



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/1999/7
15 juillet 1999

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports
par chemin de fer

(Cinquante-troisième session,
6-8 octobre 1999, point 9 de l'ordre du jour)

ÉTABLISSEMENT D'UN RÉSEAU FERROVIAIRE EUROPÉEN CLASSIQUE
ET D'UN RÉSEAU À GRANDE VITESSE

Transmis par les Gouvernements des pays suivants : Arménie,
République tchèque, Danemark, Allemagne, Hongrie, Lettonie,
Lituanie, ex-République yougoslave de Macédoine, Fédération
de Russie, Slovaquie, Slovénie, Espagne et Royaume-Uni

Note : À sa cinquante-deuxième session, le Groupe de travail a prié les Gouvernements, la Commission européenne (CE), l'Union internationale de chemins de fer (UIC) et l'Organisation de la coopération des chemins de fer (OSJD) de lui communiquer des renseignements pertinents sur l'établissement : i) d'un réseau ferroviaire européen classique et ii) d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse (ainsi que des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains) (TRANS/SC.2/190, par. 50).

Le Groupe de travail voudra peut-être examiner les renseignements communiqués au secrétariat sur cette question qui sont reproduits ci-après.

Veuillez noter que la distribution des documents du Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) n'est plus "restreinte". En conséquence, le secrétariat a adopté un nouveau système de numérotation selon lequel tous les documents autres que les rapports et les ordres du jour seront numérotés comme suit : TRANS/SC.2/année/numéro. L'ancien système de numérotation (par ex. TRANS/SC.2/189) sera conservé pour les rapports, ordres du jour, résolutions et autres publications importantes.

ARMÉNIE

L'Arménie n'a pas de réseau ferroviaire à grande vitesse.

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

i) Conformément à des accords internationaux qui ont été signés par la République tchèque, un certain nombre de projets de modernisation des chemins de fer ont été établis conformément aux paramètres stipulés dans l'AGC et l'AGTC. En République tchèque, il s'agit des couloirs définis en Crête Nos IV et VI qui ont été terminés.

ii) Un réseau de base a été soigneusement étudié en République tchèque pour des lignes de chemin de fer à grande vitesse. Certaines lignes font actuellement l'objet de négociations conformément à la législation applicable. Une fois les lignes définitives adoptées, les terrains correspondants seront protégés. Ils le sont actuellement aux environs des nombreuses variantes d'emplacement des voies prévues pour les chemins de fer à grande vitesse qui devraient être achevées après 2010. On n'envisage pas actuellement de variantes possibles pour relier les aéroports tchèques aux chemins de fer à grande vitesse.

Dans le but de compléter les différents types de transport, des transports publics intégrés sont progressivement installés dans les grandes zones métropolitaines.

DANEMARK

i) Le développement du réseau ferroviaire classique porte essentiellement sur les points suivants :

- Construction de 20 km de liaison fixe (pont et tunnel) entre Zealand (Danemark) et Fuenen (Danemark) à travers le Great Belt.
- Construction de 20 km de liaison fixe entre le Danemark et la Suède à travers le Sound.
- Électrification des réseaux existants.

ii) Réseaux à grande vitesse :

Aucune ligne à grande vitesse n'est actuellement en service sur le réseau ferroviaire danois. Des études sont en cours au sujet d'un doublement supplémentaire de la voie entre Copenhague et Ringsted. Un aménagement de la ligne existante entre Fredericia et Århus est en préparation pour des vitesses qui atteindront 200 km/h.

La création de la liaison fixe du Great Belt qui a réduit d'une heure la durée du trajet entre l'Est et l'Ouest du Danemark a accru la part des transports publics ferroviaires dans le pays (le transport aérien en a été réduit d'autant).

