



## Conseil économique et social

Distr. générale  
26 juillet 2010  
Français  
Original: anglais

---

### Commission économique pour l'Europe

#### Comité des transports intérieurs

#### Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique

##### Cinquante-troisième session

Genève, 4 et 5 octobre 2010

Point 5 c) de l'ordre du jour provisoire

##### Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes

#### Groupe de travail des transports par chemin de fer

##### Soixante-quatrième session

Vienne, 18 et 19 novembre 2010

Point 2 c) de l'ordre du jour provisoire

##### Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer

### Propositions d'amendement (normes minimales en matière d'infrastructures et d'efficacité)

#### Examen des caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires AGC et AGTC

#### Note du secrétariat, en collaboration avec un groupe informel spécial d'experts

## I. Mandat

1. L'activité 02.5 «Transport ferroviaire» du programme de travail du Comité des transports intérieurs stipule, au titre des activités a) et b), que le Groupe de travail des transports par chemin de fer devrait poursuivre l'examen de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) «... en vue éventuellement d'appliquer et, dans toute la mesure possible, d'améliorer les normes et les paramètres d'exploitation en vigueur; ...» et l'«examen, d'une part, de la cohérence entre les paramètres AGC et les normes applicables aux infrastructures établies par les autorités compétentes de l'Union européenne et, d'autre part, de la possibilité de les harmoniser à long terme» (ECE/TRANS/2010/8).

2. L'activité 02.9 «Transport intermodal et logistique» du programme de travail du Comité des transports intérieurs pour la période 2010-2014 stipule, au titre de l'activité a), que le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique devrait continuer «iii) (D')examiner et, si possible, (d')améliorer les normes d'infrastructure et les paramètres d'efficacité en vigueur» de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) «, en vue de renforcer l'interopérabilité et d'établir des repères» (ECE/TRANS/2010/8).
3. Ces activités font partie d'un examen plus vaste qui englobe les normes AGTC en matière d'efficacité, notamment:
  - Les procédures de transbordement dans les terminaux ainsi que les mécanismes assurant un emplacement et une construction qui soient optimaux (activité a) iv));
  - La capacité et l'efficacité des transports dans l'arrière-pays (activité a) v));
  - Les normes en matière d'environnement, d'énergie et aussi de sécurité et de sûreté (activité a) vi)).
4. Ces travaux, à entreprendre entre 2011 et 2013, devraient conduire à la mise au point d'un ensemble de propositions d'amendement, qui permettrait de mettre à jour les Accords AGC et AGTC et de les aligner sur les exigences modernes en matière de transport ferroviaire et intermodal, applicables au niveau paneuropéen.

## II. Rappel des faits

5. En mars 2005, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique a examiné les résultats d'une enquête menée par le secrétariat sur la pertinence des normes en vigueur en matière d'infrastructures et d'efficacité, mais aussi sur les objectifs fixés par les Accords AGC et AGTC (TRANS/WP.24/2005/5). Les réponses envoyées par 15 pays montrent qu'un certain nombre de normes devraient peut-être être revues et éventuellement remplacées par des indicateurs correspondant mieux aux exigences actuelles de services de transport ferroviaire et intermodal efficaces.
6. En vue d'analyser la compatibilité entre les différents paramètres des infrastructures ferroviaires et intermodales et les paramètres des services et d'examiner, le cas échéant, leur harmonisation à long terme, le Groupe de travail a estimé qu'il était capital de coopérer avec les groupements ferroviaires compétents, au sein de la CEE et de la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT) (d'alors), ainsi qu'avec les autorités compétentes de l'Union européenne chargées de définir les normes en matière d'infrastructures ferroviaires (TRANS/WP.24/107, par. 13 et 14).
7. En mars 2009, le Groupe de travail a prié le secrétariat de demander leur avis aux responsables d'infrastructures ferroviaires, aux exploitants de terminaux et aux compagnies de chemin de fer, afin d'avoir une vision détaillée de l'ampleur et de l'éventail des normes et des paramètres qu'il est proposé d'adopter pour les lignes de chemin de fer existantes et nouvelles des réseaux AGC et AGTC ainsi que pour les installations connexes figurant dans l'Accord AGTC. Lorsque ces données ont été disponibles, le Groupe de travail a décidé d'examiner ces normes et ces paramètres, en collaboration avec le Groupe de travail des transports par chemin de fer, et d'élaborer les propositions appropriées d'amendement à l'Accord AGTC (ECE/TRANS/WP.24/2009/2, ECE/TRANS/WP.24/123, par. 60).
8. À l'issue de ces consultations, le secrétariat a élaboré, en collaboration avec le groupe informel spécial d'experts, le présent document sur les *caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires AGC et AGTC*, pour examen par le Groupe de travail des

