

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

Conclu à Genève le 1^{er} février 1991

Approuvé par l'Assemblée fédérale le 16 décembre 1992¹

Instrument de ratification déposé par la Suisse le 11 février 1993

Entré en vigueur pour la Suisse le 20 octobre 1993

(Etat le 19 août 2008)

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

¹ 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^{er} 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^{er} 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 Unies² 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-

² 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 1969³.

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–Coimbra-Lisboa
Porto

C-E 90 Lisboa–Entroncamento–Marvão(–Valencia de Alcântara)

(2) Espagne *

C-E 05 (Hendaye–) Irún–Burgos–Medina del Campo-Fuentes de Oñoro
(–Vilar Formoso)

C-E 07 (Hendaye–) Irún-Burgos–Avila
Aranda de Duero –Madrid

C-E 053 Madrid–Córdoba–Bobadilla–Algeciras

C-E 90 (Marvão–) Valencia de Alcântara–Madrid-Barcelona–Port Bou (–Cerbère)

C 90/1 Valencia–Barcelona

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 Etats 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 Avila
Aranda de Duero) –Madrid

----- = 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 Amendements adoptés lors de la 32^e, 34^e, 38^e, 41^e et 43^e session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Les amendements sont entrés en vigueur pour les Parties contractantes le 1^{er} février 2001, le 18 décembre 2001, le 16 avril 2004, le 7 avril 2005 et le 20 mai 2006. (RO 2008 4913).

(3) **Irlande***

C-E 03 (Larne–Belfast)–Dublin

(4) **Royaume-Uni***

C-E 03 Glasgow–Stranraer–Larne–Belfast (–Dublin)–Holyhead–Crewe–
Carlisle
London–Folkstone–Dover (–Calais)

C-E 16 London–Harwich (–Hoek van Holland)

C 03/1 London–Cardiff

C 03/2 Cleveland–Doncaster–London
Leeds

(5) **France***

C-E 05/

C-E 07 Paris–Bordeaux–Hendaye (–Irùn)

C-E 15 (Quévy–) Feignies–Aulnoye–Paris–Dijon–Lyon–Avignon–
(Erquelinnes–) Jeumont Le Creusot
Tarascon–Marseille

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-E 40 Le Havre–Paris–Lérouville–Onville–Metz–Rémilly–Forbach
(–Saarbrücken)

C-E 42 Paris–Lérouville–Nancy–Sarrebouurg–Réding–Strasbourg (–Kehl)

C-E 70 Paris–Mâcon–Ambérieu–Culoz–Modane (–Torino)

C-E 90 (Port Bou–) Cerbère–Narbonne–Tarascon–Marseille–Menton
(–Ventimiglia)

C-E 700 Lyon–Ambérieu

C 07 Paris–Toulouse

C 20 Lille–Tourcoing (–Mouscron)

C 25 Thionville–Apach (–Perl)

C 40 Paris–Le Mans–Nantes
Rennes

* 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 51 (Dover-) Calais-Lille-Paris
 C 90/2 Bordeaux-Toulouse-Narbonne

(6) **Pays-Bas***

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

(7) **Belgique***

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

(8) **Luxembourg***

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

(9) **Allemagne***

- C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-
 Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
 C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
 C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
 Berlin/Seddin-Frankfurt (O) (-Kunowice)
 C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Erfurt-Leipzig-Dresden
 C-E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf -Köln-Mainz-
Düsseldorf-Neuss
 Mannheim-Kalsruhe (-Basel)
 C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)-
 Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
 C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweiler-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg

* 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 43 Frankfurt (M)–~~Heidelberg~~
Mannheim –Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Augsburg–
München–Freilassing (–Salzburg)
- C-E 45 (Rødby–) Puttgarden–Hamburg–Hannover–Würzburg–Nürnberg–
Ingolstadt–München (–Kufstein)
- C-E 46 Mainz–Frankfurt (M)
- C-E 51 (Gedser–) Rostock–Berlin–~~Halle~~
Leipzig –Erfurt–Nürnberg
- C-E 55/
C-E 61 (Trelleborg–) Sassnitz Hafen–Stralsund–~~Pasewalk~~
Neustrelitz –Berlin/Seddin–
Dresden–Bad Schandau (–Decin)
- C-E 451 Nürnberg–Passau (–Wels)
- C 10/1 (Hengelo–) Bad Bentheim–Osnabrück
- C 16 (Venlo–) Mönchengladbach–Köln
- C 25 (Apach–) Perl–Trier–Koblenz
- C 30 Leipzig–Hoyerswerda–Horka (–Wegliniec)
- C 45/1 (Fredericia–) Flensburg–Hamburg
- C 45/2 Bremerhaven–Bremen–Hannover
- C 45/3 Travemünde–Lübeck

