



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/18
6 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail des transports par chemin de fer
(Cinquante-cinquième session, 16-18 octobre 2001,
points 11 a) et 11 b) 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: Bélarus, République tchèque,
Danemark, Allemagne, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas,
Slovaquie, Slovénie, Suède, Turquie et Royaume-Uni

Note: À sa cinquante-troisième session (6-8 octobre 1999), le Groupe de travail a prié les Gouvernements, 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.2/192, par. 35).

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

* * *

BÉLARUS

Les Chemins de fer biélorusses ne font pas partie du réseau européen de lignes à grande vitesse. Des travaux sont cependant en cours pour transformer, moderniser et renforcer les éléments du Corridor n° 2 défini en Crète (Moscou–Minsk–Brest–Varsovie–Berlin), afin que les trains de voyageurs puissent y circuler à la vitesse de 160 km/h. En mai 1995, un accord quadripartite a été signé dans ce domaine entre les administrations ferroviaires allemande, polonaise, biélorussienne et russe.

RÉPUBLIQUE TCHÈQUE

a) Réseau ferroviaire européen classique:

Les corridors ferroviaires sont maintenant en cours de modernisation.

b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

* Une étude a été préparée pour le VRT; aucun projet de construction n'est envisagé avant 2011. Aucune correspondance avec le transport aérien n'a été envisagée jusqu'à présent.

DANEMARK

a) Réseau ferroviaire européen classique:

Pour l'heure, aucune activité n'est prévue.

b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

Un montant de 10 millions de couronnes danoises a été alloué pour les essais du système ERTMS dans le nord du Jutland. Une proposition de projet pilote sera mise au point pendant l'été.

ALLEMAGNE

a) Réseau ferroviaire européen classique:

Des accords contractuels portant sur le développement du transport ferroviaire international existent entre l'Allemagne et tous ses voisins ou sont en cours d'élaboration.

Il est fait référence aux projets ci-après:

ALLEMAGNE/PAYS-BAS	Il est prévu de raccorder la ligne de Betuwe (Rotterdam–Arnhem) aux Pays-Bas avec le réseau ferroviaire allemand via Emmerich–Oberhausen–Cologne/Herne
ALLEMAGNE/DANEMARK	Étude conjointe sur la faisabilité d'une liaison fixe par la Fehmarn Belt, sur le parcours Hambourg–Puttgarden–Copenhague

- ALLEMAGNE/POLOGNE Projet élaboré conjointement pour moderniser la ligne Berlin–Varsovie, dont le tronçon allemand Berlin–Francfort
- ALLEMAGNE/
RÉPUBLIQUE TCHÈQUE Accord sur une modernisation des services ferroviaires classiques avec trains pendulaires sur les liaisons ci-après:
- a) Berlin–Prague–Vienne
 - b) Nuremberg–Marktredwitz–Prague
- ALLEMAGNE/AUTRICHE Modernisation coordonnée de l’infrastructure ferroviaire du corridor austro-allemand du Danube entre Passau et Salzbourg pour répondre à l’évolution de la demande, en particulier sur les liaisons ci-après:
- a) Nuremberg–Passau (–Vienne)
 - b) Munich–Mühldorf–Sembach (–Vienne)
 - c) Munich–Mühldorf–Freilassing (–Salzbourg–Vienne)
- ALLEMAGNE/AUTRICHE/
ITALIE Projet trilatéral pour moderniser l’axe Munich–Vérone par le Brenner, dont le tronçon allemand Munich–Kiefersfelden
- ALLEMAGNE/SUISSE Accord sur les points suivants:
- a) Nouvelle ligne à grande vitesse/ligne modernisée Karlsruhe–Bâle, itinéraire de ramassage le plus important pour la nouvelle ligne transalpine
 - b) Amélioration des lignes et utilisation de trains pendulaires dans les couloirs Stuttgart–Zurich et Munich–Lindau–Zurich afin de réduire les temps de parcours.
- b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):
- Outre les projets énumérés sous a) ci-dessus, les liaisons ferroviaires à grande vitesse suivantes sont envisagées:
- ALLEMAGNE/FRANCE/
LUXEMBOURG Raccordement des réseaux à grande vitesse allemand et français via Saarbrücken et Strasbourg sous forme de tronçon de la ligne à grande vitesse Paris–est de la France–sud-ouest de l’Allemagne, avec les tronçons allemands suivants:
- a) Saarbrücken–Mannheim
 - b) Kehl–Appenweier

ALLEMAGNE/BELGIQUE Raccordement avec la ligne ferroviaire à grande vitesse projetée Paris–Bruxelles–Cologne–Amsterdam–Londres (PBKAL) via le tronçon allemand Aachen–Cologne

ALLEMAGNE/PAYS-BAS Raccordement avec la ligne à grande vitesse Amsterdam–Arnhem–Rhin/Ruhr, avec le tronçon allemand Emmerich–Cologne/Herne via Oberhausen.

