Résolution 876 (1987)[1]

Réseau européen de trains à grande vitesse

Assemblée parlementaire

L'Assemblée,

1. Considérant les débats de l'Audition publique sur un réseau européen de trains à grande vitesse tenue à Liège les 15 et 16 décembre 1986 à son initiative, ainsi que le rapport présenté par sa commission des questions économiques et du développement (Doc. 5714) et les avis de ses commissions de la science et de la technologie (Doc. 5725) et de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux (Doc. 5731) et sa Recommandation 1041 (1986) relative au trafic transalpin ;

2. Rappelant ses prises de position antérieures en faveur d'un réseau européen de trains à grande vitesse, telles qu'inscrites dans ses Résolutions 815 (1984) et 858 (1986) sur les activités de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT), ainsi que l'Avis no 23 (1983) et la Résolution 164 (1985) de la Conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe, allant dans le même sens ;

3. Estimant qu'un réseau européen de trains à grande vitesse serait un facteur de rapprochement des peuples et d'unification européenne, tandis que la création d'un tel réseau est une condition indispensable à la réalisation d'un grand marché intégré en Europe, d'autant plus que les échanges intra-européens ont tendance à se développer beaucoup plus rapidement que les trafics nationaux ;

4. Observant les succès rencontrés auprès des usagers par les lignes déjà existantes de trains à grande vitesse, cependant que le développement d'un réseau européen fournirait un mode de transport confortable, rapide, économique et respectueux de l'environnement entre les grandes agglomérations européennes, dans la mesure où il n'entraîne pas de pollution atmosphérique et où il contribue à réduire les nuisances acoustiques des transports, notamment dans le trafic transalpin ;

5. Postulant que la complémentarité d'un tel réseau européen avec les autres modes de transport et l'exigence tant de sa rentabilité sociale, économique et financière que de son efficacité nécessitent des liaisons de centre-ville à centre-ville, autant que possible ;

6. Considérant que :

6.1. le réseau européen de trains à grande vitesse constitue également une tâche prioritaire parce qu'il implique la mise en place de liaisons rapides avec les régions périphériques, à réaliser avec des lignes d'accès appropriées ;

6.2. les voies ferroviaires existantes sont à inclure dans le réseau à grande vitesse, dans la mesure où elles sont adaptables pour des vitesses d'au moins 160 km/h, étant entendu que les réseaux de trains à grande vitesse existants et en projet doivent être reliés entre eux dès que possible ;

6.3. les planifications nationales doivent être coordonnées dès le départ, car l'extension d'un réseau européen de trains à grande vitesse progressera d'autant plus vite qu'il correspondra à des potentiels de transports nationaux et couvrira les intérêts nationaux ;

---

1. Discussion par l'Assemblée le 7 mai 1987 (6e et 7e séances) (voir Doc. 5714, rapport de la commission des questions économiques et du développement, Doc. 5725, avis de la commission de la science et de la technologie, et Doc. 5731, avis de la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux). Texte adopté par l'Assemblée le 7 mai 1987 (7e séance).

7. Notant que les efforts de recherche entrepris par plusieurs institutions et pays européens ont permis le développement de technologies différentes, parmi lesquelles le système rail/roue (TGV français et ICE allemand), la lévitation magnétique (Maglev) et la sustentation sur coussin d'air (hovertrain et hovercraft sur rails) ;

8. Convaincue que l'avance technologique réalisée par l'Europe dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire peut lui ouvrir d'importants marchés d'exportation, à condition que la recherche soit coordonnée ;

9. Notant qu'un réseau européen de trains à grande vitesse serait de nature à développer les relations avec les pays de l'Europe orientale, et qu'à cette fin il faudrait le relier de manière adéquate aux réseaux de ces pays ;

10. Soulignant que, pour être réellement efficace, un réseau européen de trains à grande vitesse doit s'étendre à l'ensemble de l'Europe, grâce notamment à un renforcement de la coopération transfrontalière au niveau de la construction des infrastructures et de leur exploitation, et que le Conseil de l'Europe est l'organisation la mieux placée pour en promouvoir la réalisation, en collaboration avec la Communauté européenne, la CEMT, la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies et l'Union internationale des chemins de fer ;

