



UNION EUROPÄISCHER INDUSTRIE- UND HANDELSKAMMERN (UECC)  
FÜR VERKEHRSFRAGEN

UNION EUROPÉENNE DES CHAMBRES DE COMMERCE ET D'INDUSTRIE (UECC)  
POUR LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

UNIE VAN EUROPESE KAMERS VAN KOOPHANDEL (UECC)  
VOOR VERVOERSVRAAGSTUKKEN

# **Maillons manquants et goulets d'étranglement dans le réseau européen des transports**

**Résultats d'une enquête auprès des Chambres  
membres de l'UECC**

**Automne 2007**

## 1. Introduction

L'UECC a pour préoccupation principale les questions relatives à l'aménagement des infrastructures des réseaux européens de transport et publie régulièrement des rapports sur le progrès fait dans les travaux. Ces rapports se basent sur les informations reçues de la part des Chambres membres dans les régions rhénane, rhodanienne et danubienne. Dans le cadre de cette enquête, l'UECC se concentre uniquement sur des projets de portée européenne, à savoir des projets TEN ou des plans concernant des sections qui appartiennent à un axe de transport de majeure importance européenne.

L'UECC se concentre sur les projets TEN suivants:

- Axe ferroviaire Berlin-Verona/Mailand (No. 1)
- Ligne ferroviaire à haute vitesse Paris-Bruxelles-Köln-Amsterdam (No. 2)
- TGV Barcelona-Nîmes (No. 3)
- Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava (No. 4, No. 17)
- Ligne Betuwe (No. 5)
- Axe ferroviaire Lyon-Turin-Triest-Budapest (No. 6)
- Autoroute Sofia-Budapest/Nadlac-Constanta (No. 7)
- Axe ferroviaire Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Nürnberg/Dresden (No. 22)
- Axe ferroviaire Lyon/Genua-Basel-Duisburg-Rotterdam/Antwerpen (No. 24)
- Voie d'eau Rhin/Maas-Main-Danube (No. 18)
- Voie d'eau Seine-Escaut (No. 30)

40 Chambres de commerce et d'industrie de six groupes nationaux ont participé à l'enquête de 2007 – qui était la quatrième enquête à ce sujet depuis 1997, 2000 et 2003. Etant donné qu'aucune des Chambres correspondantes en Europe du Sud-Est n'a répondu, il n'était malheureusement pas possible de fournir des informations sur les projets situés dans les Balkans (projet TEN No. 7, par exemple).

## 2. Résultats principaux

Comme le rapport réactualisé le démontre, les États membres de l'Union européenne doivent faire d'énormes efforts pour atteindre les objectifs de Lisbonne et pour adapter les infrastructures de transport aux demandes et besoins croissants de leurs économies et populations.

Seul un petit nombre de projets ou trajets particuliers ont été réalisés dans les dernières années, tandis que le volume de trafic sur les réseaux européens de transport ne cesse d'augmenter. Comme le rapport de 2003 l'a déjà constaté, il faut accélérer l'aménagement des différents réseaux de transport pour éviter que les insuffisances des infrastructures mettent en danger le développement économique et la prospérité en Europe. Pour que l'Europe puisse maintenir sa position dans la compétition globale entre les divers grands systèmes économiques, les États membres de l'UECC doivent accélérer la réalisation de leurs projets. La Commission européenne et le Parlement européen doivent soutenir ce processus et faire valoir leur influence sur les gouvernements nationaux. L'actualisation des projets TEN présente une bonne opportunité. Aussi faut-il vérifier les réglementations existantes. Il faut une nette accélération des procédures de planification pour les infrastructures de transport, et il faut également remettre en question la priorité absolue qui

est donnée aux préoccupations écologiques par rapport à l'aménagement des infrastructures les plus importantes.

Par la suite, l'UECC énumère les maillons manquants et goulets d'étranglement qu'elle considère les plus importants. Ils constituent des parties intégrantes d'axes européens majeurs qui sont d'une importance stratégique pour l'évolution économique européenne. Ils subissent déjà aujourd'hui un flux de trafic en forte croissance, et l'incidence de bouchons et d'accidents ne cesse d'augmenter. Ces axes risquent de ne plus être en mesure de maîtriser les croissances supplémentaires qui sont attendues pour le futur immédiat. Il est également à craindre que les insuffisances des infrastructures compliquent les services d'approvisionnement juste-à-temps, surtout dans les centres les plus grands de l'économie européenne.