ALLEMAGNE

Des accords contractuels ont été conclus ou sont en préparation avec tous les pays voisins de l'Allemagne sur l'établissement de liaisons ferroviaires transfrontières. On peut parler plus précisément des projets suivants :

ALLEMAGNE/PAYS-BAS	Interconnection de la ligne de Betuwe prévue aux Pays-Bas avec le réseau ferroviaire allemand via Emmerich/Oberhausen-Cologne/Herne.
ALLEMAGNE/DANEMARK	Étude conjointe d'une liaison fixe par la Fehmarn Belt, sur le parcours Hambourg-Puttgarden-Copenhague.
ALLEMAGNE/POLOGNE	Projet prévu conjointement d'une ligne modernisée entre Berlin et Varsovie avec le tronçon allemand Berlin-Francfort (Oder).
ALLEMAGNE/TCHÉCOSLOVAQUIE	Accord sur une modernisation du trafic ferroviaire classique avec trains à voitures pendulaires sur les liaisons : a) Berlin-Prague-Vienne b) Nuremberg-Marktreudwitz
ALLEMAGNE/AUTRICHE	Étude conjointe prévue pour assurer la rentabilité du réseau transfrontière sur les liaisons : a) Nuremberg-Passau b) Munich-Mühldorf-Simbach (Vienne) c) Munich-Mühldorf-Freilassing (Salzburg-Vienne)
ALLEMAGNE/AUTRICHE/ITALIE	Projet trilatéral sur l'artère Munich/Vérone par le Brenner avec modernisation du tronçon allemand Munich-Kiefersfelden.
ALLEMAGNE/SUISSE	Accord portant sur : a) Une ligne nouvelle/modernisée Karlsruhe-Bâle, itinéraire de ramassage le plus important pour la nouvelle ligne ferroviaire transalpine dont la construction est prévue en Suisse.

- b) Modernisation des lignes et utilisation de la technique pendulaire dans les couloirs Stuttgart-Zurich et Munich-Lindau-Zurich afin de réduire les temps de parcours.

Outre les projets ci-dessus, les liaisons spéciales à grande vitesse suivantes sont envisagées :

ALLEMAGNE/FRANCE/LUXEMBOURG	Raccordement des réseaux à grande vitesse allemand et français via Saarbrücke et Strasbourg en tant que tronçon de la ligne à grande vitesse Paris-Est de la France-sud-ouest de l'Allemagne, avec les tronçons allemands : <ul style="list-style-type: none">a) Saarbrücke-Mannheimb) Kiel-Appenweier
ALLEMAGNE/BELGIQUE	Raccordement avec le projet à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam-Londres via le tronçon allemand Aachen-Cologne
ALLEMAGNE/PAYS-BAS	Raccordement avec la ligne à grande vitesse Amsterdam-Arnheim-Rhin/Ruhr, avec le tronçon allemand Emmerich-Oberhausen-Cologne-Herne.

Depuis le dialogue établi entre le Conseil des ministres des transports de l'UE et les États associés d'Europe centrale et orientale, un certain nombre de réseaux et de liaisons ont été définis par un Groupe de haut niveau chargé de l'évaluation des besoins en infrastructures de transport (TINA). Ces réseaux comprennent notamment 20 000 km environ de voies ferrées. Les lignes à grande vitesse ne font pas l'objet d'une mention distincte. On trouve des précisions à ce sujet dans le rapport intérimaire du Groupe qui a été établi par le DG VII de la Commission européenne.

Dans le cadre des activités futures, les projets nécessaires pour atteindre les capacités et les qualités recherchées doivent être définis et recevoir un ordre de priorité.

En ce qui concerne la modernisation des infrastructures de transport dans les couloirs paneuropéens II, III et IV, des comités directeurs des chemins de fer ont aussi été constitués au sein desquels des mesures sont étudiées et coordonnées.

HONGRIE

Depuis 1992, la Hungarian State Railways Co Ltd (MÁV) a développé son réseau de trains intervilles très performant entre la capitale et, jusqu'en 1998, 13 des 19 centres régionaux avec une fréquence minimale de trois trains dans chaque sens par jour, un système de réservation de places, une vitesse plus élevée et l'obligation de rembourser le supplément si les trains arrivent avec plus de 15 minutes de retard.

Depuis 1997, les nouveaux services InterPici de MÁV ont été développés, jusqu'en 1998 dans le nord et le nord-est du pays, proposant un service de qualité similaire à celui des trains de ramassage InterCity grâce également à des liaisons directes avec la région.

