

EURAILSPEED 95

Lille 4-8 octobre 1995



Deuxième congrès international de la grande vitesse ferroviaire

L. GILLIEAUX

1992 : trois ans déjà.

Du 27 avril au 3 mai, 100 000 personnes découvraient une panoplie de trains à grande vitesse en gare de Schaerbeek, à l'occasion du premier congrès sur la grande vitesse.

Cette année-ci, un nouveau congrès est organisé sur le même thème au mois d'octobre. Il se tiendra à Lille où une exposition de matériels à grande vitesse accueillera le grand public en gare de Lille-Flandres.

L'OBJECTIF DU PREMIER CONGRÈS

À l'époque du premier congrès, si la grande vitesse ferroviaire était déjà une réalité bien implantée dans plusieurs pays européens (France, Allemagne fédérale, Italie, Espagne), elle n'en demeurait pas moins une notion vague pour l'opinion publique en général, qui ne connaissait guère les différents projets étudiés ni surtout leur dimension européenne. Tant en France qu'en Allemagne, les applications commerciales de la grande vitesse ferroviaire laissaient augurer un bilan économique largement favorable. De plus, elle pouvait légitimement s'affirmer comme indispensable dans les déplacements à moyenne distance en Europe. En effet, les transports routiers et aériens apparaissent, après une période de forte croissance, encombrés sinon saturés. Il en résulte des pertes de temps et d'argent préjudiciables aux intérêts tant privés que collectifs ainsi qu'une diminution sensible de la sécurité du transport, spécialement sur route. À cet égard, le train, surtout s'il est très rapide, présente des avantages sur les plans énergétique, écologique et de la sécurité. Mais ces atouts du rail, il fallait les dévoiler, les vendre en quelque sorte, afin que le projet européen de réseau à grande vitesse soit accepté par les autorités responsables et qu'il bénéficie dès lors des moyens nécessaires à sa réalisation. Ce fut l'objet d'Eurailspeed 92.

EURAILSPEED 95

Depuis lors, les succès des premières liaisons à grande vitesse ferroviaire se confirment et se confortent. Quant aux nouveaux services offerts à la clientèle, ils sont plus ou moins rapidement appréciés, en fonction de leurs particularités. Et partout, la grande vitesse s'impose comme un moyen de transport inégalé offrant des relations sûres, fiables, fréquentes et confortables entre les cœurs des villes. Cependant, le réseau transeuropéen est encore loin d'être achevé. Nous le savons bien, nous, les cheminots belges, qui vivons les débuts du service commercial

d'Eurostar (il n'a pas encore un an!), ce tout premier service vraiment européen. Il était à peine lancé que déjà s'annonçait Thalys, ce TGV qui reliera bientôt Paris, Bruxelles, Cologne (via Liège) et Amsterdam (via Anvers). Ensemble, ces deux liaisons formeront à terme le noyau central du réseau européen dont Bruxelles, capitale belge et européenne est le pivot. Nombre de relations nationales ou à venir viendront alors progressivement se greffer sur ce noyau afin d'offrir à la clientèle un réseau ferroviaire concurrentiel.

COOPÉRATION À RENFORCER ET FINANCEMENTS

Le développement de ce réseau requiert encore de nombreux efforts, sur les plans financiers et de la coopération. En effet, qui dit réseau européen dit coopération entre les compagnies ferroviaires, les responsables politiques, l'industrie ainsi qu'avec les autres modes de transport, lesquels doivent être complémentaires. Du point de vue financier, certaines relations directes entre pays font l'objet d'un accord général. Mais il en est d'autres dont la réalisation implique des investissements importants pour vaincre certaines difficultés géographiques et autres, ou des lignes indirectes ou nationales pour lesquelles des solutions de financement doivent être recherchées. C'est à ce niveau que les problèmes surgissent, lesquels doivent être résolus rapidement afin de poursuivre le développement du réseau à grande vitesse.

