



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

TRANS/WP.5/2005/16/Add.4  
17 juin 2005

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE

COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS

Groupe de travail chargé d'examiner les tendances  
et l'économie des transports  
(Dix-huitième session, 15-16 septembre 2005,  
point 2 b) de l'ordre du jour

**SUIVI DES FAITS NOUVEAUX INTÉRESSANT LES CORRIDORS  
ET ZONES DE TRANSPORT PANEUROPÉENS**

**Goulets d'étranglement des infrastructures et liaisons manquantes**

Communication du Gouvernement suédois

**1. Problèmes de capacité posés actuellement**

**1.1 Localisation des goulets d'étranglement**

La carte du réseau ferroviaire Banverket est représentée à la page 4. Il y a goulet d'étranglement, selon la définition de la CEE, lorsque 60 à 80 trains circulent sur une voie unique et que 100 à 200 trains circulent sur deux voies. Dans le tableau 1 sont mentionnés les goulets d'étranglement, conformes à cette définition. Ils sont aussi indiqués sur les cartes des pages 5 et 6.

**Tableau 1: Goulets d'étranglement, conformes à la définition de la CEE**

Région	Ligne		Nombre de voies	Nombre de trains
Sud	Öresundsbanan	Peberholm - Fosieby	2	103 dans chaque sens
Sud	Godsstråket genom Skåne	Fosieby – Malmö gbg	2	141 dans chaque sens
Sud	Södra stambanan	Malmö- Lund	2	173 dans chaque sens
Sud	Södra stambanan	Lund – Höör	2	106 dans chaque sens
Sud	Västkustbanan	Helsingborg – Ängelholm	1	84
Ouest	Norge/Vänernbanan	Göteborg – Öxnered	1	60
Ouest	Värmlandsbanan	Karlstad – Kil	1	66
Ouest	Västra stambanan	Göteborg – Alingsås	2	105 dans chaque sens
Est	Västra stambanan	Flemmingsberg – Älvsjö i	2	96 dans chaque sens
Est	Västra stambanan	Flemmingsberg – Älvsjö y	2	80 dans chaque sens
Est	Västra stambanan	Älvsjö - Sthlm C	2	262 dans chaque sens
Est	Västra stambanan	Södertälje S – Flemmingsb	2	96 dans chaque sens
Est		Södertälje C – Södert. H	1	183
Est	Ostkustbanan	Karlberg – Skavstaby i	2	82 dans chaque sens
Est	Ostkustbanan	Karlberg – Skavstaby y	2	155 dans chaque sens
Est	Ostkustbanan	Skavstaby – Märsta	2	103 dans chaque sens
Est	Ostkustbanan	Uppsala – Samnan		100
Centre	Ostkustbanan	Skutskär – Bomansberget	1	60
Est	Mälarbanan	Karlberg – Kungsängen	2	115 dans chaque sens
Centre	Norra stambanan	Ockelbo – Mogrindar	1	66
Centre	Norra stambanan	Holmsveden – Kilafors	1	66
Centre	Norra stambanan	Bollnäs – Ljusdal	1	67
Centre	Bergslagsbanan	Gävle – Storvik	1	64
Centre	Bergslagsbanan	Falun – Borlänge	1	81

Dans le rapport annuel de la Banverket sont indiquées les capacités des lignes calculées pour 2001, 2002 et 2003. Les résultats par période de 24 heures sont présentés dans le tableau 2. Le modèle ayant servi est conforme à celui du document 406-R de l'Union internationale des chemins de fer (UIC) (auprès de laquelle les versions anglaise, française ou allemande du document peuvent être obtenues). Ce dépliant a été employé dans les rapports annuels de 2001, 2002 et 2003. Des informations sur l'application du dépliant sont tenues à disposition en anglais (auprès du secrétariat).

**Tableau 2: Consommation de la capacité par période de 24 heures**

Nombre de tronçons en fonction de la consommation de la capacité	2003	2002	2001
(81 % - 100 %)	18	16	14
(61 % - 80 %)	40	40	37
(< 60 %)	158	161	165
Total	216	217	216

### **1.2 Fréquence des goulets d'étranglement**

Dans les grandes villes, la période de deux heures correspondant au trafic de pointe est plus pertinente qu'une période de 24 heures. Pour certaines lignes, les problèmes de capacité varient en fonction du moment de la journée.