HONGRIE

a) Réseau ferroviaire européen classique:

D'ici 2007, la ligne Vienne–Budapest, longue de 180 km dans la partie hongroise, dont 110 km permettant aux trains de rouler à 160 km/h depuis 1997, sera équipée du Système unifié européen de contrôle du trafic ferroviaire (ETCS) de niveau 1 et un tronçon de 60 km sera modernisé pour permettre aux trains de rouler à 140 km/h.

Parallèlement, la partie hongroise de 230 km de long sur la ligne Budapest–Bucarest sera complètement mise à double voie, équipée du Système européen de contrôle du trafic ferroviaire de niveau 1 et les trains pourront sur l'un de ses tronçons rouler à 140 km/h. Ces évolutions sont financées à 50 % par des subventions de l'Union européenne.

b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

Une coentreprise va financer la construction d'ici 2003 d'une liaison directe de 20 km entre la capitale, Budapest, et son aéroport, Budapest–Ferihegy, en utilisant en partie des tronçons ferroviaires déjà existants.

LETTONIE

a) Réseau ferroviaire européen classique:

Des lignes ferroviaires ont fait l'objet de gros travaux d'entretien sur une longueur de 85 km au cours de la période 1997-1999 (il est prévu de moderniser 300 km de lignes ferroviaires d'ici 2002) et 422 dispositifs de dérivation ont été remplacés au cours de la même période. Afin d'accroître la capacité des corridors ferroviaires, de nouveaux points d'échange ont été construits sur le tronçon Ventspils–Jelgava. Le pont sur le Mīlgrāvis Channel (à Riga) a été reconstruit en 1998 et 1999. La modernisation du réseau de télécommunications de LDz se poursuit et les travaux visant à équiper de microprocesseurs le système centralisé de dispositifs de dérivation et de signaux seront achevés en 2001. On prévoit au cours des années à venir de reconstruire l'embranchement ferroviaire de Ventspils et de construire une aire de réception à la gare de Rēzekne-2.

- b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

Il n'y a pas en Lettonie de lignes ferroviaires à grande vitesse et il n'est pas prévu d'en construire dans un avenir proche.

LITUANIE

- a) Réseau ferroviaire européen classique:

Les chemins de fer lituaniens sont en cours de restructuration. Afin d'appliquer correctement la Directive 96/48/CE, un Groupe de travail d'experts des chemins de fer a été établi. Des consultations sur la question commenceront dans un proche avenir avec les organismes de transport pertinents des États voisins.

Le 23 mai 1997, le Gouvernement lituanien a classé comme prioritaire au niveau national la construction de la ligne ferroviaire européenne allant de la frontière avec la Pologne à Kaunas. En 2000, un consortium de trois entreprises, GOPA (Allemagne), COWI (Danemark) et TKTI (Lituanie) a réalisé une étude concernant le raccordement de cette ligne; en outre, un consortium de quatre sociétés de consultants a élaboré pour le groupe logistique de Kaunas un cadre concernant les systèmes modernes de transport.

PAYS-BAS

Deux études ont été réalisées sur l'établissement d'un réseau ferroviaire à grande vitesse pour les marchandises:

1. «Snelspoor goederenvervoer» concerne le transport ferroviaire international à grande vitesse des denrées périssables (telles que les fleurs) qui peut remplacer le transport routier et permet de réduire partiellement les engorgements. Plusieurs formules de transport ont été étudiées et comparées. Il s'avère que le transport combiné de marchandises et de personnes est faisable. On peut citer par exemple l'*Over Night Express Milan*.
2. Une étude, liée à la première, concerne un réseau national urbain de distribution par voie ferroviaire.
3. Une troisième étude porte sur un système de transport souterrain par conduites et sur une liaison ferroviaire avec l'aéroport de Schiphol pour les denrées périssables, tant pour le marché national que pour le marché international.

Les trois études concernent la distribution, les marchés et la modernisation des chemins de fer.

SLOVAQUIE

a) Réseau ferroviaire européen classique:

Le développement des chemins de fer est planifié en fonction des prévisions sur l'évolution des transports en Europe et des principes de la politique des transports européenne mettant l'accent sur une utilisation accrue des moyens de transport écologiques, en particulier les chemins de fer. Les principales priorités en matière d'investissement dans le développement du réseau ferroviaire sont les suivantes:

- Exécution du programme de modernisation des corridors de transit ferroviaire;
- Modernisation des gares frontière;
- Achèvement des principaux nœuds et gares ferroviaires;
- Modernisation du reste du réseau;
- Modernisation du réseau de communication;
- Modernisation du matériel roulant.

