

## **Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC)**

Conclu à Genève le 1<sup>er</sup> février 1991

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 16 décembre 1992<sup>1</sup>

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 11 février 1993

Entré en vigueur pour la Suisse le 20 octobre 1993

(Etat le 8 mars 2005)

---

*Les Parties contractantes,*

désireuses de faciliter le transport international des marchandises,

sachant que le transport international des marchandises devrait se développer en raison de l'accroissement des échanges internationaux,

conscientes des conséquences négatives qu'une telle évolution pourrait avoir sur l'environnement,

soulignant l'importance du rôle du transport combiné pour ce qui est d'alléger la charge qui pèse sur le réseau routier européen et en particulier sur le trafic transalpin, ainsi que de limiter les atteintes à l'environnement,

convaincues qu'il est indispensable, pour rendre le transport international combiné en Europe plus efficace et plus attrayant pour la clientèle, de mettre en place un cadre juridique établissant un plan coordonné de développement des services de transport combiné et de l'infrastructure nécessaire à l'exploitation de ces services, sur la base de paramètres et de normes de performance convenus au plan international,

*sont convenues de ce qui suit:*

### **Chapitre I Généralités**

**Art. 1** Définitions Aux fins du présent Accord:

- a) L'expression «transport combiné» désigne le transport de marchandises dans une unité de transport unique empruntant plus d'un mode de transport;
- b) L'expression «réseau de grandes lignes de transport international combiné» désigne toutes les lignes de chemin de fer considérées comme importantes pour le transport international combiné:

RO 1993 2838; FF 1992 III 1060

<sup>1</sup> RO 1993 2837

- i) si elles sont couramment utilisées dans le cadre du transport international combiné régulier (par exemple par caisse amovible, par conteneur, par semi-remorque);
  - ii) si elles servent de lignes d'apport importantes pour le transport international combiné;
  - iii) s'il est prévu qu'elles deviendront dans un proche avenir d'importantes lignes de transport combiné (d'après les définitions données en i) et ii));
- c) L'expression «installations connexes» désigne les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les gares où s'effectuent les échanges de groupes de wagons, les postes de changement d'écartement ainsi que les ports ou liaisons par navires transbordeurs jouant un rôle important dans le transport international combiné.

## **Art. 2** Désignation du réseau

Les Parties contractantes adoptent les dispositions du présent Accord sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de grandes lignes de transport international combiné et d'installations connexes ci-après dénommé «réseau de transport international combiné» qu'elles entendent mettre en place dans le cadre de programmes nationaux. Le réseau de transport international combiné est constitué par les lignes de chemin de fer visées à l'annexe I au présent Accord ainsi que par les terminaux de transport combiné, les points de franchissement des frontières, les postes de changement d'écartement et les ports ou liaisons par navires transbordeurs qui jouent un rôle important dans le transport international combiné et qui sont mentionnés à l'annexe II au présent Accord.

## **Art. 3** Caractéristiques techniques du réseau

Les lignes de chemin de fer du réseau de transport international combiné seront conformes aux caractéristiques énoncées à l'annexe III au présent Accord ou seront alignées sur les dispositions de ladite annexe lors de travaux d'amélioration qui devront être effectués conformément aux programmes nationaux.

## **Art. 4** Objectifs opérationnels

Afin de faciliter les services de transport international combiné sur le réseau de transport international combiné, les Parties contractantes prendront les mesures appropriées pour que soient appliqués les paramètres de performance et les normes minimales applicables aux trains de transport combiné et aux installations connexes dont il est question à l'annexe IV au présent Accord.

## **Art. 5** Annexes

Les annexes au présent Accord font partie intégrante dudit Accord. Des annexes supplémentaires couvrant d'autres aspects du transport combiné pourront être ajoutées à l'Accord, conformément à la procédure d'amendement décrite à l'article 14.

## **Chapitre II**

### **Dispositions finales**

#### **Art. 6** Désignation du dépositaire

Le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies est le dépositaire de l'Accord.

#### **Art. 7** Signature

1. Le présent Accord sera ouvert, à l'office des Nations Unies à Genève, à la signature des Etats qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe soit admis à la Commission à titre consultatif, conformément aux paragraphes 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1<sup>er</sup> avril 1991 au 31 mars 1992.

2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

#### **Art. 8** Ratification, acceptation ou approbation

1. Le présent Accord est soumis à ratification, acceptation ou approbation, conformément au paragraphe 2 de l'article 7.

2. La ratification, l'acceptation ou l'approbation s'effectueront par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### **Art. 9** Adhésion

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7, à partir du 1<sup>er</sup> avril 1991.

2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

#### **Art. 10** Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.

2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.

3. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

**Art. 11** Limites à l'application de l'Accord

1. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies<sup>2</sup> et limitées aux exigences de la situation qu'elle estime nécessaires pour sa sécurité extérieure ou intérieure.
2. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature.

**Art. 12** Règlement des différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière, sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes en litige le demande, et sera, en conséquence, renvoyé à un ou plusieurs arbitres choisis d'un commun accord par les Parties en litige. Si, dans les trois mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un arbitre ou des arbitres, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies de désigner un arbitre unique devant lequel le différend sera renvoyé pour décision.
2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

**Art. 13** Réserves

Tout Etat pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier au dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 12 du présent Accord.

**Art. 14** Procédure d'amendement du présent Accord

1. Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée au Secré-

<sup>2</sup> RS 0.120

taire général de l'Organisation des Nations Unies par un Etat qui est Partie contractante.

5. Si une objection à la proposition d'amendement a été, notifiée conformément aux dispositions du paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

#### **Art. 15** Procédure d'amendement des annexes I et II

1. Les annexes I et II du présent Accord pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.

2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.

3. Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'une nouvelle ligne, d'un terminal important, d'un point de franchissement de la frontière, d'un poste de changement d'écartement, d'un port ou d'une liaison par navire transbordeur ou dans le cas de la modification de ces installations, son territoire est franchi par cette ligne ou est directement relié au terminal important ou si le terminal important, le point de franchissement de la frontière, le poste de changement d'écartement ou le point terminal du port ou de la liaison par navire transbordeur envisagés sont situés sur ledit territoire.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement intéressées n'a notifié son objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

5. Tout amendement ainsi accepté sera communiqué par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication par le dépositaire.