ÉTAT DES PROJETS

Ces deux aspects seront à coup sûr au centre des débats de ce deuxième congrès qui fera aussi le point sur l'évolution des projets en cours ou prévus en Europe. Les Belges seront spécialement attentifs au développement de l'Eurostar dont les rames particulières à la future desserte, au départ de Paris et de Bruxelles, du centre de l'Angleterre (Manchester) et de l'Ecosse (Edimbourg, Glasgow), seront disponibles à partir de l'année prochaine. Ils suivront aussi de près les discussions à propos des infrastructures nécessaires pour relier l'Allemagne aux Pays-Bas, en vue de la mise en

service progressive des relations Thalys en 1996, 1998 et au-delà. En France, l'accent sera mis sur l'interconnexion sud de Paris, venant compléter en 1996 la ligne de jonction à grande vitesse déjà en service dans sa partie Nord-Sud-Est. Cette extension permettra le développement des relations de «province à province», lesquelles supprimeront les changements de gares à Paris. Elle offrira aussi la possibilité de lancer des relations au départ de Bruxelles qui, complétant celles vers Lyon, Marseille ou Nice, autoriseront la desserte de Bordeaux et des villes bretonnes. La prolongation du TGV sud-est en TGV Méditerranée – vers Marseille d'une part et vers Montpellier d'autre part – sera elle aussi évoquée, en relation avec les projets espagnols de créer une liaison entre Madrid, Barcelone et la frontière française. L'important projet franco-italien de liaison Lyon-Turin par un tunnel sous les Alpes retiendra aussi l'attention car il permet d'envisager de futures connexions Paris-Milan, voire un jour Bruxelles-Milan. L'Italie présentera elle aussi ses projets de liaison est-ouest à grande vitesse (Turin-Milan-Venise) et nord-sud (Milan-Bologne-Florence-Rome-Naples). L'Allemagne et les pays nordiques ne seront pas en reste. Il sera en effet question de la ligne nouvelle Hanovre-Berlin prévue pour 1997, de même que celle Cologne-Francfort ou encore de l'amélioration de la relation Francfort-Bâle. Les pays nordiques mettront en valeur les liaisons nouvelles (par pont et tunnel sous-marin) reliant, d'une part les deux grandes parties du Danemark et d'autre part ce dernier à la Suède. Pour ce pays, il sera aussi question de l'amélioration des lignes existantes et de l'emploi de la technique pendulaire équipant les rames X2000. La liste des projets est loin d'être exhaustive et on pourrait encore citer ceux de la Suisse, de l'Autriche, du Portugal, de la Grèce, de la Finlande... Relevons partout la richesse et la densité des programmes, la volonté de les intégrer, ce qui témoigne de la détermination des sociétés ferroviaires de faire en sorte que les chemins de fer deviennent demain un transporteur de tout premier rang en Europe.

ET POUR LE GRAND PUBLIC?

Eurailspeed 95 ne sera pas seulement un ensemble d'exposés et de débats pour des spécialistes venus du monde politique, économique, financier, industriel, ferroviaire ou de la presse. Comme à Bruxelles, en 1992, une exposition de trains à grande vitesse, accessible **gratuitement** au grand public, est organisée en gare de Lille-Flandres pendant la durée du congrès et jusqu'au week-end qui suit, soit le dimanche 8 octobre. Les amateurs de grande vitesse et de variété ferroviaire seront servis. Seront en effet présents :

- Un AVE espagnol;
- Un ETR 460 italien;
- Un ETR 500 italien;
- Un Eurostar (une demi-rame, vu l'espace disponible);
- Un ICE allemand;
- Un TGV Duplex français (le TGV à étage de la SNCF qui entrera en service en 1996 sur la ligne Paris-Lyon afin d'y offrir des suppléments de capacité bien nécessaires);
- Un X2000 suédois, l'absent de dernière minute – et, ô combien regretté! – d'Eurailspeed 92.

Ces différents engins sont sommairement présentés dans les pages suivantes. L'exposition sera accessible :

- Le jeudi 5 et vendredi 6, de 10 h à 16 h;
- Le samedi 7, de 10 h à 22 h;
- Le dimanche 8, de 10 h à 20 h.

Elle sera certainement fort intéressante pour tous ceux, cheminots ou non, qui souhaitent découvrir un des aspects de l'avenir du rail en Europe. Rappelons que la gare de Lille-Flandres est très facilement accessible en train au départ de la Belgique, via Courtrai – Mouscron (tableau 75 de l'indicateur) ou via Tournai (tableau 94). Parlez-en donc autour de vous!

