



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Cinquante-cinquième session**

Genève, 6 et 7 novembre 2012

Point 7 c) de l'ordre du jour provisoire

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC): Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)**Groupe de travail des transports par chemin de fer****Soixante-sixième session**

Genève, 8 et 9 novembre 2012

Point 4 c) de l'ordre du jour provisoire

Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (Accord AGC): Propositions d'amendements (normes minimales en matière d'infrastructures et de performances)**Examen des caractéristiques techniques des réseaux ferroviaires AGC et AGTC****Note du secrétariat****I. Mandat**

1. Comme suite à l'examen des caractéristiques techniques figurant dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) qu'ils ont effectué à leur réunion commune en 2011, sur la base du document établi par le secrétariat ECE/TRANS/WP.24/2010/2-ECE/TRANS/SC.2/2010/1, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) et le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) ont invité la Commission européenne à faire connaître ses observations sur la validité des normes minimales applicables aux infrastructures contenues dans les Accords AGC et AGTC sur le territoire de l'Union européenne (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 37 à 41 et ECE/TRANS/SC.2/216, par. 11 à 14).

2. Le secrétariat reproduit ci-après les informations qu'il a reçues de la Commission européenne, aux fins de leur examen par les Groupes de travail (par. 3 à 6 ci-dessous).

II. Cohérence avec la législation de l'Union européenne (UE)

3. On trouvera en annexe du présent document une comparaison des caractéristiques techniques des Accords AGTC et AGC et de la législation de l'Union européenne (UE), en particulier les spécifications techniques d'interopérabilité (STI) relatives à l'infrastructure des sous-systèmes («Infrastructure TSI»).

4. Les principales observations qui peuvent être faites sont les suivantes:

- Dans l'AGC, l'entraxe des voies a été fixé à 4,2 m pour une vitesse minimale de définition de plus de 300 km/h, alors que dans les STI, il est de 4,5 m. Comme la valeur de ce paramètre indiquée dans la version en vigueur de l'AGC n'est pas adaptée aux normes de construction des nouvelles lignes à grande vitesse, elle devrait être alignée sur celle figurant dans les STI;
- L'AGC et l'AGTC sont fondés, en partie, sur des références et des définitions obsolètes qu'il convient d'aligner sur les STI et les normes européennes (EN). Par exemple, deux termes distincts sont utilisés pour définir le seuil de 300 km/h susmentionné: il est question de «vitesse minimale de définition» dans les STI et de «vitesse par construction» dans l'AGC.

5. Outre les incohérences techniques relevées ci-dessus, il convient de noter que l'AGC et l'AGTC ont été élaborés à une époque où l'UE ne disposait d'aucune vision stratégique commune. Depuis, le concept des réseaux transeuropéens pour le transport par chemin de fer a vu le jour et celui-ci doit désormais être pris en compte pour toute modification de l'un ou l'autre accord.

6. Par conséquent, les États membres de l'UE se fonderont sur la compétence de l'UE pour la négociation des modifications à apporter à ces deux accords internationaux.

III. Orientations à l'intention du secrétariat

7. Conformément à l'article 16 de l'AGTC et à l'article 12 de l'AGC, toute proposition d'amendement à l'annexe III de l'AGTC et à l'annexe II de l'AGC sera examinée par le WP.24 (AGTC) et le SC.2 (AGC), dont le service est assuré par le secrétariat.

8. Compte tenu de ce qui précède et des informations reçues précédemment par les Parties contractantes et les organisations internationales, les groupes de travail souhaiteront peut-être donner des orientations au secrétariat sur la question de savoir s'il convient de poursuivre les travaux de révision et d'actualisation des paramètres relatifs aux infrastructures techniques figurant respectivement dans les annexes III de l'AGTC et II de l'AGC et de rédiger des propositions d'amendements concrètes, en vue de leur examen et de leur adoption éventuelle à leurs prochaines sessions, en 2013.

9. Des orientations sont notamment nécessaires sur la question de savoir si les paramètres relatifs aux infrastructures techniques existants figurant dans l'AGC et l'AGTC devraient être alignés sur les STI applicables dans l'UE et si des paramètres supplémentaires devraient être élaborés aux fins de leur incorporation dans l'AGC et l'AGTC.

10. Depuis plusieurs années maintenant, le Groupe de travail conjoint «1435/1520» de l'Agence ferroviaire européenne (ERA) et de l'Organisation pour la coopération des

chemins de fer (OSJD) cherche à rassembler les spécifications techniques des deux systèmes en une seule.

11. Dans ces conditions, il convient de rappeler que les Groupes de travail avaient noté en 2011 que les STI, en particulier des STI concernant l'infrastructure, de par leur portée, allaient bien au-delà de l'objectif et des prescriptions minimales énoncées dans les Accords paneuropéens AGC et AGTC. Il ne serait donc peut-être pas nécessaire de tenir compte de tous les paramètres STI dans les Accords AGC et AGTC; aussi pourrait-il être envisagé de ne conserver qu'un nombre limité de paramètres d'infrastructure (ECE/TRANS/WP.24/129, par. 40 et ECE/TRANS/SC.2/216, par. 12).