6. Si une objection à l'amendement proposé a été notifiée conformément au paragraphe 4 du présent article, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

7. Le dépositaire sera tenu rapidement informé par le secrétariat de la Commission économique pour l'Europe sur les Parties contractantes qui sont directement concernées par une proposition d'amendement.

**Art. 16** Procédure d'amendement des annexes III et IV

1. Les annexes III et IV du présent Accord pourront être amendées conformément à la procédure définie dans le présent article.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera réputée acceptée à moins que dans le délai de six mois suivant la date de sa communication un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement proposé au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
5. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.
6. Si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié une objection à l'amendement proposé conformément au paragraphe 4 ci-dessus, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

**Art. 17** Clause de sauvegarde

Les dispositions du présent Accord ne peuvent prévaloir contre celles que certains Etats sont amenés à prendre entre eux en application de certains traités multilatéraux tels que le Traité de Rome de 1957 instituant la Communauté économique européenne.

**Art. 18** Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.

**Art. 19** Extinction

Si, après l'entrée en vigueur du présent Accord, le nombre des Etats qui sont Parties contractantes se trouve ramené à moins de huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs, le présent Accord cessera de produire ses effets douze mois à partir de la date à laquelle le huitième Etat aura cessé d'en être une Partie contractante.

**Art. 20**            Notifications et communications du dépositaire

Outre les notifications et communications qui pourraient être spécifiées dans le présent Accord, les fonctions de dépositaire du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies seront telles qu'elles sont spécifiées dans la Partie VII de la Convention de Vienne sur le droit des traités, conclue à Vienne le 23 mai 1969<sup>3</sup>.

**Art. 21**            Textes authentiques

L'original du présent Accord, dont les textes en langues anglaise, française et russe font également foi, sera déposé auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

*En foi de quoi*, les soussignés, à ce dûment autorisés, ont signé le présent Accord.

Fait à Genève, le premier février mil neuf cent quatre-vingt onze.

*(Suivent les signatures)*

## Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

### (1) Portugal\*

- C–E 05 (Fuentes de Oñoro–) Vilar Formoso–Pampilhosa– $\frac{\text{Coimbra–Lisboa}}{\text{Porto}}$   
 C–E 90 Lisboa–Entrocamento–Marvao (–Valencia de Alcántara)

### (2) Espagne\*

- C–E 05 (Hendaye–) Irún–Burgos–Medina del Campo–Fuentes de Oñoro (–Vilar Formoso)  
 C–E 07 (Hendaye–) Irún–Burgos– $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ –Madrid  
 C–E 053 Madrid–Córdoba–Bobadilla–Algeciras  
 C–E 90 (Marvao–) Valencia de Alcántara–Madrid–Barcelona–Port Bou (–Cerbère)  
 C 90/91 Valencia–Barcelona

### (3) Irlande\*

- C–E 03 (Larne–Belfast)–Dublin

### Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes

«C–E» indique les lignes de chemin de fer essentiellement identiques aux lignes E pertinentes de l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) de 1985.

«C» indique d'autres itinéraires importants pour le transport international combiné. Les numéros d'ordre de ligne «C» sont identiques à ceux de la ligne E la plus proche et sont suivis, quelquefois, par un numéro de série.

Le numéro d'ordre E a été indiqué pour faciliter le renvoi aux lignes figurant dans l'AGC et la comparaison avec celles-ci. Il n'indique en aucune manière si les États sont ou non Parties contractantes à l'AGC ou ont l'intention de le devenir.

#### \* Symboles utilisés

( ) = Gares se trouvant hors du pays considéré [notamment (Hendaye–)]

————— = Autres itinéraires (notamment  $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ ).

----- = Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C–E seulement).

..... = Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C–E seulement).



(4) **Royaume-Uni\***

- C-E 03 Glasgow–Stranraer–Larne–Belfast (–Dublin)–Holyhead–Crewe–London–  
Carlisle  
Folkstone–Dover (–Calais)
- C 03/1 London–Cardiff
- C 03/2 Cleveland–Doncaster–London  
Leeds
- C-E 16 London–Harwich (–Zeebrugge)

(5) **France\***

- C-E 05 } Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irún)  
C-E 07 }
- C 07 Paris–Toulouse
- C-E 15 (Quévy–) Feignies –Aulnoye–Paris– Dijon –Lyon–Avignon–  
(Erquelinnes–) Jeumont Le Creusot  
Tarascon–Marseille
- C 20 Lille–Tourcoing (–Mouscron)
- C-E 23 Dunkerque–Aulnoye–Thionville–Metz–Frouard–Toul–Culmont–  
Chalindrey–Dijon (–Vallorbe)
- C-E 25 (Bettembourg–) Thionville–Metz–Strasbourg–Mulhouse–  
(–Basel)  
Belfort–Besançon–Dijon
- C 25 Thionville–Apach (–Perl)
- C-E 40 Le Havre–Paris–Lérouville–Onville–Metz–Rémilly–Forbach  
(–Saarbrücken)
- C 40 Paris–Le Mans– Nantes  
Rennes
- C-E 42 Paris–Lérouville–Nancy–Sarrebouurg–Réding–Strasbourg (–Kehl)
- C 51 (Dover–) Calais–Lille–Paris
- C-E 70 Paris–Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane (–Torino)
- C-E 700 Lyon–Ambérieu
- C-E 90 (Port Bou–) Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton  
(–Ventimiglia)
- C 90/2 Bordeaux–Toulouse–Narbonne

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

**(6) Pays-Bas\***

- C-E 15 Amsterdam–Den Haag–Rotterdam Roosendaal (–Antwerpen)  
 C-E 35 Amsterdam–Utrecht–Arnhem (–Emmerich)  
 C 10/1 Utrecht–Amersfoort–Hengelo (–Bad Bentheim)  
 C-E 16 (Harwich–) Hoek Van Holland–Rotterdam–Utrecht  
 C 16 Rotterdam–Tilburg–Venlo (–Köln)