transports par chemin de fer et par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique.

9. Un autre document, également élaboré par le secrétariat, en collaboration avec un groupe informel spécial d'experts, donne un aperçu des *normes minimales en matière d'efficacité pour les trains du transport combiné et les installations connexes, prévues dans l'Accord AGTC*, pour examen par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (ECE/TRANS/WP.24/2010/3).

### III. Objectifs

10. Les Accords AGC<sup>1</sup> et AGTC<sup>2</sup> ont été adoptés dans les années 90 en tant que cadre juridique paneuropéen qui définit un plan coordonné pour le développement et l'exploitation des lignes, des services et des installations connexes de chemin de fer et de transport combiné, sur la base de paramètres et de normes en matière d'efficacité, adoptés sur le plan international<sup>3</sup>.

11. Dans les Accords AGC et AGTC sont recensés les réseaux ferroviaires C et C-E ainsi que les installations importantes pour le transport combiné international, qui doivent être mis en place par les pays dans le cadre de programmes nationaux et conformément à leurs législations respectives. Les caractéristiques techniques de ces réseaux devraient être conformes aux normes énoncées dans les Accords AGC et AGTC ou devraient être mises en conformité avec ces normes lors de travaux d'amélioration futurs à effectuer dans le cadre de programmes nationaux.

12. Le présent document a pour objet d'examiner les caractéristiques techniques des infrastructures stipulées dans les Accords AGC et AGTC et, si nécessaire, de les aligner sur les exigences modernes. Cela n'exige pas nécessairement l'établissement de normes techniques détaillées ni leur adoption, mais pourrait se limiter au recensement de prescriptions minimales qui formeraient la base permettant d'assurer un mouvement efficace et sûr des marchandises et des voyageurs sur les réseaux ferroviaires paneuropéens AGC et AGTC.

13. Cet examen regroupe donc les lignes de chemin de fer des pays de l'Union européenne, d'Europe orientale et du Sud-Est, d'Asie centrale et du Caucase. Il concerne aussi les caractéristiques techniques du réseau du chemin de fer transasiatique qui relie les réseaux ferroviaires AGC et AGTC à ceux de la région Asie-Pacifique.

---

<sup>1</sup> Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) <[http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2\\_AGC\\_text.html](http://www.unece.org/trans/main/sc2/sc2_AGC_text.html)>.

<sup>2</sup> Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) <[http://www.unece.org/trans/wp24/AGTC\\_text.html](http://www.unece.org/trans/wp24/AGTC_text.html)>.

<sup>3</sup> L'expression «transport combiné», employée dans l'Accord AGTC, a été remplacée dans les activités de la CEE par l'expression «transport intermodal». Bien que ces expressions ne soient pas synonymes (au sens de la CEE, de la CEMT et de la CE), elles sont censées décrire le mouvement des marchandises dans une et même unité de chargement ou dans un même véhicule routier, qui utilise successivement deux modes de transport ou plus, le passage d'un mode à l'autre se faisant sans manipulation des marchandises proprement dites. L'Accord AGTC porte sur les opérations de transport rail-route tandis que le Protocole à l'Accord AGTC concernant le transport combiné par voie navigable s'applique aux opérations de transport intermodal sur les voies de navigation intérieure <[http://www.unece.org/trans/wp24/Protocol\\_text.html](http://www.unece.org/trans/wp24/Protocol_text.html)>.