12. Il est précisé dans l'AGTC et l'AGC que les paramètres relatifs aux infrastructures techniques qui y figurent «... doivent être considéré[e]s comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer, et [que] tout écart par rapport à ces valeurs doit être considéré comme exceptionnel». (annexes III et II respectivement). Les Accords disposent aussi que les réseaux AGTC et AGC doivent être conformes à ces paramètres ou mis en conformité avec ceux-ci «... lors de travaux d'amélioration exécutés en application de programmes nationaux». (art. 3 des deux Accords).

13. L'AGTC est applicable dans 32 États membres de la CEE, dont 19 sont membres de l'UE.

14. L'AGC est applicable dans 27 États membres de la CEE, dont 17 sont membres de l'UE.

15. Conformément à la Directive 2008/57/CE relative à l'interopérabilité du système ferroviaire au sein de la Communauté, l'application des STI est obligatoire dans les États membres de l'UE.

Annexe

Comparaison des paramètres techniques des infrastructures ferroviaires au niveau paneuropéen

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)						
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	2008/217/CE STI INF HS		2011/275/CE STI INF RC		STI INF (projet) Système ferroviaire de l'Union européenne	Cohérence/ Incohérence	Recommandation
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises									
Gabarit de chargement du véhicule (gabarit minimal des infrastructures)	UIC B	UIC C1	UIC C1	UIC B	UIC C1	Gabarit GC (nouvelles lignes) ou GB (modernisation, rénovation)	Gabarit GC, GB (nouvelles lignes) ou GA (modernisation, rénovation) selon les catégories de ligne prévues dans les STI	Gabarit GC, DE3, GB, GA, G1 selon le type de trafic	Prescriptions minimales dans les STI autorisant un gabarit plus grand	Il est recommandé d'aligner les valeurs des gabarits sur celles définies dans la norme EN 15273-3		
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 m/h) 4,2 m (250-≤300 m/h) 4,5 m (>300 km/h)	Selon l'écartement (point à débattre compte tenu des effets aérodynamiques)	<3,5 m (≤160 km/h) 4,0 m (160-≤250 km/h) 4,2 m (250-≤300 km/h) 4,5 m (>300 km/h)	La distance prévue pour les nouvelles lignes de voyageurs (4,2 m) n'est pas conforme à celle prévue dans les STI (4,5 m)	Il est recommandé de porter à 4,5 m la distance prévue pour une vitesse minimale de définition ≤300 km/h		
Vitesse minimale de définition	160 km/h	300 km/h	250 km/h	120 km/h	120 km/h	≥250 km/h (nouvelles lignes)	100-200 km/h selon les catégories de ligne prévues dans les STI	80-350 km/h selon le type de trafic	Prescriptions minimales dans les STI autorisant des vitesses plus élevées			
Masse autorisée par essieu	Valeurs données pour certains types de véhicules, à des vitesses précises					-	Catégorie de ligne prévue dans les normes européennes (EN) à la vitesse associée maximale (km/h) pour certains	Catégorie de ligne prévue dans les normes européennes (EN) à la vitesse associée maximale (km/h)	Prescriptions uniformes	Il est recommandé d'aligner les valeurs données sur celles définies dans la norme		

Paramètre	Accord AGC Annexe II (ECE/TRANS/63/Rev.1)			Accord AGTC Annexe III (ECE/TRANS/88/Rev.5)		Spécifications techniques d'interopérabilité (STI)				
	Nouvelles lignes			Lignes existantes (valeurs cibles)	Nouvelles lignes de transport combiné	2008/217/CE STI INF HS	2011/275/CE STI INF RC	STI INF (projet) Système ferroviaire de l'Union européenne	Cohérence/ Incohérence	Recommandation
	Lignes existantes	Lignes pour voyageurs seulement	Trafic voyageurs et marchandises							
Train type (calcul des ponts)	UIC 71	-	UIC 71	-	-	LM71	LM71	LM71	Prescriptions uniformes	EN 15528 Il est recommandé d'aligner les modèles de charge sur ceux définis dans la norme EN 1991-2
Déclivité (ascendante et descendante) maximale	-	35 mm/m	12,5 mm/m	-	12,5 mm/m	35 mm/m	35 mm/m (trafic voyageurs) 12,5 mm/m (trafic marchandises)	35 mm/m (trafic voyageurs) 12,5 mm/m (trafic marchandises)	Prescriptions uniformes	
Longueur minimale des quais pour les grand(e)s gares (quais)	400 m	400 m	400 m	-	-	400 m	Selon le cas de figure	Selon le cas de figure	Prescriptions uniformes	
Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	-	750 m	750 m	750 m	400 m (longueur du train)	750 m, 600 m, 500 m, 400 m, 300 m et 250 m selon les catégories de ligne prévues dans les STI	750 m, 600 m, 500 m, 400 m, 300 m et 250 m selon le type de trafic	Prescriptions minimales dans les STI autorisant longueurs de train plus grandes	