



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/2009/2  
9 janvier 2009

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

Cinquante et unième session  
Genève, 19 et 20 mars 2009  
Point 11 d) de l'ordre du jour provisoire

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT  
INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS  
CONNEXES (AGTC)**

Nouvelles propositions d'amendement (normes minimales  
en matière d'infrastructures et de performances)

Note du secrétariat

**I. INTRODUCTION ET MANDAT**

1. En mars 2005, le Groupe de travail avait examiné les résultats d'une étude du secrétariat sur la pertinence des normes en vigueur en matière d'infrastructures et de performances ainsi que les objectifs fixés dans l'AGTC (TRANS/WP.24/2005/5). Les réponses envoyées par 15 pays montrent que plusieurs de ces normes devraient peut-être être revues et éventuellement remplacées par des indicateurs correspondant mieux au besoin actuel de services de transport intermodal efficaces.

2. En vue d'analyser la compatibilité entre les différents paramètres d'infrastructures ferroviaires et intermodales et les paramètres des services et d'examiner, si nécessaire, leur harmonisation à long terme, le Groupe de travail avait estimé, à sa quarantième session, qu'il était capital de coopérer avec les groupements ferroviaires compétents, au sein de la CEE et de la CEMT, ainsi qu'avec les autorités compétentes de l'Union européenne chargées de définir les normes d'infrastructures régissant l'accès aux réseaux ferrés nationaux conformément à la Directive européenne 2001/14/CE (TRANS/WP.24/107, par. 13 et 14).

3. En septembre 2005, à sa quarante-quatrième session, le Groupe de travail avait analysé la compatibilité entre les différents paramètres d'infrastructures ferroviaires et intermodales et les paramètres des services et examiné les modalités de leur harmonisation à long terme. Il avait noté que le réseau ferroviaire européen disposait encore de grandes capacités inutilisées qui pourraient être mises à profit, à brève échéance, notamment en améliorant la concurrence et en prenant de nouvelles mesures d'exploitation et d'administration (composition et longueur des trains, interopérabilité, télématique, attribution des itinéraires, etc.). En ce qui concerne les paramètres d'infrastructure définis dans l'AGC<sup>1</sup> et l'AGTC, le Groupe de travail a noté que le gabarit de chargement, la longueur des trains et la charge par essieu étaient des éléments capitaux pour les chargeurs.

4. Il a estimé qu'il est quasiment obligatoire que les principaux paramètres d'infrastructure de l'AGC et de l'AGTC soient retenus dans la construction de nouvelles lignes ferroviaires. Cependant, l'utilisation de ces mêmes paramètres pour la modernisation des lignes existantes devrait être déterminée ligne par ligne, après une analyse coûts-avantages. Ces paramètres, comme le stipule très bien l'article 3 de l'AGC et de l'AGTC, ne pourront être respectés qu'à très long terme, même sur les lignes très fréquentées des couloirs de transport européen Nord-Sud.

5. Enfin, le Groupe de travail avait décidé de réexaminer cette question lors d'une prochaine session, en vue de modifier éventuellement les normes d'infrastructure de l'AGC et de l'AGTC existantes, et/ou d'y ajouter de nouveaux éléments qui, entre-temps, seront devenus indispensables à la «création et l'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes» (AGTC, art. 2) (TRANS/WP.24/109, par. 35 à 37).

## II. NORMES MINIMALES FIGURANT DANS LES ACCORDS AGC ET AGTC

6. L'Accord AGC et l'Accord AGTC contiennent respectivement 11 et 7 paramètres concernant les infrastructures ferroviaires. En outre, l'Accord AGTC contient 6 normes de performance relatives aux trains de transport combiné, 5 normes relatives aux terminaux de transport combiné, 2 normes relatives aux points de passage des frontières, 1 norme relative aux points de changement d'écartement et 2 normes relatives aux liaisons par navires transbordeurs/ports.

7. Le tableau ci-après résume de manière synthétique les normes AGC et AGTC ainsi que les objectifs concernant les lignes importantes de transport par chemin de fer et de transport combiné existantes et nouvelles. Comme indiqué plus haut, l'étude menée en 2005 avait montré que certaines de ces normes et certains de ces objectifs n'étaient plus pertinents et/ou devaient être modifiés. Ces normes et objectifs apparaissent *en italiques* dans le tableau ci-dessous<sup>2</sup>.

---

<sup>1</sup> Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) (Genève, 1985).