### **3. Projets prioritaires du point de vue de l'UECC**

L'UECC a dressé la liste suivante de maillons manquants et goulets d'étranglement qu'elle considère comme les plus importants :

#### ***Réseau ferroviaire***

- TEN 1 – Tunnel de base du Brenner
- TEN 17 – Baudrecourt-Strasbourg-Stuttgart-Ulm-München-Wien-Bratislava
- TEN 22 – Budapest-Wien-Prag/Nürnberg
- TEN 24 – Lyon/Genua-Basel-ports ARA

#### ***Réseau routier***

- Bruxelles/Köln-Luxemburg-Nancy-Dijon/Basel (E21-E23-E29-E44)
- Bruxelles/Antwerpen-Aachen-Köln-Erfurt-Dresden-Prag (E40)
- Frankfurt-Basel-Milano (E9)
- Ports ARA-Köln-Frankfurt-Nürnberg-Wien-Budapest (E35-E41-E42-E45-E56-E60)

#### ***Voies d'eau***

- TEN 18 – Straubing-Vilshofen
- TEN 30 Seine-Escaut
- Liaison fluviale Rhin-Rhône

Outre ces projets prioritaires, l'UECC a documenté d'autres maillons manquants et goulets d'étranglement dont l'élimination est importante pour l'évolution de l'économie européenne. Ces points noirs sont décrits dans les chapitres ci-dessous.

### **4. Projets prioritaires dans le réseau ferroviaire**

Par la suite, l'UECC analyse les projets TEN qu'elle estime importants. D'autres projets, aussi déterminants, sont présentés dans le paragraphe 4.7.

#### **4.1 Axe ferroviaire Berlin-Verona-Bologna (TEN No. 1)**

Cet axe est une des deux transversales alpines qui sont centrales pour le trafic de personnes et marchandises entre le Nord et le Sud de l'Europe. De nouveaux trajets et l'aménagement d'autres sections devront accélérer la vitesse du déplacement et créer des capacités supplémentaires pour le trafic de marchandises. Ces mesures réduiront également le volume du trafic routier à travers le Brenner.

Certaines sections sur cet axe ont déjà été terminées, d'autres sont en voie de construction ou au moins en planification, même si le financement n'est pas du tout assuré.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
1	Nürnberg – Erfurt	quelques trajets en construction	moyens financiers encore requis
1	route d'accès au nord München-Bozen-Verona	trajet de 40km en construction dans l'Inntal entre Kundl et Baumkirchen (terminé en 2012)	assuré
1	tunnel de base du Brenner	percement de la galerie de reconnaissance démarré EIE lancée en Italie et Autriche	assuré encore à définir

#### 4.2 Axe ferroviaire Paris/Cologne-Bruxelles-Amsterdam (TEN No. 2)

Mise en opération en 1997, la ligne à haute vitesse Paris-Bruxelles est très bien fréquentée et a encouragé le transfert du trafic de la route au rail. Les sections aux Pays Bas et en Belgique ont également été achevées, la continuation de la route est en construction, le financement est assuré.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
2	Düren – frontière Allemagne/Belgique	en construction	assuré

#### 4.3 Betuwe-Lijn

La section néerlandaise de la Betuwe-Lijn a été mise en opération en Juin 2007, la continuation de la route sur le territoire allemand est en planification. Pourtant, le financement n'est pas du tout assuré. La ligne ferroviaire apportera des améliorations considérables aux services de transport entre la région de la Ruhr en Allemagne et les ports ARA et réduira le volume de trafic sur les réseaux routiers (notamment la route A15) de ces régions.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
5	Ligne Betuwe	mise en opération en juin 2007	terminé
5	continuation de la ligne Betuwe en Allemagne	planification, décision sur les travaux à prendre en 2011, réalisation en 2015	pas assuré
5	Rhin de fer	aucune planification, aucun accord sur les tracés.	

