la fin juin 2011, l'Italie et la Slovénie ont convenu d'un tracé optimisé dont l'avant-projet sera élaboré par le nouveau promoteur du projet.

L'élaboration de l'avant-projet et les autres travaux préparatoires nécessaires à l'adoption du plan national d'aménagement du territoire pour le tronçon slovène de la ligne Trieste-Divača devraient avoir lieu en 2013 et 2014. La phase de conception définitive du projet devrait débuter fin 2014 et s'achever fin 2015.

#### 1.4.2. Koper-Divača

La modernisation de la voie existante en est à la phase de mise en œuvre. Les travaux ont commencé et devraient se terminer à la fin de 2014. Pour la nouvelle ligne, la documentation du projet et les études ont été préparées, avec un financement prélevé sur le budget RTE-T. Actuellement, l'acquisition des terrains est presque terminée et l'étude d'impact environnemental est en cours. Il est envisagé que l'UE cofinance la construction de la ligne ferroviaire dans le nouveau cadre de la période financière 2014-2020.



## 1.5. Divača-Ljubljana-Budapest-frontière ukrainienne

### 1.5.1. Divača-frontière hongroise

Les autorités slovènes ont un vaste plan de modernisation des lignes ferroviaires le long du PP6. Elles envisagent plusieurs solutions pour réaliser ces investissements. Une étude de la Banque européenne d'investissement, au printemps 2008, semble préconiser une approche prudente et un échelonnement de la modernisation du réseau, pour qu'il puisse accepter des vitesses supérieures et une plus grande capacité.

#### ***Divača-Ljubljana; Ljubljana-Zidani Most***

L'étude de faisabilité relative à l'amélioration de ces tronçons est en cours et devrait être terminée en octobre 2013. Les prévisions budgétaires ont été faites et l'étude reçoit un cofinancement du budget RTE-T.

Les autorités et compagnies de chemin de fer slovènes ont sérieusement entrepris les travaux préparatoires du nœud ferroviaire de Ljubljana. L'étude de faisabilité de ce nœud a été terminée en 2009. La documentation relative à l'aménagement du territoire est en préparation et devrait être achevée d'ici 2018. Le ministère des infrastructures et de l'aménagement du territoire est l'autorité responsable de l'élaboration du plan national d'aménagement du territoire.

Des travaux sont en cours sur ce tronçon près de Košana, où environ cinq kilomètres de voies, dont trois tunnels, sont en cours de modernisation. Les travaux devraient être terminés d'ici fin 2015.

#### ***Zidani Most-Pragersko***

Sur le tronçon Zidani Most-Pragersko, les projets suivants sont en phase de réalisation:

- Modernisation de la gare de Poljčane: ce projet comprend la modernisation des voies et caténaires, le renouvellement des dispositifs de signalisation de sécurité et de télécommunication, et la construction d'un nouveau quai pour les passagers, y compris l'accès au nouveau quai, en dessous ou au-dessus des voies. Le projet a débuté en 2010 et devrait être terminé d'ici la fin 2014.
- Modernisation de la ligne ferroviaire Dolga Gora-Poljčane: la documentation de conception a été préparée et l'appel d'offres a été publié. Les travaux débiteront à la fin de 2013. Le projet comprend la modernisation radicale du tronçon sur une longueur de 7,5 km y compris l'amélioration des voies, le renouvellement des dispositifs de signalisation de sécurité et de télécommunication, la modernisation des caténaires, l'assainissement de la digue et du mur de soutènement, l'aménagement de passages en dessous ou au-dessus des voies, etc. Pour la réalisation, il a été obtenu de l'UE, un financement par le budget du Fonds de cohésion.
- Modernisation de la ligne ferroviaire Poljčane-Pragersko: la documentation de conception pour la modernisation du tronçon est en préparation. Le projet, cofinancé par le budget RTE-T, a été achevé en 2012. Les travaux de modernisation devraient débiter en 2014.

#### ***Pragersko-Hodoš***

De Pragersko à Ormož, la ligne a été améliorée, les installations de sécurité et de signalisation ont été modernisées, ce qui permet d'atteindre des vitesses de 120 km/h. L'électrification du tronçon de Pragersko à Hodoš et au-delà, jusqu'à la frontière hongroise est en cours. Il est prévu que les travaux d'électrification et de reconstruction de la totalité du tronçon de 109 km soient achevés à la fin 2015.