LETTONIE

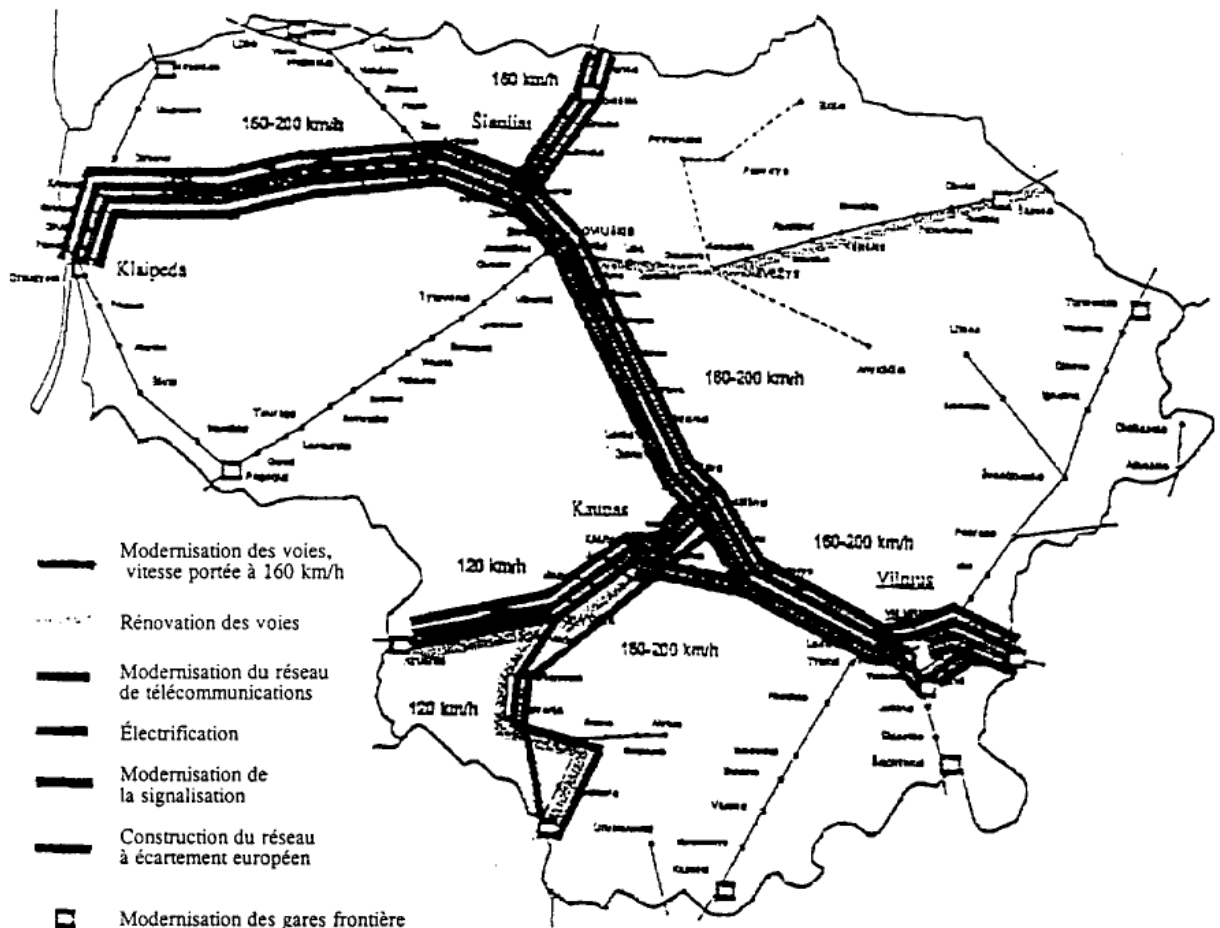
i) Les principaux couloirs de transit des chemins de fer lettons ont été incorporés au Réseau de chemin de fer transeuropéen (TER) :

- dans le sens nord-sud avec une partie du premier couloir défini en Crête, la partie lettone de "Rail Baltica", la ligne ferroviaire "Valka-Riga-Meitene" ;
- dans le sens est-ouest : la liaison des premier et neuvième couloirs définis en Crête et le prolongement de cette liaison jusqu'aux ports lettons de Zilupe-Ventspils, Indra-Raiga, Jelgava-Liepaja. Le programme d'investissement prévoit un montant de 153 700 000 lati pour les principaux couloirs de transit jusqu'en 2003.

ii) Il n'existe encore aucun chemin de fer à grande vitesse en Lettonie. Il n'y a donc pas lieu de faire une comparaison entre ce type de chemin de fer et les autres catégories de transport.