#### 4.4 Axe ferroviaire Paris-Strasbourg-Stuttgart-Wien-Bratislava (TEN No. 17)

A l'Est, la "Magistrale pour l'Europe" traverse le projet TEN No 22 (route Bratislava-Wien) et à l'Ouest elle rencontre la TGV-Est (Strasbourg-Paris) qui est déjà partiellement terminée. La "Magistrale pour l'Europe" est une des deux voies de communication centrales entre l'Est et

l'Ouest de l'Europe et créera de nouvelles capacités pour le transport de passagers et de marchandises.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
17	Baudrecourt-Strasbourg		1.4 milliards € assurés
17	Rheinbrücke	début des travaux 2008, proj. terminé en 2010/2011	22.6 millions €
17	Kehl-Karlsruhe	aucune planification pour le trajet Kehl-Appenweier; vitesse maximum permise: 120km/h, beaucoup d'intersections; trajet à 4 voies Offenburg-Rastatt Süd en opération. Tunnel de Rastatt encore à construire	130 millions €  400 millions €
17	Karlsruhe-Stuttgart	pas de travaux d'aménagement projetés	
17	Stuttgart 21 (conversion de la gare principale dans une gare de passage à huit voies ; ligne d'accès à l'aéroport de Stuttgart)	4 des 7 sections planifiées (ligne d'accès du nord, traversée de la vallée avec la gare principale et tunnel pour assurer l'accès à l'aéroport); autres sections: obtention du droit de construction d'ici la fin de 2008; délai éventuel dans la construction de la « Gäubahn » Singen-Stuttgart; projet entier achevé en automne 2019.	2.8 milliards € assurés par le Memorandum of Understanding du 19.07.2007 (Fédération, Etat de BaWü, chemins de fer Stuttgart, Association Région Stuttgart)
17	Wendlingen – Ulm (tracé proche de l'autoroute à travers la Schwäbische Alb)	une section planifiée, droit de construction pour les autres sections prévu pour la fin de 2009; projet terminé en automne 2019.	2 milliards € assurés par Memorandum of Understanding du 19.07.2007 (Fédération, Etat de BaWü, chemins de fer Stuttgart, Association Région Stuttgart)
17	Neu-Ulm 21 (aménagement continu à quatre voies et déplacement du tracé)	en construction; achèvement au début de 2008.	assuré
17	Neu-Ulm – Augsburg	en planification	pas assuré
17	München Ost – Mühldorf – Freilassing	planification terminée pour 3 sections; trajet Ampfing-Mühldorfen en construction	assuré
17	Rocade de la ville d'Enns	en opération depuis 30.4.07	€152.6 millions
17	Asten-Linz/Kleinmünchen	en construction/mise en opération prévue pour 2009	€296.3 millions
17	Linz-Wels	en planification (planifications terminées en 2016, début des travaux: encore à définir)	€246.7 millions (planification, achat des terrains)
17	Lambach-Breitenschützing	début des travaux 2010. Mise en opération: 2014	€60.3 millions

17	Attnang-Puchheim – Salzbrug	planification terminée en 2009; aménagement différé à une date encore à définir	€11.3 millions (planification)
17	Wien-Bratislava ("Marchegger Ast")	en planification, début des travaux 2012	€6.5 millions (planification)

#### 4.5 Axe ferroviaire Sofia/Constanta-Budapest-Wien-Prag (TEN No. 22)

L'objectif de ce projet est d'améliorer les voies de communication entre les nouveaux Etats membres de l'UE en Europe du Sud-Est d'une part et d'assurer les liaisons avec les autres Etats membres de l'UE d'autre part. Le nouvel axe devra augmenter les capacités pour le transport de marchandises, mais aussi raccourcir les voyages et réduire les coûts pour les trains de fret et de passagers. D'après l'UE, le pourcentage du trafic transfrontalier sur les sections centrales des voies de communication entre les Etats membres devra croître entre 25 % à 50 % dans les prochaines années.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
22	Nürnberg – Praha	im VB des BVWP; accord international avec la Rép. Tchèque depuis 1993	pas de financement; investissement pour le trajet Nürnberg-frontière Allemagne/Rép. tchèque limité à €467 millions
22	Praha – Linz	début des travaux: 2011 mise en opération: 2017	€242.5 millions
22	Praha-Brno-Wien		
22	Wien-Bratislava		