(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-E 50 (Culoz–) ~~Genève–Lausanne–Bern–Zürich–Buchs (–Innsbruck)~~
- C 35 (Karlsruhe–) Basel–Brugg–Immensee–Bellinzona–~~(Luino)~~
Chiasso (–Milano)

(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-E 45 (Innsbruck–) Brennero–Verona–Bologna–Ancona–Foggia–Bari–~~Brindisi~~
- C-E 55 (Arnoldstein–) Tarvisio–Udine–~~Venezia–Bologna~~
Trieste

* 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 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)

C-E 72 Torino-Genova

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

C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho -Milano
(-Chiasso)

C 90/3 La Spezia-Fidenza-Parma

C 90/4 Livorno-Pisa-Firenze

(12) **Norvège***

C-E 45 Oslo (-Kornsjø)

C 47 Narvik (-Vassijaure)

C 48 Trondheim-Hell- (Storlien)

C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

(13) **Suède***

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

C-E 53 Helsingborg-Hässleholm

C-E 55/

C-E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

C-E 59 Malmö-Ystad (-Swinoujscie)

C 10/2 Stockholm (-Turku)

C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)

C 45/3 Malmö (-Travemünde)

C 47 (Narvik-) Vassijaure-Gallivåre-Boden-Ånge-Hallsberg

C 48 (Hell-) Storlien-Östersund-Ånge

C 55 Hallsberg-Göteborg

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

(14) **Danemark***

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

C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

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

* 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

(15) **Autriche***

C-E 43 (Freilassing-) Salzburg

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

C-E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)
Schwarzach St. Veit

Salzburg-Wels-Linz-Wien-(Hegyeshalom)¹
Ebenfurt (-Sopron)²

¹ MAV.

² GYSEV/MAV.

C-E 52 Wien-Marchegg (-Devínska Nová Ves).

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

C-E 63 (Bratislava-) Kittsee-Parndorf-Wien

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

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

C-E 451 (Passau-) Wels

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

(16) **Pologne***

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

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

C-E 59 (Ystad-) Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Zielona Góra-Wrocław-
Opole-Chalupki

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

C-E 75 Warszawa-Białystok-Sokółka-Suwalki-Trakiszki (-Mockava)

C 28 Warszawa-Lublin-Dorohusk (-Izov)

C 30 (Horka-) Węglieniec

C 30/1 Kraków-Nowy Sacz-Muszyna (-Plaveč)

C 59 Chalupki (-Bohumín)

* 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 59/1 Nowa Sól–Zagan–Wegliniec–Zgorzelec–Zawidów (–Frýdlant)
 C 59/2 Wrocław–Miedzylesie (–Lichkov)
 C 63 Czechowice Dziedzice–Zywiec–Zwardon (–Skalite)
 C 65/1 Zduńska Wola Karsznice–Łódź Olechów–Skierniewice
 C 65/2 Chorzew Siemkowice–Czestochowa–Zawiercie–Jaworzno Szczakowa–
 Czechowice Dziedzice
 C 65/3 Herby Nowe–Paczyna–Kedzierzyn Koźle Azoty

(17) **République tchèque***

- C–E 40 (Schirnding–) Cheb–Plzeň–Praha–Kolín–Ústí nad Orlicí–Česká Třebová–
 Přerov–Hranice na Moravě– Bohumín–Mosty u Jablunkova (–Čadca)
Horní Lideč (–Lúky pod Makytou)
 C–E 55 (Bad Schandau–) Děčín–Praha– Horní Dvořiště (–Summerau)
 C–E 61 (Bad Schandau–) Děčín– Praha–Kolín–Ústí nad Orlicí–Česká Třebová –
Všetaty–Kolín–Havlíkův Brod
 Brno–Břeclav–Lanžhot (–Kúty)
 C–E 65 (Zebrzydovice–) Petrovice u Karviné– Bohumín–Hranice na Moravě–
 Přerov–Břeclav (–Bernhardsthal)
 C–E 551 Praha–Horní Dvořiště (–Summerau)
 C 59 (Chalupki–) Bohumín
 C 59/1 (Zawidów–) Frýdlant v Čechách–Všetaty–Praha
 C 59/2 (Miedzylesie–) Lichkov–Ústí nad Orlicí

(18) **Slovaquie***

- C–E 40 (Mosty u Jablunkova–) Čadca –Žilina–Poprad–Tatry–
(Horní Lideč–) Lúky pod Makytou–Púchov
 Košice–Čierna nad Tisou (–Chop)
 C–E 52 (Marchegg–) Devínska Nová Ves–Bratislava–Nové Zámky–Štúrovo
 (–Szob)
 C–E 61 (Lanžhot–) Kúty–Bratislava– Komárno (–Komárom)
Rusovce (–Hegyeshalom)
 C–E 63 (Zwardoň–) Skalite–Čadca–Žilina–Leopoldov– Bratislava
 Galanta
 C 30/1 (Muszyna–) Plaveč–Prešov–Kysak–Košice–Čaňa (–Hidasnémeti)

* 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

(19) **Hongrie***

C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom¹ – Győr–Budapest–Miskolc–Nyiregyháza–
(Ebenfurt-) Sopron²
Záhony (–Chop)

¹ MAV.