Sur le tronçon Pragersko-Hodoš, un large éventail d'investissements est en cours et les travaux devraient être terminés d'ici 2015. Les investissements suivants ont déjà été réalisés: renouvellement des dispositifs de signalisation de sécurité et de télécommunication et modernisation de certaines gares du tronçon Pragersko-Ormož; modernisation de la ligne ferroviaire du tronçon Ptuj-Mekotnjak sur 24 km et reconstruction de la gare de Hodoš, qui comprend la construction d'une nouvelle voie et d'un nouveau quai avec des passages en dessous et au-dessus des voies ainsi que la modernisation de ses dispositifs de signalisation de sécurité. Diverses reconstructions sont en cours sur ce tronçon, comme la modernisation des tronçons Pragersko-Ptuj et Mekotnjak-Murska Sobota, sur une longueur totale de 35 km, la mise en place

de poteaux et les fondations des caténaires, l'édification de barrières de protection contre le bruit, la reconstruction des gares de Ptuj, Ivanjkočci, Ljutomer et devant Ormož et à Ivanjkočci, la construction de cinq sous-stations électriques ainsi que deux des six phases de modernisation des passages à niveau de ce tronçon ferroviaire. Onze autres projets de reconstruction et de modernisation sur ce même tronçon sont en phase de passation des marchés publics en vue d'augmenter la vitesse des trains; ils comprennent l'électrification et le renouvellement des passages en dessous et au-dessus des voies.

Pour la reconstruction, l'électrification et la modernisation de ce tronçon, il a été obtenu de l'UE un financement par le Fonds de cohésion. Dans le même temps, il est envisagé que les investissements de modernisation des passages à niveau de ce même tronçon soient cofinancés par le Fonds de cohésion. Après la conclusion de ce cycle d'investissement en 2015, la ligne permettra, entre autres, l'augmentation de la vitesse des trains jusqu'à 160 km/h.

### 1.5.2. Coopération transfrontalière Slovaquie-Hongrie

Après l'intervention du coordinateur, les ministres responsables des infrastructures dans les deux pays se sont rencontrés à la fin novembre 2010 pour discuter de leur coopération sur ce tronçon transfrontalier. Plusieurs réunions au niveau des experts ont eu lieu depuis lors. Un premier projet commun est l'électrification de la gare de Hodoš, ce qui permettra l'utilisation des systèmes de traction électrique des deux pays.

Malgré ces premiers signes de coopération entre la Hongrie et la Slovaquie sur ce tronçon transfrontalier, il n'existe toujours pas de coopération structurée entre les deux pays. Lors de sa rencontre avec le secrétaire d'État slovaque en mai 2012, le coordinateur a souligné ce point comme étant un élément essentiel des efforts visant à revitaliser cette partie du corridor. Sur le plan technique, les discussions entre les deux parties ont commencé sur la façon d'améliorer le tronçon afin de permettre d'accroître le trafic de fret et de passagers. Ces pourparlers devraient constituer la base d'une lettre d'intention signée par les deux gouvernements. Le coordinateur suivra l'évolution de ce point avec un vif intérêt.

### 1.5.3. Évolution en Hongrie

Le 3 octobre 2012, le coordinateur a rencontré M. János Fónagy, secrétaire d'État auprès du ministère du développement national et M. Lajos Szücs, chef du département des infrastructures de transport. Outre des discussions sur les plans hongrois de poursuivre le développement des infrastructures ferroviaires, le coordinateur a signalé clairement au secrétaire d'État, qu'une coopération structurée entre la Hongrie et la Slovaquie était nécessaire pour pouvoir faire avancer ce tronçon du PP6. Il a proposé son aide pour organiser les contacts nécessaires avec la Slovaquie, un point qu'il avait déjà discuté avec le secrétaire d'État slovaque au début 2012.

La rencontre avec la compagnie ferroviaire hongroise, MAV, a apporté une touche finale au tableau décrit par le ministère. M. Istvan Tömpe, auparavant administrateur des infrastructures, a confirmé que pour ce qui concerne le PP6, les infrastructures existantes étaient en mesure de supporter la circulation des trains de fret, même à son niveau d'avant la crise. La connexion avec la Slovaquie a été améliorée; néanmoins, une coopération structurée, telle que suggérée par le coordinateur, apporterait sûrement une amélioration supplémentaire. À cette fin, MAV est prête à coopérer avec toutes les parties impliquées.

