



Commission économique pour l'Europe**Comité des transports intérieurs****Groupe de travail des transports par chemin de fer****Soixante-quatorzième session**

Genève, 18-20 novembre 2020

Point 3 de l'ordre du jour provisoire

Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer**Contexte, avantages et adhésion****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. Les objectifs de développement durable (ODD) étant un élément clef de la prise de décision dans le monde entier, il importe que le secteur des transports fasse sa part et effectue la transition vers des modes de transport plus durables. Le mode de transport qui répond le mieux aux besoins d'un avenir durable est le transport ferroviaire. C'est aussi le mode qui satisfait le mieux les exploitants qui ont besoin de transporter des marchandises sur de longues distances sans coûts ni délais excessifs. Par conséquent, les investissements dans le transport ferroviaire contribuent à la réalisation des ODD.

2. Pour ce faire, il est nécessaire de prévoir, pour le développement des chemins de fer, des cadres internationaux permettant des investissements ferroviaires transnationaux plus efficaces et plus rentables, entre autres pour régler les problèmes hérités d'une époque où l'on développait le réseau ferroviaire en fonction d'objectifs nationaux ou régionaux bien précis. Du fait de ces pratiques passées, des pays voisins ont adopté des normes techniques différentes, au détriment des connexions internationales.

3. Dans le cadre des efforts d'harmonisation visant à réduire ces problèmes transfrontaliers, les États membres de la Commission économique pour l'Europe ont décidé d'établir un réseau de grandes lignes ferroviaires internationales facilitant le transport international, grâce à l'élaboration de normes communes. Ils ont ainsi signé, le 31 mai 1985, à Genève, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). Au total, 27 États membres sont actuellement Parties contractantes à cet accord et participent régulièrement à la modification et à l'actualisation du texte.

4. La révision 4 de l'AGC, dernière version synthétique de l'Accord, a été approuvée par le Groupe de travail des transports par chemin de fer (SC.2) à sa soixante-treizième session, en novembre 2019. Elle est disponible sur le site Web de la CEE, à l'adresse www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2019/sc2/ECE-TRANS-63-Rev.4f.pdf.



5. La pandémie actuelle de COVID-19 a montré qu'il importait de disposer d'un réseau ferroviaire efficace et bénéficiant de réglementations harmonisées si l'on voulait assurer le transport des fournitures essentielles dans les pays de la région de la CEE.

II. Texte de l'Accord

6. L'AGC comprend :

- Le texte principal, composé de 15 articles énonçant les principales dispositions juridiques ;
- L'annexe I, qui inventorie les lignes de chemin de fer qui sont très importantes du point de vue international ;
- L'annexe II, qui précise les caractéristiques techniques des grandes lignes internationales de chemin de fer.

III. Objectif de l'Accord

7. L'objectif de l'Accord est de faciliter et de développer le trafic ferroviaire international dans la région de la CEE grâce à un programme coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer. La mise en place de ce programme est essentielle si l'on veut répondre aux besoins futurs en matière de circulation ferroviaire. Lorsque l'Accord a été établi, ce plan était d'une importance capitale pour faciliter l'élimination des obstacles aux frontières dans la région de la CEE. Il est d'autant plus important aujourd'hui que la circulation de marchandises par chemin de fer sur de longues distances gagne en importance et que de nombreux États membres de la CEE sont des zones de transit essentielles pour les flux de marchandises le long des corridors de transport euro-asiatiques.

IV. Moyens d'atteindre l'objectif fixé

8. Pour faciliter la réalisation de cet objectif, l'Accord recense et attribue des numéros aux lignes de chemins de fer importantes du point de vue international, dites « lignes du réseau ferroviaire E », comme cela a été fait pour le réseau des routes E (en 1975) puis pour le réseau des voies navigables E (en 1993). Ces lignes représentent les principaux axes sur lesquels le transport international par chemin de fer doit être facilité aux fins de la circulation des marchandises et des voyageurs. L'Accord définit également 11 paramètres techniques pour ces lignes : le nombre de voies, le gabarit des véhicules, l'entraxe minimal des voies, la vitesse minimale de définition, la masse autorisée par essieu, la masse autorisée par mètre linéaire, le train type, la déclivité maximale, la longueur minimale des quais des grandes gares, la longueur utile minimale des voies d'évitement et la présence de passages à niveau.

V. Raisons d'adhérer à l'Accord

9. L'importance de l'AGC a été soulignée à plusieurs reprises au niveau international. Au fil du temps, cet accord a servi de point de départ à un certain nombre de grandes initiatives internationale. Par exemple, le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) de l'Union européenne mis en œuvre en Europe centrale est en grande partie inspiré du réseau défini dans l'AGC, et le projet de liaisons de transport Europe-Asie s'appuie également sur les corridors empruntant les grandes lignes ferroviaires internationales de l'AGC.