² GYSEV/MAV.

C-E 52 (Štúrovo-) Szob–Budapest–Cegléd–Szolnok–Debrecen–Nyiregyháza

C-E 56 Budapest–Rákos–Ujszász–Szolnok–Lökösháza (–Curtici)

C-E 61 (Bratislava–Komarno–) Komárom–Budapest
Hegyeshalom

C-E 69 Budapest–Székesfehérvár– BobaHodoš
Murakeresztú (Kotoriba)

CE 71 Budapest–Dombóvár–Gyékényes (–Botovo–Koprivnica)

C-E 85 Budapest–Kelebia (–Subotica)

C-E 691 Murakeresztúr–Gyékényes

C 30/1 (Čaña–) Hidasnémeti–Miskolc

C 54/1 (Episcopia Bihor–) Biharkeresztes–Berettyóújfalu–Püspökladány

C 773 Budapest–Dombóvár–Pécs–Magyarbóly (–Beli Manastir)

(20) **Slovénie***

C-E 65 (Rosenbach–) Jesenice–Ljubljana–Ilirska Bistrica (–Šapjane)

C-E 67 (Spielfeld Strass–) Šentilj–Maribor–Zidani Most

C-E 69 Hodoš–Murska Sobota –Ormož–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–
(Čakovec–) Središče
Divača–Koper

C-E 70 (Villa Opicina–) Sežana–Ljubljana–Zidani Most–Dobova (–Savski Marof)

(21) **Croatie***

C-E 65 (Ilirska Bistrica–) Šapjane–Rijeka

C-E 69 (Murakeresztúr–) Kotoriba–Čakovec (–Središče)

C-E 70 (Dobova–) Savski Marof–Zagreb–Strizivojna Vrpolje–Vinkovci–Tovarnik
(–Šid)

C-E 71 (Gyékényes–) Botovo–Koprivnica–Zagreb–Karlovac–Oštarije–Rijeka

C-E 702 (Središče–) Čakovec–Varaždin–Koprivnica–Osijek–Erdut (–Bogojevo)

* 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 751 Zagreb–Sunja–Volinja (–Dobrljin–Bihać–Ripač–) Strmica–
Knin–Split
Sibenik
- C-E 753 Zagreb–Karlovac–Oštarije–Gospić–Knin–Zadar
- C-E 771 (Bogojevo–) Erdut–Vinkovci–Strizivojna Vrpolje–Slavonski Šamac
(–Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina–) Metković–Ploče
- C 773 (Magyarbóly–) Beli Manastir–Osijek–Strizivojna Vrpolje
- (22) **Bosnie - Herzégovine***
- C-E 751 (Volinja–) Dobrljin–Bihac–Ripač (–Strmica)
- C-E 771 (Slavonski Šamac–) Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina (–Metković)
- (23) **Serbie***
- C-E 66 Beograd–Vršac (–Stamora Moravița)
- C-E 70 (Tovarnik–) Šid–Beograd–Niš–Dimitrovgrad (–Dragoman)
- C-E 79 Beograd–Bar (–Ancona)
(–Bari)
- C-E 85 (Kelebia–) Subotica–Beograd–Niš–Preševo (–Tabanovci)
Kraljevo–Đeneral Janković (–Volkovo)
- C-E 771 Subotica–Bogojevo (–Erdut)
- (24) **Ex-République yougoslave de Macédoine***
- C-E 85 (Preševo–) Tabanovci –Skopje–Gevgelia (–Idomeni)
(Đeneral Janković–) Volkovo
- (25) **Grèce***
- C-E 85 (Gevgelia–) Idomeni–Thessaloniki–Athinai
- C-E 853 Larissa–Volos [–Latakia (République arabe syrienne)]
- C-E 855 (Kulata–) Promachon–Thessaloniki
- C 70/2 Strymonas–Alexandroupolis–Pythion–(–Uzunköprü)
Dikea (–Svilengrad)
- C 85/1 Thessaloniki–Florina–Kristallopigi (–.....)
- C 85/2 Igoumenitsa–Kalabaka–Palaiofarsalos–Volos [–Latakia (République arabe syrienne)]
- C 85/3 Athinai–Patras

