



Conseil Économique  
et Social

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/1999/7/Add.1  
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

Réseau de transport transeuropéen : rapport de 1998 sur la mise en oeuvre  
des orientations et priorités pour le futur (COM(1998)614 final)

Résumé et point 3.1.2 : réseau ferroviaire

Communication de la Commission européenne (CE)

Note : À sa cinquante-deuxième session, le Groupe de travail avait prié la Commission européenne (CE) de lui communiquer les renseignements voulus sur l'établissement i) d'un réseau ferroviaire européen classique et ii) d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse (y compris des informations sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et les transports urbains) (TRANS/SC.2/190, par. 50).

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.

Le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la communication de la CE relative au progrès accompli dans l'établissement des réseaux de transport transeuropéens. On trouvera, ci-après, pour information, le résumé du rapport de 1998 susmentionné et la partie relative au mode ferroviaire. Le reste du document COM(1998)614 sera disponible en salle sous forme de document officieux.

## RÉSUMÉ

Ce rapport constitue la première évaluation de l'aménagement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) conformément aux orientations définies dans la décision 1692/96/CE<sup>1</sup>. Il marque aussi le point de départ de la première révision de ces orientations puisqu'il vise à engager un vaste processus de consultation pour déterminer les changements nécessaires. La dernière partie du rapport présente donc les questions générales à étudier lors du processus de révision.

La situation générale est caractérisée par une activité importante dans des conditions difficiles. La conjonction d'une faible croissance et d'une consolidation fiscale pendant la période en question signifie que dans l'ensemble les dépenses d'infrastructure ont été en deçà de la tendance à long terme. En ce qui concerne les 14 projets spécifiques de l'annexe III des orientations communautaires ("les projets d'Essen"), des progrès importants ont été accomplis : trois sont pratiquement achevés alors que, huit sont en construction ou à un stade très avancé des préparatifs et seront très vraisemblablement achevés vers 2005. Si l'on envisage l'avenir, les plans des États membres laissent présager une progression sensible des activités de construction sur les 14 projets au cours des premières années du siècle prochain, ce qui exigera une augmentation du financement par toutes les parties concernées.

Le RTE-T aura pour impact principal d'améliorer la compétitivité de l'économie européenne en assurant qu'un système de transport intégré vienne conforter le marché unique, ce qui sera vital pour la croissance durable. Les principales conséquences sur l'emploi se feront également sentir à long terme du fait de cette augmentation structurelle de la compétitivité européenne, même s'il est vrai que pendant la période de construction une fraction non négligeable des emplois créés seront temporaires.

Sur cette toile de fond, il est de toute évidence indispensable que les États membres respectent leurs plans qui prévoient des investissements accrus dans les 14 projets d'Essen (y compris par le biais de partenariats secteur public/secteur privé) et réunissent les crédits nécessaires. Afin d'atteindre l'objectif des orientations, qui est d'achever le réseau d'ici 2010, les États membres devront aussi redoubler d'efforts sur le RTE-T, dans son ensemble. Il sera également important d'assurer un financement adéquat au niveau de l'UE en ayant recours à toute la gamme d'instruments financiers de la Communauté, notamment le budget TEN lui-même auquel la Commission envisage d'allouer 5 milliards d'écus de 2000 à 2006.

---

<sup>1</sup>Décision 1692/96 du 23 août 1996; JO L 228 du 9 septembre 1996.

Principales conclusions du rapport :

- En 1996-97, l'investissement total dans le RTE-T a été de 38,4 milliards d'écus. Le montant estimatif du coût total des projets concernés est de 307 milliards d'écus, soit environ les deux tiers de l'ensemble envisagé dans les orientations;
- Le montant total des crédits accordés par la Communauté et la BIE s'est élevé à 12,6 milliards d'écus, soit environ 30 % de l'investissement total;
- 39 % de l'investissement total pendant cette même période sont allés au rail, 38 % aux routes et 15 % aux aéroports. Environ 60 % du budget du RTE-T sont affectés au rail, contre 15 % à la route;
- Environ les deux tiers des investissements ferroviaires ont été consacrés aux lignes à grande vitesse, même si en termes de distance la mise à niveau des lignes classiques a représenté la majeure partie des 1 800 km achevés;
- Plus de 54 % des travaux routiers du RTE ont été consacrés à l'amélioration des routes existantes plutôt qu'à la construction d'itinéraires nouveaux.