<sup>2</sup> Pour une description détaillée des modifications qu'il est proposé d'apporter aux paramètres et aux normes AGC et AGTC, se reporter au document TRANS/WP.24/2005/5.

## Normes minimales et objectifs figurant dans l'AGC et l'AGTC

	AGC/AGTC Paramètres/Normes		AGC/AGTC Objectifs	
	Description		Lignes de chemin de fer existantes	Nouvelles lignes de chemin de fer
<b>Lignes de chemin de fer: Paramètres d'infrastructure (AGC – annexe II; AGTC – annexe III)</b>				
1	Nombre de voies		Non précisé	2
2	Gabarit des véhicules		UIC B	UIC C 1
3	Entraxe minimal des voies		4,0 m	4,2 m
4	Vitesse minimale de définition		160 km/h (AGC) 120 km/h (AGTC)	250/300 km/h (AGC) <sup>d</sup> 120 km/h (AGTC)
5	Masse autorisée par essieu	Locomotives	22,5 t (AGC)	22,5 t (AGC)
		Automotrices et rames automotrices	17 t (AGC)	17 t (AGC)
		Voitures	16 t (AGC)	16 t (AGC)
		Wagons	18 t/20 t/20 t (AGC) <sup>b</sup> 20 t/22,5 t (AGTC) <sup>c</sup>	18 t/20 t/22,5 t (AGC) <sup>d</sup> 20 t/22,5 t (AGTC) <sup>e</sup>
6	Masse autorisée par mètre linéaire <sup>j</sup>		8 t (AGC)	8 t (AGC)
7	Train type pour le calcul des ponts		UIC 71 (AGC)	UIC 71 (AGC)
8	Déclivité maximale <sup>k</sup>		Non précisé	AGC (12,5/35 mm/m) <sup>f</sup> AGTC (12,5 mm/m)
9	Longueur minimale des quais des grandes gares		400 m (AGC)	400 m (AGC)
10	Longueur utile minimale des voies d'évitement		750 m	750 m
11	Passages à niveau		Aucun (AGC)	Aucun (AGC)
12	Limites de capacité atteintes/goulets d'étranglement <sup>g</sup>		Rarement (AGTC)	Rarement (AGTC)
<b>Paramètres de performance des trains de transport combiné (AGTC – annexe IV)</b>				
13	Longueur maximale autorisée des trains		750 m	
14	Poids maximal autorisé des trains		1 500 t	
15	Charge maximale autorisée par essieu (wagons)		20 t (22,5 t à 100 km/h)	
16	Vitesse d'exploitation		120 km/h	
17	Priorité		Élevée	
18	Trains blocs directs ou groupes de wagons		Souvent	
<b>Normes minimales pour les terminaux (AGTC – annexe IV)</b>				
19	Temps moyen de formation des trains		Maximum 60 minutes	
20	Temps moyen d'attente des camions		Maximum 20 minutes	
21	Accessibilité par la route		Bonne	
22	Accessibilité par le rail		Bonne	
23	Limites de capacité atteintes/goulets d'étranglement		Rarement	

	AGC/AGTC Paramètres/Normes	AGC/AGTC Objectifs	
	Description	Lignes de chemin de fer existantes	Nouvelles lignes de chemin de fer
<b>Normes minimales pour les points de franchissement des frontières (AGTC – annexe IV)</b>			
24	<i>Durée moyenne maximale de l'arrêt</i>	<i>Pas d'arrêt ou 30 minutes maximum</i>	
25	<i>Gares frontière communes</i>	<i>Oui</i>	
<b>Normes minimales pour les stations de changement d'écartement (AGTC – annexe IV)</b>			
26	<i>Durée du changement</i>	<i>La plus courte possible</i>	
<b>Normes relatives aux liaisons par navires transbordeurs/ports (AGTC – annexe IV)</b>			
27	<i>Durée moyenne d'une opération de transroulage</i>	<i>La plus courte possible, et 60 minutes maximum</i>	
28	Coordination des horaires navires transbordeurs/trains	Oui	

<sup>a</sup> 250 km/h (pour le trafic voyageurs et marchandises) et 300 km/h (pour le trafic voyageurs uniquement).

<sup>b</sup> Pour les wagons  $\leq 100$  km/h: 20 t; pour les wagons  $\leq 120$  km/h: 20 t; pour les wagons  $\leq 140$  km/h: 18 t.