* 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

(26) **Roumanie***

- C-E 54 Arad-Deva-Teiuş-Vînători-Braşov-Bucureşti
C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timişoara-Craiova-Bucureşti
C-E 66 Halmeu-Satu Mare-Carei-Oradea-Arad-Timişoara-Stamora Moraviţa
(-Vrsac)
C-E 95 (Ungheni-) Iaşi-Paşcani-Buzău-Ploieşti-Bucureşti-Videle-Giurgiu
(-Ruse)
C-E 560 Buzău-Galaţi (-Giurgiuleşti)
C-E 562 Bucureşti-Constanţa
C-E 851 (Vadul Siret-) Vicşani-Suceava-Paşcani
C 54 (Deakovo-) Halmeu-Satu Mare-Dej-Cluj-Coşlariu
C 54/1 Paşcani-Suceava-Salva-Dej-Cluj Napoca-Oradea-Episcopia Bihor
(-Biharkeresztes)
C 95 Craiova-Calafat (-Vidin)

(27) **Bulgarie***

- C-E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad Sever-
Svilengrad (-Kapakule)
C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad
C-E 660 Ruse-Kaspichan
C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspichan-Sindel-Varna
C-E 720 Plovdiv-Zimintza-Karnobat-Burgas
C-E 855 Sofija-Kulata (-Promachon)
C-E 951 Sindel-Karnobat
C 70/2 (Dikea-) Svilengrad
C 95 (Calafat-) Vidin-Sofija

(28) **Finlande***

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

(29) **Bélarus***

- C-E 20 (Terespol-) Brest-Minsk-Orsha (-Krasnoye)
C 20/3 (Kena-) Gudagai-Maladzečna-Minsk

* 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 95/2 Minsk–Žlobin– Slovechno (–Berezhest)
- (30) **Ukraine***
- C–E 30 (Medyka–) Mostiska 2–Lvov–Rovno–Berdichev–Kazatin–Kiev–Kharkiv–Kupyansk–Topoli (–Valuiki)
- C–E 40 (Čierna nad Tissoú–) Čop–Lvov
- C–E 50 (Záhony–) Chop–Lvov–Fastov–Dnipropetrovsk–Krasnoarmeisk–Yasinovataya–Debaltsevo–Krasnaya Mogila (–Gukovo)
- C–E 95 (Novosavitskoe–) Kuchurgan–Razdelnaya–Kazatin–Kiev–Khutor Mikhailovsky–Zernovo (–Suzemka)
- C–E 391 Dnipropetrovsk–Lozovaya–Krasny Liman–Kharkov
- C–E 593 Yasinovataya–Kvashino (–Uspenskaya)
- C–E 851 Lvov–Vadul Siret (–Vicșani)
- C 28 (Dorohusk–) Izov–Kovel–Sarni–Korosten–Kyiv
- C 95/1 Odessa–Usatovo–Razdelnaya
- C 95/2 Kazatin–Berdichev–Korosten–Berezhest (–Slovechno)
- (31) **République de Moldova***
- C–E 95 (Iași–) Ungheni–Chișinău–Bendery–Novosavitskoe (–Kuchurgan)
- C–E 560 (Galați–) Giurgiulesti (–Reni–) Etulia–Greceni (–Bolgrad–) Taraclia–Basarabasca (–Carabuteni–) Cimislia–Bendery
- (32) **Fédération russe***
- C–E 10 (Vainikkala–) Buslovskaya–St.-Petersburg–Moskva
- C–E 20 (Orsha–) Krasnoye–Smolensk–Moskva–Nizhniy Novgorod–Ekaterinburg–
Tyoumen
-
- Kourgan–Petoukhovo (–Mamlyoutka–Petropavlovsk–Kara–Gouga–) Isilkoul–
Omsk–Novosibirsk–Krasnoyarsk–Taychet–Irkoutsk–
- Oulan–Oude–Zaoudinsky– Karimskaya
Naouchki (–Soukhe–Bator) Zabaïkalsk (–Mandchoulia)
- Khabarovsk–Baranovsky– –Nakhodka–Vostotchnaya
Hașan (–Toumangan)
- C–E 24 Moskva–Ryazan–Rouzaevka–Samara–Oufa–Tchelyabinsk–Kourgan–Zaouralie (–Presnogorskovskaya)
- C–E 30 (Topoli–) Valouiki–Liski–Rtichevo–Sizran–Samara–Orenbourg (–Iletski I)

