



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

Genève, 20-22 octobre 2021

Point 3 c) de l'ordre du jour provisoire

Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes :**Mise en œuvre de l'Accord****Mécanisme d'examen de la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À sa soixante-troisième session, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) a décidé de mettre en place un mécanisme permettant d'évaluer le niveau de mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC). Ce mécanisme devrait permettre aux Parties contractantes de savoir si les lignes de transport désignées du réseau AGTC ont été mises en place conformément aux normes techniques et aux paramètres d'efficacité.
2. L'élaboration d'un tel mécanisme est également préconisée dans la résolution adoptée par le Comité des transports intérieurs (CTI) en vue de renforcer le transport intermodal de marchandises.
3. On trouvera dans le présent document une proposition de mécanisme d'examen de la mise en œuvre de l'AGTC. Plus précisément, il est proposé de mettre en place un mécanisme comportant deux parties distinctes, la première ayant pour objet d'évaluer les progrès réalisés dans l'établissement du réseau AGTC et la seconde, d'évaluer la réalisation des objectifs de performance.
4. Le WP.24 est invité à examiner le mécanisme proposé et ses deux parties distinctes en vue de l'adopter, s'il est jugé approprié, et d'engager le processus d'examen de la mise en œuvre de l'AGTC.



II. Bonnes pratiques existantes en matière d'examen de la mise en œuvre

5. La présente section porte sur les bonnes pratiques en matière d'établissement de rapports concernant les progrès réalisés dans la mise en œuvre des réseaux d'infrastructures. On y trouve des informations sur : a) l'établissement de rapports sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Règlement RTE-T (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les directives de l'Union européenne concernant le développement du réseau transeuropéen de transport (RTE-T) (règlement portant abrogation de la décision n° 661/2010/UE) ; et b) l'élaboration et la révision du Livre bleu, qui constitue un document de référence pour le suivi des progrès réalisés dans la mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes voies navigables d'importance internationale (AGN).

a) Établissement de rapports sur la mise en œuvre du réseau transeuropéen de transport

6. Les États membres de l'Union européenne sont tenus, en vertu du Règlement (UE) n° 1315 (2013), d'informer la Commission européenne, de manière régulière, complète et transparente, des progrès accomplis dans la mise en œuvre des projets RTE-T et des investissements réalisés à cette fin. Cela inclut la communication annuelle de données au moyen du système interactif d'information géographique et technique relatif au RTE-T (TENtec), dans la mesure du possible. Sont concernées toutes les données pertinentes relatives aux projets d'intérêt commun bénéficiant d'un financement de l'Union européenne.

7. Les données techniques et financières sont collectées, par section, et mises à jour au moyen de la plateforme consacrée à la méthode de coordination ouverte. Les processus de validation appliqués permettent de garantir que la saisie et la validation des données soient bien effectuées en étroite collaboration avec les États membres.

8. En ce qui concerne le réseau de chemin de fer du RTE-T, les données techniques sont collectées sur les paramètres suivants : électrification des lignes, écartement de la voie, charge maximale par essieu, longueur maximale des trains, vitesse sur la ligne, et déploiement du Système de gestion du trafic ferroviaire européen. Des données relatives à l'état des sections sont également collectées.

9. Le RTE-T dispose également d'un portail public qui fournit au public des informations actualisées sur l'état d'avancement de la mise en œuvre du réseau, au moyen de cartes interactives, d'une cartothèque et de divers supports audiovisuels. Ce portail peut être consulté sur la page suivante : Réseau transeuropéen de transport TENTEC – Commission européenne (europa.eu).

b) Inventaire des normes et paramètres principaux du réseau des voies navigables E (Livre bleu)

10. À sa quatorzième session, tenue en 1996, le Groupe de travail des transports par voie navigable (SC.3) est convenu d'élaborer un « Livre bleu » contenant un inventaire des normes et paramètres existants et envisagés des voies navigables E et des ports E en Europe, et présentant, de manière comparable au niveau international, les paramètres disponibles relatifs aux infrastructures de navigation intérieure en Europe en les mettant en rapport avec les normes et les paramètres minimaux prescrits dans l'AGN.