**(7) Belgique\***

- C-E 10 } (Dover–) Oostende–Bruxelles–Liège (–Aachen)  
 C-E 20 }  
 C 20 (Tourcoing–) Mouscron–Liège–Montzen (–Aachen)  
 C-E 15 (Roosendaal–) Antwerpen–Bruxelles–Quévy (–Feignies)  
 C 15 (Jeumont–) Erquelines–Charleroi  
 C-E 25 Bruxelles–Arlon–Sterpenich (–Kleinbettingen)  
 C-E 22 (Harwich–) Zeebrugge–Brugge

**(8) Luxembourg\***

- C-E 25 (Sterpenich–) Kleinbettingen–Luxembourg–Bettembourg (–Thionville)

**(9) Allemagne\***

- C 16 (Venlo–) Mönchengladbach–Köln  
 C 25 (Apach–) Perl–Trier–Koblenz  
 C-E 35 (Arnhem–) Emmerich–Duisburg–Düsseldorf–  
Düsseldorf–Neuss  
 Köln–Mainz–Mannheim–Karlsruhe (–Basel)  
 C-E 43 Frankfurt (M)–Heidelberg  
Mannheim–Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Augsburg–  
 München–Freilassing (–Salzburg)  
 C-E 45 (Rødby–) Puttgarden–Hamburg–Hannover–Bebra–Gemünden–Nürnberg–  
 Augsburg–München (–Kufstein)  
 C 45/1 (Fredericia–) Flensburg–Hamburg  
 C 45/2 Bremerhaven–Bremen–Hannover  
 C 45/3 Travemünde–Lübeck  
 C-E 451 Nürnberg–Passau (–Wels)  
 C-E 51 (Gedser–) Rostock–Berlin/Seddin–Leipzig–Plauen–Hof–Nürnberg

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

- C-E 55 } (Trelleborg-) Sassnitz Hafen–Stralsund–Pasewalk–Berlin/Seddin–  
C-E 61 } Dresden–Bad Schandau (–Decin) Neustrelitz
- C-E 10 (Liège-) Aachen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Münster–Osnabrück–  
Bremen–Hamburg–Lübeck (–Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim–Osnabrück
- C-E 18 Hamburg–Büchen–Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège-) Aachen–Köln–Duisburg–Dortmund–Hannover–Helmstedt–  
Berlin/Seddin–Frankfurt (O) (–Kunowice)
- C-E 30 Dresden–Görlitz (Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt (M)–Hanau–Fliesen–Bebra–Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken–Ludwigshafen–Mannheim–Frankfurt (M)–  
Gemünden–Nürnberg–Schirnding (–Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl–Appenweiler–Karlsruhe–Mühlacker–Stuttgart  
Offenburg
- C-E 46 Main–Frankfurt (M)
- (10) **Suisse\***
- C-E 23 (Dijon-) Vallorbe–Lausanne–Brig
- C-E 25 (Mulhouse-) Basel–Olten–Bern–Brig (–Domodossola)
- C-E 35 (Karlsruhe-) Basel–Olten–Chiasso (–Milano)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel–Brugg–Immensee–Bellinzona–(–Luino)  
Chiasso (–Milano)
- C-E 50 (Culoz-) Genève–Lausanne–Bern–Zürich–Buchs (–Innsbruck)
- (11) **Italie\***
- C-E 25 (Brig-) Domodossola–Novara–Milano–Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano–Bologna–Firenze–Roma–Napoli–Salerno–  
Villa S. Giovanni–Messina
- C 35 (Bellinzona-) Luino–Gallarate–Rho–Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero–Verona–Bologna–Ancona–Foggia–Bari–  
Brindisi
- C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio–Udine–Venezia–Bologna  
Trieste
- C-E 70 (Modane-) Torino–Rho–Milano–Verona–Trieste–Villa Opicina  
(–Sezana)
- C-E 72 Torino–Genova

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma

C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

(12) **Norvège\***

C-E 45 Oslo-(Kornsjø)

C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

(13) **Suède\***

C 10/2 Stockholm (-Turku)

C-E 45 (Kornsjø) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)

C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)

C 45/3 Malmö (-Travemünde)

C-E 53 Helsingborg-Hässleholm

C-E 55 } Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

C-E 61 }

C 55 Hallsberg-Göteborg

C-E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)

C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

(14) **Danemark\***

C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby  
(-Puttgarden)

C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus  
København-Fredericia (-Flensburg)

C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

(15) **Autriche\***

C-E 43 (Freilassing-) Salzburg

C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)

C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels

C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)

C-E 551 (Horní-Dvůrka-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael

C-E 65 (Břeclav-) Bernhardsthal-Wien-Semmering-Bruck a. d. Mur-  
Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)

C-E 67 Bruck a. d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl- Kufstein (-Rosenheim-Freilassing) -  
Schwarzach St. Veit  
Salzburg-Linz-Wien- (-Hegyeshalom)  
Ebenfurt (-Sopron)

(16) **Pologne\***

C-E 59 Swinoujscie-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-  
Chalupki

C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)

C-E 65 Gdynia-Gdansk-Tczew- Warszawa Katowice-Zebrzydowice  
Bydgoszcz  
(-Petrovice U. Karviné)

C 65 Nowa Sol-Zagan Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)

C-E 20 (Frankfurt (O) -) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-  
Skiermiewice  
Terespol (-Brest)

C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka  
(-Mostiska)

(17) **République fédérative tchèque et slovaque\***

C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha

C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)

C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C. Trebova

C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-  
Komarno(-Komarom)  
Rusovce (-Hegyeshalom)

C-E 63 Zilina-Bratislava

C-E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav  
(-Bernhardsthal)

C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha

C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-  
Ostrava- Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Cierna nad Tisou (-Cop)  
Puchov

C-E 52 Bratislava-N. Zamky-Sturovo (-Szob)

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

(18) **Hongrie\***

- C-E 61  $\frac{\text{Bratislava-Komarno-}}{\text{Hegyeshalom}}$ -Komárom-Budapest
- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- C-E 50 (Wien-)  $\frac{\text{Hegyeshalom}}{\text{Sopron}}$ -Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony  
(-Cop)
- C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

(19) **Yougoslavie\***

- C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper
- C-E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-  $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
- C-E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

(20) **Grèce\***

- C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

(21) **Roumanie\***

- C-E 95 (Ungeni-) Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu  
(-Ruse)
- C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)
- C-E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- C-E 562 Bucuresti-Constanta