* 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 (Krasnaya Mogila–) Goukovo–Likhaya–Volograd–Astrakhan
(–Aksaraiskaya II)
- C–E 95 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva
- C–E 99 Ryazan–Kochetovka I–Gryazi–Krasnodar–Veseloë (–Gantiadi)
Novorossiysk
- C–E 593 (Kvashin–) Uspenskay–Rostov na Donu
- C 20/1 Saint-Pétersbourg–Vologd–Kotelnitch
- C 20/2 Moskva–Kaza–Ekaterinbourg
- C 20/3 Kaliningra–Tcherniakhovs–Nesterov (–Kibartai)
- (33) **Turquie***
- C–E 70 (Svilengrad–) Kapikule–Istanbul–Haydarpasa–Ankara–Boğazköprü–
Kalin–Malatya–Kapıköy [-Razi (Iran, République islamique d’)]
Nusaybin [-Kamishli (République arabe syrienne)]
- C–E 74 Bandırma –Balıkesir–Kütahya–Alayunt–Afyon –Konya–Ulukışla
Izmir–Manişa Eskisehir Uşak–Manişa
- C–E 97 Samsun–Kalin–Boğazköprü–Ulukışla–Yenice–Adana –Toprakkale–
Mersin
Fevzipaşa –Ishahiye [-Meydan Ekbez (République arabe syrienne)]
Iskenderun
- C–E 692 Cetinkaya–Erzerum–Kars–Dogu Kapi (–Akuryan)
(–Akhalkalaki)
- C 70/2 Pehlivan köy–Uzunköprü (–Pythion)
- (34) **Lituanie***
- C–E 75 (Trakiszkai–) Mockava–Šeštokai–Kazlų Rūda–Kaunas–Radviliškis–
Šiauliai–Joniškis (–Meitene)
- C 20/3 (Nesterov–) Kybartai–Kazlų Rūda–Kaunas –Kaišiadorys–Vilnius–Kena
Klaipėda–Šiauliai–Radviliškis
(–Gudagai)

* 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

- (35) **Arménie***
- (36) **Azerbaïdjan***
- (37) **Géorgie***
- (38) **Kazakhstan***
- (39) **Turkménistan***
- (40) **Ouzbékistan***
- (41) **Kirghizistan***
- (42) **Estonie***
- (43) **Lettonie***
- (44) **Iran (République islamique d')***

C–E 70 (Kapiköy–) Razi–Tabriz–Tehran–Mashad–Sarakhs (–Serahs)

* 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>	<i>Croatie</i>
Linz-Stadthafen	Rijeka
Graz Süd/Werndorf	Slavonski Brod
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering	Split
Villach Süd	Zagreb
Wels Vbf	
Wien Freudenua Hafen	<i>République tchèque</i>
Wien Nordwestbahnhof	Brno
	Lovosice
<i>Bélarus</i>	Melnik
Brest	Praha Uhříněves
Minsk	Praha Žižkov
<i>Belgique</i>	<i>Danemark</i>
Antwerpen	Arhus
Athus	Glostrup
Bressoux-Renory (Liège)	København
Bruxelles	Padborg
Genk (Hasselt)	
Muizen (Mechelen)	<i>Finlande</i>
Zeebrugge	Helsinki-Pasila
<i>Bosnie et Herzégovine</i>	<i>France</i>
Sarajevo	Avignon-Courtine
	Bordeaux-Bastide
<i>Bulgarie</i>	Dunkerque
Burgas	Hendaye
Dimitrovgrad Sever	Le Havre
Filipovo	Lille-St.Sauveur
Gorna Oriahovitza	Lyon-Venissieux
Kaspichan	Marseille-Canet
Ruse	Paris-La Chapelle
Sofija	Paris-Noisy-Le-Sec
Stara Zagora	Paris-Pompadour
Svilengrad	Paris-Rungis
Varna	Paris-Valenton

⁵ Amendements adoptés lors de la 32e, 34e, 38e, 41e et 43e session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. Les amendements sont entrés en vigueur pour les Parties contractantes le 1er février 2001, le 18 décembre 2001, le 16 avril 2004, le 7 avril 2005 et le 20 mai 2006. (RO 2008 4913).

Perpignan
Rouen-Notteville
Strasbourg
Toulouse

Allemagne

Augsburg-Oberhausen
Basel Bad GBF
Berlin
Bielefeld Ost
Bochum-Langendreer
Bremen-Grolland Rolland
Bremerhaven-Nordhafen
Dresden
Duisburg-Ruhrort Hafen
Düsseldorf-Bilk
Frankfurt (Main) Ost
Freiburg (Breisgau) GBF
Hagen HBF
Hamburg-Rothenburgsort
Hamburg-Süd
Hamburg-Waltershof
Hamburg-Wilhelmsburg
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)
Alexandroupolis

Igoumenitsa
Patras
Thessaloniki
Volos

Hongrie

BILK Kombiterminál Budapest
Budapest Kikötő
Debrecen
Miskolc-Gömöri
Sopron
Szeged-Kiskundorozsma
Szolnok
Záhony

Irlande

Dublin-North Wall

Italie

Bari-Lamasinata
Bologna-Interporto
Brindisi
Busto Arsizio
Livorno
Milano Greco 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.