14. En se fondant sur une comparaison des caractéristiques techniques fondamentales des infrastructures ferroviaires indiquées dans les divers instruments, les pays membres de la CEE et les États contractants aux Accords AGC et AGTC voudront peut-être mettre à jour et compléter les normes et les paramètres existants dans les Accords AGC et AGTC.

15. Les Accords AGC et AGTC révisés et mis à jour pourraient alors continuer, d'une part, à servir de cadre pour la mise en place harmonisée de réseaux et de services de transport ferroviaire et combiné au niveau paneuropéen, et, d'autre part, à assurer la liaison entre les systèmes ferroviaires des pays membres de la CEE et ceux de la région Asie-Pacifique.

16. Cette démarche est totalement conforme aux objectifs des activités de la CEE dans le secteur des transports, qui visent à faciliter le transport ferroviaire international au niveau paneuropéen et à améliorer la sécurité, la protection de l'environnement, l'efficacité énergétique et la sûreté, afin que celles-ci atteignent des degrés qui permettent de contribuer efficacement au développement durable.

#### IV. Caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires

17. L'annexe au présent document contient un aperçu des caractéristiques techniques des lignes de chemin de fer, telles qu'elles figurent:

- a) À l'annexe II de l'Accord AGC;
- b) À l'annexe III de l'Accord AGTC;
- c) Dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne pour les systèmes ferroviaires à grande vitesse<sup>4</sup>;
- d) Dans les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) applicables dans l'Union européenne pour les systèmes ferroviaires conventionnels<sup>5</sup>;
- e) Dans l'Accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique<sup>6</sup>;
- f) Dans le Projet de chemin de fer transeuropéen (TER) de la CEE<sup>7</sup>;

---

<sup>4</sup> Sur la base de la Directive 2008/57/CE de l'Union européenne du 17 juin 2008, relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté (refonte), la décision de la Commission du 20 décembre 2007 contient une spécification technique d'interopérabilité (STI) relative au sous-système infrastructure du système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse. Les paramètres ajoutés (à ceux de l'AGC) sont déduits des STI se rapportant à la compatibilité technique pour le domaine infrastructure seulement (Décision de la Commission 2008/217/CE).

<sup>5</sup> Les dispositions concernant le sous-système infrastructure du système ferroviaire conventionnel sont en cours d'élaboration <<http://www.era.europa.eu/Core-Activities/Interoperability/Pages/INT-Recommendations.aspx>>.

<sup>6</sup> L'Accord intergouvernemental sur le réseau du chemin de fer transasiatique a été mis au point sous les auspices de la Commission économique et sociale des Nations Unies pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) et est entré en vigueur le 11 juin 2009. Depuis le 1<sup>er</sup> mai 2010, le nombre de Parties contractantes s'élève à 14. L'annexe II de l'Accord contient les «Principes directeurs concernant les caractéristiques techniques du réseau du chemin de fer transasiatique» auxquels il est renvoyé dans le tableau <<http://www.unescap.org/ttdw/common/TIS/TAR/fact.asp>>.

<sup>7</sup> <<http://www.unece.org/trans/main/ter/ter.html>>.

- g) Dans l'European Railway Technical Strategy de European Rail Infrastructure Managers (EIM)<sup>8</sup>;
- h) Dans les normes FERRMED<sup>9</sup>;
- i) Dans l'enquête du secrétariat de la CEE de 2005<sup>10</sup>.

## V. Travaux devant être effectués

18. Les Groupes de travail souhaiteront peut-être examiner les caractéristiques techniques existantes des Accords AGC et AGTC et décider des modifications, suppressions ou adjonctions appropriées.

19. Le secrétariat pourrait, sur cette base, rédiger des propositions d'amendement aux Accords AGC et AGTC qui, conformément à l'article 12 de l'Accord AGC et à l'article 16 de l'Accord AGTC, pourraient être examinées et adoptées par les Groupes de travail à un stade ultérieur.