11. Consciente du fait que l'intégration de l'ensemble de l'Europe par un réseau de trains à grande vitesse passe non seulement par une standardisation améliorée, mais aussi par la solution des problèmes administratifs et technologiques posés par la traversée d'obstacles naturels (et techniques) tels que les Pyrénées, les Alpes ou la Manche ;

12. Constatant la convergence des vues favorables à la construction de ce réseau dans les meilleurs délais, exprimées par les différents milieux politiques, industriels, économiques et sociaux représentés à l'Audition de Liège, et accueillant avec intérêt tous les appuis qui s'y sont manifestés,

13. Demande aux ministres des Transports de Belgique, de France, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la République Fédérale d'Allemagne et du Royaume-Uni d'organiser sans tarder et de manière coordonnée la construction du train à grande vitesse nord - européen (Paris - Bruxelles - Cologne / Londres -Amsterdam) et du tunnel sous la Manche, en gardant à l'esprit le souci prioritaire d'en faire une liaison financièrement rentable et correspondant aux intérêts des populations européennes tant dans les échanges intérieurs qu'internationaux ;

14. Demande aux gouvernements des autres pays de l'Europe centrale et du Sud-Est de se rallier aux projets susmentionnés, afin que le futur réseau européen de trains à grande vitesse desserve l'ensemble de l'Europe, de Londres à Istanbul ;

15. Considère que ces deux projets sont les premiers projets européens à caractère transfrontalier et qu'ils constitueront une étape importante pour la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse dont toute l'Europe doit impérativement être dotée, et suggère que les autres pays européens qui poursuivent des recherches sur la grande vitesse ferroviaire y soient associés dès à présent ;

16. Souligne que le développement économique de l'Espagne et du Portugal, ainsi que leur intégration dans la Communauté européenne pourraient être accélérés par l'insertion de certaines lignes de leurs chemins de fer au réseau européen de trains à grande vitesse ;

17. Encourage les institutions de la Communauté européenne à poursuivre leurs travaux en matière d'ingénierie financière en vue de susciter de nouvelles modalités de coordination entre secteur public et secteur privé pour le financement des grandes infrastructures de transport en Europe, et la Banque européenne d'investissement à formuler des propositions et à élaborer des études de marché visant à la réalisation du projet ;

18. Considère comme indispensables la définition de normes communes en matière de technologie, d'équipement et de signalisation ferroviaires, et le renforcement de la coopération industrielle en Europe, et demande aux organes directeurs du programme Eurêka de retenir parmi ses projets la conception et la construction d'un train à grande vitesse européen, en s'inspirant de la coopération qui a donné naissance à l'Airbus ;

19. Préconise une coopération plus étroite entreles organismes publics et privés de recherche-développement dans le domaine des systèmes et des équipements ferroviaires, afin de mener à bonne fin la réalisation d'un véritable réseau européen de trains à grande vitesse, tout en garantissant la maîtrise d'œuvre aux Etats, en coopération avec les sociétés nationales et régionales de chemins de fer ;

20. Encourage les gouvernements des Etats membres et leurs sociétés de chemins de fer à prévoir dès à présent les interconnexions complémentaires à ce réseau européen pour relier les grands centres de population et les pôles économiques non desservis directement par le réseau, et visant à désenclaver les régions périphériques et frontalières ;

21. Invite la CEMT, qui a déjà retenu ce projet dans son programme de travail, à intensifier son action en ce sens auprès des gouvernements de ses dix-neuf pays membres, afin que l'Europe démocratique se donne toutes les chances de remporter ce nouveau défi du vingt et unième siècle en matière de transports terrestres et tout particulièrement de revalorisation du transport ferroviaire ;

22. Charge sa commission des questions économiques et du développement, en collaboration avec la commission de la science et de la technologie et la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux, d'assurer le suivi de la présente résolution en lui soumettant tout projet d'action de nature à promouvoir la réalisation d'un réseau européen de trains à grande vitesse, et de consulter à cet effet la Conférence permanente des pouvoirs locaux et régionaux de l'Europe.