<sup>c</sup> Pour les wagons  $\leq 100$  km/h: 22,5 t; pour les wagons  $\leq 120$  km/h: 20 t.

<sup>d</sup> Pour les wagons  $\leq 100$  km/h: 22,5 t; pour les wagons  $\leq 120$  km/h: 20 t; pour les wagons  $\leq 140$  km/h: 18 t.

<sup>e</sup> Pour les wagons  $\leq 100$  km/h: 22,5 t; pour les wagons  $\leq 120$  km/h: 20 t.

<sup>f</sup> 35 mm/m pour le trafic voyageurs uniquement.

<sup>g</sup> Évaluation du secrétariat de la CEE («jamais; rarement; parfois; souvent; toujours»).

8. Les normes actuelles de l'AGC de l'AGTC ont été examinées et il a également été proposé d'ajouter les nouvelles normes suivantes (voir TRANS/WP.24/2005/5): électrification des lignes, paramètres de performance spécifiques concernant les trains-blocs de conteneurs et nombre minimal et longueur minimale des voies dans les terminaux.

9. Dans le domaine des infrastructures, on pourrait mettre en évidence les normes à ajouter en analysant les infrastructures ferroviaires et de transport combiné dans les pays membres de la CEE. À cet égard, les déclarations sur les réseaux nationaux, publiées par les gestionnaires des infrastructures ferroviaires dans les États membres de l'Union européenne en application de la Directive 2001/14/CE, pourraient constituer une source de renseignements utiles sur les prescriptions concernant les infrastructures modernes.

10. S'agissant des performances du transport ferroviaire combiné et des installations connexes (terminaux, points de franchissement des frontières, points de changement d'écartement et liaisons par navires transbordeurs/ports), les principaux indicateurs de performance recensés dans les plans d'action et accords de partenariat public-privé types établis par le Groupe de travail en 2004 et approuvés par le Conseil des ministres de la CEMT en 2005 pourraient être utilisés pour établir des indicateurs et des normes minimales supplémentaires concernant l'efficacité des services de transport international combiné (ECE/TRANS/WP.24/2006/1). En outre, en étroite coopération avec les protagonistes du secteur tels que l'UIC, le CIT, l'UIRR,

la FIATA et le CLECAT, un accord pourrait être trouvé en ce qui concerne les indicateurs de qualité du transport, en particulier les indicateurs de ponctualité, qui permettraient d'évaluer l'efficacité des opérations de transport combiné sur l'ensemble du réseau AGTC.

11. En outre, étant donné l'importance croissante des problèmes de sécurité et de sûreté que posent en particulier le transport des conteneurs par rail ainsi que leur manutention et leur stockage dans les terminaux, des paramètres et des normes minimales pertinents pourraient être élaborés en vue de leur inclusion dans l'AGTC.

### **III. QUESTIONS QUE LE GROUPE DE TRAVAIL DEVRA EXAMINER**

12. Dans le cadre du suivi de la mise en œuvre des décisions qu'il a déjà prises, le Groupe de travail souhaitera peut-être examiner la question de savoir s'il est à présent opportun de revoir les normes et les paramètres de performance et d'infrastructure minimum visés dans les annexes III et IV de l'Accord AGTC. Le but de cet examen serait, d'une part, de mettre les normes minimales et les paramètres de l'AGTC, qui remontent aux années 80, en conformité avec les exigences modernes concernant le transport ferroviaire et le transport intermodal et, d'autre part, d'ajouter éventuellement de nouveaux paramètres correspondant aux nouveaux besoins. Étant donné l'expansion récente du réseau AGTC à l'Asie centrale et au Caucase, un ensemble de paramètres et de normes minimales AGTC moderne et novateur permettrait d'assurer, à long terme, l'harmonisation des normes de performance et des infrastructures du transport ferroviaire et du transport intermodal et pourrait aider à mettre en place des services de transport intermodal efficaces et interopérables au niveau paneuropéen et le long des corridors de transport ferroviaire eurasiatiques.

13. Le Groupe de travail souhaitera peut-être aussi décider des modalités et du calendrier d'un tel examen afin que les vues de toutes les autorités et parties prenantes compétentes puissent être prises en considération.

14. Enfin, le projet d'examen des normes minimales de l'AGTC devrait être réalisé en étroite coopération avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la CEE de sorte que les paramètres d'infrastructure des Accords AGC et AGTC restent en harmonie les uns avec les autres.

-----