



E. KÖPPEL

BRUXELLES 27-29 AVRIL 1992

LE PREMIER CONGRES INTERNATIONAL DE LA GRANDE VITESSE FERROVIAIRE

Du 27 au 29 avril  
1992 se tiendra à  
Bruxelles le premier

# EURAILSPEED 92

congrès international consacré à la grande vitesse ferroviaire. Dans le cadre de ce colloque et pratiquement en même temps, du 28 avril au 3 mai, la gare de Schaerbeek abritera une exposition exceptionnelle de différents trains à grande vitesse. Qu'en est-il de la grande vitesse et pourquoi ce congrès international? Quels en sont les objectifs? Que pourra-t-on voir à l'exposition de Schaerbeek? Toutes ces questions trouvent leurs réponses ci-dessous.

L. GILLIEAUX

## **LA GRANDE VITESSE: REALITE ET SUCCES**

Lorsqu'on évoque les trains à grande vitesse, on se représente souvent les rames orangées qui relient d'un trait Paris à Lyon pour irriguer ensuite tout le sud-est de la France. Ou bien l'on pense au TGV Atlantique qui dessert la Bretagne et le sud-ouest français. En réalité, il faut ouvrir beaucoup plus largement son champ de vision, car la grande vitesse ferroviaire (à partir de 200 km/h sur les lignes aménagées et de 250 km/h sur les nouveaux tracés) est une réalité déjà très bien implantée dans différents pays d'Europe et elle se révèle être aussi un remarquable succès économique et commercial.

### **DANS PLUSIEURS PAYS D'EUROPE**

En plus de la France, qui a été le premier pays à commercialiser la très grande vitesse ferroviaire en Europe, l'Allemagne a également mis en service plusieurs importantes sections de lignes à grande vitesse. Celles-ci sont parcourues par les ICE qui relient à plusieurs reprises tous les jours le nord et le sud de l'Allemagne en empruntant ces tronçons nouveaux ainsi que des lignes classiques. L'Italie possède aussi des trains à grande vitesse (les ETR 450 et 500) qu'elle fait circuler sur différentes relations, certaines empruntant la «Direttissima», la ligne nouvelle à grande vitesse reliant Rome et Florence.

La Grande-Bretagne quant à elle dispose d'IC 125 qui circulent à 200 km/h depuis 1976 sur plusieurs sections de lignes reliant Londres et l'ouest de l'Angleterre ainsi que le sud du pays de Galles. En outre, des IC 225 circulent maintenant à 225 km/h sur la grande ligne de la côte est, récemment électrifiée jusqu'à Edimbourg. En Suède, des trains pendulaires, les X 2000 assurent à 200 km/h la relation entre Stockholm et Göteborg, qui emprunte des lignes au tracé fort sinueux.

### **UN BILAN LARGEMENT POSITIF**

La grande vitesse ferroviaire est donc déjà une réalité bien concrète dans nombre de pays d'Europe. En outre, son bilan commercial et économique apparaît largement positif. Ainsi, en 10 ans d'existence, de 81 à 91, les TGV Sud-Est de la SNCF ont transporté plus de 150 millions de voyageurs et les emprunts contractés pour construire la ligne nouvelle ont pu être totalement remboursés! Les premiers éléments commerciaux relatifs au TGV Atlantique

indiquent des tendances similaires. Il en va de même en Grande-Bretagne où le réseau Intercity dégage régulièrement des bénéfices. Dans les autres pays, les premières données relatives aux dessertes à grande vitesse laissent, elles aussi, entrevoir des perspectives favorables dans l'ensemble.

## **LA GRANDE VITESSE : UNE NECESSITE POUR LA MOBILITE EN EUROPE**

### **VERS LA SATURATION DES ROUTES ET DES AEROPORTS**

Si la grande vitesse ferroviaire a été considérée à ses débuts comme un défi technologique et un pari économique – maintenant gagné – elle est aujourd'hui une nécessité vitale pour l'avenir des déplacements à moyenne distance en Europe. Depuis plus de 20 ans en effet, les transports aériens et routiers ont été privilégiés dans la répartition des investissements. De ce fait, leurs trafics ont crû beaucoup plus que celui du train (plus de 5 % en moyenne par an pour l'avion, plus de 3 % pour la route contre 1,5 % environ pour le rail). Toutefois, les routes et aéroports sont aujourd'hui fortement encombrés voire saturés. Il en résulte des pertes de temps et d'argent touchant tant les intérêts privés que collectifs, des gaspillages d'énergie ainsi que, malheureusement, une diminution sensible de la sécurité du transport, spécialement sur la route.

