



**Conseil Économique
et Social**

Distr.
GÉNÉRALE

TRANS/SC.2/2001/18/Add.1
6 août 2001

Original: FRANÇAIS

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,
point 11(a) et 11(b) de l'ordre du jour)

**ÉTABLISSEMENT D'UN RÉSEAU EUROPÉEN DE CHEMIN DE FER CONVENTIONNEL
ET D'UN RÉSEAU À GRANDE VITESSE**

Additif 1

Transmis par les Gouvernements de la Belgique, du Luxembourg, du Portugal et de la Suisse.

* * *

BELGIQUE

Dans le cadre du plan d'investissement, couvrant la période 2001-2012, les projets suivants ont été proposés :

(a) d'un réseau ferroviaire européen conventionnel:

(i) Trafic marchandises

Les investissements d'extension de capacité relatifs aux trafics marchandises concernent quatre grandes catégories d'installations ferroviaires :

1. Gares :

- Adaptation du nombre et de la longueur des voies des gares aux développements prévisionnels des trafics ;
- Modernisation des installations de signalisation et de triage afin de rationaliser les conditions d'exploitation et d'en augmenter la sécurité pour le personnel.

De tels travaux sont en réalisation à Anvers Nord et Schijnpoort et sont programmés notamment à Zeebrugge, Merelbeke Genk – Goederen et Monceau.

2. Terminaux multimodaux :

- Adaptation des terminaux existants aux développements prévisionnels des trafics;
- Création de nouveaux terminaux tels que le Main Hub Terminal à Anvers Nord (installations en cours d'achèvement), ceux de Deurganckdok à Anvers rive gauche (en cours de construction) et le terminal de l'avant-port de Bruxelles.

3. Faisceaux de desserte :

- Adaptation du nombre et de la longueur des voies des faisceaux de desserte aux développements prévisionnels des trafics ; de tels travaux sont notamment programmés sur les rives droite et gauche du port d'Anvers ;
- Construction de nouveaux faisceaux consécutifs aux développement des zones portuaires, de tels travaux sont notamment programmés sur la rive gauche du port d'Anvers et dans le port de Gand (Kluizendok).

4. Axes d'acheminement :

- Mise en service de nouvelles lignes spécifiquement marchandises, tels que l'axe Athus-Meuse (réalisation prévue en décembre 2002) et la ligne 147 (déjà mise en service), la liaison Ijzeren Rijn, le deuxième accès au port d'Anvers, la liaison Aubange-Mont St Martin et la prolongation de la ligne 11

- Aménagement de lignes existantes pour améliorer l'intégration des trafics voyageurs et marchandises et augmenter les possibilités d'acheminement de ces derniers ; construction d'une troisième voie entre Bruges et Dudzele sur la ligne 51, de troisième et quatrième voies entre Bruges et Gand sur la ligne 50A, modernisation du tronçon Gand-Melle de la ligne 50.

(ii) Trafic voyageurs

On peut citer les projets d'investissements suivants :

- L'augmentation de la vitesse sur la ligne 130 Namur-Charleroi ;
- L'aménagement de la gare de Namur ;
- L'augmentation de la vitesse sur la ligne Bruxelles-Namur-Arlon-Luxembourg (lignes 161-162) ;
- L'aménagement des voies et des quais à Malines ;
- La liaison L35-L36 à Louvain ;
- L'aménagement de la gare de Gand-St-Pierre.

(b) d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse (y compris en ce qui concerne la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, le transport régional et les transports urbains):

Le réseau ferroviaire belge à grande vitesse est constitué de trois branches (Ouest, Est, Nord) dont l'origine se trouve à Bruxelles.

La branche Ouest, mise en service le 14 décembre 1997, permet de rallier Paris au départ de notre capitale en 1 h 25. Elle s'inscrit également dans le cadre de la liaison TGV (Eurostar) entre Bruxelles et Londres.

Des accords entre Air France et Thalys International ont été conclus pour substituer au trafic aérien Bruxelles-Paris un trafic par rame Thalys à partir d'avril 2001.

Dès 2005, Bruxelles sera par ailleurs reliée d'une part à Amsterdam via la branche Nord en transitant par la gare d'Antwerpen, et d'autre part à Köln via la branche Est et la gare de Liège-Guillemins.

En 2000, plusieurs chantiers étaient en pleine activité sur les divers tronçons du réseau à grande vitesse.