MATÉRIEL EXPOSÉ À EURAILSPEED 95 CARTES DE VISITE

AVE (RENFE - Chemins de fer espagnols)

- DESSERTTE rame assurant la desserte de la relation Madrid-Séville
- EN SERVICE en 1992
- NOMBRE PRÉVU 24
- COMPOSITION 8 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 329 places
- LONGUEUR 200 m
- VITESSE 300 km/h (en service commercial)
- PUISSANCE 8 800 kW



SNCB - EUROSTAR

ETR 460 (FS - Chemins de fer italiens)

- DESSERTTE rame pendulaire assurant un service mixte sur les lignes à grande vitesse et sur les lignes classiques
- EN SERVICE à partir de 1995
- NOMBRE PRÉVU 15 (+ 9 bicourant 3 KV/15KV pour les services avec la Suisse)
- COMPOSITION rame automotrice de 9 voitures dont 6 motorisées et 3 non motorisées offrant 480 places
- LONGUEUR 236 m
- VITESSE 250 km/h
- PUISSANCE 5 880 kW



SNCB - EUROSTAR

ETR 500 (FS - Chemins de fer italiens)

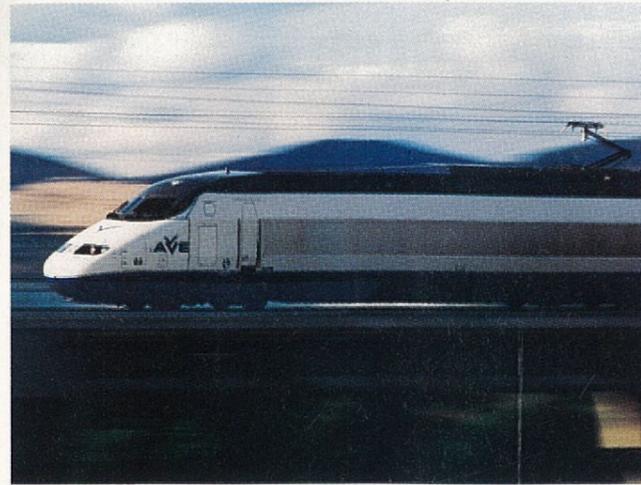
- DESSERTTE rame destinée à assurer la desserte de la relation à grande vitesse Rome-Milan et des futures lignes à grande vitesse
- EN SERVICE en 1991 (2), les suivantes à partir de 1995/1996
- NOMBRE PRÉVU 60
- COMPOSITION variable de 8 à 14 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 592 places en composition maximale
- LONGUEUR 365 m (en composition maximale)
- VITESSE 300 km/h
- PUISSANCE 8 800 kW

EUROSTAR (une demi-rame présentée) (SNCB - SNCF - EPS Chemins de fer belges, Chemins de fer français, European Passenger Services, Grande-Bretagne)

- DESSERTTE relations Paris-Londres et Bruxelles-Londres via le tunnel sous la Manche
- EN SERVICE en 1994
- NOMBRE PRÉVU 31 (intercapitales) + 7 (nord de Londres)
- COMPOSITION 18 remorques (intercapitales) offrant 794 places ou 14 (nord de Londres) offrant 568 places, encadrées par 2 motrices
- LONGUEUR 394 m (intercapitales) ou 319 m (nord de Londres)
- VITESSE 300 km/h
- PUISSANCE 12 000 kW



RENFE - AVE



RENFE - AVE



SNCB - TGV

ICE (DB - Chemins de fer allemands)

- DESSERTTE rame assurant de nombreuses relations IC en Allemagne avec prolongations en Suisse : Cologne-Berlin, Hambourg-Munich, Berlin-Francfort-Munich, Hambourg-Francfort-Bâle-Zurich-Lucerne, etc.
- EN SERVICE en 1991
- NOMBRE 60
- COMPOSITION variable de 9 à 14 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 759 places en composition maximale - capacité du restaurant : 40 places
- LONGUEUR 410 m (en composition maximale)
- VITESSE 250/280 km/h (en service commercial)
- PUISSANCE 9 600 kW

TCV DUPLEX (SNCF - Chemins de fer français)

- DESSERTTE rame à étage destinée en première phase à la ligne Paris-sud-est
- EN SERVICE en 1996
- NOMBRE PRÉVU 30
- COMPOSITION 8 voitures (encadrées par 2 motrices) offrant 545 places
- LONGUEUR 200 m
- VITESSE 300 km/h
- PUISSANCE 8 800 kW

X 2000 (SJ - Chemins de fer suédois)

- DESSERTTE rame pendulaire desservant, au départ de Stockholm, les lignes vers Göteborg, Malmö et Norrköping
- EN SERVICE en 1990
- NOMBRE 20
- COMPOSITION 1 motrice plus 5 voitures, dont une voiture-pilote, offrant 254 places
- LONGUEUR 140 m
- VITESSE 200 km/h
- PUISSANCE 3 260 kW