**La grande vitesse ferroviaire est une réalité déjà très bien implantée dans différents pays d'Europe et elle se révèle être aussi un remarquable succès économique et commercial.**

### **LES AVANTAGES DU CHEMIN DE FER**

Face à ces problèmes, la grande vitesse ferroviaire présente des solutions très intéressantes, compte tenu de ses caractéristiques fort avantageuses pour la qualité du transport et le respect de notre cadre de vie en Europe. Outre les économies de temps, le système ferroviaire en général, et la grande vitesse en particulier, offrent l'avantage essentiel d'un très haut niveau de sécurité, puisqu'actuellement, la probabilité d'avoir un accident est 125 fois plus élevée pour un usager de la route que pour celui du train. De plus, le chemin de fer est également économe d'espace. Ainsi, la création de 8 000 km de lignes nouvelles selon les projets envisagés par la Communauté des chemins de fer européens nécessiterait deux à trois fois moins d'espace au sol que les aéroports commerciaux actuels en Europe. A cela s'ajoute le fait que les trains à grande vitesse utilisent les voies existantes pour

Notre pays est appelé à devenir le centre d'un premier réseau européen, formant le noyau d'un réseau plus vaste offrant de nombreuses relations rapides entre les principales villes européennes.

pénétrer jusqu'au cœur des villes et pour desservir de façon optimale les régions situées dans le prolongement des lignes nouvelles. On peut ainsi limiter les occupations de sol, spécialement dans les zones à forte densité démographique. Par ailleurs, le train à grande vitesse, grâce à son alimentation électrique, présente un niveau de pollution beaucoup plus faible que celui du transport routier. De plus, son bilan énergétique apparaît aussi très favorable : à 300 km/h, les matériels les plus récents peuvent atteindre des consommations unitaires, exprimées en équivalent au pétrole, de l'ordre de seulement 1 litre aux 100 km par siège offert. En outre, l'énergie électrique utilisée est de moins en moins dépendante du pétrole et, partant, des aléas de ses prix et de ses approvisionnements. Compte tenu de tous ces éléments, la grande vitesse ferroviaire se présente donc comme la solution par excellence face au problème du développement continu des transports et de ses conséquences sur notre environnement.

### **LA GRANDE VITESSE, UNE DYNAMIQUE EN PLEIN DEVELOPPEMENT**

Le tableau des réalisations en matière de grande vitesse qui a été rapidement brossé ci-dessus n'est nullement figé. Bien au contraire, il évolue sans cesse et, en plein accord avec les autorités de la CEE, les entreprises ferroviaires de la Communauté des chemins de fer européens (CCFE), regroupant les réseaux des douze Etats membres ainsi que la Suisse et l'Autriche, mettent en chantier ou étudient de nouveaux projets de liaisons ferroviaires à grande vitesse.

### **DES REALISATIONS ET DES PROJETS DANS DE NOMBREUX PAYS**

Ainsi, dans les tous prochains jours, le train à grande vitesse espagnol, l'AVE, s'élancera sur une ligne nouvelle – construite à l'écartement standard européen – pour assurer la relation Madrid-Séville. Des projets sont également en cours de réalisation ou d'étude dans de nombreux autres pays. En France, par exemple, le prolongement de la ligne Paris-Sud-Est est en construction, avec le contournement de Lyon par l'est et l'établissement d'une ligne nouvelle jusqu'à Valence. En outre, la SNCF construit aussi le TGV Nord comprenant d'une part la ligne nouvelle reliant Paris au nord de la

France, à la Belgique et au tunnel sous la Manche et, d'autre part, la ligne dite d'interconnexion, contournant Paris par l'est et permettant des liaisons entre les lignes TGV Nord, Sud-Est et Atlantique. Au-delà, le réseau français approfondit diverses études de lignes nouvelles prévues au schéma directeur de celles-ci en France.