Au cours des années à venir, les activités d'investissement seront axées sur la modernisation de l'infrastructure des corridors ferroviaires:

- Exécution du programme de modernisation de la ligne Bratislava–Žilina–Čadca–frontière entre la Slovaquie et la Pologne;
- Exécution du programme de modernisation de la ligne suivante: frontière entre la République tchèque et la Slovaquie–Kúty–Bratislava–Štúrovo–frontière entre la Slovaquie et la Hongrie;
- Exécution d'un programme réduit visant à moderniser la ligne Žilina–Košice–frontière entre la Slovaquie et l'Ukraine jusqu'au niveau permettant de répondre aux besoins de maintenance opérationnelle jusqu'en 2010.

On modernisera les voies de transport permanentes essentiellement en investissant dans les limites fixées pour améliorer leur équipement et les rendre plus facilement utilisables en y incluant des dispositifs de pointe dans le cadre de l'amélioration globale des caractéristiques techniques des lignes ferroviaires.

b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

Il n'existe actuellement aucun tronçon à grande vitesse sur le territoire de la Slovaquie et sur le réseau de ŽSR. Dans le cadre des activités de développement, ŽSR suit l'évolution du réseau ferroviaire européen à grande vitesse et celle d'un système de transport classique en s'intéressant tout particulièrement aux effets sur le réseau ferroviaire. Il faudrait exploiter

ces résultats pour améliorer les voies commerciales de manière à pouvoir disposer dans de brefs délais de trains rapides de bonne qualité.

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:
 - Modernisation des dispositifs de signalisation et de sécurité sur la ligne Ljubljana–Sežana, partie du couloir n° V (travaux en cours)
 - 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 n° V
 - Rénovation des voies sur 175 km
 - Modernisation des dispositifs de signalisation et de sécurité sur la ligne Pragersko–Ormož–Murska Sobota, Ljubljana–Jesenice, Pivka–Ilirska Bistrica
- Projets à réaliser après 2005:
 - Construction d'une seconde voie sur la ligne Maribor–frontière autrichienne (16 km), qui fait partie du couloir n° X
 - Construction d'une seconde voie sur la ligne Ljubljana–Jesenice (73,2 km), qui fait partie du couloir n° X.

L'aménagement de la ligne Ljubljana–Zidani Most–Maribor–Šentilj 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 slovène. 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 sera tributaire des plans des pays voisins et de l'appui financier des institutions européennes. En février 2001, le Protocole concernant le couloir d'une ligne à grande vitesse (variante M) Trieste–Ljubljana a été signé entre le Ministère slovène des transports et l'Italie.

SUÈDE

a) Réseau ferroviaire européen classique:

En attendant la directive de Bruxelles sur les lignes ferroviaires classiques, on s'efforce d'obtenir des informations qui permettront une adaptation aussi souple que possible aux nouvelles règles.

Source: Administration ferroviaire nationale.

b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

En décembre 2000, le Parlement suédois a adopté une loi sur l'interopérabilité du Réseau transeuropéen à grande vitesse. L'adoption de ce texte est une conséquence de la Directive 96/48/CE.

Le seul aéroport suédois directement relié au rail est celui d'Arlanda, au nord de Stockholm. Il y a trois gares ferroviaires à Arlanda. Deux d'entre elles sont desservies par l'*Arlanda Express* (mentionné plus haut). La troisième est utilisé pour tous les autres services ferroviaires. Tous les trains interrégionaux entre Stockholm et les gares qui se trouvent au nord de Stockholm, y compris le train à grande vitesse X2000, s'arrêtent à Arlanda. Il existe aussi un service de trains régionaux entre les zones situées au sud de Stockholm et Arlanda.

Source: Administration ferroviaire nationale.

TURQUIE

b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

Tunnel sous le Bosphore:

Le tunnel remplacera la liaison par ferry et permettra de disposer d'une liaison ferroviaire ininterrompue entre les parties européennes et asiatiques des lignes ferroviaires situées dans la zone d'Istanbul. Il est prévu de commencer les travaux de construction en 2001 (durée envisagée: quatre ans). La longueur totale de la nouvelle ligne sera de 76,3 km (dont 13,3 km en tunnel) et la vitesse maximale des trains y sera de 100 km/h.