10. La désignation des lignes n'est que la première étape de la facilitation des flux ferroviaires internationaux. La deuxième étape consiste à harmoniser leurs principales caractéristiques techniques. C'est là qu'intervient l'annexe II de l'AGC. Comme on l'a vu plus haut, le manque d'interopérabilité entre réseaux nationaux (et parfois même au sein d'un même réseau) pose problème. Les paramètres techniques fixés par l'AGC sont assortis de valeurs cibles que les États membres devraient s'efforcer d'atteindre pour faciliter la circulation des marchandises et des voyageurs. Il importe de noter qu'en devenant Parties

contractantes à l'Accord, les États membres s'engagent à moderniser leurs lignes de chemins de fer ou à en créer de nouvelles qui soient conformes à ces paramètres. Il n'y a cependant pas plus de date limite à laquelle ces paramètres cibles devraient être atteints pour toutes les composantes nationales de l'AGC (aucun délai n'ayant été fixé pour la modernisation des réseaux), que de norme exclusive applicable à l'ensemble du réseau. Au fil des années, les Parties contractantes à l'AGC ont enrichi ces paramètres techniques de façon à prendre en compte différentes formes de transport de marchandises et à permettre la construction et l'utilisation de lignes de chemin de fer à grande vitesse. Les modifications apportées ont également trait à l'ajout, à la modification ou à la suppression de lignes à l'intérieur des frontières nationales, par exemple en cas de construction d'une nouvelle ligne et de déclassement d'une ligne parallèle.

11. L'harmonisation des normes internationales sur l'ensemble du réseau de l'AGC permettra, en limitant les obstacles frontaliers actuels, de faciliter le transport ferroviaire à longue distance. Par exemple, l'uniformisation des infrastructures ferroviaires en vue d'obtenir une norme commune de vitesse plus élevée dans les principaux corridors internationaux, comme le prévoit l'AGC, réduira le temps de trajet entre l'Asie et l'Europe. La modernisation des grandes lignes de façon à supprimer les limitations de vitesse qui restreignent les capacités d'acheminement et les flux de marchandises aura un effet similaire. La mise en place d'un réseau harmonisé de la Chine vers l'Europe permettra de réduire considérablement la durée des trajets sur cet itinéraire, ce qui diminuera très nettement le coût du transport et rendra le rail plus attractif pour les flux de marchandises qui empruntent actuellement la voie maritime.

12. L'AGC donne également aux décideurs l'assurance que la construction et l'entretien des voies de transport ferroviaire international seront d'un niveau propre à garantir le transport efficace et efficient des marchandises entre les États membres.

13. Les États membres qui sont Parties contractantes à l'AGC ont également la possibilité de jouer de leur influence pour faire en sorte que l'Accord réponde encore mieux aux besoins futurs du secteur.

VI. Liens avec d'autres accords

14. L'AGC s'inscrit dans un certain contexte. On notera en particulier qu'il est étroitement lié à l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Cet accord revêt une importance particulière car il fait le pont entre le secteur ferroviaire et les autres modes de transport. Il recense notamment les lignes ferroviaires à utiliser pour le transport combiné et les principaux terminaux et autres installations nécessaires pour que les marchandises transportées par voie ferroviaire puissent être acheminées par d'autres modes de transport sur le « dernier kilomètre ». La grande majorité du réseau de l'AGTC se superpose au réseau de l'AGC, bien que certaines sections ne fassent partie que de l'un ou de l'autre.

15. D'autres accords placés sous les auspices du Comité des transports intérieurs de la CEE concernent directement le secteur ferroviaire, à savoir :

- La Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux voyageurs et aux bagages transportés par voie ferrée (1952) ;
- La Convention internationale pour faciliter le franchissement des frontières aux marchandises transportées par voie ferrée (1952) ;
- La Convention douanière relative aux pièces de rechange utilisées pour la réparation des wagons EUROP (1958) ;
- La Convention européenne relative au régime douanier des palettes utilisées dans les transports internationaux (1960) ;
- La Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982) ;

- La Convention relative au régime douanier des conteneurs utilisés en transport international dans le cadre d'un pool (1994) ;
- La Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS (2006) ;
- La Convention relative à la facilitation du franchissement des frontières pour les voyageurs, les bagages et les bagages non accompagnés dans le cadre du transport ferroviaire international (2019).

VII. Procédure d'adhésion

16. Les États membres de la CEE et ceux qui participent à ses travaux à titre consultatif et souhaitant adhérer à l'AGC n'ont qu'à soumettre leur document d'adhésion au Secrétaire général, à New York. En fonction des dispositions législatives nationales, ils peuvent avoir besoin d'adopter une loi qui confirme leur intention de se conformer aux dispositions de l'AGC.

17. En adhérant à l'AGC, les États membres peuvent participer activement à la mise à jour de l'Accord et veiller à ce qu'il réponde aux exigences de modernité des chemins de fer et de durabilité des transports, critères particulièrement importants au moment d'examiner les paramètres techniques prévus par l'Accord et l'étendue du réseau. Par exemple, une partie contractante peut proposer des amendements à l'Accord pour ajouter, remplacer ou supprimer des grandes lignes importantes du point de vue international.

18. Au fil des ans, l'AGC a également été renforcé par des éléments complémentaires. L'outil en ligne qui présente l'inventaire des normes AGC/AGTC pour le réseau ferroviaire (<https://apps.unece.org/WP24/>) en est un bon exemple. Cet outil permet à l'utilisateur de connaître des paramètres clés du réseau ferroviaire le long des itinéraires AGC/AGTC tels que le nombre de voies, le gabarit et la masse autorisée par essieu. Il est actuellement en cours de modernisation en vue de la création d'une application intégrée accessible dans un format interactif, le but étant de rendre les informations disponibles plus transparentes pour tous les acteurs du secteur ferroviaire.

19. Cette application intégrée donnera aussi des informations sur les principaux projets d'investissement et toutes les activités seront visibles sur une interface de système d'information géographique pour faciliter l'accessibilité des données.