En Allemagne, la liaison Francfort-Bâle va être fortement accélérée tandis que des lignes nouvelles à grande vitesse sont prévues pour relier Hanovre à Berlin et Cologne à Francfort. La Grande-Bretagne envisage quant à elle l'adaptation de la grande ligne de la côte ouest (en direction de Manchester, Liverpool et Glasgow) pour des vitesses supérieures à 200 km/h et elle étudie aussi une ligne nouvelle entre Londres et le tunnel sous la Manche. L'Italie, de son côté, examine la prolongation de la «Direttissima» en direction de Bologne et Milan ainsi que la construction d'une ligne à grande vitesse reliant Turin, Milan et Venise. D'autres projets sont aussi à l'étude en Suisse, en Autriche, dans les pays scandinaves de même qu'en Europe centrale et orientale.

### **LA BELGIQUE ET L'EUROPE**

Le projet belge progresse également, ainsi que nous l'avons vu ci-avant. Mais il faut souligner que celui-ci s'inscrit dans un cadre résolument européen, puisque la réalisation de ses deux volets (Transmanche d'une part : Paris – Londres et Bruxelles – Londres; «PBKAF» d'autre part : Paris – Bruxelles – Amsterdam/ Cologne – Francfort) permettra de créer des relations à grande vitesse entre cinq pays européens : la France, la Grande-Bretagne, la Belgique, les Pays-Bas et l'Allemagne. De par l'aboutissement de ce projet, notre pays sera ainsi au centre d'un premier réseau européen, formant le noyau d'un réseau plus vaste offrant de nombreuses relations rapides entre les principales villes européennes.

### **VERS UN GRAND RESEAU EUROPEEN INTEGRE**

L'exploitation de ce futur grand réseau deviendra, elle aussi, progressivement, de plus en plus européenne. Grâce aux études en cours, les matériels roulants deviendront de plus en plus compatibles ou seront conçus dans une optique toujours plus internationale. Les systèmes de contrôle et de commande du trafic progresseront aussi vers un système européen unifié tandis que d'autres études visent à rapprocher également les structures de commercialisation, pour

mieux servir la clientèle, de façon plus souple et plus facile.

L'ensemble de ces idées et projets relatifs à un réseau européen à grande vitesse a été structuré par l'UIC (Union internationale des chemins de fer) et la Communauté des chemins de fer européens. Ces organismes ont alors présenté à la CEE, en janvier 1989, une proposition pour un réseau européen à grande vitesse reprenant l'essentiel des principes et projets exposés ci-dessus. Cette proposition a été appréciée de manière très favorable par les autorités européennes qui l'ont fait étudier de manière approfondie par un groupe de hauts responsables. Celui-ci a recommandé la création d'un réseau européen intégré comprenant quelque 25 000 km de lignes, dont 9 000 km de lignes nouvelles, 15 000 km de lignes aménagées pour la grande vitesse et 1 200 km de lignes de maillage assurant des liaisons entre les lignes nouvelles ou aménagées. Les conclusions des travaux de ce groupe ont été accueillies très positivement par le Conseil européen du 17 décembre 1990 et celui-ci a demandé à la Commission européenne (l'instance de gestion quotidienne de la CEE) de poursuivre les études entreprises, en vue de réaliser cet important projet, véritable schéma directeur pour un réseau ferroviaire européen à grande vitesse.

### **LES MAILLONS MANQUANTS**

Une attention toute particulière a été consacrée à certaines liaisons entre les différents plans nationaux ou dans des zones très difficiles. Il faut en effet s'atteler au problème de ces liaisons aussi appelées «maillons manquants», telles les lignes entre la France et l'Espagne, les percées alpines ou encore la traversée des détroits scandinaves. Si les difficultés liées à leur construction et leurs potentiels de trafic relativement plus réduits posent de sérieux problèmes économiques, leur réalisation dans le même temps que le reste du réseau n'en apparaît pas moins une nécessité au plan international, très précisément en vue d'atteindre la dimension vraiment européenne du réseau, qui donnera sa cohérence à l'ensemble.