Projet d'aménagement de la ligne Istanbul–Ankara:

Cette ligne de 567 km de long est un élément très important du réseau TCDD. Elle est électrifiée et est actuellement à double voie sur 165 km, soit 29 % du parcours. En raison de l'usure des matériaux de l'infrastructure et de la médiocrité des caractéristiques géométriques, la vitesse y est actuellement limitée à 120 km/h et la durée la plus courte du trajet Istanbul–Ankara est de 6 h 30 (7 h 30 en moyenne). Il est prévu de moderniser la ligne, d'augmenter le rayon de courbure (de 250-1 000 m à 2 500-5000 m), de construire de nouvelles voies et d'établir de nouvelles

installations de signalisation et d'alimentation en électricité. Ceci permettrait aux trains de rouler à une vitesse de 230 km/h. Lorsque le projet sera achevé, 74 % de la ligne sera à double voie et la durée du trajet sera réduite à cinq heures. Dans une seconde phase – en utilisant de nouveaux trains – cette durée sera abaissée à quatre heures. L'évaluation des offres avec un prêt complètement étranger a été achevée et le contrat a été signé avec les sociétés retenues; il reste à attendre l'approbation du crédit étranger par le Trésor public. Le coût du projet est de 441 millions d'euros et sa durée sera de 36 mois.

Nouvelle ligne à grande vitesse Istanbul–Ankara:

Il est envisagé de construire une nouvelle ligne à grande vitesse entre les deux métropoles. Le parcours de 567 km sera réduit à 417 km et la durée du voyage entre Istanbul et Ankara sera abaissée à 2 h 30. L'étude de faisabilité et le plan détaillé du projet sont disponibles. Son exécution devrait prendre quatre ans.

ROYAUME-UNI

a) Réseau ferroviaire européen classique:

Le Royaume-Uni a pleinement participé aux négociations concernant la directive sur l'interopérabilité du réseau ferroviaire transeuropéen classique et une Position commune a été adoptée à ce sujet en novembre 2000.

Le Conseil et le Parlement ayant demandé des propositions sur l'intégration des systèmes ferroviaires classiques, la Commission propose maintenant une nouvelle directive sur l'interopérabilité de ce réseau. Le réseau classique comprend toutes les lignes du TEN. Le Conseil a adopté une Position commune que le Parlement européen a approuvée en mars 2001.

b) Réseau ferroviaire européen à grande vitesse (avec des renseignements sur la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, les transports régionaux et urbains):

Le Royaume-Uni n'a pas encore appliqué complètement la Directive 96/48/CE sur l'interopérabilité du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse: ceci est largement dû au fait que les spécifications techniques de l'interopérabilité n'ont pas encore été arrêtées définitivement et qu'il n'a pas été possible de faire respecter les futures obligations au titre de la législation du Royaume-Uni. Cependant, une nouvelle législation, entrée en vigueur en février 2001, a permis d'appliquer la Directive et des décrets d'application devraient entrer en vigueur d'ici l'automne 2001. Les lignes visées par la Directive sont la Grande ligne de la côte ouest (WCML), la Grande ligne de la côte est (ECML), la Grande ligne principale occidentale (GWML) entre Londres, Bristol et Cardiff et la 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 de partenariat entre secteur public et secteur privé (PPP). À l'issue d'un appel d'offres organisé pour sélectionner le promoteur du secteur privé du projet CTRL, le Gouvernement a signé en février 1996 un Accord de développement avec la société London and Continental Railways Ltd (LCR) aux termes duquel LCR assurerait la conception, la construction, le financement, l'exploitation et l'entretien de la nouvelle liaison. En janvier 1998, la société 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 et le projet a donc été restructuré. En vertu d'un 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.

LCR construit maintenant la CTRL en deux tronçons pour lesquels Railtrack joue un rôle très actif. 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 dudit tronçon. Le tronçon 2 se poursuivra jusqu'à St Pancras dans le nord du Kent et sa construction devrait commencer en juillet 2001. La liaison dans son ensemble devrait être ouverte en 2007. Railtrack a décidé de renoncer à son option d'achat sur ce tronçon dans les mêmes conditions que pour le tronçon 1. LCR restera propriétaire du tronçon 2 et Railtrack exploitera les deux tronçons.

Le projet est financé essentiellement grâce à des emprunts de LCR qui comprennent un ensemble de dettes commerciales, des obligations garanties par l'État et des subventions de l'État en capital pour une valeur de 3,6 milliards de livres (aux prix de 1997). Les coûts prévus de la construction restent de 1,7 milliard de livres pour le tronçon 1 et de 2,5 milliards de livres pour le tronçon 2.

Le SRA reprendra toutes les fonctions de DETR pour toutes les questions visées par la Directive sur l'interopérabilité du réseau à grande vitesse et les spécifications techniques connexes pour l'interopérabilité dès l'entrée en vigueur de ces dernières prévue en automne.
