



---

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

Genève, 19-21 octobre 2022

Point 3 d) de l'ordre du jour provisoire

**Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné  
et les installations connexes (AGTC) : réseaux principaux****Réseaux principaux****Note du secrétariat****I. Introduction**

1. À sa précédente session, en 2021, le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24), examinant la possibilité de créer un réseau principal dans le cadre de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), a chargé le secrétariat de prendre contact avec les Parties contractantes à l'AGTC afin de leur demander : i) de définir quelle(s) ligne(s) traversant leur territoire devrai(en)t éventuellement faire partie du réseau principal et, à ce titre, être visées par des procédures spéciales applicables en cas d'urgence ; et ii) de formuler des propositions relatives à la teneur de ces procédures.

2. Le présent document est une synthèse des informations recueillies par le secrétariat concernant les points i) et ii) ci-dessus.

**II. Propositions relatives à la constitution du réseau principal  
et aux procédures**

3. Le 22 juin 2022, le secrétariat a rappelé aux coordonnateurs de tous les pays Parties contractantes à l'AGTC la décision du WP.24 relative aux réseaux principaux et leur a demandé de communiquer des informations concernant les points i) et ii) ci-dessus.

4. Au moment de l'élaboration du présent document, les réponses des pays suivants ont été reçues : Allemagne, Autriche, Bulgarie, Grèce, Lettonie, Serbie, Tchéquie et Türkiye.

5. Les propositions suivantes ont été faites en ce qui concerne les réseaux principaux :

- Autriche : Pour les États de l'Union européenne, les lignes du réseau principal doivent être équivalentes à celles du réseau central et du réseau central élargi dans le cadre du RTE-T, soit, pour l'Autriche : C-E 43, C-E 45, C-E 50 (sans le segment de Buchs à Innsbruck), C-E 52, C-E 55 (sans le segment de Horni-Dvoriste à Linz via Summerau), C-E 63, C-E 65, C-E 67, C-E 451 et C-E 551 ;



- Bulgarie : Toutes les lignes concernées par l'AGTC en Bulgarie ont le même statut en ce qui concerne les procédures d'urgence, et il n'a pas été jugé nécessaire de donner la priorité à l'une des lignes ;
  - Tchéquie : Les lignes du réseau principal doivent être équivalentes à celles du réseau central du RTE-T ;
  - Allemagne : Les lignes devant faire partie du réseau principal ne pourront être définies qu'une fois qu'un accord aura été trouvé concernant les procédures spéciales, notamment les prescriptions à respecter lors de situations d'urgence sur les lignes du réseau principal ;
  - Grèce : Il est proposé que les lignes suivantes fassent partie du réseau principal : C 70/2, C-E 85, C-E 853, C-E 855, C 85/1 (jusqu'à Florina), C 85/2 (jusqu'à Amindeo), C 85/3 (à partir de Kalabaka) et C 84/4 (jusqu'à Aigio) ;
  - Lettonie : Les trois lignes répertoriées par l'AGTC en Lettonie, à savoir C 12, C 14 et C-E 75, devraient faire partie du réseau principal ;
  - Serbie : La priorité est donnée aux lignes C-E 70 et C-E 85 ;
  - Türkiye : Aucune ligne nécessitant l'application de procédures spéciales n'a été désignée jusqu'à présent.
6. Les propositions suivantes ont été faites en ce qui concerne les procédures spéciales :
- Autriche : Le Handbook for International Contingency Management (Manuel de gestion des situations d'urgence de portée internationale), disponible à l'adresse <https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE-International-Contingency-Management-handbook-v-2.0.pdf>, est utilisé en cas de situation d'urgence. Il définit : a) comment reconnaître et quand déclarer une perturbation d'importance internationale ; b) le processus de gestion de la continuité des activités au niveau international ; c) les rôles nécessaires à la coopération internationale ; d) les personnes à contacter ; et e) des procédures préétablies et les meilleures pratiques. En outre, des études de cas sont réalisées pour analyser les principes d'allocation en cas de perturbation. L'affectation des capacités en cas de perturbation ou de surcharge est par ailleurs réglementée sur le plan national : loi autrichienne de 1957 sur les chemins de fer (loi fédérale sur les chemins de fer, les véhicules ferroviaires et le transport ferroviaire, version originale : BGBl. n° 60/1957, version actuelle : BGBl. I n° 231/2021, § 65c et § 66 ; <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302>). L'entreprise chargée de l'infrastructure ferroviaire est tenue d'élaborer un plan d'intervention d'urgence définissant toutes les autorités publiques compétentes qui doivent être informées et de prendre toutes les mesures nécessaires pour normaliser la situation. S'il a été établi que l'infrastructure ferroviaire était surchargée, l'organisme chargé de l'affectation donne la priorité aux demandes dans un ordre prédéfini par la loi. Les procédures à suivre et les critères de priorité à appliquer en cas d'encombrement des infrastructures ferroviaires sont précisés dans les conditions du réseau de chemin de fer ;
  - Bulgarie : Le Handbook for International Contingency Management (Manuel de gestion des situations d'urgence de portée internationale), disponible à l'adresse <https://rne.eu/wp-content/uploads/RNE-International-Contingency-Management-handbook-v-2.0.pdf>, est utilisé en cas de situation d'urgence au niveau international. Il existe également des règles applicables aux situations d'urgence au niveau national, qui peuvent être consultées à l'adresse <https://www.rail-infra.bg/bg/302> ;
  - Tchéquie : Les règles à définir doivent être claires et conformes aux autres règles internationales en vigueur et aux règles de l'Union européenne. Elles doivent également permettre l'application de procédures d'approbation souples par les gestionnaires des chemins de fer et des infrastructures ;
  - Allemagne : Il convient avant tout d'examiner les dispositions existantes en matière de procédure, par exemple au niveau européen, car les procédures spéciales de l'AGTC relatives aux situations d'urgence, si elles devaient être adoptées, pourraient s'en inspirer ;