#### 4.6 Axe ferroviaire Lyon/Genua-Basel-ports ARA (TEN No. 24)

En tant que deuxième liaison Nord-Sud, cet axe ferroviaire traverse les régions centrales de l'économie européenne. Il est fondamental non seulement pour le transfert du trafic de transit de la route au rail visé par la Suisse mais aussi pour la décongestion urgemment requise des réseaux routiers dans ces régions. Alors que le tunnel du Lötschberg est déjà en opération et le tunnel du Gothard et certaines sections entre Karlsruhe et la frontière suisse sont en construction, la planification et le financement de beaucoup d'autres sections demeurent encore à définir.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
24	Köln-Frankfurt	en opération pour l'ICE; pas de planification pour le trafic fret	
24	Frankfurt-Grenze Hessen/BW	en planification	inclus dans le budget fédéral pour le moyen terme
24	Frontière Hessen/BW – Mannheim	pas planifié	inclus dans le budget fédéral pour le moyen terme
24	Karlsruhe-Offenburg	en construction, certaines sections terminées; financement pas assuré pour le tunnel de Rastatt, même si la procédure de planification est terminée.	
24	Offenburg-Herbolzheim	procédure de planification entamée pour certaines sections	pas assuré, env. 4 milliards €
24	Herbolzheim-Heitersheim	procédure de planification entamée pour certaines sections	pas assuré
24	Heitersheim-frontière suisse	procédure de planification entamée, terminée pour certaines sections, le tunnel du Katzenberg en construction, terminé 2008	Assuré
24	Tunnel de base du Lötschberg	en opération	
24	Tunnel de base du Gothard	en construction	assuré pour les trajets jusqu'à Lugano
24	TGV Rhin-Rhone	en construction	
24	Liaison Mulhouse-Müllheim	première phase en planification	

## 4.7 Autres projets ferroviaires

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
2.1 TGV/ICE Paris-Saarbrücken-Mannheim-Frankfurt (nouvelle construction/aménagement)	terminée	2.phase des travaux	1. phase des travaux
2.2 TGV Pays Bas-Berlin (nouvelle construction)			
2.3 Zürich-Stuttgart-München (aménagement)	en cours		
2.4 Nürnberg - Passau - Linz - Wien (aménagement)	D: en planification; evaluation de la rentabilité nécessaire, projet transfrontalier dans le BVWP; Aménagement dans la Haute-Autriche prévu jusqu'à 2017	nouvelle construction Wien-St. Pölten terminée 2013 Aménag. Amstetten-Linz terminé 2009	€275.9 millions
2.5 Wien-Graz-Klagenfurt (nouvelle construction)		début 2012	terminé 2020
2.6 „Südbahn“ Wien-Italie (aménagement du Semmering)		début 2012	Terminé 2020
2.7 Mercantour-Tunnel (aménagement)		début 2012	terminé 2020
2.8 Amsterdam-Emmerich-Köln (aménagement)	en cours		
2.9 Venlo/Roermond-Köln (dérivation jusqu'à la section rhénane)	en cours		
2.10 Anvers - région du Ruhr (nouvelle construction) (TEN Nr 5)	en cours		
2.11 Gasteinertal-Villach (aménagement)		en cours	
2.12 Electrification de la Südbahn Ulm-Lindau (route d'accès à la NLFA)	en planification, procédure pas entamée		terminé 2012

## 5. Voies d'eau

### 5.1 Aménagement du Danube (TEN No. 18)

Sans doute, le trajet Straubing-Vilshofen, qui mesure quelques 70 km, constituent le goulet d'étranglement le plus incompréhensible et le plus gênant dans tout le réseau fluvial en Europe. Depuis des décennies, de diverses démarches politiques ont réussi à maintes reprises à différer l'aménagement de ce trajet. D'autres goulets d'étranglement se trouvent sur le Danube entre Vienne et Budapest. L'élimination de ces obstacles pourra mettre fin aux désavantages concurrentiels de la navigation fluviale en Bavière, Autriche, Slovaquie et Hongrie par rapport aux autres modes de transport.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
18	Danube (embouchure du Main – Aschaffenburg)	en construction, terminé 2009	€30 millions
18	Danube (Straubing-Vilshofen)	étude pour l'aménagement du territoire terminée en 2006; le gouv. féd. allem. insiste sur des mesures d'aménagement du lit du fleuve; la procédure	Ministère allemand des Transports accepte uniquement la variante A. Moyens financiers de l'UE

		de planification pour la variante C/C280 devrait être entamée.	sollicités.
18	Vienne –frontière slovaque	en planification début des travaux en 2008	env. 180 millions €
18	Ecluse Lanaye/Klein-Ternaaien	en planification	

## 5.2 Voie d'eau Seine-Escaut (TEN No. 30)

La liaison Seine-Escaut raccorde les ports ARA avec le bassin parisien et les ports atlantiques français. Elle surmonte le goulet d'étranglement entre Compiègne et le canal Dunkerque – Escaut et augmente les capacités pour la navigation fluviale.