## **LA GRANDE VITESSE, UN EXTRAORDINAIRE PROJET D'AVENIR A FAIRE CONNAITRE**

### **LES ATOUTS EUROPEENS DE LA GRANDE VITESSE**

Ainsi qu'on vient de le voir, la grande vitesse ferroviaire constitue un atout de premier ordre pour le grand marché qui se met progressivement en place. Elle lui offre un nouveau produit pour une mobilité renouvelée, plus intelligente, plus respectueuse de notre cadre de vie. En effet, elle est une des expressions les plus achevées du nouveau dynamisme technologique et commercial de nos entreprises ferroviaires : s'adressant à toutes les catégories de voyageurs, elle leur offre le transport à grande vitesse ainsi que de nombreuses prestations en prolongement de celui-ci, puisqu'elle fait jouer pleinement les complémentarités avec les autres composantes de l'offre ferroviaire et avec les autres modes de transport, dans l'intérêt de la clientèle et de l'ensemble de la vie sociale.

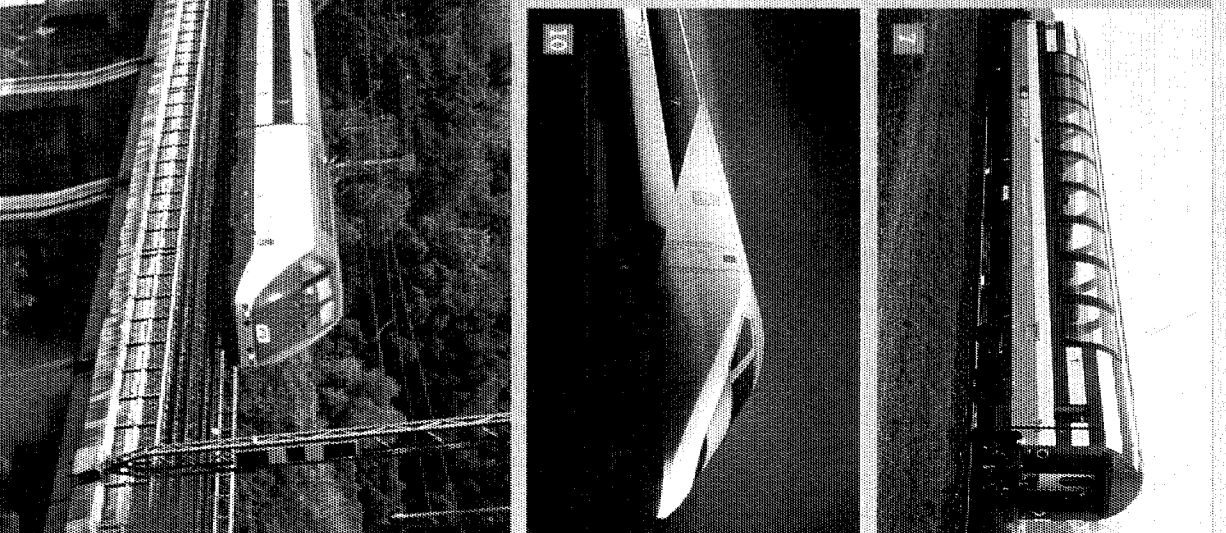
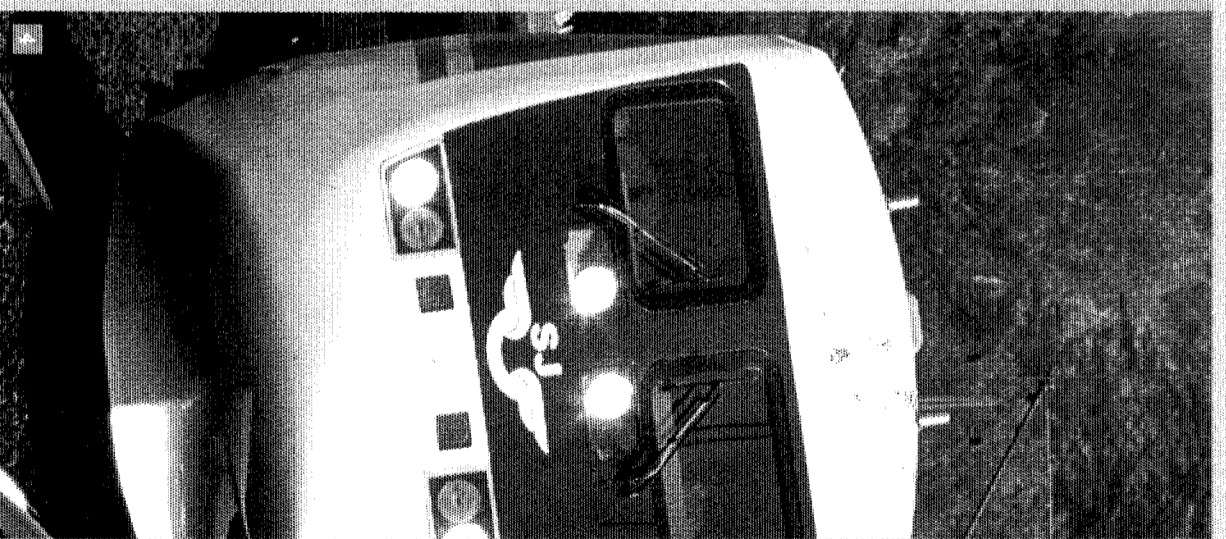
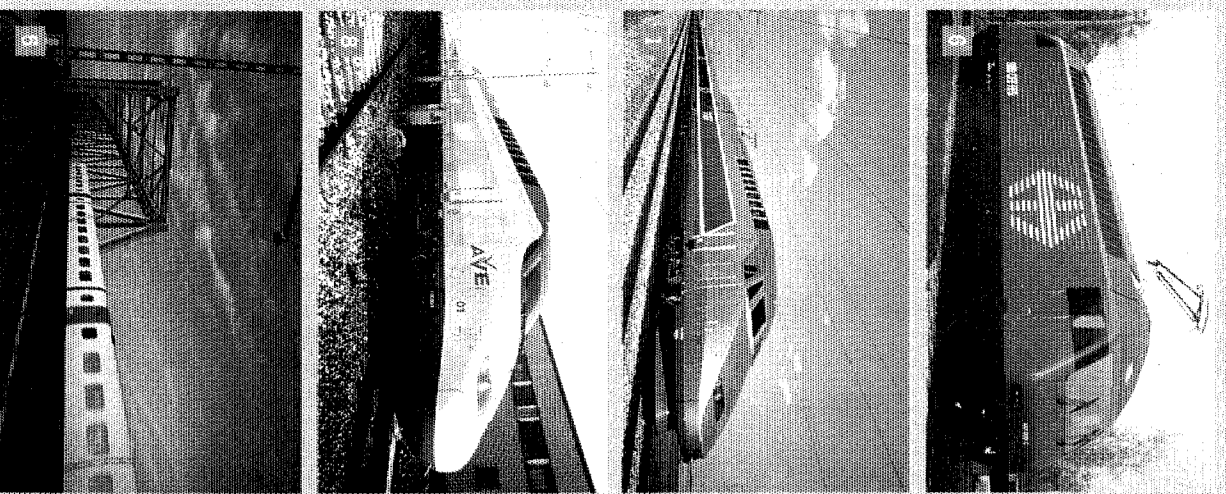
Par ailleurs, la grande vitesse ferroviaire constitue aussi un atout essentiel pour l'avenir de l'Europe. En effet, l'expérience révèle qu'elle peut beaucoup aider les responsables dans leurs prises de décisions en matière d'aménagement du territoire. De plus, il faut se rappeler ses avantages en matière de trafic, d'économie d'énergie, de sécurité et de respect de l'environnement. Enfin, il faut aussi voir qu'elle contribue puissamment au renforcement de l'intégration européenne et de la cohésion entre les populations, en offrant au plus grand nombre des possibilités de déplacement faciles et rapides à travers toute l'Europe. Dans un autre ordre d'idées, à une époque où les questions d'emploi restent toujours préoccupantes, il convient de souligner que le développement du projet de réseau européen à grande vitesse offrira de nombreuses possibilités d'emplois variés pour différents secteurs industriels. De vastes marchés, incluant le recours à des technologies de pointe, attendent en effet les entreprises qui réaliseront les infrastructures et construiront le matériel roulant nécessaires à la mise en œuvre de cet important projet.