LITUANIE

Projet de modernisation des infrastructures



EX-RÉPUBLIQUE YOUGOSLAVE DE MACÉDOINE

Il n'existe pas de lignes à grande vitesse dans le pays.

FÉDÉRATION DE RUSSIE

i) Développement d'un réseau ferroviaire européen classique

Parmi les projets d'investissement réalisés actuellement pour développer la partie européenne du réseau de chemin de fer de la Fédération de Russie, il faut citer :

- l'achèvement de la construction des nouvelles lignes de chemin de fer Kizliar-Karlan-Iourt, Ledmozero-Kotchkom; ;
- la construction de la nouvelle ligne Karpogory-Vendinga;
- le réaménagement de la ligne de petite ceinture autour de Moscou en vue d'organiser le trafic voyageurs;
- l'électrification des lignes de chemin de fer Tikhvine-Kochta et Plessetskaya-Obozerskaya;
- l'aménagement des gares frontalières de Sebej, Ivangorod, Tchernyakhovsk, Souzemka, Samour, Bielgorod ainsi que la gare portuaire de Novorossiisk;
- le réaménagement des gares de voyageurs de Samara, Ekaterinbourg et Sotchi.

ii) Établissement d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse

L'organisation du trafic rapide et à grande vitesse des trains de voyageurs s'inscrit dans le cadre du "Programme de développement du réseau ferroviaire à grande vitesse de la Fédération de Russie et de son calendrier d'exécution d'ici 2010". Dans une première phase, il est prévu de porter la vitesse des trains de voyageurs à 160-200 km/h sur les lignes existantes en procédant à leur aménagement et leur modernisation. On se propose de construire par la suite des lignes à grande vitesse autorisant la circulation de trains de voyageurs à des vitesses atteignant 350 km/h.

Les lignes ferroviaires prioritaires pour le développement de la circulation rapide et à grande vitesse sont les suivantes :

- Moscou-Saint-Pétersbourg;
- Saint-Pétersbourg-Vyborg-frontière de l'État, avec prolongation jusqu'à Helsinki;
- Moscou-Smolensk-Krasnoie avec prolongation sur Brest.

Actuellement, des travaux de modernisation et de révision générale se poursuivent sur la ligne Moscou-Saint-Pétersbourg. Ils devraient s'achever en 2000.

Dans le cadre de la coopération entre les chemins de fer russes et les chemins de fer finlandais, une étude a été consacrée à la rentabilité socioéconomique du trafic voyageurs à grande vitesse sur le parcours Helsinki-Saint-Pétersbourg. Le Gouvernement de la Fédération de Russie est parvenu à un accord avec la partie finlandaise pour entreprendre des travaux de modernisation de la section russe Saint-Pétersbourg-Vyborg-frontière de l'État sur cet itinéraire.

Le Ministre des voies de communication de la Fédération de Russie prévoit d'effectuer des travaux de modernisation et de révision de l'ensemble de la section Moscou-Krasnoie en vue de porter à 160 km/h la vitesse des trains.

Une nouvelle initiative de la CEE, présentée au cours de la deuxième table ronde Russie-CE consacrée aux questions industrielles en mai 1998 a été approuvée, et il est prévu d'accroître la compétitivité du corridor ferroviaire No 2 Berlin-Varsovie-Minsk-Moscou avec prolongation jusqu'à Nijni-Novgorod.