### **1.3 Causes des goulets d'étranglement**

Les goulets d'étranglement sont dus conjointement au trafic de marchandises, au trafic régional de voyageurs et au trafic de voyageurs à grande distance.

### **2. Mesures réglementaires destinées à atténuer les inconvénients dus aux goulets d'étranglement**

En ce qui concerne ces mesures réglementaires, veuillez vous reporter au document intitulé Network Statement T05.1 sur le site [www.banverket.se](http://www.banverket.se).

### **3. Aménagement des infrastructures pour atténuer les inconvénients dus aux goulets d'étranglement**

S'agissant de l'aménagement des infrastructures, veuillez consulter le Framtidsplan 2004-2015 sur le site [www.banverket.se](http://www.banverket.se). Les problèmes de capacité et le trafic y sont traités sous la forme de cartes.

## Banverket's railway lines

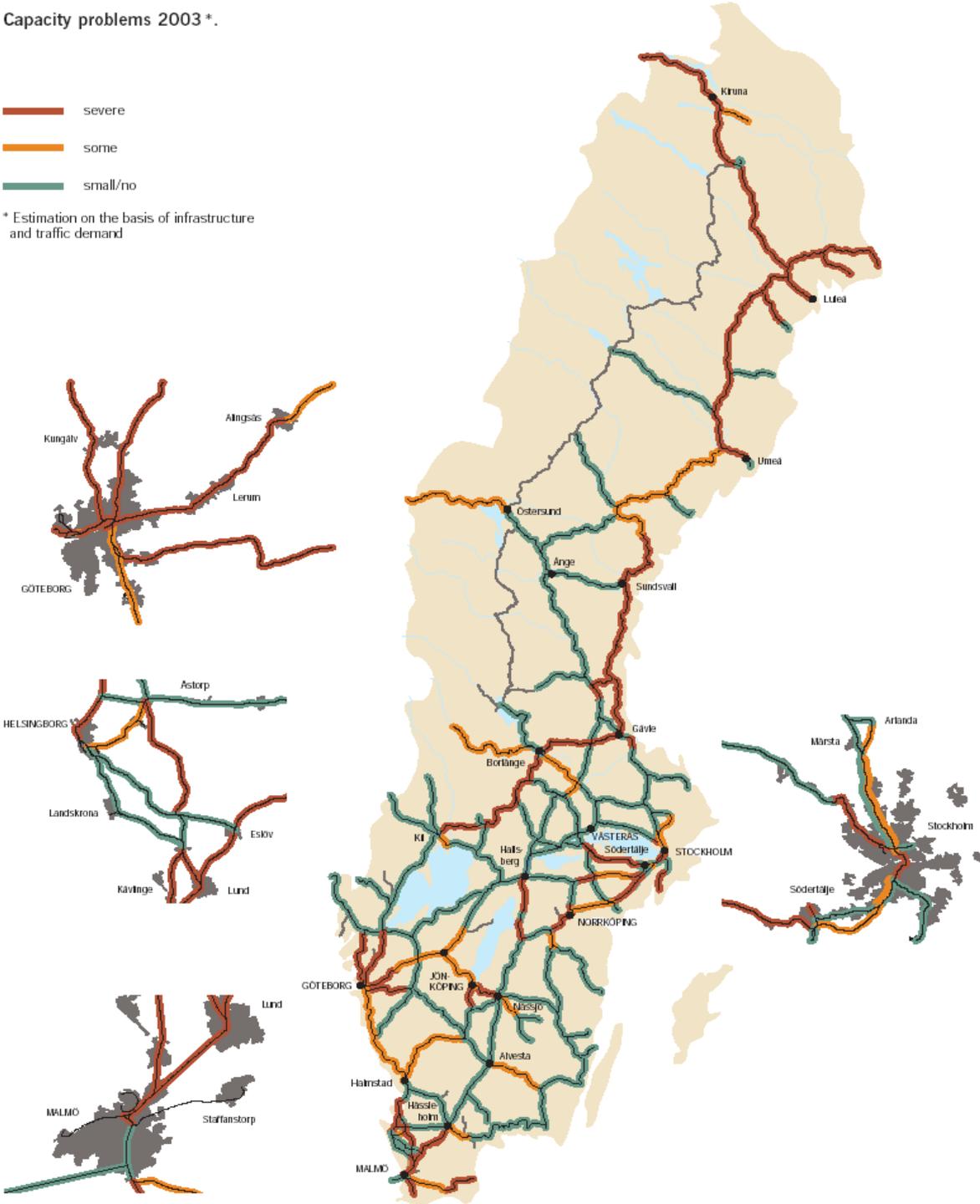




Capacity problems 2003 \*

- severe
- some
- small/no

\* Estimation on the basis of infrastructure and traffic demand

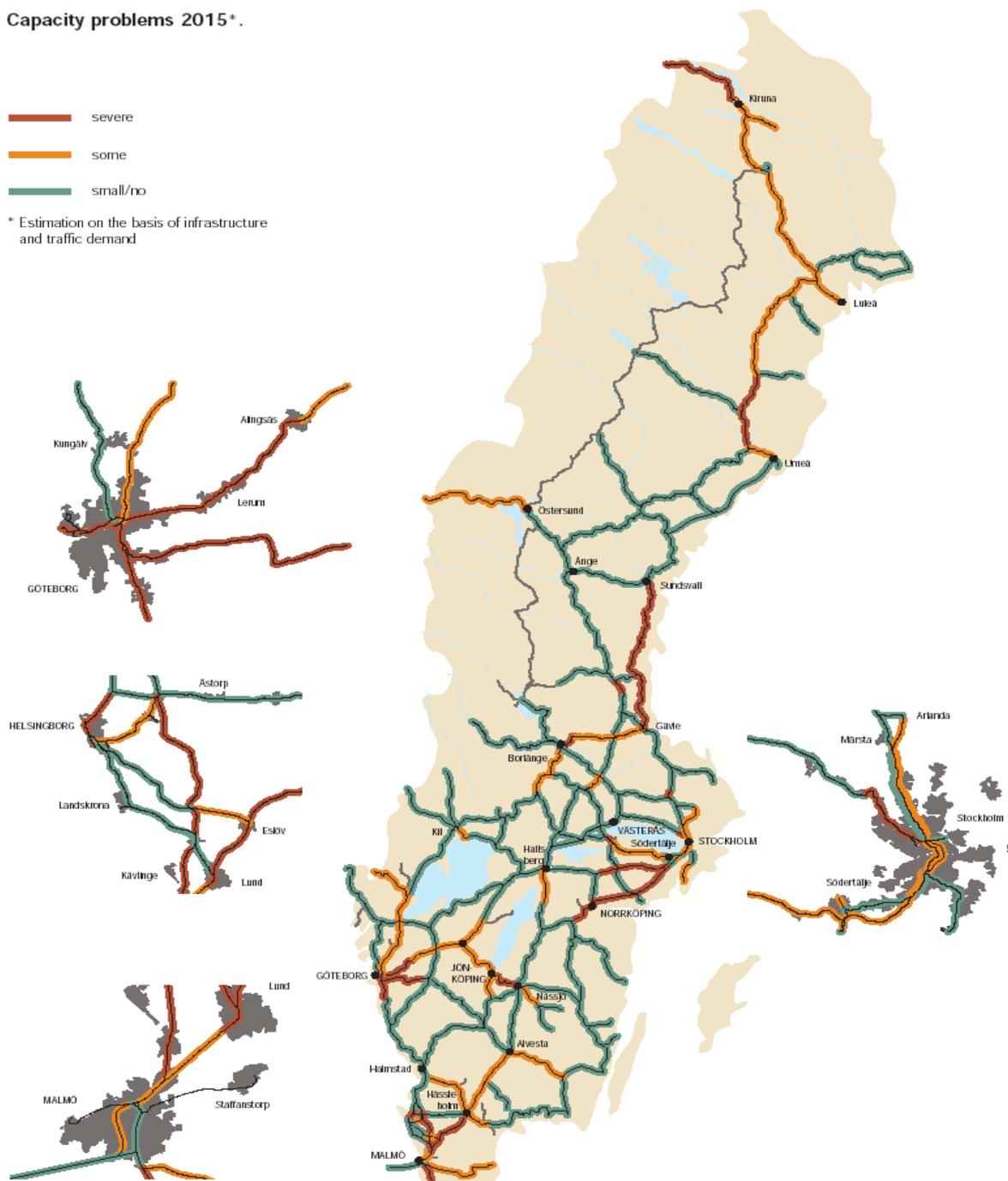




Capacity problems 2015\*.

-  severe
-  some
-  small/no

\* Estimation on the basis of infrastructure and traffic demand



-----