**Cette importante rencontre permet de faire le point sur les perspectives et enjeux du transport à grande vitesse devenu, avec le transport combiné dans le domaine du fret, synonyme de renaissance du rail partout en Europe.**

### **FAIRE CONNAITRE LE PROJET DE RESEAU EUROPEEN A GRANDE VITESSE**

Mais, pour que ces atouts jouent pleinement, il faut que cet ambitieux





TRAINS	TCV ATLANTIQUE	ICE	ETR 500	X 2000	IC 3	Re 4/4 460	La voiture panoramique	L'AVE	Le TGV 2 niveaux	L'IC 280
<b>CARACTERIST.</b>	SNCF Chemins de fer français	DB Chemins de fer allemands	FS Chemins de fer italiens	SJ Chemins de fer suédois	DSB Chemins de fer danois	SBB-CFF-FFS Chemins de fer fédéraux suisses	SBB-CFF-FFS Chemins de fer fédéraux suisses	RENFE Chemins de fer espagnols (1)	SNCF Chemins de fer français (1)	BR Chemins de fer britanniques (1)
<b>RAMPE</b>	Rampe desservant la Bretagne et le sud-ouest de la France	Rampe desservant la relation Hambourg - Munich via Harovre - Fulda - Frankfurt - Mannheim et Stuttgart (1991), via Harovre - Fulda - Wurzburg - Nuremberg (1992)	Rampe en essai ayant déjà assuré des services réguliers entre Rome et Florence	Rampe perdue dans desservant la relation Stockholm - Göteborg	Rampe diesel desservant l'ensemble du système intercity dont les relations entre Copenhague et l'ouest du pays (futur ?)	Locomotive destinée à des usages multiples, dont les relations accélérées dans le cadre du plan RAIL 2000 des chemins de fer suisses	Voiture destinée au trafic international traversant certaines régions touristiques	Rampe assurant la desserte de la relation Madrid-Sevilles	Futur rame destinée à assurer des relations très fréquentées sur la ligne TGV Nord en France	Futur rame destinée à assurer des relations vers le nord-ouest de la Grande-Bretagne
<b>EN SERVICE EN</b>	1989	1991	prévue pour 1993	1990	1990	1991	1991	20 avril 1992	prévue pour 1995	
<b>NOMBRE</b>	105 rames	60 rames (1993)	30 + 70 rames	20 (en cours de livraison)	88 (en cours de livraison)	99	12	16	45 rames (+ 55 en option)	
<b>COMPOSITION</b>	10 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 485 places	variable de 9 à 14 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 759 places en composition maximale capacité de bord du restaurant : 40 places	variable de 8 à 14 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 824 places (1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>e</sup> cl.) en composition maximale	une locomotive et 5 voitures - dont une pilote - offrant 200 places	3 véhicules (dont 2 sont moteurs) offrant 156 places par rame		54 (première classe)	8 voitures (encadrées par deux motrices) offrant 329 places	8 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 545 places	
<b>LONGUEUR</b>	238m	410m (en composition maximale)	404 m (en composition maximale)	140 m	59 m	18,5 m	26,4 m	200 m	200 m	
<b>VITESSE</b>	300 km/h (en service commercial)	250/280 km/h (en service commercial)	300 km/h (en service commercial)	200 km/h (en service commercial)	180 km/h (possibilité envisagée) 200 km/h	230 km/h	200 km/h	300 km/h (en service commercial)	300 km/h (en service commercial)	prévue à 250 km/h
<b>PUISSANCE</b>	8 800 kW	9 600 kW	8 800 kW	3 260 kW	1 000 kW	6 100 kW		8 800 kW	8 800 kW	

(1) Une maquette grandeur nature d'une partie de la rame sera présentée.

projet, qui conduit à une nouvelle ère du chemin de fer, soit davantage connu. Il le faut, pour qu'il soit soutenu et appuyé par le plus grand nombre de nos responsables et de nos concitoyens en Europe, afin de pouvoir bénéficier des moyens nécessaires à sa réalisation et qui, si souvent dans le passé, sont allés principalement vers d'autres modes de transport.