Lituanie

Draugystė (Klaipėda)
Šiauliai
Paneriai (Vilnius)
Kaunas
Šeštokai

Luxembourg

Bettembourg

<i>Pays-Bas</i>	Kleschtchikha (Novosibirsk)
Ede	Kostarikha (Nizhniy Novgorod)
Rotterdam-Haven	Kuntsevo II (Moskva)
Rotterdam-Noord	Kutum (Astrakhan)
Venlo	Mikhailo-Tchesnokovskaya (Belogorsk)
	Moskva-Kievskaya
<i>Norvège</i>	Moskva-Tovarnaya-Oktyabrskaya
Narvik	Moskva-Tovarnaya-Paveletskaya
Oslo-Alnabru	Moskva-Tovarnaya-Smolenskaya
Trondheim	Nakhodka-Vostotchnaya
	Novorossiysk-Port
<i>Pologne</i>	Omsk-Vostochniy
Gdansk	Oussourisk
Gdynia	Rostov-Tovarnyi (Rostov-na-Donu)
Gliwice	Smolensk
Krakow	St. Petersburg -Port
Lodz	St. Petersburg-Tovarnyi-Vitebskiy
Malaszewicz	Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)
Poznan	Taltsay (oulan-Oude)
Pruszkow	Tchita I
Sosnowiec	Voinovka (Tyumen)
Swinoujscie	Volzhskiy (Volgograd)
Szczecin	
Warszawa	<i>Serbie</i>
Wroclaw	Beograd
	Bar
<i>Portugal</i>	<i>Slovaquie</i>
Alcântara (Lisboa)	Bratislava
Leixões	Čierna nad Tisou
Lisboa-Bobadela	Košice
	Žilina
<i>Moldava</i>	<i>Slovénie</i>
Ungeny	Koper
Chişinău	Ljubljana
<i>Roumanie</i>	<i>Espagne</i>
Bucureşti	Algeciras
Constanţa	Barcelona
Craiova	Irún
Oradea	Madrid
	Port-Bou
<i>Fédération russe</i>	Tarragona
Batareinaya (Irkoutsk)	Valencia (-Silla)
Bazaikha (Krasnoyarsk)	
Blochnaya (Perm)	
Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)	
Khabarovsk II	
Kirov-Kotlasskiy (Kirov)	

<i>Suède</i>	<i>Ukraine</i>
Göteborg	Chop
Helsingborg	Dnepropetrovsk Gruzovoy
Malmö	Kiev
Stockholm-Årsta	Kiev-Lisky
	Kharkov Chervonozavodskoy
<i>Suisse</i>	Lugansk Gruzovoy
Aarau-Birrfeld	Lvov
Basel SBB	Usatovo
Berne	
Chiasso	<i>Royaume-Uni</i>
Genève	Belfast
Lugano-Vedeggio	Birmingham
Luzern	Bristol
Renens	Cardiff
Zürich	Cleveland
	Coatbridge (Glasgow)
<i>Ex-République yougoslave de Macédoine</i>	Glasgow
Skopje	Harwich
	Holyhead
<i>Turquie</i>	Ipswich
Bandırma	Leeds
Derince	Liverpool-Garston
İskenderun	London-Stratford
Istanbul	London-Willesden
Izmir	Manchester-Trafford Park
Mersin	Southampton
Samsun	Tilbury

B. Points de franchissement des frontières importants pour le trafic interna-tional combiné⁶

Vilar Formoso (CP)–Fuentes de Onoro (RENFE)
 Marvao (CP)–Valencia de Alcântara (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)

⁶ 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.

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) J
Jeumont (SNCF)–Erquelines (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)–Rodby (DSB)

Passau (DB/OBB)
Salzburg (DB/OBB)
Kufstein (DB/OBB)
Buchs (SBB-CFF/OBB)

Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)
Brennero (FS/OBB)
Tarvisio (FS)–Arnoldstein (OBB)

Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjø (NSB/SJ)
Vassijaure (JBV/Banverket)
Storlien (JBV/Banverket)

Helsingborg (SJ)–København (DSB)
Trelleborg (SJ)–Sassnitz (DB)
Ystad (SJ)–Swinoujście (PKP)
Göteborg (SJ)–Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ)–Travemünde (DB)

Gedser (DSB)–Rostock (DB)
 Ebenfurth (OBB)–Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB)–Hegyeshalom (MAV)

Frankfurt/O. (DB)–Kunowice (PKP)
 Horka (DB)–Węgliniec (PKP)
 Keleba (MAV)–Subotica (JZ)
 Lökösháza (MAV)–Curtici (CFR)

Preševo (JZ)–Tabanovci (CFARYM)
 Deneral Janković (JZ)–Volkovo (CFARYM)
 Dimitrovgrad (JZ)–Dragoman (BDZ)
 Giurgiu (CFR)–Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ)–Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ)–Calafat (CFR)