TEN-No.	Section/projet	Etat actuel du projet	Financement
30	Kortrijk – Menen	en construction	

## 5.3 Voie d'eau Rhin-Rhône

Pour des raisons de politique intérieure, les autorités françaises ont abandonné un projet dont la planification et le financement étaient déjà assurés. La liaison ne figure plus sur la liste des projets prioritaires européens. Une voie d'eau entre le Rhine et le Rhône pourrait pourtant réduire le trafic sur les routes transalpines et dans la vallée du Rhône. La livraison de marchandises en provenance du Moyen Orient et de la Mer Méditerranée à des destinations en France de l'Est et en Allemagne du Sud-Ouest pourrait être effectuée directement depuis les ports au Sud au lieu d'un détour par les ports ARA ou les ports de la Mer du Nord.

## 5.4 D'autres projets de voies d'eau

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
3.1 approfondissement Waal-Niederrhein (aménagement)	Pays Bas: en cours		Term. en Allemagne
3.3 canal Twente-Mittellandkanal			
3.4 terminaux Ro-Ro sur le Danube inférieur (nouv. constr)			
3.6 approfondissement Rhin Supérieur (Maxau-Kaub)			

## 6. Réseau routier

### 6.1 Axe ports de l'Est – Köln-Frankfurt-Nürnberg-Wien-Budapest (E35-E41-E42-E45-E56-E60), et/ou Wels-Graz-Spielfeld (E57-E59)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A12 aménagement Utrecht-Arnhem (NL)	cert. sections	cert. sections	
A15 aménagement Rotterdam-Arnhem-frontière allem. (NL)	2009-2016 trajet Massvlakte- Vaansplein		
A 57 aménagement Kampf-Lintfort et Neuss (D)		cert. sections	cert. sections
A3 aménagement Frankfurt-Nürnberg à six voies (D)	Aschaffenburg/ Hösbach – Geiselwind	Aschaffenburg W – Aschaffenburg	Aschaffenburg Ost – Hösbach

	certaines sections en planification, certaines procédures terminées ; Aménagement AK Regensburg en planification	burg Ost; Würzburg W – Würzburg-Heidungsfeld; Würzburg-Randesacker – Biebelried	
A9 aménagement autoroute Pyhrn entre Wels et Graz (A)			2004
B50 neu nouvelle construction entre AK Wittlich (A1/A60) et AS Rheinböllen (A61) avec pont traversant la Moselle	Platten-Longkamp: Proc. De planification/ div. recours; Longkamp à Hahn; Kauerdor à Niederkosenz: autorisé mais pas de travaux,	Wittlich-Platten: Aéroport Hahn à Niederkosenz Simmern-Ost à Kauerhof	Rheinböllen à Simmern (rocade Simmern incl.)

## 6.2 Axe Bruxelles/Antwerpen–Aachen-Köln-Erfurt-Dresden-Rép. Tchèque/Pologne (E40)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A4 aménagement à six voies Aachen-Köln (D)	Terminée	certaines sect.	cert. sect.
A4 raccordement A45 et A5/A7 Köln-Hattenbacher Dreieck, aménagement à quatre voies	nouvel essai route de type B		
Tracé alternatif: route fédérale à 4 voies Krombach (NRW) – Hattenbacher Dreieck	étude de faisabilité		

## 6.3 Axe Luxemburg-Mannheim-Nürnberg-Prag (E50)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A6 aménagement entre Mannheim et Nürnberg à six voies (D)	Wiesloch/Rauenberg – Sinsheim; Roth – AK Nürnberg Ost	Viernheimer Kreuz – AK Mannheim; préparations AS Roth	AK Wall-dorf-Wiesloch/Rauenberg; Sinsheim-Sinsheim-Steinsfurt
A6 continuation jusqu'à la frontière Allemagne/Rép. Tchèque (D), Amberg à AK Oberpfälzer Wald (A93)		Trajet Amberg Ost à Pfreimd (AK Oberpfälzer Wald)	Trajet Pfreimd – Waidhaus