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

(22) **Bulgarie\***

- C–E 95 (Giurgiu–) Ruse–Gorna Oriahovitza–Dimitrovgrad  
C 95 (Calafat–) Vidin–Sofija  
C–E 680 Sofija–Mezdra–Gorna Oriahovitza–Kaspican–Sindel–Varna  
C–E 70 (Dimitrovgrad–) Dragoman–Sofija–Plovdiv–Dimitrovgrad Sever–  
Svilengrad (–Kapikule)  
C–E 720 Plovdiv–Zimintza–Karnobat–Burgas  
C–E 855 Sofija–Kulata (–Promachon)

(23) **Finlande\***

- C–E 10 Hanko–Helsinki–Riihimäki–Kouvola–Vainikkala (–Luzhaika)  
C 10/2 (Stockholm–) Turku–Helsinki

(24) **Union des Républiques socialistes soviétiques\***

- C–E 95 (Iasi–) Ungeni–Kichinev–Benderi–Kiev–Moskva  
C–E 10 (Vainikkala–) Luzhaika–Leningrad–Moskva  
C–E 20 (Terespol–) Brest–Moskva  
C–E 30 (Medyka–) Mostiska–Lvov–Kiev–Moskva  
C–E 40 (Cierna N. Tis–) Cop–Lvov  
C–E 50 (Zahony–) Cop–Lvov–Kiev–Moskva

(25) **Turquie\***

- C–E 70 (Svilengrad–) Kapikule–Istanbul–Haydarpasa–Ankara  
C–E 702  $\frac{\text{Ankara}}{\text{Bandirma–Anmara}}$ –Kapiköy–[Razi–(Iran)]  
C–E 702 Samsun–Sivas–Malatya– Kapiköy–[Razi–(Iran)]  
C–E 704  $\frac{\text{Ankara}}{\text{Mersin–Adana–Iskenderun}}$ –Nusaybin–[Kamishli (Syria)–  
Tel Kotchet (Iraq)]

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir la note de la première page de l'annexe I.

## Installations importantes pour le transport international combiné

### A. Terminaux importants pour le transport international combiné

<i>Autriche</i>	Praha Zizkov
Graz-Messendorf	Prerov
Linz	Zilina
Salzburg	
Villach-Fürnitz	<i>Danemark</i>
Wels	Arhus
Wien	Glostrup
	København
<i>Belgique</i>	Padborg
Antwerpen	
Bressoux (Liège)	<i>Finlande</i>
Bruxelles	Helsinki-Pasila
Châtelet	
Lauwe LAR	<i>France</i>
Zeebrugge	Avignon-Courtine
	Bordeaux-Bastide
<i>Bulgarie</i>	Dunkerque
Burgas	Hendaye
Dimitrovgrad Sever	Le Havre
Gorna Oriahovitza	Lille-St. Sauveur
Filipovo	Lyon-Venissieux
Ruse	Marseille-Canet
Sofija	Paris-La Chapelle
Stara Zagora	Paris-Noisy-Le-Sec
Varna	Paris-Pompadour
	Paris-Rungis
<i>République fédérative tchèque et slovaque</i>	Paris-Valenton
Bratislava	Perpignan
Brno	Strasbourg
Ceske Budejovice	Rouen-Sotteville
Cheb	Toulouse
Cierna n. Tisou	<i>Allemagne</i>
Decin	Augsburg-Oberhausen
Jihlava	Basel Bad GBF
Kolin	Berlin
Kosice	Bielefeld Ost
Lovosice	Bochum-Langendreer
Ostrava	Bremen-Grolland Roland
Plzen	Bremerhaven-Nordhafen



Dresden  
Düsseldorf-Bilk  
Duisburg-Ruhrort Hafen  
Frankfurt (Main) Ost  
Freiburg (Breisgau) GBF  
Hagen HBF  
Hamburg-Wilhelmsburg  
Hamburg-Rothenburgsort  
Hamburg-Süd  
Hamburg-Waltershof  
Hannover-Linden  
Ingoldstadt Nord  
Karlsruhe HBF  
Kiel HGBF  
Köln Eifelort  
Leipzig  
Lübeck HBF  
Ludwigsburg  
Mainz Gustavsburg  
Mannheim RBF  
München HBF  
Neuss  
Neu Ulm  
Nürnberg HGBF  
Offenburg  
Regensburg  
Rheine  
Rostock  
Saarbrücken HGBF  
Schweinfurt HBF  
Wuppertal-Langefeld

*Grèce*

Aghii Anargyri (Athinai)  
Thessaloniki

*Hongrie*

Budapest  
Sopron  
Záhony  
Szeged  
Debrecen

*Irlande*

Dublin-North Wall

*Italie*

Bari-Lamasinata  
Bologna-Interporto  
Busto Arsizio  
Brindisi  
Livorno  
Milano-G. Pirelli  
Milano-Rogoredo  
Modena  
Napoli-Granili  
Napoli Traccia  
Novara  
Padova-Interporto  
Pescara-P. N.  
Pomezia-S. P.  
Rivalta Scrivia  
Torino-Orbassano  
Trieste  
Verona-Q. E.

*Luxembourg*

Bettembourg

*Pays-Bas*

Rotterdam-Haven  
Rotterdam-Noord  
Venlo  
Ede

*Norvège*

Oslo-Alnabru,

*Pologne*

Gdąnsk  
Gdynia  
Krakow  
Lodz  
Malaszewicze  
Poznan  
Sosnowiec  
Szczecin  
Swinoujscie  
Warszawa  
Wroclaw

*Portugal*

Alcántara (Lisboa)  
 Espinho  
 Leixoes  
 Lisboa-Beirolas

*Roumanie*

Bucuresti  
 Constanta  
 Craiova  
 Oradea

*Espagne*

Algeciras  
 Barcelona  
 Irún  
 Madrid  
 Port-Bou  
 Tarragona  
 Valencia (-Silla)

*Suède*

Göteborg  
 Helsingborg  
 Malmö  
 Stockholm-Årsta

*Suisse*

Aarau-Birrfeld  
 Basel SBB  
 Berne  
 Chiasso  
 Genève  
 Lugano-Vedeggio  
 Luzern  
 Renens  
 Zürich