- Grèce : Des plans d'intervention d'urgence ont été établis par les gestionnaires d'infrastructure compétents pour les catégories d'urgence suivantes : accident ferroviaire (collision avec des véhicules à moteur, déraillement, incendie, séparation du train, fuite/étalement/diffusion de marchandises dangereuses, déversement, etc.), phénomènes naturels (tels que des conditions météorologiques extrêmes), difficultés de circulation, difficultés d'exploitation (par exemple en raison d'une grève), lutte contre les actes de malveillance visant les installations et le matériel, sécurité du personnel et des passagers ; des mesures d'urgence sont également disponibles pour les quatre catégories suivantes : accidents de tunnel, évacuations, collisions et problèmes liés aux marchandises dangereuses ; il n'y a pas de plan d'urgence en place pour les pandémies ;
- Lettonie : Les propositions figurant dans le document ECE/TRANS/2022/19 peuvent être prises en considération aux fins de la définition des procédures spéciales. Par exemple, il conviendrait de revoir les accords bilatéraux de franchissement des frontières ou d'obtenir des autorisations pour que les conducteurs de train puissent travailler sur de nouvelles lignes, pour autant que cela ne compromette pas la sécurité des opérations. Par ailleurs, certaines procédures peuvent être plus pertinentes pour certains pays que pour d'autres : par exemple, l'utilisation d'itinéraires de remplacement serait plus pertinente pour les grands pays, leur réseau étant plus vaste, que pour les petits pays, qui ont moins de possibilités s'agissant des itinéraires de contournement. La capacité et l'utilisation d'itinéraires de remplacement sur le réseau à écartement de 1 520 mm sont régies par le plan de formation des trains, dont toute modification doit être coordonnée. Lorsqu'il existe plusieurs systèmes d'attribution des itinéraires des trains et que ces systèmes ne sont pas entièrement compatibles, des difficultés peuvent survenir lors du transfert des données nécessaires à cette attribution. En outre, toute procédure, avant d'être acceptée comme procédure spéciale, doit être examinée au regard du coût de sa mise en œuvre. Si celui-ci est extrêmement élevé, la procédure ne devrait pas être acceptée, car certains pays au moins risqueraient de ne pas être en mesure de la mettre en œuvre ;
- Serbie : Aucune information n'a été communiquée à ce sujet ;
- Türkiye : Aucune proposition spécifique n'a été faite. En République de Türkiye, la Direction de la gestion des catastrophes et des situations d'urgence du Ministère de l'intérieur a créé le groupe de travail de la coopération et de l'appui internationaux et son sous-groupe, le groupe de travail des transports et des infrastructures, conformément au plan national d'intervention en cas de catastrophe. En cas d'urgence, ce sous-groupe détermine les ports maritimes, les aéroports et les points de passage de la frontière à utiliser. Ces informations sont transmises au groupe de travail de la coopération et de l'appui internationaux, qui les communique aux autres pays.