SLOVAQUIE

- Réseau ferroviaire européen classique

Le programme de modernisation des voies ferrées est approuvé par le Gouvernement slovaque dans le cadre du "Programme à long terme de développement des transports ferroviaires". Ce programme a pour objectif prioritaire la modernisation des couloirs internationaux IV, V et VI, définis à Helsinki, qui représentent 801 km de voies ferrées slovaques, soit 21,8 % de la longueur totale du réseau ferroviaire. Plus de 70 % du trafic des chemins de fer slovaques empruntent des couloirs internationaux. Les accords AGC et AGTC sont les critères respectés pour définir les paramètres techniques des couloirs. La vitesse maximale prévue sur les voies modernisées est de 160 km/h.

La priorité absolue en Slovaquie est donnée à la modernisation de la liaison ferroviaire nord-sud, c'est-à-dire une partie du couloir No Va (Bratislava-Zilina) et le couloir No VI (Zilina-Cadca-Zwardon). Sur cette liaison nord-sud, une nouvelle gare frontière a été ouverte en 1998 à Bratislava-Petrzalka, avec une nouvelle ligne vers l'Autriche (Kittsee-Parndorf) et prolongement jusqu'à Vienne par un tronçon de la voie E 63 de l'AGC.

La reconstruction de la gare frontière de Cadca et l'électrification du tronçon Cadca-Zwardon sont actuellement en cours.

Dans le couloir No IV, la reconstruction d'une gare frontière est en cours à Kúty depuis 1994.

SLOVÉNIE

Le Programme de développement des infrastructures prévoit l'amélioration des lignes existantes par une augmentation des capacités et une modernisation plus poussée des infrastructures, comme suit :

- Projets prioritaires à court terme censés être réalisés entre 1997 et 2000
 - nouvelle liaison ferroviaire directe entre la Slovénie (25 km) et la Hongrie (19 km), partie du couloir No V
 - modernisation des dispositifs de signalisation et de sécurité sur la ligne Ljubljana-Sezana - qui fait partie du couloir No V
 - rénovation des voies sur 105 km
- Projets prioritaires à moyen terme censés être réalisés d'ici 2005
 - construction d'une seconde voie sur la ligne Koper-Divača, partie du couloir No V
 - rénovation des voies sur 175 km
 - modernisation des dispositifs de signalisation et de sécurité sur la ligne Pragersko-Ormoz-Murska Sobota, Ljubljana-Jesenice, Pivka-Ilirska-Bistrica
- Projets à réaliser au-delà de 2005
 - construction d'une seconde voie sur la ligne Maribor-frontière autrichienne (16 km), qui fait partie du couloir No X
 - construction d'une seconde voie sur la ligne Ljubljana-Jesenice (73,2 km), qui fait partie du couloir No X.

L'aménagement de la ligne Ljubljana-Zidani Most-Maribor-Sentilj en direction de Vienne pour la circulation de trains pouvant aller jusqu'à 160 km/h est prévu après l'an 2000. Conformément au Programme de développement des infrastructures, ce projet fait partie du programme de création d'un réseau à grande vitesse sur le territoire du pays. La construction d'une nouvelle ligne à grande vitesse Trieste-Ljubljana qui ferait partie du réseau à grande vitesse de l'Europe du Sud-Est est à l'étude. La construction de cette ligne ne pourra se faire sans l'accord des pays voisins et le soutien financier des institutions européennes.

ESPAGNE

Le réseau à grande vitesse dans le cadre de l'UE a été défini dans la Directive européenne sur les réseaux transeuropéens. Quatorze projets prioritaires ont été définis, dont la ligne sud à grande vitesse reliant la France à l'Espagne.

ROYAUME-UNI

i) Liaison ferroviaire par le tunnel sous la Manche (CTRL)

Le projet CTRL prévoit la construction et l'exploitation d'un chemin de fer à grande vitesse de 109 km entre Cheriton, à la sortie du tunnel sous la Manche, et St. Pancras dans le centre de Londres. De nouvelles gares seront desservies par cet itinéraire à Ebbsfleet, Stratford et St. Pancras et serviront de point de départ à une revitalisation importante de ces gares et des quartiers avoisinants. La CTRL réduira de 35 minutes la durée du parcours et augmentera la capacité. Ce projet est une liaison prioritaire TEN qui fera partie du réseau de trains à grande vitesse Paris-Bruxelles-Cologne-Amsterdam- Londres.