*Turquie*

Bandirma  
 Derince  
 Iskenderun  
 Istanbul  
 Mersin  
 Samsun

*Union des Républiques socialistes  
soviétiques*

Brest  
 Cop  
 Kiev  
 Moskva-Lvov

*Royaume-Uni*

Belfast  
 Birmingham  
 Bristol  
 Cardiff  
 Cleveland  
 Coatbridge (Glasgow)  
 Glasgow  
 Harwich  
 Holyhead  
 Ipswich  
 Leeds  
 Liverpool-Garston  
 London-Stratford  
 London-Willesden  
 Manchester-Trafford Park  
 Southampton  
 Tilbury

*Yougoslavie*

Beograd  
 Koper  
 Ljubljana  
 Rijeka  
 Zagreb

## **B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné<sup>4</sup>**

Vilar Formoso (CP)–Fuentes de Oñoro (RENFE)

Marvao (CP)–Valencia de Alcántara (RENFE)

Irún (RENFE)–Hendaye (SNCF)

Port Bou (RENFE)–Cerbère (SNCF)

Dublin (CIE)–Holyhead (BR)

Dundalk (CIE)–Newry (NIR)

Dover (BR)–Calais (SNCF)

–Dunkerque (SNCF)

–Oostende (SNCB)

Harwich (BR)–Zeebrugge (SNCB)

Menton (SNCF)–Ventimiglia (FS)

Modane (SNCF)–Bardonecchia (FS)

Brig (SBB-CFF)–Domodossola (FS)

Bâle (SNCF)–Basel (SBB-CFF)

Strasbourg (SNCF)–Kehl (DB)

Forbach (SNCF)–Saarbrücken (DB)

Apach (SNCF)–Perl (DB)

Thionville (SNCF)–Bettembourg (CFL)

Feignies (SNCF)–Quévy (SNCB)

Jeumont (SNCF)–Erquelinnes (SNCB)

Tourcoing (SNCF)–Mouscron (SNCB)

Roosendaal (NS)–Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB)–Aachen (DB)

Sterpenich (SNCB)–Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)

Flensburg (DB)–Padborg (DSB)

Puttgarden (DB)–Rødby (DSB)

Schirnding (DB)–Cheb (CSD)

Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)

Kufstein (DB/OBB)

<sup>4</sup> Le nom de chaque point de franchissement d'une frontière est suivi entre parenthèses du sigle de la compagnie de chemin de fer exploitant la gare correspondante. Lorsque la liste ne mentionne qu'un seul point de franchissement, cela signifie que la gare est utilisée conjointement par deux compagnies de chemin de fer.

Buchs (SBB-CFF/OBB)  
Luino (SBB-CFF/FS)  
Chiasso (SBB-CFF/FS)  
Brennero (FS/OBB)  
Villa Opicine (FS)–Sezana (JZ)  
Tarvisio (FS)–Arnoldstein (OBB)  
Charlottenberg (NSB/SJ)  
Kornsjö (NSB/SJ)  
Helsingborg (SJ)–København (DSB)  
Trelleborg (SJ)–Sassnitz (DR)  
Ystad (SJ)–Swinoujseie (PKP)  
Göteborg (SJ)–Frederikshavn (DSB)  
Malmö (SJ)–Travemünde (DB)  
Gedser (DSB)–Rostock (DR)  
Rosenbach (OBB)–Jesenice (JZ)  
Spielfeld-Strass (OBB)–Sentily (JZ)  
Ebenfurth (OBB)–Sopron (GYSEV/MAV)  
Nickelsdorf (OBB)–Hegyeshalom (MAV)  
Bernhardsthal (OBB)–Breclav (CSD)  
Summerau (OBB)–Horní Dvoriště (CSD)  
Frankfurt/0. (DR)–Kunowice (PKP)  
Görlitz (DR)–Zgorzelec (PKP)  
Bad Schandau (DR)–Decin (CSD)  
Terespol (PKP)–Brest (SZD)  
Medyka (PKP)–Mostiska (SZD)  
Zebrzydowice (PKP)–Petrovice (CSD)  
Zavidow (PKP)–Frydlant (CSD)  
Medzylesie (PKP)–Lichkov (CSD)  
Cierna (CSD)–Cop (SZD)  
Komarno (CSD)–Komárom (MAV)  
Sturovo (CSD)–Szob (MAV)  
Rajka (MAV)–Rusovce (CSD)  
Murakeresztur (MAV)–Kotoriba (JZ)  
Gyékényes (MAV)–Botovo (JZ)  
Keleba (MAV)–Subotica (JZ)  
Záhony (MAV)–Cop (SZD)  
Lökösháza (MAV)–Curtici (CFR)  
Dimitrovgrad (JZ)–Dragoman (BDZ)  
Gevgelia (JZ)–Idomeni (CH)  
Iasy (CFR)–Ungeny (SZD)  
Giurgiu (CFR)–Ruse (BDZ)  
Svilengrad (BDZ)–Kapikule (TCDD)  
Vidin (BDZ)–Calafat (CFR)

Kulata (BDZ)–Promachon (CH)  
Vainikkala (VR)–Luzhaika (SZD)  
Turku (VR)–Stockholm (SJ)  
Kapiköy (TCDD)–Razi (RAI)  
Nusaybin (TCDD)–Kamischli (CFS)

### C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné<sup>5</sup>

<u>Irún</u> –Hendaye	(Espagne–France)
<u>Port Bou</u> –Cerbère	(Espagne–France)
<u>Hanko</u>	(Finlande)
Terespol–Brest	(Pologne–URSS)
Przemysl–Mostiska	(Pologne–URSS)
Cierna–Cop	(République fédérative tchèque et slovaque–URSS)
Záhony–Cop	(Hongrie–URSS)
Iasi–Ungeny	(Roumanie–URSS)

*Note:* Les points de changement d'écartement sont aussi des points de franchissement des frontières.

