



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/18/Add.3
30 août 2001

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS/RUSSE

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 b) de l'ordre du jour)

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

Additif 3

Communication du Gouvernement de la Fédération de Russie

* * *

Réseau ferroviaire européen classique

En 1999, des travaux d'électrification ont été réalisés sur les tronçons suivants: Babaevo-Kochta, Svajsk-Albaba, Plesetskaya-Obozerskaya, Krasnodar-Tikhoretskaya, Stary Oskol-Stoilenskaya-Kotel, Nazarovo-Krasnaïa Sopka, Sibirtsevo-Oussourysk; 15,2 km de voies de gare ont été construits; 30 km de voies ont été équipés de rails autobloquants et 194 aiguillages ont été électrifiés et raccordés à des postes de commande centralisés; 536 km de lignes ont été électrifiés.

En 2000, la construction des ouvrages suivants s'est poursuivie: tunnel de Severo-Mouïsk, tunnel de Nantchkhoulsk, tunnel de Turkmantchukansk, viaduc sur le fleuve Amour, desserte ferroviaire des mines à ciel ouvert de Tchineïsk, nouvelle ligne ferroviaire Ledmozero-Kotchkoma, viaduc sur le fleuve Viatka, usine de réparation de wagons de Nijneoudinsk, modernisation de l'axe Saint-Pétersbourg-Moscou; aménagement des passages de frontières: Ivangorod, Sebej, Tchernyakovsk; extension du terminal ferroviaire de Nakhodka-Vostotchnaya; électrification des tronçons suivants: Volkhovstroï-Babaevo, Obozerskaya-Malenga, Bikine-Gouberovo, Saratov-Tikhoretskaya.

Les projets d'investissements prioritaires en cours pour développer les chemins de fer russes sont, entre autres, les suivants: développement du nœud ferroviaire de Saint-Pétersbourg; bâtiment du centre régional de contrôle du trafic sur les chemins de fer Octobre; nouvelle ligne Ledmozero-Kotchkoma; centre unifié de contrôle Sverdlovsk; reconstruction de l'axe Saint-Pétersbourg-Moscou; Institut national de recherche scientifique et technique en informatique, automatisation et transmissions; reconstruction de la troisième ligne périphérique autour de Moscou; ligne Cheremetev-Moscou; ligne Domodedovo-Moscou; terminal de transbordement du port de Temriouk; liaison ferroviaire entre le continent et Sakhaline; voie de desserte du gisement d'Elgi; tunnel de Severo-Mouïsk; tunnel de Tarmantchukansk; tunnel de Lagar-Aoulsk; voie de desserte du gisement de Tchineïsk; électrification des tronçons suivants: Idel-Svir, Volkhovstroy-Kochta, Saratov-Tikhoretskaya, Malenga-Vongoula, Malenga-Soumsky Possad, Gouberovo-Sibirtsevo, Krasnaya Sopka-Doubinino, Chartach-Egorchino; achèvement de l'électrification des tronçons suivants: Sibirtsevo-Oussourysk, Khabarovsk-Bikine, Bikine-Gouberovo.

Réseau ferroviaire européen à grande vitesse

Se fondant sur l'expérience nationale et internationale, les scientifiques et les spécialistes russes du transport ferroviaire ont élaboré les principes de la mise en place d'un transport de voyageurs en trafic rapide et à grande vitesse, caractérisé par une augmentation progressive de la vitesse des trains jusqu'à 160-200 km/h sur les lignes classiques existantes et, par la suite, par la création progressive de lignes spéciales à grande vitesse pour des trains roulant jusqu'à 350 km/h.

La création d'un réseau ferroviaire rapide et à grande vitesse permettra de réduire les besoins en matériel roulant et d'accroître le confort et la sécurité des voyageurs tout en réduisant considérablement les temps de parcours.

De plus, la création d'un réseau rapide et à grande vitesse stimulera le potentiel scientifique, technique et intellectuel du pays, dans la mesure où des commandes portant sur la création de nouveaux procédés techniques de niveau mondial seront passées à des entreprises russes.

Le volume des commandes portant sur l'élaboration et la mise en place de nouveaux moyens techniques et technologiques et la construction de lignes à grande vitesse représentera probablement chaque année une somme comprise entre 600 et 800 millions de dollars É.-U.

Compte tenu de la dimension nationale de l'objectif poursuivi et de l'efficacité de l'approche fondée sur une planification et une gestion scientifiques et techniques globales des problèmes dans le cadre d'un programme fédéral finalisé, le Ministère des chemins de fer de la Fédération de Russie a élaboré un projet de programme fédéral de développement des trains rapides et à grande vitesse destinés au transport des voyageurs sur le réseau ferroviaire russe.

Le choix des orientations pour la construction de lignes à grande vitesse est avant tout dicté par des facteurs géographiques et par l'importance du débit de voyageurs.

On sait que des services compétitifs de transport ferroviaire pourraient être assurés à des vitesses proches des 300 km/h et sur des distances inférieures ou égales à 800 km en circulation de jour et à 2 000 km en circulation de nuit.

Sur le réseau ferroviaire russe, certains axes semblent particulièrement propices à la construction de nouvelles lignes à grande vitesse:

1. Saint-Pétersbourg-Moscou;
2. Moscou-Minsk-Brest (sur le tronçon Moscou-Krasnoe);
3. De Moscou vers le sud;
4. Moscou-Nijny Novgorod-Ekaterinbourg.

Le tracé de la ligne Moscou-Minsk-Brest et au-delà est étudié exclusivement dans le contexte des traités internationaux, car la partie de cet itinéraire située en Russie (Moscou-Krasnoe) est relativement restreinte, de même que le nombre de voyageurs appelés à circuler uniquement sur ce tronçon.

Le développement et la modernisation des quatre lignes susmentionnées devraient commencer en 2010.