11. Le Livre bleu a été élaboré et publié pour la première fois en 1998 sous la référence TRANS/SC.3/144, et révisé à trois reprises, en 2006, en 2012 et en 2017. La troisième édition peut être consultée sur la page suivante : Livre bleu CEE.

12. Les données figurant dans le Livre bleu sont également disponibles dans une base de données en ligne à l'adresse suivante : www.unece.org/trans/main/sc3/bluebook_database.html. Cette base de données permet de rechercher, de filtrer et d'exporter les données relatives aux voies navigables E et aux ports E. Une carte en ligne présentant ces

données couplées à différentes cartes de référence (carte topographique ou carte satellite) donne un aperçu du réseau E au niveau paneuropéen.

13. Le Livre bleu présente une liste des goulets d'étranglement et des liaisons manquantes sur le réseau des voies navigables E par pays, qui sont définis comme : i) des goulets d'étranglement structurels ; ii) des goulets d'étranglement stratégiques ; et iii) des liaisons manquantes, ces données ayant été approuvées par le SC.3.

14. Le Livre bleu précise en outre les caractéristiques de navigation de chaque voie navigable E et de ses sections. Les valeurs cibles sont indiquées et mises en rapport avec les paramètres enregistrés au moment de l'élaboration de la nouvelle édition du Livre bleu.

15. Enfin, le Livre bleu présente des données sur les écluses ou les ensembles d'écluses, les ascenseurs fluviaux et les plans inclinés situés sur les voies navigables E, ainsi que des données sur les ports de navigation intérieure d'importance internationale, qui sont classés en fonction de leur capacité annuelle de manutention de cargaisons.

III. Déterminer le niveau de mise en œuvre de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes

16. La présente section indique quelles sont les données à collecter pour évaluer le niveau de mise en œuvre de l'AGTC de manière aussi efficace que ce que permettent les bonnes pratiques existantes présentées dans la section II. La partie a) traite des données relatives au développement du réseau AGTC, tandis que la partie b) porte sur les objectifs de performance prévus par l'Accord.

a) Données sur le réseau AGTC

17. Pour déterminer le niveau de mise en œuvre de l'AGTC, il faut disposer de données concernant le niveau de développement des lignes AGTC et des installations connexes.

18. Pour les lignes AGTC, les données doivent renseigner sur l'état des lignes, et plus particulièrement de leurs différentes sections, une section étant une partie de la ligne située entre deux points de référence spécifiés, communiqués de préférence sous la forme de coordonnées géographiques. En outre, les données doivent indiquer si les sections de lignes sont conformes aux paramètres minimaux relatifs aux infrastructures prévus par l'Accord, qui figurent dans le tableau ci-dessous.

		A		B	
		Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire		Nouvelles lignes	
		Actuellement	Valeurs cibles		
1.	Nombre de voies	(non spécifié)	(non spécifié)	2	
2.	Gabarit des véhicules		UIC B ²	UIC C ²	
3.	Entraxe minimal des voies ¹		4,0 m	4,2 m	
4.	Vitesse minimale de définition ³	100 km/h	Catégorie de ligne	Catégorie de ligne	Vitesse
			F1	F1	120
			F2	F2	120
			F3	F3	100

		A		B	
		F4	s.o.	F4	s.o.
		F1520	120	F1520	120
		F1600	100	F1600	100
5.	Masse autorisée par essieu :				
	Wagons ≤ 100 km/h	20 t	22,5 t	22,5 t	
	≤ 120 km/h	20 t	20 t	20 t	
6.	Déclivité maximale ¹	(non spécifié)	(non spécifié)	12,5 mm/m	
7.	Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m	

19. Comme l'AGTC fait la distinction entre les lignes existantes et les lignes nouvellement construites, les différentes sections de chaque ligne doivent être classées en fonction de ce critère pour que les valeurs cibles à atteindre soient clairement définies. Les informations sur l'état des lignes doivent mentionner cette classification.