### D. Liaisons/ports de navires transbordeurs faisant partie du réseau international de transports combiné

Holyhead–Dublin	(Royaume-Uni–Irlande)
Calais–Dover	(France–Royaume-Uni)
Oostende–Dover	(Belgique–Royaume-Uni)
Dunkerque–Dover	(France–Royaume-Uni)
Stanrear–Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge–Harwich	(Belgique–Royaume-Uni)
Zeebrugge–Dover	(Belgique–Royaume-Uni)
Puttgarden–Rødby	(Allemagne–Danemark)
København–Helsingborg	(Danemark–Suède)
Lübeck–Travemünde–Hanko	(Allemagne–Finlande)
Gedser–Rostock (Warnemünde)	(Danemark–Allemagne)
Göteborg–Frederikshavn	(Suède–Danemark)
Malmö–Travemünde	(Suède–Allemagne)
Trelleborg–Sassnitz	(Suède–Allemagne)
Ystad–Swinoujscie	(Suède–Pologne)

<sup>5</sup> Lorsque le changement des essieux ou le transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'écartement différent s'effectue dans une seule gare, le nom de cette gare est souligné.

Helsinki–Gdynia	(Finlande–Pologne)
Helsinki–Stockholm	(Finlande–Suède)
Turku–Stockholm	(Finlande–Suède)
Samsun–Constanta	(Turquie–Roumanie)
Mersin–Venezia	(Turquie–Italie)

*Note:* A l'exception des liaisons Stanrear–Larne et Messina–Villa S. Giovanni, les liaisons par navires transbordeurs correspondent aussi à des points de franchissement des frontières.

## Caractéristiques techniques du réseau des grandes lignes de transport international combiné

### Remarques préliminaires

Les paramètres sont résumés dans le tableau ci-après. Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer. Tout écart par rapport à ces valeurs doit être considéré comme exceptionnel.

On distingue deux grandes catégories de lignes:

- a) les lignes *existantes*, susceptibles d'être améliorées le cas échéant; il est souvent difficile et parfois impossible de modifier leurs caractéristiques géométriques notamment; les exigences à leur égard sont donc modérées;
- b) les lignes *nouvelles*, à construire.

Par analogie, les spécifications indiquées dans le tableau ci-après sont aussi applicables, le cas échéant, aux services de ferry-boat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

### Paramètres d'infrastructure du réseau des grandes lignes de transport international combiné

	A		B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire		Lignes nouvelles
	actuellement	objectif	
1. Nombre de voies	(non spécifié)	2	
2. Gabarit de chargement des véhicules		UIC B*	UIB C1*
3. Entraxe minimal des voies**		4,0 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	100 km/h***	120 km/h***	120 km/h***
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**	(non spécifiée)	12,5 mm/m	
7. Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m

\* UIC = Union internationale des chemins de fer.

\*\* Ne concerne pas particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné international efficace.

\*\*\* Normes minimales applicables aux trains de transport combiné (voir annexe IV).

*Explication des paramètres présentés dans le tableau ci-dessus**1. Nombre de voies*

Les lignes de transport international combiné doivent offrir une capacité élevée et une grande précision du mouvement.

En principe, il n'est possible de répondre à ces deux exigences que par des lignes à au moins deux voies; toutefois, les lignes à une voie pourraient être acceptées à condition de répondre aux autres paramètres prévus par l'Accord.

*2. Gabarit des véhicules*

Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes de transport international combiné.

Sur les lignes *nouvelles*, l'adoption d'un gabarit important n'exige en général qu'un coût marginal d'investissement limité, ce qui permet de retenir le gabarit CI de l'UIC.

Le gabarit CI permet notamment:

- le transport de véhicules et d'ensembles routiers utilitaires (camions et remorques, véhicules articulés, tracteurs et semi-remorques) au gabarit routier européen (hauteur 4 m, largeur 2,50 m) sur des wagons spéciaux dont le plan de chargement se trouve à 60 cm au-dessus du niveau du rail;
- le transport de semi-remorques routières ordinaires d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 4 m sur des wagons-poches équipés de bogies courants;
- le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats ordinaires;
- le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires;
- le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons appropriés.

Les lignes *existantes* qui franchissent des régions montagneuses (Pyrénées, Massif central, Alpes, Jura, Apennins, Carpates, etc.) comportent de nombreux tunnels au gabarit de l'Unité technique ou à des gabarits légèrement supérieurs en hauteur dans l'axe de la voie. Dans presque tous les cas, l'agrandissement au gabarit CI de l'UIC est impossible du point de vue économique et financier.

Le gabarit B de l'UIC est donc retenu pour ces lignes. Il permet notamment:

- le transport de conteneurs ISO d'une largeur de 2,44 m et d'une hauteur de 2,90 m sur des wagons plats porte-conteneurs dont le plan de chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail;
- le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m et d'une hauteur de 2,60 m sur des wagons plats normaux (plan de chargement à une hauteur de 1,246 m);
- le transport de semi-remorques par des wagons-poches;
- le transport de conteneurs/caisses mobiles d'une largeur de 2,6 m et d'une hauteur de 2,9 m sur des wagons spéciaux à plan de chargement bas.



La plupart des lignes de transport international combiné *existantes* ont au moins le gabarit B de l'UIC. Sur les autres, la mise à ce gabarit n'exige généralement pas d'investissements importants.

#### 4. *Vitesse minimale de définition*

La vitesse minimale de définition détermine le choix des caractéristiques géométriques du tracé (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (distance de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant.

#### 5. *Masse autorisée par essieu*

Il s'agit de la masse autorisée par essieu que les grandes lignes internationales doivent pouvoir supporter.

Les lignes de transport international combiné doivent pouvoir absorber le trafic du matériel le plus moderne, existant et futur, c'est-à-dire en particulier:

des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; on a retenu une masse par essieu de 22,5 t jusqu'à 100 km/h conformément aux décisions récentes de l'UIC. Les limitations de la masse par essieu à 20 t pour 120 km/h correspondent à la réglementation de l'UIC.

Les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres de roue égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC.

#### 7. *Longueur utile minimale des voies d'évitement*

La longueur utile minimale des voies d'évitement des lignes de transport international combiné est importante pour les trains de transport combiné (voir annexe IV).

## **Paramètres d'efficacité ferroviaire et normes minimales applicables aux infrastructures**

### **A. Conditions à remplir pour assurer l'efficacité des services de transport international combiné**

1. Pour garantir un écoulement efficace et rapide des transports exigés par les méthodes modernes de fabrication et de distribution des marchandises, les services internationaux de transport combiné devraient satisfaire en particulier aux conditions suivantes:

- a) départs/arrivées conformes aux desiderata de la clientèle (en particulier heures limites tardives pour le chargement et mise à disposition rapide des marchandises), services réguliers;
- b) rapidité du transport de porte-à-porte, grande ponctualité, délais de transport sûrs;
- c) informations sûres et opportunes sur les formalités de transport, documentation simple, faible risque de dommage;
- d) pouvoir transporter tous les types de conteneurs normalisés et toutes les unités de charge qui peuvent être transportées par les transports routiers internationaux en Europe. Dans ce contexte, il faut compter avec l'évolution prévisible concernant les poids et les dimensions des unités de chargement.