Dans l'ensemble, la situation en Hongrie n'a pas beaucoup évolué au cours de la période de référence. Les autorités hongroises poursuivent leur politique prudente et pragmatique d'économie de temps et d'argent pour la modernisation du tracé du PP6 en Hongrie, en échelonnant les divers travaux nécessaires. La modernisation des voies existantes et la mise en place progressive de nouveaux équipements qui permettront des vitesses plus élevées et une plus grande capacité ont la priorité sur la construction immédiate de nouvelles infrastructures.

Le tracé officiel du PP6 en Hongrie passe par Hodoš-Boba-Székesfehérvár-Budapest-Miskolc-Záhony. Cette ligne fait maintenant partie du réseau de base («core network»). À ce stade, aucune nouvelle infrastructure n'est nécessaire pour compléter le PP6 en Hongrie. La modernisation des voies existantes et les adaptations de superstructure feraient du PP6 une solution viable, du moins à moyen terme. À l'est de Budapest, il existe une alternative à ce tracé passant au sud-est par Szolnok-Debrecen et Nyíregyháza avant de rejoindre Záhony; elle est principalement utilisée par les trains de passagers et fait partie de l'ensemble du réseau.

Du côté occidental de la partie hongroise du PP6, la modernisation du tronçon entre Hodoš et Boba est maintenant achevée. De plus, dans cette partie du PP6, la ligne Boba-Győr-Budapest est

une alternative au tracé officiel Boba-Székesfőhervár-Budapest. Le tracé officiel traverse des collines et nécessite des travaux de modernisation onéreux pour parvenir à une vitesse de 160 km/h.

## 2. CONCLUSION ET PRIORITÉS

Après deux avancées majeures du PP6 en 2012, à savoir, la conclusion d'un nouvel accord pour le tronçon Lyon-Turin par la France et l'Italie et le début effectif des travaux à Chiomonte en Italie plus tard cette même année, 2013 a été une période de consolidation et de préparation des activités futures. Les changements politiques intervenus en France en 2012 et en Italie en 2013, en sont la cause pour partie.

Cependant, avec les deux nouveaux gouvernements en place, et après les déclarations positives faites lors du sommet franco-italien en décembre 2012, il est maintenant grand temps d'agir et de concrétiser: l'accord de 2012 n'est pas encore ratifié et le démarrage des travaux sur le tunnel de base de Saint-Martin-la-Porte est techniquement et juridiquement préparé, mais le «feu vert» politique n'a pas encore été donné; il est attendu avec espoir lors du prochain sommet prévu le 20 novembre 2013. Alors seulement, le projet Lyon-Turin aura passé le point de non-retour. Le tableau n'est pourtant pas si sombre car a) l'enquête publique en France sur les voies d'accès s'est achevée positivement par la déclaration d'utilité publique et b) le *Progetto definitivo/Projet Définitif* est prêt et a été présenté au public.

Sur la ligne historique, les progrès réalisés aujourd'hui avec l'ouverture complète du tunnel du Mont-Cenis pour les trains utilisant les gabarits élargis doivent se traduire par une amélioration tangible de l'exploitation de la ligne. À cette fin, les travaux du groupe de haut niveau devraient être poursuivis et éventuellement fusionnés avec les travaux de la plateforme du corridor nouvellement créée.

Sur la partie orientale du PP6, l'évolution du projet au cours de la période de référence a été plutôt lente: après l'obtention d'un accord entre l'Italie et la Slovénie concernant le tracé Trieste-Divača et la structure commune (le GEIE agissant comme promoteur du projet), la seule avancée en 2013 a été l'établissement effectif de ce GEIE ayant pour tâche principale d'établir l'avant-projet\*\*. L'élaboration de l'avant-projet doit maintenant démarrer sans plus tarder afin de ne pas remettre en cause une fois de plus le calendrier ambitieux de la décision de financement de la Commission.

Les événements pendant la période de référence ont une fois encore, montré les difficultés considérables que représentent les tronçons transfrontaliers pour les gouvernements des États membres concernés. Ces tronçons représentent une charge financière élevée tout en ayant une priorité politique moindre que les projets nationaux. Ils demandent également la coopération de deux pays qui ont souvent des priorités divergentes et ne disposent pas d'une structure préexistante de coopération.