20. Les installations connexes telles que les terminaux et les gares intermédiaires (ces dernières étant classées comme suit : gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, points de franchissement des frontières, gares de changement d'écartement, et ports ou liaisons par navires transbordeurs) doivent satisfaire aux prescriptions des lignes qu'elles desservent en ce qui concerne le gabarit des véhicules, la masse autorisée par essieu et la longueur minimale des voies d'évitement. Les données collectées concernant ces installations devraient permettre de confirmer si les normes minimales y sont respectées. En outre, pour les gares de changement d'écartement, il est nécessaire de savoir quelle est la technique utilisée pour effectuer ce changement, laquelle est mentionnée dans la section C de l'annexe II de l'AGTC. Pour les ports ou liaisons par navires transbordeurs, il est nécessaire de savoir quelle technique de transport par navires transbordeurs est utilisée, c'est-à-dire si les unités de chargement restent ou non sur les wagons pendant le transport. Cette information ne figure pas dans l'AGTC.

b) Objectifs de performance

21. L'AGTC définit un certain nombre d'objectifs de performance en ce qui concerne les installations. À ce titre, des statistiques pourraient être collectées pour déterminer si les objectifs de performance sont atteints, ou quels sont les progrès accomplis dans leur réalisation, en se basant sur des indicateurs.

22. Ces objectifs sont les suivants :

Aux terminaux et aux gares de changement d'écartement :

- Délai entre l'arrivée des trains et la disponibilité des wagons pour le déchargement des unités de chargement – maximum : une heure.

Aux terminaux :

- Délai entre l'acceptation du dernier envoi et le départ des trains – maximum : une heure.
- Délais d'attente pour les véhicules routiers – maximum : 20 minutes.

Dans les gares où s'effectuent les échanges de wagons :

- Temps d'arrêt pour l'échange de wagons – maximum : 30 minutes.

Aux frontières :

- Temps d'arrêt, uniquement si inévitable – maximum : 30 minutes.

Dans les ports :

- Temps d'arrêt – maximum : une heure.

23. L'AGTC définit également des objectifs de performance pour le matériel roulant. Ils sont équivalents aux paramètres relatifs aux infrastructures pour la vitesse et la charge par essieu, c'est-à-dire 120 km/h avec une charge de 20 tonnes par essieu et 100 km/h avec une charge de 22,5 tonnes par essieu.

IV. Mécanisme d'examen de la mise en œuvre

24. On trouvera dans la partie a) de la présente section une proposition de mécanisme d'examen de la mise en œuvre du réseau AGTC (lignes AGTC et installations connexes). Dans la partie b), on trouvera une proposition d'indicateurs de performance permettant d'évaluer les performances du réseau. Il est proposé que chacune de ces deux parties soit examinée séparément.

a) Mécanisme d'examen de la mise en œuvre du réseau AGTC

25. Le mécanisme d'examen de la mise en œuvre constitue un outil permettant d'évaluer et d'appréhender les progrès réalisés dans le développement du réseau AGTC.

26. La mise en place de ce mécanisme nécessite d'établir un inventaire (en adoptant une approche semblable à celle des inventaires TENtec ou des voies navigables E) fournissant les informations les plus récentes sur :

- Les lignes du réseau et les paramètres relatifs aux lignes en exploitation qui ont déjà atteint le niveau défini par les paramètres cibles ;
- Les installations connexes et les paramètres qui ont déjà atteint le niveau défini par les paramètres cibles.

27. Le mécanisme prévoit en outre l'obligation de signaler les changements de la valeur des paramètres par rapport aux informations figurant dans l'inventaire. Pour les sections de lignes et les installations connexes qui, dans l'inventaire, sont signalées comme n'ayant pas atteint les valeurs cibles pour les nouvelles lignes ou les nouvelles installations connexes, qui n'ont pas encore été établies, le rapport doit être fourni au moins une fois tous les trois ans (ou à un autre intervalle jugé approprié).