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

Marchegg (OBB)–Devínska Nová Ves (ŽSR)
 Kittsee (OBB)–Bratislava (ČSR)
 Gdynia (PKP)–Ystad, Stockholm (SJ)/Helsinki (VR)
 Chalupki (PKP)–Bohumín (ČD)

Schirmding (DB)–Cheb (ČD)
 Bernhardsthal (OBB)–Břeclav (ČD)
 Summerau (OBB)–Horní Dvořiště (ČD)
 Bad Schandau (DB)–Děčín (ČD)

Vainikkala (VR)–Buslovskaya (RZD)
 Orsha (BC)–Krasnoye (RZD)
 Gudagai (BC)–Kena (LG)
 Zernovo (UZ)–Suzemka (RZD)
 Nesterov (RZD)–Kibartai (chemins de fer lituaniens)

Valouiki (RZD)–Topoli (UZ)
 Goukovo (RZD)–Krasnaya Mogila (UZ)
 Zaouralie (RZD)–Presnogorkovskaya (chemins de fer kazakhs)
 Petoukhovo (RZD)–Mamlyoutka (chemins de fer kazakhs)
 Isilkoul (RZD)–Kara-Gouga (chemins de fer kazakhs)

Astrakhan (RZD)–Aksaraiskaya II (chemins de fer kazakhs)
 Orenbourg (RZD)–Ilets I (chemins de fer kazakhs)
 Naouchki (RZD)–Soukhe-Bator (chemins de fer mongols)
 Zabaikalsk (RZD)–Mandchoulia (chemins de fer chinois)
 Hasan (RZD)–Toumangan (chemins de fer de la République populaire démocratique de Corée)

Trakiszki (PKP)–Mockava (LG)
Dorohusk (PKP)–Izov (UZ)
Zwardoń (PKP)–Skalite (ŽSR)
Zebrzydovice (PKP)–Petrovice u Karviné (ČD)
Zavidów (PKP)–Frýdlant v Čechách (ČD)
Medzylesie (PKP)–Lichkov (ČD)

Čadca (ŽSR)–Mosty u Jablunkova (ČD)
Lúky pod Makytou (ŽSR)–Horní Lideč (ČD)
Kúty (ŽSR)–Lanžhot (ČD)
Čierna nad Tisou (ŽSR)–Chop (UZ)

Komárno (ŽSR)–Komarom (MAV)
Štúrovo (ŽSR)–Szob (MAV)
Rusovce (ŽSR)–Rajka (MAV)

Čaña (ŽSR)–Hidasnémeti (MAV)
Plaveč (ŽSR)–Muszyna (PKP)
Magyarbóly (MAV)–Beli Manastir (HZ)

Gevgelia (CFARYM) – Idomeni (CH)
Dikea (CH)–Svilengrad (BDZ)
Kristallopigi (CH)–... (HSH)
Patras/Igoumenitsa (CH)–Brindisi (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH)–Trieste (FS)

Patras/Igoumenitsa (CH)–Ancona (FS)
Patras/Igoumenitsa (CH)–Bari (FS)
Volos (CH)–Latakia (CFS)

Stamora Moravița (CFR)–Vršac (JZ)
Halmeu (CFR)–Deakovo (UZ)
Vicșani (CFR)–Vadu Siret (UZ)

Uzunköprü (TCDD)–Pythion (CH)
Islahiye (TCDD)–Meydan Ekbez (CFS)
Doğukapi (TCDD)–Ahuryan (ARM)

Kotoriba (HZ)–Murakeresztúr (MAV)
Koprivnica (HZ)–Gyekenyes (MAV)
Čakovec (HZ)–Središće (SZ)
Savski Marof (HZ)–Dobova (SZ)

Erdut (HZ)–Bogojevo (JZ)
Tovarnik (HZ)–Sid (JZ)
Slavonski Šamac (HZ)–Bosanski Šamac (ZBH)
Metković (HZ)–Čapljina (ZBH)

Volinja (HZ)–Dobrljin (ZBH)

Strmica (HZ)–Ripač (ZBH)

Šapjane (HZ)–Ilirska Bistrica (SZ)

Lupoglav (HZ)–Podoorje (SZ)

Rosenbach (OBB)–Jesenice (SZ)

Spielfeld Strass (OBB)–Šentilj (SZ)

Središće (SZ)–Žakovec (HZ)

Hodoš (SZ/MAV)

Villa Opicina (FS)–Sežana (SZ)

Savski Marof (HZ)–Dobova (SZ)

Terespol (PKP)–Brest (BC)

Medyka (PKP)–Mostiska (UZ)

Záhony (MAV)–Chop (UZ)

Ungeni (CFM)–Iași (CFR)

Giurgiuleşti (CFM)–Galați (CFR)

Novosavvitskoe (CFM)–Kuchurgan (UZ)

Topoli (UZ)–Valuiki (RZD)

Krasnaya Mogila (UZ)–Gukovo (RZD)