2. Ces conditions devraient être satisfaites grâce:

- a) à une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, compte tenu de tous les arrêts), qui devrait être environ la même que celle du transport de bout en bout par la route ou même supérieure à celle-ci;
- b) à l'utilisation des heures pendant lesquelles les destinataires ne travaillent pas (par exemple transport de nuit), pour leur livrer les marchandises le matin de bonne heure, comme le souhaitent les clients;
- c) aux installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple gabarits de chargement appropriés);
- d) aux trains directs, si possible (c'est-à-dire exclusion ou réduction au minimum du transbordement en cours de route des marchandises sur d'autres trains);
- e) aux mesures organisationnelles destinées à améliorer l'écoulement du trafic grâce aux systèmes de télécommunications modernes.

3. Pour satisfaire aux conditions définies ci-dessus, les trains et les installations d'infrastructure devraient être suffisamment efficaces, c'est-à-dire qu'ils devraient satisfaire à certaines normes minimales, qui doivent être respectées par toutes les autorités intervenant dans une liaison de transport donnée.

4. Les paramètres de performance et les normes ci-après ont été établis en particulier pour les volumes importants de transport international, c'est-à-dire pour les liaisons sur lesquelles il existe un trafic régulier de trains directs ou, du moins de groupes de wagons importants. Les trains de marchandises classiques pourraient néanmoins continuer d'exploiter des wagons isolés ou des transports spéciaux si cela correspond aux besoins de la clientèle et des compagnies de chemin de fer intéressées.

## B. Paramètres de performances des trains

5. Les trains utilisés pour le transport international combiné devront répondre aux normes minimales suivantes:

Normes minimales	Actuellement	Objectifs*
Vitesse minimale de définition	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 m	750 m
Poids des trains	1200 t	1500 t
Charge par essieu (wagons)	20 t	20 t (22,5 t à une vitesse de 100 km/h)

\* Ces chiffres devraient être atteints approximativement d'ici l'an 2000. Ils n'excluent pas les normes plus élevées atteintes antérieurement, tant que ces normes n'entravent pas le développement international du transport combiné.

Faute de pouvoir constituer des trains directs, les trains devraient si possible être composés d'un nombre réduit de groupes de wagons dont toutes les unités auraient la même destination. Dans la mesure du possible, il ne devrait pas y avoir d'arrêts techniques en cours de route ni de contrôles au franchissement des frontières.

6. Le matériel roulant devra répondre aux normes ci-dessus concernant la vitesse et la charge par essieu et être en mesure de transporter toutes les unités de chargement dont il faut tenir compte du point de vue du poids et des dimensions.

7. Les trains de transport combiné devront être considérés comme bénéficiant d'une priorité absolue. Leurs horaires devront être conçus de façon à répondre aux besoins de la clientèle, qui demande des services de transport fiables et réguliers.

## C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

8. Les lignes de chemin de fer destinées à servir au transport combiné devront présenter une capacité journalière suffisante pour éviter l'attente des trains de transport combiné. Ces trains ne devraient pas non plus être retardés par les heures de repos.

9. Pour la modernisation des lignes de chemin de fer, les paramètres d'infrastructure indiqués dans l'annexe III seront applicables.

## **D. Normes minimales applicables aux gares de départ et d'arrivée**

10. Pour une manutention efficace des marchandises dans les gares les conditions suivantes devront être réunies:

- a) Le temps qui s'écoule entre, d'une part, l'heure limite fixée pour l'acceptation des marchandises et le départ des trains, et, d'autre part, entre l'arrivée des trains et l'heure où les wagons sont prêts pour le déchargement des unités de chargement, ne devra pas dépasser une heure, à moins qu'il soit possible de donner satisfaction à la clientèle par d'autres moyens en ce qui concerne l'heure limite d'acceptation ou celle à laquelle les marchandises sont disponibles.
- b) L'attente de la livraison ou du ramassage des unités de chargement par des véhicules routiers devra être aussi brève que possible (20 minutes au maximum).
- c) L'emplacement de la gare devra être choisi de façon:
  - à être accessible facilement et rapidement par la route depuis les centres économiques;
  - en ce qui concerne son emplacement sur le réseau ferroviaire, à être bien relié aux lignes à longue distance et, pour les liaisons de transport avec le trafic par groupes de wagons, à être d'accès facile pour les trains de marchandises rapides qui assurent le transport combiné.

11. Les normes minimales applicables aux gares intermédiaires stipulées ci-dessous concerneront aussi les gares de départ et d'arrivée.

## **E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires**

12. Des arrêts en cours de route, qui peuvent être nécessaires pour les trains servant au transport combiné du fait de raisons techniques ou opérationnelles, par exemple aux points d'échange de groupes de wagons ou de changement d'écartement, serviront en même temps pour effectuer des tâches qui exigeraient autrement d'autres arrêts (par exemple contrôles aux frontières, changement de locomotive). Les prescriptions auxquelles l'infrastructure de ces postes intermédiaires devra satisfaire sont les suivantes:

- Disposer d'une capacité journalière suffisante sur les lignes affluentes pour éviter les retards des trains de transport combiné.
- Les entrées et les sorties sur la ligne affluente devront permettre aux trains de s'y infiltrer et d'en sortir sans perte de temps. Leur capacité devra être suffisante pour éviter les retards des trains de transport combiné à l'arrivée et au départ.

