



**Conseil Economique et
Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/18/Add.4
15 octobre 2001

FRANÇAIS SEULEMENT

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé des transports

par chemin de fer

(Cinquante-cinquième session, 16-18 octobre 2001,
point 11 de l'ordre du jour)

**ETABLISSEMENT D'UN RESEAU FERROVIAIRE EUROPEEN CLASSIQUE
ET D'UN RESEAU A GRANDE VITESSE**

Additif 4

Transmis par le Gouvernement roumain

- a) **Réseau ferroviaire européen conventionnel**
- b) **Réseau ferroviaire européen grande vitesse (la complémentarité entre le transport par fer grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, le transport régional et le transport urbain étant entendue)**

Le territoire de la Roumanie est traversé par trois des corridors paneuropéens de transport, à savoir:

- le corridor IV : Berlin/Nurnberg-Prague-Budapest-Constantza/Thessaloniki/Istanbul
- le corridor VII : Le Danube
- le corridor IX : Helsinki-Saint Petersburg-Moscou/Pskov-Kiev-Liubashevskia-Kishinew-Bucarest-Dimitrovgrade-Alexandropolis.

Les corridors IV et IX sont des corridors multimodaux comportant des composantes routières et maritimes et renfermant des ports fluviaux et maritimes en tant que nœuds et centres de collecte et de distribution entre les modes de transport

Le trajet ferroviaire du corridor IV traverse la Roumanie de l'Ouest à l'Est et Sud-Ouest et comporte deux branches:

1. Curtici-Arad-Coslariu-Brasov-Bucarest-Constantza
2. Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Calafat

L'assurance de la circulation des trains de voyageurs circulant à une vitesse maximale de 200 km/h et des trains de marchandises circulant à une vitesse maximale de 120 km/h, sur les tronçons qui n'exigent pas d'investissements très importants, sur les lignes existantes, en trafic mixte fret et voyageurs, constitue l'objectif stratégique à long terme de l'activité de modernisation.

Dans une première étape, la modernisation à réaliser concernera le transport à des vitesses maximales de 120 km/h, afin de répondre dans les plus brefs délais aux paramètres AGC, pour les lignes ferroviaires comprises dans le réseau européen défini dans le cadre du processus d'évaluation TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment). Le délai proposé pour l'achèvement de cette étape est estimé à l'horizon 2015.

A présent, des travaux de réhabilitation sont réalisés pour la vitesse maximale de 160 km/h, sur la branche Nord du corridor IV: Curtici-Arad-Coslariu-Brasov-Bucarest-Constantza qui assure la liaison ferroviaire de transit sur le territoire de la Roumanie dans la relation de l'Europe Centrale et de l'Ouest avec l'Europe du Sud-Est et le Proche Orient. De plus, les relations de transport pour un segment important du trafic international fret sont facilitées à travers le Port de Constantza, le plus important port de la Mer Noire.

L'achèvement des travaux de réhabilitation de ce trajet, afin de rendre possible l'intégration dans le réseau européen de transport est envisagé pour les années 2008 - 2010.

Vu l'urgence et l'importance des travaux de réhabilitation de ce trajet ferroviaire, le financement nécessaire pour les travaux sur le tronçon Bucarest-Brasov, dont l'achèvement est prévu en 2003, a été obtenu grâce à un prêt de la Banque Européenne d'Investissements représentant un montant de 200 millions Euros.

Pour le financement du tronçon Bucarest-Constantza sur les sections Bucarest Nord-Bucarest Baneasa et Fetesti-Constantza, un accord d'emprunt s'élevant à 220 millions US \$ a été signé avec la Banque du Japon pour Coopération Internationale (JBIC).

A présent, les démarches nécessaires sont en cours pour le démarrage des procédures liées à l'appel d'offres et les travaux de réhabilitation proprement-dits devraient commencer effectivement à partir de 2002.

Une autre source de financement des travaux sur le tronçon Bucarest-Constantza, sur la section Bucarest Baneasa-Fetesti, est puisée dans le programme Instrument for Structural Policies for Pre-Accession (ISPA) de l'Union Européenne, dont la période de déroulement est 2000 - 2006, pour lequel les projets nécessaires seraient à promouvoir étape par étape. La valeur totale des travaux s'élève à environ 230 millions Euros et, à partir de 2001, l'ISPA devrait financer des travaux à exécuter sur ce tronçon par tranches annuelles d'environ 70 millions euros. Au cours de cette année, les procédures liées à l'appel d'offres seraient achevées.

Pour le tronçon point frontière-Curtici-Arad-Deva-Simeria, l'étude de faisabilité a été réalisée, la valeur estimée des travaux s'élevant à 594 millions US \$.

Sur le trajet du corridor IX, les études topo-géographiques nécessaires pour l'élaboration des études de faisabilité pour le tronçon Bucarest-Videle-Giurgiu et les études topo-géographiques pour les tronçons Ploiesti-Buzau et Buzau-Focsani sont en cours.

Les variantes proposées pour l'intégration dans le réseau transeuropéen grande vitesse reposent sur les trajets des corridors de transport IV et IX qui traversent le territoire de la Roumanie, en observant aussi les trajets proposés dans le cadre des Accords internationaux AGC et AGTC. Dans une première étape, les travaux de modernisation à effectuer par les CFR seront réalisés pour la vitesse maximale de 160 km/h.

A cette fin, les CFR ont conclu, dans le cadre du Groupe Sud-Est européen de la Mission Grande Vitesse de l'UIC, des protocoles avec les réseaux voisins, ce qui a permis d'établir en détail et d'harmoniser les paramètres techniques du trajet commun, et de synchroniser les délais de l'horizon de temps pour la mise en œuvre des projets de modernisation.