---

<sup>8</sup> European Rail Infrastructure Managers: European Railway Technical Strategy, Technical Vision to guide the development of TSIs, version 1.2, septembre 2008. Les valeurs renvoient au trafic international jusqu'en 2035 (à l'exception du trafic léger, régional, interurbain et suburbain).

<sup>9</sup> <http://www.ferrmed.com/fr/>.

<sup>10</sup> TRANS/WP.24/2005/5.

## Annexe

### Caractéristiques techniques des grandes lignes internationales de chemin de fer et de transport combiné international

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécification technique d'interopérabilité (STI) Union européenne					Propositions des pays (TRANS/WP.24/ 2005/5) Pertinence (oui/non) (valeurs cibles)		
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	Système ferroviaire		Réseau du chemin de fer transasiatique	Normes TER	European Infrastructure Managers (EIM)		Normes FERRMED	
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises			Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/217/CE)	Système ferroviaire transeuropéen conventionnel (projet)						
1	Nombre de voies	-	2	2	-	2	-	-	-	-	2	Oui 2	
2	Gabarit de chargement du véhicule (gabarit minimal des infrastructures)	UIC B	UIC C1	UIC C1	UIC B	UIC C	Gabarit GC (profil cinématique de référence) Pour travaux de modification, gabarit GB autorisé	Gabarit GC, GB ou GA selon les catégories STI de ligne	Mouvements libres des conteneurs ISO de 20 pieds au moins	UIC B	-	UIC C	Oui UIC C
3	Entraxe (minimal) des voies	4,0 m	4,2 m	4,2 m	4,0 m	4,2 m	<4,0 m (<230 km/h) 4,0 m (230-≤250 km/h) 4,2 m (250-≤300 km/h) 4,5 m (>300 km/h)	Selon l'écartement - (devant être publié dans le Registre des infrastructures)	-	4,0 m	-	-	Oui 4,2 m

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécification technique d'interopérabilité (STI) Union européenne						Propositions des pays (TRANS/WP.24/ 2005/5)  Pertinence (oui/non) (valeurs cibles)	
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/217/CE)	Système ferroviaire transeuropéen conventionnel (projet)	Réseau du chemin de fer transasiatique	Normes TER	European Infrastructure Managers (EIM)	Normes FERRMED		
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises										
4	Vitesse minimale de définition	160 km/h	300 km/h	250 km/h	120 km/h	120 km/h	-	Vitesse pour les lignes nouvelles et aménagées de 100-200 km/h selon les catégories STI de ligne	-	120 km/h	100 km/h (marchandises pondéreuses) 120 km/h (marchandises conventionnelles) 250 km/h (marchandises logistiques) 200-250 km/h (vitesse conventionnelle plus élevée) 360 km/h (grande vitesse)	-	Oui Nécessite une meilleure définition. Emploi éventuel: vitesse (de définition) maximale
5	Masse autorisée par essieu	-	-	-	-	-	-	20-25 t selon les catégories STI de ligne (pas de différenciation selon le type de matériel roulant)	-	-	-	-	-
5a	Locomotives (≤200 km/h)	22,5 t		22,5 t	-	-	-	-	-	-	-	-	-
5b	Automotrices et rames automotrices (≤300 km/h)	17 t	17 t	17 t	-	-	-	-	-	-	-	-	Non 22,5 t
5c	Voitures	16 t	16 t	16 t	-	-	-	-	-	-	-	-	Non 22,5 t