28. Les formulaires suivants devraient être utilisés pour fournir les informations mises à jour :

Pour les lignes AGTC :

Ligne AGTC	Section	Catégorie	État	Nombre de voies	Gabarit des véhicules	Entraxe minimal des voies	Vitesse minimale de définition	Masse autorisée par essieu (jusqu'à 100 km/h) (jusqu'à 120 km/h)	Déclivité maximale	Longueur utile minimale des voies d'évitement
Coordonnées géographiques du point de référence de début :		Ligne existante*	Mise à niveau	-	UIC B	4,0	120 km/h	22,5 t	-	750 m
			À mettre à niveau					20 t		
				x	x	x	x	x	x	x
Coordonnées géographiques du point de référence de fin :		Nouvelle ligne*	Établie							
			En construction**	2	UIC C	4,2	120 km/h	22,5 t	12,5 mm/m	750 m
			En cours de planification**					20 t		
				x	x	x	x	x	x	x

* Choisir ce qui correspond et remplir les autres champs en conséquence.

** Pour les lignes en construction ou en cours de planification, laisser les champs des valeurs atteintes vides.

Pour les installations connexes :

Type d'installation	Situation géographique	Type de ligne desservi	Gabarit des véhicules	Masse autorisée par essieu	Longueur utile minimale des voies d'évitement	Technique de changement utilisée (uniquement pour les gares de changement d'écartement)	Technique de transport utilisée (uniquement pour les ports ou liaisons par navires transbordeurs)
Gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons		Lignes existantes*				Changement des essieux/bogies des wagons	Transport des unités de chargement sur les wagons
			UIC B	22,5 t	750 m		
			x	x	x		
Points de franchissement des frontières		Nouvelles lignes*				Transbordement des unités de chargement par grue/autre équipement de manutention	Transbordement des unités de chargement sur le navire transbordeur
			UIC C	22,5 t	750 m		
			x	x	x		
Gares de changement d'écartement							
Ports ou liaisons par navires transbordeurs*							

* Choisir ce qui correspond et remplir les autres champs en conséquence.

29. L'inventaire peut être dressé en rassemblant les données provenant d'autres bases de données ouvertes existantes (par exemple TENtec pour les chemins de fer), en effectuant une mise à jour avec des données qui n'ont pas pu être reprises et en validant les données. Compte tenu du développement actuel du système d'information géographique (SIG), il est recommandé de collecter et de regrouper les données dans un format compatible avec le SIG afin de pouvoir les visualiser sur différentes cartes.

30. Dans les cas où la mise à jour de l'état d'une ligne laisse supposer un autre tracé de la ligne que celui indiqué à l'annexe I de l'AGTC, la mise à jour des données ne devrait être effectuée qu'après que la ligne a été modifiée en conséquence dans l'Accord.

31. Le SIG de la CEE et les données qui y ont été intégrées sur les lignes de l'AGTC, telles qu'elles ont été établies dans le cadre d'autres projets gérés par la Division des transports durables de la CEE, peuvent servir de base à l'établissement de l'inventaire en vue de l'examen de la mise en œuvre de l'AGTC. Le projet d'inventaire, dans sa version actuelle, pourrait être mis à jour à l'aide des formulaires présentés ci-dessus. Ces formulaires peuvent être établis sous forme électronique, afin que le report dans l'inventaire des données qui y figurent puisse se faire aisément. L'inventaire sera établi après que les données qui y figurent auront été validées par le WP.24, suite à la communication par toutes les Parties contractantes d'informations sur l'exactitude des données. Une fois l'inventaire validé, la première mise à jour devrait être examinée après trois ans (ou un autre intervalle jugé approprié).

