PARLIAMENTARY ASSEMBLY
OF THE
COUNCIL OF EUROPE

5 May 1987 **Doc. 5731**

OPINION

on a European high-speed train network[1]

presented by the Committee on the Environment Regional Planning and Local Authorities[2]

(Rapporteur : Mr LEMMRICH)

A European high-speed train network would be of great importance to the people from the standpoint of environmental protection and regional policy. Railways are the most environment-friendly means of transport with regard both to air and noise pollution. This is particularly clear with regard to the problems connected with transalpine traffic.

In addition, high-speed trains are driven by an energy source that, in contrast to fossil fuels, will be available to mankind for a much longer time. This makes it clear that railway systems are a future-oriented form of transport.

The European high-speed train network would enable rapid access to peripheral regions by means of connected feeder lines. Peripheral regions are strongly dependent on rapid and reliable forms of transport to stay plugged into the mainstream of European life. Thus, rapid realisation of the European high-speed train network should be a priority task. On most routes of the high-speed network it should be possible for trains to travel at speeds of at least 160 km/h, with maximum speeds of 250 to 300 km/h. By establishing the minimum speed at 160 km/h it will be poss-

1. See Doc. 5714 (report of the Committee on Economic Affairs and Development).

2. *a.* Unanimously approved by the committee on 5 May 1987.

Members of the committee : Mr *Hardy (Chairman)*, Mrs *van der Werf-Terpstra*, MM. *Cuatrecasas (Vice-Chairmen)*, *Adriaensens*, *Ahrens*, *Alemyr*, *Bösch*, Mrs *Brogle-Sele*, MM. Chenard, *Debétaz*, *Fajardo*, Sir Geoffrey Finsberg *(Alternate :* Mr *Corrie)*, MM. *Glinavos*, *Holst*, O Johansson, Karakas *(Alternate : Kazancioglu)*, Lord *Kinnoull*, MM. *Konen*, Lacour *(Alternate : Valleix)*, *Lanner*, *Lemmrich*, *Lilaia*, *Marques*, Mezzapesa, *Mitterdorfer*, Montastruc *(Alternate : Prat)*, *Nehrozoglu*, Papaligouras, Riesen, Rubbi, Rumpf, *Skaug*, *Steverlynck*, Stoffelen, Thorarinsson, Xuereb.

N.B. The names of those who took part in the vote are printed in italics.

b. See 6th and 7th Sittings, 7 May 1987 ; and Resolution 876.

ASSEMBLÉE PARLEMENTAIRE
DU
CONSEIL DE L'EUROPE

5 mai 1987 **Doc. 5731**

AVIS

sur un réseau européen de trains à grande vitesse[1]

présenté par la commission de l'environnement, de l'aménagement du territoire et des pouvoirs locaux[2]

(Rapporteur : M. LEMMRICH)

Un réseau européen de trains à grande vitesse revêt une grande importance pour les citoyens sous les angles de la protection de l'environnement et de l'aménagement du territoire. Les trains sont les moyens de transport les plus respectueux de l'environnement, tant en ce qui concerne la pureté de l'air que la protection des citoyens contre les nuisances acoustiques. Ceci est particulièrement évident dans le contexte des graves problèmes que rencontrent les transports transalpins.

De plus, les trains à grande vitesse sont propulsés par une énergie qui, contrairement aux combustibles fossiles, se trouvera beaucoup plus longtemps que les autres à la disposition des hommes. Ceci montre bien que les voies ferrées sont un moyen de transport tourné vers l'avenir.

Le réseau européen de trains à grande vitesse est, également, propice à un accès rapide aux régions périphériques, qui peuvent y être raccordées par des lignes de liaison adéquates. Les régions périphériques sont particulièrement tributaires de moyens de transport rapides et fiables pour demeurer en contact avec les artères vitales de l'Europe. La réalisation rapide d'un réseau européen de trains à grande vitesse devrait donc être une tâche primordiale. Sur la majeure partie du réseau européen de trains à grande vitesse, les rames devraient pouvoir atteindre une vitesse

1. Voir Doc. 5714 (rapport de la commission des questions économiques et du développement).

2. *a.* Approuvé à l'unanimité par la commission le 5 mai 1987.

Membres de la commission : M. *Hardy (Président)*, Mme *van der Werf-Terpstra*, MM. *Cuatrecasas (Vice-Présidents)*, *Adriaensens*, *Ahrens*, *Alemyr*, *Bösch*, Mme *Brogle-Sele*, MM. Chenard, *Debétaz*, *Fajardo*, Sir Geoffrey Finsberg *(Remplaçant :* M. *Corrie)*, MM. Glinavos, *Holst*, O. Johansson, Karakas *(Remplaçant : Kazancioglu)*, Lord *Kinnoull*, MM. *Konen*, Lacour *(Remplaçant : Valleix)*, *Lanner*, *Lemmrich*, *Lilaia*, *Marques*, Mezzapesa, *Mitterdorfer*, Montastruc *(Remplaçant : Prat)*, *Nehrozoglu*, Papaligouras, Riesen, Rubbi, Rumpf, *Skaug*, *Steverlynck*, Stoffelen, Thorarinsson, Xuereb.

N.B. Les noms des membres qui ont pris part au vote sont indiqués en italiques.

b. Voir 6e et 7e séances, 7 mai 1987 ; et Résolution 876.

ible, after improvement, to include existing lines in the high-speed network. This would help to put the network into operation as quickly as possible.