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécification technique d'interopérabilité (STI) Union européenne			Propositions des pays (TRANS/WP.24/ 2005/5)				
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/217/CE)	Système ferroviaire transeuropéen conventionnel (projet)	Réseau du chemin de fer transasiatique	Normes TER	European Infrastructure Managers (EIM)	Normes FERRMED	Pertinence (oui/non) (valeurs cibles)	
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises										
5d Wagons (≤100 km/h)	20 t	-	22,5 t	22,5 t	22,5 t	-	-	-	-	-	35 t (marchandises pondéreuses)	22,5-25 t	Non
(120 km/h)	20 t	-	20 t	20 t	20 t	-	-	-	20 t	-	25 t (marchandises conventionnelles)	-	22,5 t
(140 km/h)	18 t	-	18 t	-	-	-	-	-	18 t	-	18 t (marchandises à grande vitesse)	-	-
											18 t (vitesse conventionnelle plus élevée, grande vitesse)		
6 Masse autorisée par mètre linéaire j/	8 t	-	8 t	-	-	-	-	-	8 t	-	-	-	Oui
7 Train type (calcul des ponts)	UIC 71	-	UIC 71	-	-	-	-	-	UIC 71	-	-	-	-
8 Déclivité (ascendante et descendante) maximale k/	-	35 mm/m	12,5 mm/m	-	12,5 mm/m	35 mm/m (catégorie de ligne I) <sup>11</sup> ≤ 35 mm/m (catégories de ligne II et III) <sup>12</sup>	12,5-35 mm/m (sous certaines conditions «enveloppe» selon les catégories STI de ligne)	-	-	-	12 mm/m	-	Non

<sup>11</sup> Ligne de catégorie I: Lignes spécialement construites pour être à grande vitesse, équipées pour des vitesses généralement égales ou supérieures à 250 km/h.

<sup>12</sup> Ligne de catégorie II: Lignes spécialement aménagées pour être à grande vitesse, équipées pour des vitesses de l'ordre de 200 km/h.

Ligne de catégorie III: Lignes spécialement aménagées pour être à grande vitesse ou spécialement construites pour être à grande vitesse, qui ont des caractéristiques spéciales en raison de contraintes topographiques, du relief, de contraintes environnementales ou d'aménagement urbain, auxquelles la vitesse doit à chaque fois être adaptée.

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécification technique d'interopérabilité (STI) Union européenne				Propositions des pays (TRANS/WP.24/ 2005/5)			
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/217/CE)	Système ferroviaire transeuropéen conventionnel (projet)	Réseau du chemin de fer transasiatique	Normes TER	European Infrastructure Managers (EIM)	Normes FERRMED	Pertinence (oui/non) (valeurs cibles)	
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises										
9	Longueur minimale des quais pour les grand(e)s gares (quais)	400 m	400 m	400 m	-	-	-	-	250 m	-	-	Notion peu claire: «grande gare» de 300 m-320 m	
10	Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	-	750 m	750 m	750 m	-	-	500 m	-	-	Oui 750 m-1 000 m	
11	Passages à niveau	Néant	Néant	Néant	-	-	-	-	-	-	-	Non	
12	Écartement nominal des voies	-	-	-	-	-	1 435 mm	1 435 mm	1 000 mm 1 067 mm 1 435 mm 1 520 mm 1 676 mm (référence)	-	-	-	-
13	Rayon de courbure minimal	-	-	-	-	-	Les valeurs renvoient à un dévers insuffisant	Valeurs différentes pour les courbes horizontales et verticales	-	-	-	-	
14	Dévers	-	-	-	-	-	-	Valeurs différent selon les catégories STI de lignes	-	-	-	-	
14a	Vitesse du changement des dévers (fonction du temps)	-	-	-	-	-	-	Valeurs comprises entre 70 mm/s et 85 mm/s	-	-	-	-	
14b	Insuffisance des dévers	-	-	-	-	-	80-180 mm (selon la catégorie de ligne (I-III) et la vitesse (≤160->300 km/h)	Valeurs diverses dépendant du matériel roulant et de la voie	-	-	-	-	