32. Le SIG de la CEE portant sur les lignes AGTC et les installations connexes sera présenté indépendamment du présent document au WP.24, à la soixante-quatrième session.

b) Indicateurs de performance

33. Les progrès accomplis dans la réalisation des objectifs de performance prévus dans l'Accord et énumérés à la section III b) ci-dessus peuvent être évalués en calculant régulièrement (par exemple une fois par an) la valeur des principaux indicateurs de performance. Cette évaluation des performances peut être effectuée séparément et est indépendante de l'évaluation des progrès réalisés dans la mise en place du réseau AGTC au moyen de l'établissement et de la mise à jour de l'inventaire des lignes AGTC et des installations connexes. Les indicateurs suivants peuvent être utilisés pour évaluer l'évolution des performances :

- Temps d'attente moyen des trains aux terminaux AGTC pendant une année civile (calculé pour tous les trains chargés/déchargés aux terminaux AGTC pendant une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'attente médian des trains aux terminaux AGTC au cours d'une année civile (calculé pour tous les trains chargés/déchargés aux terminaux AGTC au cours d'une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'attente moyen des véhicules routiers aux terminaux AGTC pendant une année civile (calculé pour tous les véhicules routiers chargés/déchargés aux terminaux AGTC pendant une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'attente médian des véhicules routiers aux terminaux pendant une année civile (calculé pour tous les véhicules routiers chargés/déchargés aux terminaux AGTC pendant une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'arrêt moyen des trains dans les gares AGTC de changement d'écartement pendant une année civile (calculé pour tous les trains arrivant dans les gares AGTC de changement d'écartement pendant une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'arrêt médian des trains dans les gares AGTC de changement d'écartement pendant une année civile (calculé pour tous les trains arrivant dans les gares AGTC de changement d'écartement pendant une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'arrêt moyen des trains pour l'échange de wagons dans les gares où s'effectuent les échanges de wagons au cours d'une année civile (calculé pour tous les trains pour lesquels un arrêt est prévu pour l'échange de wagons au cours d'une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'arrêt médian des trains pour l'échange de wagons dans les gares où s'effectuent les échanges de wagons au cours d'une année civile (calculé pour tous les

trains pour lesquels un arrêt est prévu pour l'échange de wagons au cours d'une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;

- Temps d'arrêt moyen des trains aux points AGTC de franchissement des frontières au cours d'une année civile (calculé pour tous les trains arrivant aux points AGTC de franchissement des frontières au cours d'une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'arrêt médian des trains aux points AGTC de franchissement des frontières au cours d'une année civile (calculé pour tous les trains arrivant aux points AGTC de franchissement des frontières au cours d'une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'arrêt moyen des trains dans les ports AGTC au cours d'une année civile (calculé pour tous les trains arrivant dans les ports AGTC au cours d'une année civile sur le territoire d'une Partie contractante) ;
- Temps d'arrêt médian des trains dans les ports AGTC au cours d'une année civile (calculé pour tous les trains arrivant dans les ports AGTC au cours d'une année civile sur le territoire d'une Partie contractante).

34. Les indicateurs suivants peuvent être utilisés pour évaluer les performances des trains :

- Vitesse de déplacement moyenne des trains intermodaux au cours d'une année civile (calculée pour tous les trains sur leurs itinéraires au cours d'une année civile, le temps passé aux arrêts prévus devant être exclu) ;
- Rapport entre le nombre de trains intermodaux retardés de plus de 30 minutes et le nombre total de trains intermodaux au cours d'une année civile (calculé en divisant le nombre de trains présentant le retard indiqué par le nombre total de trains intermodaux utilisant le réseau d'une Partie contractante au cours d'une année civile).

35. La possibilité de calculer les indicateurs ci-dessus dépend de la question de savoir quelles données ont déjà été collectées par les ministères des transports ou les organismes nationaux de statistiques auprès des diverses parties prenantes du secteur des transports, en particulier les exploitants de réseaux de chemins de fer et d'installations connexes, et si la collecte des données supplémentaires requises pour le calcul des indicateurs, au cas où celles-ci ne seraient pas encore collectées, est possible et à quel moment.

36. À cet égard, avant d'approuver ces indicateurs, il convient d'effectuer des recherches pour déterminer quelles données sont déjà disponibles auprès des Parties contractantes. Il est donc recommandé que l'examen des performances soit effectué séparément de l'établissement de l'inventaire concernant le réseau et de l'examen des changements des paramètres relatifs au réseau.

37. Il serait sans doute utile d'examiner plus avant si le Groupe de travail de la CEE chargé des statistiques des transports pourrait collecter les données nécessaires à l'évaluation des performances.