Cette liaison est en cours de réalisation en tant que Projet d'initiative à financement privé (PFI), dans le cadre du Programme gouvernemental d'association entre le public et le privé (PPP). À l'issue d'un appel d'offres pour sélectionner le promoteur du secteur privé du projet CTRL, le Gouvernement a signé un Accord de développement avec la société London and Continental Railways Ltd (LCR) en février 1996, aux termes duquel LCR assurerait la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de la nouvelle liaison. En janvier 1998, LCR a informé le Gouvernement qu'en raison de la croissance plus lente que prévue d'Eurostar, elle n'était pas en mesure de financer la construction de la nouvelle voie ferrée. Le Gouvernement a donc prié LCR de trouver des partenaires du secteur privé en mesure de renforcer la base financière du projet.

À la suite de ces négociations, LCR construit la CTRL en deux tronçons et Railtrack a été pressentie pour permettre à LCR de trouver le financement nécessaire pour la construction de l'ensemble de la ligne. Les travaux du tronçon 1, qui va du tunnel sous la Manche à Fawkham Junction dans le nord-ouest du Kent, ont débuté en octobre 1998. La construction de ce tronçon devrait être terminée en 2003, date à laquelle Railtrack (UK) plc s'est engagée à se porter acquéreur des actifs du tronçon 1. Le tronçon 2 se poursuivra jusqu'à St. Pancras et devrait commencer en 2001. Railtrack bénéficiera d'une option d'achat sur ce tronçon dans les mêmes conditions que pour le tronçon 1 et la liaison dans son ensemble devrait ouvrir en 2007. Le projet est encore financé essentiellement grâce à des emprunts de LCR. Ils comprennent actuellement un ensemble de dettes commerciales (jusqu'à 2 milliards de livres en espèces) et en obligations (jusqu'à 3,75 milliards de livres en espèces), l'ensemble de la dette commerciale étant garantie par Railtrack (en supposant qu'elle exerce son option pour construire le tronçon 2) et les obligations sont garanties par le Gouvernement. La subvention du Gouvernement reste inchangée à 1,8 milliard de livres.

Aux termes du nouvel accord, LCR reste propriétaire d'Eurostar (UK) Ltd. mais la gestion courante a été reprise par un consortium composé de National Express Group plc, British Airways plc, la SNCF et la SNCB.

ii) Grande ligne de la côte ouest (WCML)

Railtrack entreprend un programme de modernisation considérable de 2,2 milliards de livres sur la grande ligne de la côte ouest. Ce programme comprend l'installation d'un système moderne de contrôle et de signalisation des trains, l'amélioration de l'alimentation électrique et la réfection des voies. Le 6 juillet 1998, Railtrack a chargé GEC Alstom de l'aménagement du système de contrôle des trains. Il lui a été demandé de terminer les spécifications pour l'interface entre la signalisation classique et le système de contrôle des trains. Ce travail a été terminé en mars 1999.

Railtrack poursuit en outre la première phase du Programme de modernisation du transport des voyageurs (PUG2) portant sur la fourniture de sept trains pendulaires à l'heure atteignant des vitesses de 125 mph (200 km/h) avec la signalisation actuelle plus certains aménagements supplémentaires. La première phase sera en place en 2002 et préparera la phase 2 qui donnera en 2005 des rendements de 11 trains pendulaires à l'heure atteignant des vitesses de 140 mph (225 km/h).

La WCML est un projet de transport prioritaire de TEN. Le Royaume-Uni a garanti un financement européen d'environ 6,7 millions de livres pour 1998 et doit encore recevoir un financement supplémentaire de TEN pour 1999. Railtrack a étudié la possibilité d'une modernisation de la WCML pour les marchandises et s'est engagée à moderniser l'itinéraire Londres-WCML-Écosse par l'adoption de l'écartement W10 (9 pieds 6 pouces) (2,90 m). Le Ministère envisage actuellement de demander une subvention pour réunir les 30 millions de livres nécessaires afin de convertir au W10 les deux itinéraires tunnel sous la Manche-Londres et de terminer ainsi la modernisation de l'itinéraire Écosse-tunnel sous la Manche.