#### 6.4 Axe Karlsruhe-Stuttgart-München-Wien-Budapest (E52-E60)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A8 aménagement Karlsruhe-Stuttgart à six voies (D)		x	X
A8 aménagement Stuttgart-Ulm-München à six voies (D)	X	München-Augsburg	
A99 achèvement Münchner Ring (D)	X		
A8 aménagement Rosenheim-Salzburg (D)	X		
A1 aménagement Salzburg-Wien à six voies (A)		entre Salzburg et Voralpenkreuz 4 voies terminé: 2009	amén. À 6 voies entre Wien et Voralpenkreuz presque terminé Böhheimkirchen-Kirchstetten terminé 07; Amstetten Ost+West amén. terminé 07
A94 achèvement München-Passau-(Linz) (A)	Forstinning-Heldenstein; Simbach-Malching; raccordement Kühstein (A3)	Malching-Kühstein; Réparations en Autriche dès 2008	München-Forstinning; Ampfing-Simbach; Heldenstein-Ampfing (début des travaux 2008)
A21/A23 aménagement de la rocade au Sud et Sud-Est de Wien (A)	étude sur le tracé en cours	X	

#### 6.5 Axe Bruxelles/Köln-Luxemburg-Nancy-Dijon/Basel (E21-E23-E29-E44)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A31 aménagement Luxembourg-Nancy (Lux/F)			
N57 aménagement Metz-Besançon-Schweiz (F)			
A1 raccordement Daun-Blankenheim (D)	Kelberg-Adenau; Adenau-Lommersdorf; Lommersdorf-Blankenheim	Section Rengen-Geroldstein; Geroldstein-Kelberg (budgeté jusqu'à 2010)	Dection Daun-Rengen
A64/A1 raccordement de l'A64 à l'A1 (D)	BVWP; pas de procédure de planification		

#### 6.6 Axe Paris-Langres-Belfort-Delémont-Zürich-Wien (E17)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
N19 aménagement Belfort-Langres (F)	X	cert. sections	
N16 Transjurane (Boncourt-Biel)	à définir		cert. sect.

### 6.7 Axe Berlin-Prag-Linz (E15-E14)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
aménagement: autoroute ou route rapide (D/CS/A)	Début des travaux S10 (A) 2009, achèvement 2015; le reste de l'A26: début des travaux 2009, section Sud achevée 2014; raccordement à un circuit à Linz projeté		€289millions.  €403 millions.

### 6.8 Axe München-Salzburg-Villach-Udine (E11-E14)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A10 aménagement Walsberg-Hallein à six voies (A)			
A10 construction de deuxièmes tubes pour les tunnels "Hohe Tauern" et "Katschberg" (A)		X	

### 6.9 Axe Prag-Brünn-Wien (E14-E15-E7)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A5 construction de la Nordautobahn (A)		x	
A5 1. section	2010		
A5 2. section (jusqu'à la frontière)	2013		
A5 Eibesbrunn – Schrick		terminé 2010	

### 6.10 Axe Brünn-Bratislava-Budapest (E15)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A6 construction de l'interconnection aux alentours de Kittsee (SK/H)		terminé 2007	

### 6.11 Axe Innsbruck-Zürich (E17)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A12 aménagement à 6 voies dans la région d'Innsbruck (A)	à définir		
A12 raccordement à l'E17 (CH) Bregenz/Feldkirch – St. Margarethen/St. Gallen	à définir		

### 6.12 Axe Frankfurt-Basel-Milano (E9)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A5 aménagement à 6 voies dans la région du Rhin Supérieur (D)	Baden-Baden – Bühl		Karlsruhe – Baden-Baden
N2 construction de la deuxième tube du tunnel du Gothard			
A2 construction de la troisième tube du tunnel du Belchen	X		
A2 aménagement à six voies dans la région de Bâle	(x)		

### 6.13 Axe Lindau - München (E43/54)

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A96 raccordement Düren-Gebratzhofen		x	2009

### 6.14 Projets transfrontaliers spécifiques

Le raccordement des réseaux nationaux présente toujours des insuffisances particulières. Il est peu probable que les efforts actuels pour aménager les infrastructures transfrontalières soient suffisants pour satisfaire les demandes de l'économie. Pourtant, pour ces projets, il suffit souvent de moyens et mesures modestes pour obtenir des améliorations majeures.

Maillons manquants / goulets d'étranglement	Planification	Travaux	Terminé
A65/B9 Kandel/Wörth – Neulauterburg			
A98 (D)/A35 (F)			
N 19/N 16 Langres-Belfort(F)-Transjurane (CH)	cert. sections	cert. sect.	cert. sect.

4.12.2007 Fg



**Carte 1: Réseau routier: projets prioritaires**



**Carte 2: Réseau ferroviaire: projets prioritaires**



**Carte 3: Voies d'eau: projets prioritaires**