Dans ce contexte, le rôle du coordinateur européen a une nouvelle fois montré son utilité et a permis de faciliter la communication et la coopération entre les pays impliqués dans le PP6. Les différents gouvernements ont exprimé, à plusieurs reprises, leur gratitude pour l'implication de la Commission dans ce sens. Il est ainsi devenu évident, dans la période de référence, qu'une approche structurée est la plus prometteuse, dès lors que l'on traite de projets d'infrastructures complexes. À cette fin, le nouveau cadre du RTE-T, établissant des corridors au cœur du réseau et des forums sur les corridors, sera un outil important.

### 3. PERSPECTIVES

Une fois que les nouvelles lignes directrices du RTE-T seront entrées en vigueur, le PP6 fera partie d'un corridor méditerranéen plus étendu qui comprendra, outre le PP6, le PP3. Non seulement l'étendue géographique de l'actuel PP6 en sera élargie, mais le nouveau corridor rassemblera aussi d'autres modes, ce qui augmentera de façon significative le nombre de parties prenantes.

Le corridor méditerranéen d'environ 3 000 km, intégrant les projets prioritaires 3 et 6, l'ERTMS du corridor D et fondé pour partie sur le corridor 6 de transport ferroviaire de fret, fournira une liaison multimodale entre les ports de la Méditerranée occidentale et le centre de l'UE. Il créera aussi une liaison est-ouest dans la partie méridionale de l'Europe, contribuera à l'intermodalité dans des zones sensibles comme les Pyrénées et les Alpes et reliera certaines régions touristiques majeures de l'UE avec des trains à grande vitesse.

Le nouveau concept de corridors appartenant au réseau de base nécessite une nouvelle approche, tant en termes de coordination que de financement. Les principaux défis du coordinateur sont, d'une part, de rassembler toutes les parties prenantes et de les conduire à des résultats tangibles et, d'autre part, d'obtenir parallèlement les cofinancements adéquats pour permettre l'avancement des différents projets.

S'agissant de la coordination et de la gouvernance du corridor réseau de base, le coordinateur devra centrer son attention sur les tâches suivantes pendant la prochaine période de référence:

- Tout d'abord, le coordinateur devra élaborer un plan de travail pour le corridor dans l'année qui suivra l'entrée en vigueur des orientations pour le développement du RTE-T. Ce plan inclut une description de la situation, une étude de marché, des objectifs, un programme de mesures, un plan de mise en œuvre et un plan de financement. Le plan de travail devra être approuvé par les États membres
- Le coordinateur devra aussi établir et présider le forum du corridor, organe consultatif qui sera composé des États membres et autres acteurs publics et privés concernés, y compris les gestionnaires des infrastructures et les utilisateurs sur toute la longueur du corridor. Une attention spéciale sera également apportée à la coopération avec le corridor 6 de transport ferroviaire de fret

Pour accomplir toutes ces tâches, le coordinateur aura besoin d'un secrétariat qui s'occupera de l'organisation et de la mise en œuvre des différentes activités.

Étant donné les objectifs de la politique européenne en matière d'infrastructures de transport, plus étendus, plus approfondis et plus complexes, et au regard de ses ambitions et de l'échelle de temps (les réseaux de base doivent être achevés en 2030), de l'étendue territoriale (28 États membres), du caractère multimodal (transports routiers, ferroviaire, fluvial, aérien, maritime), les 23 milliards d'EUR disponibles au titre du budget 2014-2020 du RTE-T (qui incluent les 10 milliards d'EUR réservés à la politique de cohésion) sont limités même si ce montant est impressionnant. Il faudra définir des priorités lors de l'allocation des fonds, et probablement se concentrer sur les projets à très forte valeur ajoutée pour l'Europe, notamment les projets transfrontaliers réalisables.

Pour ce qui concerne le financement futur des projets, le coordinateur étudiera les possibilités d'utiliser des instruments financiers innovants, conformément aux objectifs du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).



0 100 200 km

Cartography: DG MOVE, November 2013  
© EC, DG MOVE, TENtec Information System 2013  
© EuroGeographics 2001 for the administrative boundaries

- Completed
- Completed in 2011
- Works ongoing
- Works to start between 2013 and 2015
- Works to start after 2015

- Completion Date
- Priority sections

