



**Conseil Economique
et Social**

Distr.
RESTREINTE

TRANS/SC.2/R.216
14 août 1995

FRANCAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION ECONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITE DES TRANSPORTS INTERIEURS

Groupe de travail principal des transports
par chemin de fer

(Quarante-neuvième session,
16-18 octobre 1995,
point 9 d) de l'ordre du jour)

ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES
DE CHEMIN DE FER (AGC)

Conformité du réseau de l'AGC avec les paramètres
de l'annexe II de l'AGC

Transmis par les gouvernements des pays suivants : Danemark,
Estonie, Finlande, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Norvège,
République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie et Turquie

A sa quarante-huitième session, le Groupe de travail principal a décidé que, pour sa prochaine session, les gouvernements devraient aussi lui fournir des renseignements sur la question de la conformité des lignes ferroviaires de l'AGC avec les paramètres de l'annexe II de l'AGC (TRANS/SC.2/182, par. 49 et 50).

Les renseignements fournis par les gouvernements au sujet de la conformité des lignes ferroviaires de l'AGC avec les paramètres de l'annexe II de l'AGC dans leur pays sont reproduits ci-après.

Les documents du Comité des transports intérieurs et de ses organes subsidiaires font l'objet d'une distribution limitée. Ils ne sont communiqués qu'aux gouvernements, aux institutions spécialisées et aux organisations gouvernementales et non gouvernementales qui participent aux travaux du Comité et de ses organes subsidiaires; ils ne doivent être communiqués ni à des journaux ni à des périodiques.

REPUBLIQUE TCHEQUE

A l'heure actuelle, les lignes ferroviaires de la République tchèque ne sont pas en totale conformité avec les paramètres indiqués à l'annexe II de l'AGC. Lorsqu'il y a modernisation de lignes ferroviaires, ces paramètres sont pris en compte. C'est le cas du couloir de transit ferroviaire No 1 : (Allemagne-) Děčín-Praha-Břeclav (-Autriche) pour lequel les travaux sont exécutés étape par étape ou sont envisagés. La même démarche s'applique aux autres couloirs de transit ferroviaire.

DANEMARK

Le Gouvernement danois a informé le secrétariat qu'il n'était pas partie à l'AGC.

ESTONIE

Les paramètres techniques des lignes ferroviaires estoniennes ne sont pas en conformité avec ceux de l'annexe de l'AGC.

L'Estonie ne dispose pas aujourd'hui des ressources nécessaires pour appliquer l'AGC.

Les voies ferrées estoniennes (1 520 mm) sont aux normes qui étaient en vigueur dans l'ex-URSS.

FINLANDE

Aucun changement.

HONGRIE

Aucune des huit lignes, d'une longueur totale de 1 700 km, répertoriées dans l'AGC, n'est entièrement conforme aux paramètres de l'AGC.

La mise en conformité est achevée en ce qui concerne la longueur minimale des quais et des voies d'évitement et le sera bientôt pour l'entraxe minimal des voies.

Plusieurs lignes ne sont pas en conformité quant au nombre de voies et à la masse autorisée par essieu.

Il n'y a aucune conformité en ce qui concerne la vitesse minimale et l'élimination des passages à niveau.

Après exécution des travaux, la ligne Budapest-Kelebia (-Belgrade) sera la première où tous les paramètres seront respectés. Le projet en est à la phase préliminaire.

LETTONIE

Les lignes ferroviaires lettones ne font pas partie du réseau AGC.

LITUANIE

A l'heure actuelle, la Lituanie ne compte pratiquement aucune ligne ferroviaire respectant les paramètres applicables au réseau AGC.

NORVEGE

Les lignes ferroviaires norvégiennes n'appartiennent pas au réseau AGC.

ROUMANIE

L'étude de réalisation de couloirs AGC sur le territoire roumain sera terminée fin 1995. Elle permettra de déterminer le volume des investissements nécessaires pour porter les lignes inscrites à l'AGC en conformité avec les paramètres de l'AGC.

SLOVAQUIE

La Slovaquie attache la plus grande importance aux paramètres de l'AGC relatifs à l'augmentation de la vitesse et, partant, à la mise en conformité dans ce domaine. La modernisation des lignes ferroviaires vise donc à permettre progressivement de porter la vitesse de 140 à 160 km/h. Les sections de voie Kúty-Bratislava-Štúrovo et la ligne Bratislava-Púchov sont en cours d'adaptation à ces vitesses. Leur structure (dimensions maximales en déplacement) est conforme aux gabarits B et C de l'UIC. Les voies retenues pour le réseau de l'AGC respectent aussi les paramètres prescrits, sauf en ce qui concerne la longueur des quais qui n'atteignent pas 400 m.

TURQUIE

i) La reconnaissance de la CEI, après la dissolution de l'ex-URSS, a donné plus d'importance aux axes ferroviaires existants et il en faudrait même de nouveaux.

ii) Il est prévu que les nouvelles liaisons ferroviaires avec les républiques turques récemment constituées en Asie centrale soient en conformité avec les normes internationales :

1. Liaison Benhahmet-Aralik (Dilucu) - 214 km : vitesse envisagée : 150 km/h.
2. Liaison Tatvan-Erciş-Doğubeyazıt-Iğdir-Aralik (Dilucu) - 390 km : vitesse envisagée : 150 km/h.
3. Liaison Kars (Mezra)-Géorgie - 72,6 km : vitesse envisagée : 100 km/h.
4. Liaison Hopa-Sarp-Batum.

En outre, la construction de nouvelles lignes à double voie est terminée pour les sections Malatya-Çetinkaya (9 km), Malatya-Elzaiğ (20 km) et Sincan-Yenikent (6,5 km). Les travaux sont en cours pour les nouvelles

lignes à double voie sur les sections Menemen-*Aliağa* (31 km), Tecer-Kangal (49 km) et Hanli-Bostankaya (45 km). Toutes sont inscrites à l'AGC.

Enfin, les projets de construction des sections Arifiye-Samsun, Çobanbey-Urfa-Mardin-Nusaybin-Cizre (frontière) et Kömürler-Osmaniye sont actuellement élaborés.

iii) Malheureusement, les normes AGC ne sont pas dûment respectées sur toutes les sections. Les lignes permettent des vitesses de 140 km/h, mais la vitesse d'exploitation est toujours d'environ 120 km/h. En outre, 45 courbes ont un rayon inférieur à 1 000 m et la déclivité maximale est de 0,29 %. Les nouvelles lignes sont conçues pour être conformes aux normes de l'AGC. La masse autorisée par essieu est généralement de 20 t. Les travaux d'amélioration ont déjà commencé.

iv) Les principaux obstacles à la mise en conformité aux normes sont l'état actuel des infrastructures et l'existence de courbes de trop petit rayon et de déclivités trop fortes, en raison de conditions topographiques difficiles. Le manque de capitaux n'a pas permis la construction de tunnels plus longs. Les tunnels existants (norme GB) devraient être portés à la norme GA. Des travaux ont récemment été entrepris pour allonger les quais des gares principales. Le nombre de passages à niveau reste encore trop élevé.

ROYAUME-UNI

Pour des raisons essentiellement liées au problème du gabarit des véhicules, le Royaume-Uni n'est pas partie à l'AGC; la question du respect des paramètres de l'Accord ne se pose donc pas.