Sur la branche Ouest, les travaux d'amélioration de la pénétration de Bruxelles-Midi se sont poursuivis tandis que ceux relatifs à l'augmentation de la vitesse sur la ligne Halle-Bruxelles sont terminés. La procédure d'homologation de cette ligne pour une vitesse de 220 km/h équipée du nouveau système de signalisation a débuté.

Sur la branche Est, les travaux de construction d'une troisième et quatrième voie entre Bruxelles et Louvain sont en cours, intégrant un phasage complexe et une attention à la régularité du trafic actuel.

Entre Louvain et Liège, la plate-forme et les ouvrages d'art de la nouvelle ligne sont terminés permettant ainsi le commencement de la pose des voies. Les travaux préparatoires de la nouvelle gare de Liège sont terminés et les autres phases du projet sont en cours. Sur le tronçon en direction de l'Allemagne, la construction de la nouvelle ligne, côté Liège, a commencé.

Sur la branche Nord, divers chantiers de construction de la jonction Nord-Sud sont en pleine activité. A Anvers, la pose des voies «côté zoo» a commencé. La procédure d'adjudication pour la construction du tunnel sous la ville est en cours et, à hauteur de Anvers Luchtbal, des travaux importants sont exécutés. Les premiers chantiers sur la ligne à grande vitesse vers les Pays-Bas ont débuté.

Dans la zone de Bruxelles-Nord, jusqu'au raccordement avec les branches Est et Nord, un premier chantier a débuté à Haren.

LUXEMBOURG

(a) d'un réseau ferroviaire européen conventionnel:

Les CFL ont signé en 1998 avec la SNCB et la SNCF une Convention Fret qui règle l'acheminement des trains entre ces trois pays sans obligation d'arrêt aux frontières. Cette convention est complémentaire à l'Accord sur la visite technique de cession de wagons à marchandises en trafic international (communément appelé visite en confiance) et à l'Accord servant à faciliter et à accélérer le transport international des marchandises RID, tout en garantissant un niveau de sécurité élevé. En trafic voyageurs les CFL ont adhéré à l'Accord concernant la visite technique des véhicules entrant dans la composition des trains de voyageurs en trafic international, qui permet également d'éviter les arrêts en frontière. Actuellement les CFL assurent le pilotage des travaux pour l'instauration du Réseau Trans-Européen de Fret Ferroviaire (RTEFF). Dans le cadre de cette réalisation le réseau luxembourgeois est préparé à la mise en service du European Train Control System (ETCS). Parallèlement ils participent aux travaux de l'Association Européenne de l'Interopérabilité Ferroviaire (AEIF) chargée de fixer les spécifications techniques pour la transposition de la Directive européenne sur l'interopérabilité du rail conventionnel.

(b) d'un réseau ferroviaire européen à grande vitesse (y compris en ce qui concerne la complémentarité entre le transport ferroviaire à grande vitesse et le transport aérien, le développement régional, le transport régional et les transports urbains):

Le Luxembourg n'installe pas de lignes à grande vitesse, mais met tout en oeuvre pour obtenir un raccordement optimal au réseau transeuropéen à grande vitesse.

PORTUGAL

En ce qui concerne le transport de marchandises, la stratégie d'investissement est consolidée dans la création de la composante nationale du TERFN - TransEuropean Rail Freight Network. Cette proposition, déjà présentée aux services de la Commission, sera l'objet d'une analyse détaillée avec les autorités espagnoles, dans le cadre de la Commission Mixte Luso-Espagnole, issue du dernier Sommet Ibérique. Concrètement, la composante nationale du TERFN est constituée par:

- Liaison au Nord par la ligne du Minho (Valença);

- Liaison à l'Est par la ligne de Beira Alta (Vilar Formoso);
- Liaison au Sud par Évora - Elvas – Badajoz.

La première liaison est l'objet d'études très détaillées effectuées avec les autorités de Galicie et vise une grande amélioration de la qualité et de la capacité de la ligne du Minho actuelle.

Il s'agit d'une liaison qui portera également une amélioration de la compétitivité ferroviaire dans le trafic de voyageurs et renforcera les échanges économiques entre le Nord du pays (la zone plus exportatrice du territoire national) et la zone de Galicie entre Vigo et Corunha qui enregistre des croissances économiques appréciables, en même temps qu'elle accentue les interdépendances avec la région du Grand Porto.