C'est pourquoi les instances ferroviaires internationales, appuyées par la CEE, ont estimé que le moment était venu d'organiser une importante rencontre permettant de faire le point sur les perspectives et enjeux de ce type de transport devenu, avec le transport combiné dans le domaine du fret, synonyme de renaissance du rail partout en Europe.

**Le congrès Eurailspeed arrive à point nommé pour préparer un avenir optimal pour le chemin de fer comme pour l'harmonie de notre vie sociale en Europe.**

## **EURAILSPEED 92**

Le congrès Eurailspeed 92 qui se déroulera à Bruxelles du 27 au 29 avril 1992 aura donc pour objectifs de :

- Présenter les réalisations concrètes, les résultats obtenus et les projets en cours de réalisation ou d'étude;
  - Organiser des échanges d'informations sur le plan technique, avec l'objectif de progresser dans la voie de l'harmonisation;
  - Témoigner à l'extérieur, vis-à-vis des responsables politiques et économiques, des media et de l'opinion, de l'avancement et des atouts de la grande vitesse, pour entretenir l'impulsion déjà donnée au niveau de certains décideurs nationaux et européens.
- Dans cette optique, le congrès s'adressera particulièrement :
- Aux décideurs et aux personnalités représentatives du monde politique et économique, aux échelons européen et national;
  - A l'industrie et au monde économique : fournisseurs des chemins de fer, partenaires, prestataires de services complémentaires du chemin de fer, autres modes de transport;
  - Aux établissements de recherche, universités, consultants, en particulier ceux qui sont spécialisés dans les questions d'économie des transports;
  - Aux média de la presse écrite et audiovisuelle et, à travers eux, les opinions publiques.

Une vingtaine de rencontres seront organisées en «ateliers», où se succéderont exposés, dialogues et discussions. Ces rencontres seront articulées en trois grandes sessions parallèles :

- L'image générale de la grande vitesse : les réalisations présentes et à venir;
- Les grands choix technologiques, l'harmonisation technique, l'exploitation et les politiques commerciales;
- Les enjeux politiques, les conséquences socio-économiques, les rentabilités – pour les entreprises ferroviaires et pour la collectivité –, les financements, l'aménagement du territoire et l'effet structurant de la grande vitesse.

## **LA GRANDE VITESSE ET LE GRAND PUBLIC**

Les trains, et parmi ceux-ci les trains à grande vitesse, se veulent accessibles à tout le monde. Aussi a-t-il été décidé de ne pas limiter le congrès Eurailspeed 92 à des réflexions de spécialistes mais de lui donner aussi une dimension très concrète, afin de faire découvrir au grand public les nouvelles perspectives offertes par la grande vitesse et de le sensibiliser à l'importance du projet de réseau européen de trains à grande vitesse. Cette dimension sera constituée par une exposition des matériels à grande vitesse les plus récents.

Après examen des différentes possibilités, il a été décidé d'organiser cette exposition en gare de Schaerbeek, sur les voies 1 à 4 de la gare voyageurs. Afin d'offrir au public le maximum de possibilités de la visiter, celle-ci sera ouverte du mardi 28 avril au dimanche 3 mai, chaque jour de 10 h à 18 h, sauf le mardi 28, où elle sera ouverte de 14 h à 18 h.

Le matériel exposé est évoqué dans les encadrés des pages 20 et 21.

En outre, la SNCB réalisera dans le bâtiment de la gare une exposition sur le projet TGV en Belgique et sur les fondements du nouvel essor du chemin de fer en Belgique, exprimé à travers le plan STAR 21. Cette exposition pourra être visitée en même temps que l'exposition des trains à grande vitesse.

L'accès à l'exposition sera gratuit. Pour le public, un billet spécial d'approche sera en vente dans toutes les gares belges au tarif «Événement», offrant, pour un trajet aller et retour et à partir du 5<sup>e</sup> kilomètre, 40 % de réduction à la personne voyageant seule ou la première personne d'un ensemble de 6 au maximum et 60 % de réduction aux autres membres de cet ensemble. En outre, les kilomètres au-delà de 150 par trajet sont gratuits.

Faites-le savoir autour de vous!