The high-speed train network should be planned and implemented as a co-ordinated overall system with regard to infrastructure, rolling stock, marketing and operating systems.

Economic considerations must not be neglected if we want the high-speed network to be a success and with an eye to avoiding unbearable financial burdens.

The more a European high-speed train network is based on national rail transport potentials and is congruent with national interests, the faster the expansion of such a network will progress.

Existing stretches of high-speed railway and those currently being planned should be connected with one another as soon as possible. Thus, it is of major importance that national planning in this area be co-ordinated right from the start. An international transport system would create additional potentials and greater benefit for national railway planning. If the construction of a new route or the improvement of an old one should not be possible for economic or other reasons, this must not be a reason for not including it in the overall high-speed train network. What is important is that there should be no overall detriment to travel times on less frequently used feeder and connecting routes, particularly in cross-border traffic, so as to be able to offer good overall connections. Rolling stock technology has been developed to the point that trains can also travel at high speeds on routes of this kind.

APPENDIX

Proposals for amendments to the draft resolution on a European high-speed train network

presented by Mr LEMMRICH

1. Add the following text at the end of paragraph 4:

"... to the extent that it would create no air pollution and would help to reduce the noise pollution caused by traffic, particularly on transalpine routes — this is why the new lines must be routed to protect land-

minimale de 160 km/h et pousser des pointes à des vitesses maximales comprises entre 250 et 300 km/h. Pour le seuil de vitesse minimale de 160 km/h, il est possible d'intégrer les lignes ferroviaires existantes au réseau de trains à grande vitesse après avoir modernisé celles-ci. Ceci aurait pour effet de rendre le réseau opérationnel le plus vite possible.

Il convient de concevoir et de réaliser les trains à grande vitesse comme un système global coordonné en fonction de l'infrastructure, du matériel roulant, de la commercialisation et des systèmes de gestion.

Afin que soit également assuré un succès durable et pour éviter toute charge financière insupportable, il convient de ne pas négliger les considérations économiques.

L'extension d'un réseau européen de trains à grande vitesse se fera d'autant plus facilement et plus rapidement que celui-ci sera fondé sur les potentiels de transport nationaux et répondra aux intérêts nationaux.

Les lignes de trains à grande vitesse existantes et en cours de planification doivent être reliées le plus vite possible les unes aux autres. Aussi est-il d'une grande importance que les planifications nationales fassent, dès le début, l'objet d'une coordination réciproque. Les transports internationaux sont générateurs de potentiels supplémentaires et accroissent, de ce fait, l'utilité des planifications de lignes nationales. Si la construction d'une nouvelle ligne ou la modernisation de lignes existantes devait s'avérer impossible sur des sections déterminées pour des motifs économiques ou autres, ceci ne devrait pas faire obstacle à l'intégration de telles lignes dans le réseau global de trains à grande vitesse. Il est important que, même sur les sections de liaison moins fréquentées, ce qui est souvent le cas pour les transports transfrontaliers, des trains à grande vitesse puissent circuler à des horaires favorables pour garantir de bonnes liaisons d'ensemble. La technique du matériel roulant offre aujourd'hui des possibilités adéquates pour que même ce genre de tronçons soit desservi à vitesse rapide.

ANNEXE

Propositions d'amendements au projet de résolution relative à un réseau européen de trains à grande vitesse

présentées par M. LEMMRICH

1. Ajouter à la fin du paragraphe 4 le texte suivant:

«... dans la mesure où il n'entraîne pas de pollution atmosphérique et où il contribue à réduire les nuisances acoustiques des transports, tout particulièrement dans le trafic transalpin — c'est pourquoi le choix du

scape and nature and, in urban areas, to protect the public against noise;"

2. Add the following new paragraph after paragraph 5:

"Considering that:

— the European high-speed train network is also a priority because it involves the establishment of rapid links with peripheral regions, with the help of appropriate feeder lines;

— existing lines must be included in the high-speed network, insofar as they can be adapted to speeds of at least 160 km/h, on the understanding that existing and projected high-speed lines must be interconnected as soon as possible;

— national planning must be co-ordinated from the outset, since the extension of a European high-speed train network will progress to the extent that it matches national transport potentials and meets national interests;"

3. Replace "TGV" by "high-speed train" in paragraphs 10 and 14.

4. Replace paragraph 11 by the following new paragraph:

"Considers that these two projects are the first transfrontier projects in Europe and will constitute an important step in the realisation of the European high-speed network for which Europe has an absolute need;"

5. Replace paragraph 13 by the following paragraph:

"Invites the European Conference of Ministers of Transport (ECMT) to pay special attention to financing the construction of a European high-speed train network, considering all possible sources of finance, both private and public, and to submit to it proposals on this matter."

tracé de voies nouvelles doit viser à préserver le paysage et la nature et, dans les zones urbaines, à protéger la population contre le bruit;»

2. Ajouter après le paragraphe 5 un nouveau paragraphe rédigé comme suit:

«Considérant que:

— 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;

— 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;

— 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;»

3. Remplacer «TGV» par «train à grande vitesse» dans les paragraphes 10 et 14.

4. Remplacer le paragraphe 11 par le nouveau paragraphe suivant:

«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 l'Europe doit impérativement se doter;»

5. Remplacer le paragraphe 13 par le paragraphe suivant:

«Invite la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) à accorder une attention particulière au financement de la construction d'un réseau européen de trains à grande vitesse en examinant toutes les possibilités de financement aussi bien privé que public et à lui soumettre des propositions dans ce sens.»