- Disposer d'une capacité de voies suffisante pour les divers types de voies comme l'exigent les opérations spécifiques à effectuer dans une gare, en particulier pour les voies d'arrivée/de départ, les voies de formation, les voies de triage et de tiroir, les voies de chargement et les voies de changement d'écartement.
- Les voies énumérées ci-dessus devront avoir des gabarits correspondant à ceux des lignes de chemin de fer à utiliser (UIC B ou UIC C1).
- La longueur de voies devra être suffisante pour recevoir des trains de transport combiné entiers.
- Pour la traction électrique, les voies devront pouvoir être utilisées par des engins de traction électrique (aux gares frontières: par des engins de traction électrique du chemin de fer correspondant).
- La capacité de transbordement, d'échange de groupes de wagons, de changement d'écartement et de contrôle aux frontières devra garantir que les arrêts obligatoires seront aussi courts que possible.

a) *Postes d'échange de groupes de wagons*

13. Le transport combiné devra si possible être assuré par des trains directs entre les gares de départ et d'arrivée. Si cela n'est pas économiquement viable en raison du faible volume de marchandises transportées et si le transbordement de marchandises du transport combiné est par conséquent obligatoire, celui-ci devrait au moins se faire par groupes de wagons. Les arrêts nécessaires pour effectuer ces opérations ne devront pas dépasser 30 minutes chacun. Cela devrait être possible si les trains sont formés en conséquence (les distances parcourues devraient être aussi longues que possible, même si cela implique des franchissements de frontières) et si les postes de changement de groupes de wagons sont équipés d'une infrastructure adéquate.

b) *Points de franchissement des frontières*

14. Les trains exploités en transport combiné devront autant que possible parcourir de grandes distances par-delà les frontières jusqu'à une gare où il est indispensable de changer des groupes de wagons ou jusqu'à leur destination finale, sans avoir à s'arrêter en cours de route. Autant que faire se peut, il n'y aura pas d'arrêts aux frontières, ou, si cela est inévitable, uniquement des arrêts très courts (30 minutes maximum). On y parviendra:

- en ne procédant pas aux opérations normalement effectuées à la frontière ou, si cela est impossible, en déplaçant ces opérations dans d'autres postes situés à l'intérieur du pays où les trains doivent obligatoirement s'arrêter pour des raisons techniques et/ou administratives;
- en faisant au plus un seul arrêt aux gares frontières communes.

c) *Points de changement d'écartement*

15. Il faudra mettre au point des méthodes à la fois rapides et économiques pour répondre aux besoins dans ce domaine. Lors du transbordement d'unités de chargement sur des wagons d'un autre gabarit, il conviendra d'appliquer de la même façon les prescriptions énoncées ci-dessus pour les transbordements en gare. Les arrêts aux points de changement d'écartement devraient être aussi courts que possible. Les capacités disponibles pour effectuer ce changement d'écartement ou ce transbordement devront être suffisantes pour garantir la brièveté des arrêts.

d) *Liaisons par navires transbordeurs/ports*

16. Les services de transport devront correspondre aux services de transbordement proposés. Les arrêts dans les ports pour les marchandises transportées en transport combiné devraient être aussi courts que faisables (si possible une heure au maximum). Pour obtenir ce résultat, outre une infrastructure appropriée de la gare de transbordement et des navires transbordeurs adéquats (voir paragraphe 17 ci-dessous), les mesures ci-après seront mises en œuvre:

- application des conditions énumérées au paragraphe 14 en ce qui concerne les mesures nécessaires de contrôle aux frontières;
- coordination des horaires des navires transbordeurs et des trains et obtention rapide de renseignements afin d'accélérer le chargement des navires et/ou la formation des trains.

17. Les navires transbordeurs utilisés pour le transport combiné devront satisfaire aux prescriptions ci-après:

- Navires de dimensions et de types appropriés comme l'exigent les unités de chargement/wagons de marchandises utilisés.
- Chargement et déchargement rapides des vaisseaux et stockage des unités de chargement/wagons conformément aux prescriptions relatives au transport ultérieur par voie ferrée (séparation du transport combiné du transport de voyageurs et/ou des transports routiers, le cas échéant).
- Si les unités de chargement restent sur les wagons pendant la traversée, les transbordeurs devront être d'accès facile et les opérations de triage exigeant beaucoup de temps ne devraient pas être nécessaires. Le gabarit, la masse par essieu, etc., devraient être conformes aux paramètres de la ligne énumérés dans l'annexe III.
- Si le transbordement d'unités de chargement doit s'effectuer sans les wagons, le transport éventuel à effectuer par la route entre le port des navires transbordeurs et la gare ferroviaire devrait être caractérisé par des distances courtes et des bonnes liaisons routières.

## Champ d'application de l'accord le 17 août 2004

Etats parties	Ratification		Entrée en vigueur	
	Adhésion (A)	Déclaration de succession (S)		
Allemagne	30 juillet	1992	20 octobre	1993
Autriche	22 juillet	1993	20 octobre	1993
Bélarus	5 mars	1997 A	3 juin	1997
Belgique	6 août	1999	4 novembre	1999
Bulgarie	10 août	1994	8 novembre	1994
Croatie	24 juillet	1995 A	22 octobre	1995
Danemark	9 janvier	1992	20 octobre	1993
France	28 mai	1992	20 octobre	1993
Géorgie	30 novembre	1998 A	28 février	1999
Grèce	26 avril	1995	25 juillet	1995
Hongrie	4 février	1994	5 mai	1994
Italie	12 janvier	1996	11 avril	1996
Kazakhstan	11 juillet	2002 A	9 octobre	2002
Luxembourg	13 juillet	1994	11 octobre	1994
Moldova	10 octobre	2002 A	8 janvier	2003
Norvège	30 avril	1992	20 octobre	1993
Pays-Bas*	13 mai	1992	20 octobre	1993
Pologne	22 mars	2002	20 juin	2002
Portugal	5 janvier	1996 A	4 avril	1996
République tchèque	2 juin	1993 S	20 novembre	1994
Roumanie	21 mai	1993	20 octobre	1993
Russie*	29 juin	1994 A	27 septembre	1994
Slovaquie	16 août	1994 S	14 novembre	1994
Slovénie	1 <sup>er</sup> novembre	1994 A	30 janvier	1995
Suisse	11 février	1993	20 octobre	1993
Turquie	4 septembre	1996	3 décembre	1996

\* Réserves et déclarations.

Les réserves et déclarations ne sont pas publiées au RO. Les textes en français et en anglais pourront être consultés à l'adresse du site Internet des Nations Unies: <http://untreaty.un.org/> ou obtenus à la Direction du droit international public (DDIP), Section des traités internationaux, 3003 Berne.