Le rapport présente aussi les progrès accomplis dans l'application des technologies nouvelles au RTE-T (Systèmes de transport intelligents, STI). En particulier, les travaux entrepris à l'occasion du quatrième Programme-cadre de recherche ainsi que d'autres programmes de recherche de l'UE commencent à porter leurs fruits avec un passage très net de la recherche-développement à la phase d'application. De même, la mise au point d'un système de gestion du trafic ferroviaire européen (ERTMS) est très près d'être réalisée. Il permettra d'améliorer sensiblement la sécurité et les capacités du mode ferroviaire du RTE-T. Dans le domaine de la navigation par satellite, les activités relatives à l'élaboration du segment européen du système mondial ont suffisamment progressé pour que l'on puisse aujourd'hui élaborer une stratégie d'action future.

Cette période a aussi été marquée par un certain nombre de tendances importantes, en particulier la plus grande place accordée au développement de systèmes de transport plus respectueux de l'environnement, domaine où le budget de l'UE a eu une influence bénéfique, et le recours aux partenariats publics/privés pour accélérer l'exécution de projets d'infrastructures de toutes tailles.

Une conclusion importante que l'on peut retirer de l'établissement du rapport est qu'il faut adopter une conception plus systématique de la collecte de données sur les investissements dans l'infrastructure de transport de l'UE, afin de permettre à l'Union et aux États membres de suivre le développement du trafic et de la capacité des infrastructures à l'appui des décisions, y compris celles concernant les modifications des orientations du RTE-T. Ce secteur sera prioritaire dans la période à venir.

Le rapport présente aussi certaines des questions clefs qu'il faudra étudier lors de la préparation du Livre blanc sur la révision des orientations du RTE-T, qui devrait être publié l'été prochain avant que ne soit présentée une proposition de révision dans le courant de l'an 2000.

Les principales questions cernées sont les suivantes :

- Quelle est la meilleure façon de fixer les priorités d'investissement dans le RTE-T, en particulier lorsque les 14 projets d'Essen auront été achevés ?
- Comment privilégier la qualité des services et non plus les investissements d'infrastructure ?
- Comment intégrer les réseaux modaux, de manière que les voyageurs soient incités à utiliser la combinaison la plus efficace de diverses formes de transport plutôt qu'un seul mode ?
- Comment encourager l'utilisation de systèmes de transport intelligents pour mieux tirer parti de l'infrastructure en place ?
- Comment tenir compte dans les orientations de l'adhésion prochaine de nouveaux États membres ?
- Comment accroître encore la place de l'environnement dans les orientations ?

Sur cette base, la Commission espère stimuler un débat constructif sur l'avenir du RTE-T, en général, et des priorités de révision des orientations, en particulier.

Toute personne souhaitant présenter des propositions est priée de les faire parvenir à l'adresse suivante :

DGVII/A/E  
Direction générale des transports  
Commission européenne  
Rue de la loi 200 (BU-33 04/05)  
B-1049 Bruxelles

### 3.1.2 Réseau ferroviaire

Les réseaux ferroviaires des 15 États membres de l'UE totalisent <sup>14</sup> 156 000 km, dont 78 600 km <sup>15</sup> sont, dans l'annexe I des orientations (voir tableau 3 ci-après), désignés comme constituant le réseau ferroviaire transeuropéen.

**Tableau 3 : Réseau ferroviaire transeuropéen**

	Nouvelles lignes grande vitesse	Lignes grande vitesse mises à niveau	Lignes classiques
<i>Existantes (km)</i>	2 600	2 300	48 400
<i>Prévues (km)</i>	10 000	14 000	1 300
<b>Total (km)</b>	<b>12 600</b>	<b>16 300</b>	<b>49 700</b>

Pendant la période 1985-95, les investissements dans l'infrastructure ferroviaire européenne ont progressé de plus de 25 % par rapport à la décennie précédente. La plupart de ces investissements ont été consacrés à des programmes de construction de lignes grande vitesse en Allemagne, en Espagne et en France. Alors qu'environ 1 553 km de lignes grande vitesse ont été mises en service entre 1990 et 1993 (avec une moyenne d'environ 400 km), seuls 460 km l'ont été, ou été pratiquement achevés, entre 1994 et 1998 (avec une moyenne inférieure à 100 km par an).