La liaison par l'Est (Vilar Formoso) est terminée, et on attend que l'Espagne améliore la qualité de son infrastructure correspondante pour les niveaux de la composante nationale. Ce thème a également été l'objet d'une discussion et d'approbation lors du dernier Sommet Ibérique. Cette ligne est aujourd'hui la principale voie de liaison avec l'Espagne (et l'Europe) aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises.

Au Sud on a l'intention de construire un nouveau tronçon entre Évora - Elvas - Badajoz, afin de permettre à la région de Lisbonne et au grand port de Sines un canal d'écoulement de marchandises vers l'Espagne plus important qu'à l'heure actuelle, où la encore une liaison est pratiquement inactive. L'importance de ce nouveau tracé est accentuée par les perspectives d'accroissement du trafic au départ du Port de Sines.

Dans la stratégie du domaine du transport de voyageurs à moyenne et longue distance, la pièce essentielle de cette stratégie est l'intégration du Portugal dans le réseau européen de grande vitesse. Des études sont actuellement en cours concernant la viabilité technico-économique des liaisons Lisboa - Porto – Madrid, qui seront développées par le RAVE S.A .

Au cours du Sommet Luso-Espagnol tenu les 25 et 26 Janvier 2000, une "Commission Mixte Luso – Espagnol de Transport et Infrastructures Terrestres" a été instituée destinée à promouvoir la coopération entre les deux pays dans les domaines des transports terrestres et des infrastructures de transports.

Cette Commission est présidée, du côté du Portugal, par le Secrétaire d'Etat des Transports et intègre des représentants des entités suivantes: Bureau de Son Excellence le Ministre de l'Equipeement Social, DGTT, IEP, INTF, REFER, RAVE et GAERE.

Le 24 Janvier 2001 s'est tenue à Madrid la première réunion de la Commission Mixte Luso-Espagnole dans le cadre des transports terrestres et des infrastructures de transports, dont nous pouvons souligner les thèmes suivants en rapport avec le transport ferroviaire:

- En ce qui concerne le réseau ferroviaire de grande vitesse, on a confirmé que le 26 Janvier aurait lieu à Madrid l'acte notarié de constitution de l'AEIE (Groupement Européen d'Intérêt Economique);
- Les deux parties se sont engagées à coordonner leurs positions en ce qui concerne les axes ibériques des réseaux transeuropéens - routiers et ferroviaires;
- La partie portugaise a annoncé son intention d'effectuer la liaison entre le Port de Sines et Badajoz;

- En ce qui concerne les futurs travaux de la Commission, la partie portugaise a proposé d'avancer dans la définition d'une stratégie d'intégration du réseau ferroviaire ibérique dans le réseau ferroviaire européen;
- On a désigné les responsables de l'Observatoire Permanent du Trafic Transfrontalier Luso – Espagnol (Directrice du Bureau des Etudes et Planification du MES et Secrétaire Technique pour les Transports du Développement).

SUISSE

Le raccordement de la Suisse aux réseaux à grande vitesse européens a pour but de rendre plus attrayantes les liaisons vers les grands centres européens. Il s'agit donc de diminuer les temps de parcours des différentes liaisons. Divers accords ont été signés entre la Suisse et les pays d'Europe qui l'entourent.

A signaler notamment dans ce contexte que la Suisse et l'Italie ont signé en novembre 1999 une convention bilatérale sur la coordination de la planification à long terme de l'infrastructure ferroviaire entre les deux Etats. Les objectifs visés par la convention bilatérale ne seront pas garantis exclusivement par l'amélioration de l'infrastructure, mais aussi par des améliorations de l'offre et de l'exploitation, notamment par l'utilisation de trains à caisses inclinables et par une technique très moderne de régulation de la circulation.

En outre, également en novembre 1999, la Suisse et la France ont signé une convention bilatérale sur le raccordement de la Suisse au réseau ferroviaire français, notamment à celui des TGV. La convention vise essentiellement à améliorer les lignes d'accès occidentales de la Suisse en direction des axes français à grande vitesse. Les trois principales lignes d'apport aux TGV sont les suivantes:

- Genève – Nantua – Bourg-en-Bresse – Mâcon (raccordement à la ligne TGV actuelle Paris – Sud-Est);
 - Lausanne / Berne-Neuchâtel – Dole – Dijon – Aisy (raccordement à la ligne TGV actuelle Paris – Sud-Est et à la future ligne TGV Rhin-Rhône);
 - Bâle – Mulhouse (raccordement aux futures lignes des TGV Est-européen et Rhin-Rhône).
-