



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.5/2006/1/Add.4
3 juillet 2006

FRANÇAIS
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner
les tendances et l'économie des transports

Dix-neuvième session
Genève, 14 et 15 septembre 2006
Point 2 b) de l'ordre du jour provisoire

SUIVI DES FAITS NOUVEAUX INTÉRESSANT LES CORRIDORS
ET ZONES DE TRANSPORT PANEUROPÉENS

Goulets d'étranglement des infrastructures et liaisons manquantes

Additif

Communication du Gouvernement irlandais

Ligne	Tronçon	Longueur (km)	Nombre de trains par jour (2003)	Périodes critiques dues aux goulets d'étranglement	Causes des goulets d'étranglement	Conséquences	Aménagement des infrastructures prévu pour y remédier
DUBLIN – FRONTIÈRE	Howth Junction – East Wall Junction	6,5	234	Tous les jours, matin et après-midi, aux heures de pointe.	Conflit entre les trains interurbains, les trains express et les omnibus de banlieue.	Réduction de la capacité de la totalité du réseau de banlieue de Dublin du fait de la présence de goulets d'étranglement sur le tronçon principal Howth Junction – Grand Canal Dock.	Le projet DASH-1 a permis d'augmenter la capacité du dispositif: les quais ont été prolongés pour pouvoir accueillir des trains plus longs – augmentation de la capacité de 33 %. Fin des travaux en 2006.
	East Wall Junction – Dublin Connolly Station	2,3	266	Tous les jours, matin et après-midi, aux heures de pointe.	Conflit entre les trains interurbains, les trains express et les omnibus de banlieue.	Réduction de la capacité de la totalité du réseau de banlieue de Dublin du fait de la présence de goulets d'étranglement sur le tronçon principal Howth Junction – Grand Canal Dock.	Le projet DASH-2 permettra d'augmenter davantage la capacité grâce à une meilleure signalisation et à la réalisation de travaux sur les voies, ce qui permettra la circulation d'un plus grand nombre de trains sur le tronçon principal – augmentation de la capacité de 33 % supplémentaires. Fin des travaux en 2009.
DUBLIN – ROSSLARE EUROPORT	Dublin Connolly Station – Dublin Pearse Station	1,6	239	Tous les jours, matin et après-midi, aux heures de pointe.	Conflit entre les trains interurbains, les trains express et les omnibus de banlieue.	Réduction de la capacité de la totalité du réseau de banlieue de Dublin du fait de la présence de goulets d'étranglement sur le tronçon principal Howth Junction – Grand Canal Dock.	La construction d'un nouveau terminus de centre ville à Spencer Dock devrait accroître la capacité de la ligne Maynooth, ce qui permettra de mettre en service des trains supplémentaires dans la banlieue ouest. Fin des travaux en 2007.
	Dublin Pearse Station – Grand Canal Dock Station	1,1	184	Tous les jours, matin et après-midi, aux heures de pointe.	Conflit entre les trains interurbains, les trains express et les omnibus de banlieue.	Réduction de la capacité de la totalité du réseau de banlieue de Dublin du fait de la présence de goulets d'étranglement sur le tronçon principal Howth Junction – Grand Canal Dock.	
DUBLIN – CORK	Dublin Heuston Station – Kildare	48,3	98	Tous les jours, matin et après-midi, aux heures de pointe.	Conflit entre les trains interurbains et les trains de banlieue.	Réduction de la capacité des trains interurbains et de banlieue à destination et en provenance de Dublin Heuston.	Le projet «Kildare Route» permettra d'augmenter la capacité: les trains interurbains et les trains de banlieue circuleront séparément sur un tronçon de 17 km. Pour ce faire, le nombre de voies passera de 2 à 4 entre Cherry Orchard Station et Hazelhatch.

Pays	Mode de transport	Itinéraire	Tronçon	Densité du trafic	Capacité	Nature de l'intervention		Fin des travaux
						Objet	Genre	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
		M1 Dublin – frontière	Dundalk – frontière nord-irlandaise	24 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une autoroute	10 km	2007
		N4/N6 Dublin – Galway	Leixlip/M50 junction	97 000 UVP par jour	60 000 UVP par jour	Construction d'un échangeur	8 km	2008
			Kinnegad-Kilbeggan	16 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	28 km	2007
			Kilbeggan-Athlone	32 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	29 km	2008
			Athlone-Ballinasloe	32 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	19 km	2008
			Ballinasloe-Galway	15 300 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une autoroute	56 km	2010
			Red Cow-Rathcoole	98 000 UVP par jour	50 000 UVP	Passage de deux à trois voies. Construction d'échangeurs	15 km	2006
			Portlaoise-Castletown	17 800 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une autoroute	26 km	2010
			Castletown Nenagh	14 500 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	34 km	2010
			Nenagh-Limerick	22 800 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	38 km	2009
			Limerick Tunnel	25 000 UVP par jour	Nulle à ce jour – le réseau urbain absorbe la charge actuelle de trafic	Construction d'un tunnel à deux chaussées séparées	10 km	2009
			Portlaoise-Cullahill	20 200 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une autoroute	14 km	2010
			Cullahill-Cashel	17 300 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	40 km	2009
			Cashel-Mitchelstown	18 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	37 km	2009
			Mitchelstown-Fermoy	18 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	16 km	2010

Pays	Mode de transport	Itinéraire	Tronçon	Densité du trafic	Capacité	Nature de l'intervention		Fin des travaux
						Objet	Genre	
1	2	3	4	5	6	7	8	9
			Rathcormac-Fermoy bypass	20 900 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une autoroute	18 km	2007
IRLANDE	ROUTE	N9 Waterford – Dublin	Kilcullen-Carlow	21 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	27 km	2010
			Carlow Bypass	16 200 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	19 km	2008
			Carlow to Knocktopher	17 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	40 km	2010
			Knocktopher – Waterford	9 000 UVP par jour	12 000 UVP par jour	Construction d'une route à deux chaussées séparées	24 km	2009
		M50 (région de Dublin)	Dublin Port Tunnel	Le nouveau tunnel du port de Dublin permettra à quelque 35 000 UVP de ne plus circuler en ville	Nulle à ce jour – le réseau urbain absorbe la charge actuelle de trafic	Construction d'un tunnel à deux chaussées séparées	6 km	2006
			Améliorations de la M50 – Phase 1	115 200 UVP par jour	60 000 UVP par jour	Transformation d'une route à deux chaussées séparées en une autoroute à trois voies. Construction d'échangeurs à libre circulation	5 km	2008
			Améliorations de la M50 – Phase 2	115 200 UVP par jour	60 000 UVP par jour	Transformation d'une route à deux chaussées séparées en une autoroute à trois voies. Construction d'échangeurs à libre circulation	24 km	2010

Des embouteillages peuvent se former quotidiennement sur les tronçons du réseau définis ci-dessus.

La principale cause d'encombrement est le caractère inadéquat de l'infrastructure routière.