En 1996/97, les investissements dans le réseau ferroviaire TEN ont totalisé 15,1 milliards d'écus, dont un tiers en Allemagne et environ 11 % en France comme en Italie. Plus de 68 % du montant total des investissements ont été affectés aux lignes grande vitesse <sup>16</sup>. En 1996/97, la plupart des projets notifiés en étaient au premier stade de développement.

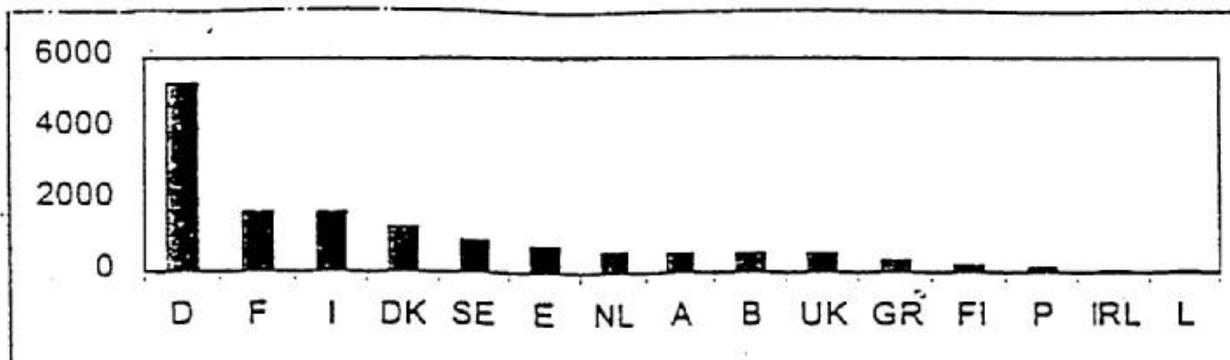
---

<sup>14</sup>Grandes lignes uniquement. Source : Statistiques des transports de l'UE. Statistical Pocket Book, 1998, EC-DG VII - Eurostat, Bruxelles.

<sup>15</sup>Estimation de la DG VII.

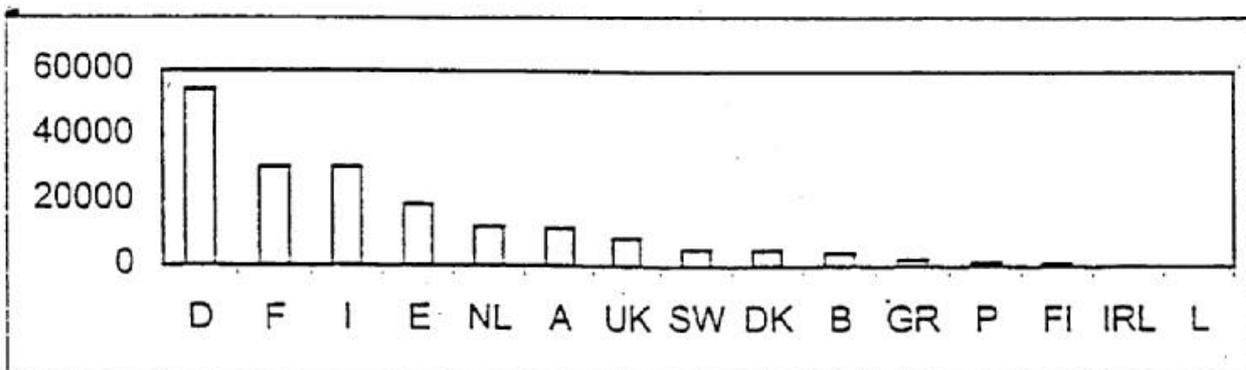
<sup>16</sup>Plus de 90 % en France, par exemple.