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécification technique d'interopérabilité (STI) Union européenne						Propositions des pays (TRANS/WP.24/ 2005/5)  Pertinence (oui/non) (valeurs cibles)
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/217/CE)	Système ferroviaire transeuropéen conventionnel (projet)	Réseau du chemin de fer transasiatique	Normes TER	European Infrastructure Managers (EIM)	Normes FERRMED	
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises									
15 Conicité équivalente	-	-	-	-	-	Valeurs au contact roue-rail pour 7 vitesses ≤160->300 km/h	-	-	-	-	-	-
16 Inclinaison des rails	-	-	-	-	-	1/20-1/40 (Ligne plane) Dispositions spéciales pour les aiguillages et les croisements	1/20-1/40 (Ligne plane) Dispositions spéciales pour les aiguillages et les croisements	-	-	-	-	-
17 Profil des têtes de rail	-	-	-	-	-	Valeurs pour les lignes, les aiguillages et les croisements courants	-	-	-	-	-	-
18 Aiguillages et croisements	-	-	-	-	-	Valeurs diverses	Valeurs diverses	-	-	-	-	-
19 Rigidité (globale) - des voies	-	-	-	-	-	Point à débattre (système complet) Valeurs diverses (attache des rails)	-	-	-	-	-	-
20 Résistance des voies aux charges appliquées	-	-	-	-	-	-	Prescriptions diverses	-	-	-	-	-
21 Résistance des structures aux charges du trafic	-	-	-	-	-	-	Valeurs diverses	-	-	-	-	-
22 Qualité géométrique des voies et limites concernant les défauts isolés	-	-	-	-	-	-	Valeurs diverses	-	-	-	-	-

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécification technique d'interopérabilité (STI) Union européenne					Propositions des pays (TRANS/WP.24/ 2005/5)  Pertinence (oui/non) (valeurs cibles)	
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/217/CE)	Système ferroviaire transeuropéen conventionnel (projet)	Réseau du chemin de fer transasiatique	Normes TER	European Infrastructure Managers (EIM)		Normes FERRMED
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises									
23	Caractéristiques électriques	-	-	-	-	Valeurs diverses (protection, isolation)	-	-	-	-	-	-
24	Quais	-	-	-	-	Valeurs diverses selon la catégorie de ligne (accès, longueur et largeur utilisable, hauteur, distance jusqu'au milieu des voies, tracé des voies, etc.)	Pas de valeur particulière, mais des prescriptions diverses	-	-	-	-	-
25	Voies de garage et autres trajets à petite vitesse	-	-	-	-	Valeurs diverses (longueur, déclivité, rayon de courbure)	Valeurs diverses	-	-	-	-	-
26	Installations fixes pour l'entretien des trains	-	-	-	-	Valeurs diverses (vidange des toilettes, dispositifs extérieurs de nettoyage, reconstitution des stocks d'eau, etc.)	-	-	-	-	-	-
27	Enlèvement de ballast	-	-	-	-	Point à débattre	-	-	-	-	-	-

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécification technique d'interopérabilité (STI) Union européenne					Propositions des pays (TRANS/WP.24/ 2005/5)  Pertinence (oui/non) (valeurs cibles)		
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	Système ferroviaire transeuropéen à grande vitesse (2008/217/CE)	Système ferroviaire transeuropéen conventionnel (projet)	Réseau du chemin de fer transasiatique	Normes TER	European Infrastructure Managers (EIM)		Normes FERRMED	
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises										
28	Source d'alimentation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	Mobile (marchandises pondéreuses) mobile (marchandises conventionnelles) électrique/ mobile (marchandises logistiques à grande vitesse) électrique/ mobile (vitesse conventionnelle plus élevée) électrique (grande vitesse)	-	Valeurs au niveau des caténaires 45 000/16 2/3 Hz 25 000/50 Hz
29	Contrôle des trains	-	-	-	-	-	-	-	-	-	ETCS	ETCS	-
30	Fréquence (par construction) (trains/heure)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1-6 (marchandises pondéreuses) 4-24 (réseau central à usage multiple) <sup>13</sup> 12 (grande vitesse)	-	-

<sup>13</sup> Un réseau central à usage multiple comporte des voies qui sont conçues pour servir à des fins différentes, de manière à être disponibles pour tous le trafic, de celui des marchandises logistiques à celui des services omnibus en passant par celui des voyageurs à grande vitesse.