**Figure 4 : Investissement dans l'infrastructure ferroviaire TEN par pays en 1996/97 (en millions d'écus)**



Des améliorations majeures du réseau TEN GV sont prévues pour les années à venir : 865 km de nouvelles lignes GV et plus de 2 000 km de lignes GV mises à niveau devraient être achevées d'ici 2003 (voir tableaux 4 et 5). Des investissements ont été effectués sur environ 40 % de la longueur définie comme étant "envisagée" dans les orientations en 1996/97 (voir tableaux 4 et 5). Selon les prévisions relatives à l'achèvement des projets, il apparaît que de 1998 à 2003-2005, les investissements dans le réseau ferroviaire TEN progresseront au fur et à mesure qu'un nombre non négligeable de projets arriveront à maturité. La plupart des projets ferroviaires - en particulier les lignes GV - devraient être achevés d'ici la deuxième moitié de la prochaine décennie. Cependant, après 2007, il se peut que le nombre de projets encore en construction chute et que la grande majorité d'entre eux soit achevée d'ici 2010. Le montant estimatif total des projets ferroviaires est de l'ordre de 185,6 milliards d'écus.

**Figure 5 : Montant estimatif total des projets ferroviaires TEN, par pays (en millions d'écus)**



**Tableau 4 : Aménagement du réseau ferroviaire TEN en 1996/97 (en km) - projets notifiés par les États membres <sup>17</sup>**

	Longueur totale actuellement "envisagée" <sup>18</sup>	En cours d'aménagement <sup>19</sup>	Dont lignes GV/lignes GV mises à niveau	Dont lignes classiques <sup>20</sup>
Belgique	273,2	273,2	125,0	-
Danemark	714,0	714,0	176,0	-
Allemagne <sup>21</sup>	3 472,0	3 472,0	2 030,0	533,0
Grèce	1 649,0	1 511,0	582,0	919,0
Espagne	5 498,0	4 792,0	592,0	n.a
France	5 573,5	3 303,5	293,5	346,0
Irlande	1 080,0	1 080,0	-	1 080,0
Italie	5 312,0	3 577,0	1 558,0	1 305,0
Luxembourg	46,0	46,0	-	46,0
Pays-Bas	562,5	342,0	-	160,0
Autriche	1 186,0	1 079,2	671,4	323,8
Portugal	908,0	778,0	-	538,0
Finlande	1 044,0	1 044,0	-	1 044,0
Suède	4 879,0	4 712,0	3 066,0	401,0
Royaume-Uni	1 408,0	1 408,0	850,0	150,0
<b>Total TEN</b>	<b>33 605,2</b>	<b>28 131,9</b>	<b>9 943,9</b>	<b>6 845,8</b>

<sup>17</sup>Projets en construction ou achevés.

<sup>18</sup>Les chiffres incorporent également les lignes indiquées comme "existantes" dans l'annexe 1 des orientations et pour lesquelles des travaux de mise à niveau ont été entrepris en 1996/97.

<sup>19</sup>"En cours d'aménagement" désigne les liaisons pour lesquelles des investissements ont été effectués en 1996/97 - construction ou études.

<sup>20</sup>Construction nouvelle et mise à niveau.

<sup>21</sup>Y compris le train à sustentation magnétique.

### **Réseau classique**

La mise à niveau du réseau ferroviaire classique vise à améliorer la qualité sur le plan de la vitesse (des mesures spécifiques sont également prises pour permettre la circulation de trains pendulaires), la capacité et la sécurité. Plus de 6 000 km de lignes classiques étaient en cours d'aménagement en 1996/97 et la mise à niveau de ces lignes a représenté plus de 3,6 milliards d'écus, soit environ un quart des investissements ferroviaires pendant cette période. Les améliorations apportées au réseau classique TEN concernent notamment :

- l'électrification;
- l'alignement des itinéraires et les lignes à double voie;
- l'amélioration des gabarits de chargement afin de favoriser le transport combiné;
- l'amélioration du poids par essieu (en particulier dans les pays nordiques, afin de permettre la circulation de trains de marchandises plus longs et plus lourds);
- les systèmes de signalisation et de contrôle du trafic (voir section 3.2.2.).

### **Réseaux GV**

Le réseau GV est composé de lignes spécialement construites pour des vitesses égales ou supérieures à 250 km/h ou de lignes spécialement aménagées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h (moins pour certains tronçons). La France, en particulier, a entrepris la construction d'une infrastructure GV entièrement nouvelle qui sera complétée sur les axes secondaires par des lignes spécialement adaptées à la grande vitesse et à la circulation de trains pendulaires. D'autres États Membres - notamment l'Allemagne et l'Espagne - ont choisi d'associer lignes nouvelles et lignes à infrastructure aménagée où les volumes de trafic et/ou la capacité supplémentaire disponible ne justifient pas la construction de lignes à grande vitesse complètement nouvelles. Des États Membres comme le Royaume-Uni et la Finlande ont préféré fonder leur réseau GV principalement ou entièrement sur l'aménagement de lignes GV.

Dans certains pays, la nécessité d'une nouvelle infrastructure GV a été mise en question par le développement de la technologie des trains pendulaires, en particulier dans les cas où la viabilité économique des lignes GV est faible. Toutefois, certains projets ferroviaires GV transfrontières importants ont sensiblement progressé en 1996/97 :

- la section belge de la PBKAL, entre Bruxelles et la frontière française. Reliant Paris et Bruxelles, elle est la première ligne GV nouvellement construite à relier deux réseaux GV. La durée du trajet entre Paris et Bruxelles a été réduite d'environ 50 % et la part de marché du rail est passée de 25 % au début de 1996 à environ 40 % fin 1997;

- la liaison Amsterdam-frontière belge (qui est également un tronçon de la PBKAL), approuvée en 1996, devrait être achevée d'ici 2005;
- en Allemagne, les travaux sur le tronçon de la PBKAL, soit 69 km entre Aix-la-Chapelle et Cologne (ligne aménagée) ont commencé et devraient être achevés d'ici 2007.

Certains projets de lignes GV représentent une contribution sensible à l'achèvement des réseaux nationaux, en reliant les grandes conurbations. C'est ainsi que :

- en France, la ligne de 255 km qui relie Valence à Marseille et à Nîmes en est à un stade de construction avancé. Le projet représente plus de 90 % des investissements d'infrastructure ferroviaire TEN en France pour la période 1996/97. Elle devrait entrer en service d'ici 2001 et permettre de relier Paris à Marseille en trois heures;
- en Italie, les travaux ont progressé sur la nouvelle ligne GV entre Rome et Naples (204 km) qui constituera l'épine dorsale du nouveau réseau GV italien et réduira la durée du trajet d'environ 50 % d'ici 2001;
- en Allemagne, on a enregistré des progrès sur la construction de la ligne GV qui relie Cologne à Francfort (177 km) et sera opérationnelle en l'an 2000, alors que des grands travaux d'aménagement ont été effectués sur le tronçon de 200 km entre Berlin et Halle/Leipzig et le tronçon de 117 km entre Leipzig et Dresde.

**Tableau 5 : Nouvelles lignes GV en construction ou mises en service pendant la période 1996/97**

Pays	Ligne	Année d'achèvement prévue	Longueur (km)
Allemagne	<b>Réseau GV existant 22/</b>		<b>457</b>
	Berlin-Hannover	1998	264
	Köln Rhein Main	2000	177
	Erfurt/Leipzig-Halle	2007 24/	122
	Nürnberg - Erfurt 23/	2007	192
Belgique	Frontière française-Antoing	1996	14
	Antoing-Halle	1997	71
Espagne	<b>Réseau GV existant</b>		<b>471</b>
	Catalayud - Ricla	2002	35
	Zaragoza - Lleida	2002	130
France	<b>Réseau GV existant</b>		<b>1 243</b>
	Interconnexion TGV	1996	26
	Nord-TGV Sud-Est	1996	12
	Fretin-frontière belge	2001	255
	Valence-Marseille/Nîmes		
Italie	<b>Réseau GV existant</b>		<b>242</b>
	Roma - Napoli	2001	204
	Firenze - Bologna	2003	78
Autriche	Mürzzuschlag - Gloggnitz	-	23
	St Pölten - Wien	2009	45
Danemark	Great Belt	1997	20
	Øresund (accès)	1998	14
(1) Longueur totale de réseaux en service en 1996			<b>2 413 km</b>
(2) Longueur totale mise en service en 1996/97			143 km
(3) Longueur totale en construction en 1996/97			1 539 km
(1)+(2)+(3)			4 095 km

-----