Kvashino (UZ)–Uspenskaya (RDZ)

Izov (UZ)–Borohust (PKP)

Berezhest (UZ)–Slovechno (BC)

Veseloe (RZD)–Gantiadi (chemins de fer géorgiens)

Dogu Kapi (TCDD)–Akuryan (chemins de fer arméniens)

Kars (TCDD)–Akhalkalaki (chemins de fer géorgiens)

Joniškis (LG)–Meitene (chemins de fer lettons)

Kybartai (LG)–Nesterov (RŽD)

Razi (RAI)–Kapiköy (TCDD)

Sarakhs (RAI)–Serahs (chemins de fer turkmènes)

C. Points de changement d'écartement importants pour le transport international combiné*

Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents	Pays intéressés	Technique de changement appliquée	
		Changement d'essieux/bogies de wagon	Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention
Irún–Hendaye	Espagne–France	X	X
Port Bou–Cerbère	Espagne–France	X	X
Hanko	Finlande	X	
Čierna nad Tisou–Chop	Slovaquie–Ukraine		X
Záhony–Chop	Hongrie–Ukraine	X X	X X
Iași–Ungheni	Roumanie–Moldava	X	X X
Galați–Giurgiulesti	Roumanie–Moldava	X	X
Viçșani–Vadu Siret	Roumanie–Ukraine	X X	X X
Halmeu**–Deakovo	Roumanie–Ukraine	X	X X
Varna	Bulgarie	X	X
Malaszewicze***–Brest	Pologne–Bélarus	X	X X
Medyka–Mostiska	Pologne–Ukraine	X X	X X
Esen	Ukraine–Hongrie	X	
Šeštokai****	Lituanie	–	X
Mockava	Lituanie	X	X
Trakiszki	Pologne	–	–
Zabaikalsk–Manchzhuria	Fédération de Russie–Chine	X X	X X

Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents	Pays intéressés	Technique de changement appliquée	
		Changement d'essieux/bogies de wagon	Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention
Hasan– Toumangan	Fédération de Russie– République populaire démocratique de Corée	X	X X

* Si le changement d'essieu ou le transfert des unités de chargement sur des wagons ayant un écartement différent s'effectue dans une seule gare, celle-ci est soulignée. Dans le cas où les techniques de changement d'écartement et de transbordement sont utilisées simultanément dans certaines gares, ces dernières sont toutes les deux mentionnées.

** Entre Halmeu et Chop (Ukraine) existe une ligne de chemin de fer d'environ 70 km comportant à la fois un écartement normal et un grand écartement. Il n'est donc pas nécessaire de changer les wagons ou les essieux/bogies.

*** Point de transbordement sans franchissement de frontière

**** Pas un point de franchissement des frontières

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 transport 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–Rodby	(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)
Helsinki–Gdynia	(Finlande–Pologne)
Helsinki–Stockholm	(Finlande–Suède)
Turku–Stockholm	(Finlande–Suède)
Samsun–Constanța	(Turquie–Roumanie)
Gdynia–Ystad	(Pologne–Suède)
Gdynia–Stockholm	(Pologne–Suède)
Gdynia–Helsinki	(Pologne–Finlande)

Patras/Igoumenitsa–Brindisi	(Grèce–Italie)
Patras/Igoumenitsa–Trieste	(Grèce–Italie)
Patras/Igoumenitsa–Ancona	(Grèce–Italie)
Patras/Igoumenitsa–Bari	(Grèce–Italie)
Bar–Bari	(Serbie–Italie)
Bar–Ancona	(Serbie–Italie)
Volos–Latakia	(Grèce–République arabe syrienne)
Calafat–Vidin	(Roumanie–Bulgarie)
Kaliningrad–Lübeck	(Fédération de Russie–Allemagne)
Baltyisk–Lübeck	(Fédération de Russie–Allemagne)
Nakhodka–Yokohama	(Fédération de Russie–Japon)
Vostotchnyi–Poussan	(Fédération de Russie–République de Corée)
Varna–Odessa	(Bulgarie–Ukraine)
Varna–Novorossiysk	(Bulgarie–Fédération de Russie)
Varna–Poti/Batumi	(Bulgarie–Géorgie)
Burgas (port)–Novorossiysk	(Bulgarie–Fédération de Russie)
Burgas (port)–Poti	(Bulgarie–Géorgie)
Klaipėda–Mukran (Sassnitz)	(Lituanie–Allemagne)
Odessa	(Ukraine–...)
Illichivsk	(Ukraine–...)
Mariupol	(Ukraine–...)

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 le 19 août 2008⁷

Etats parties	Ratification Adhésion (A) Déclaration de succession (S)		Entrée en vigueur	
Albanie	21 mai	2008 A	19 août	2008
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
Lettonie	1 ^{er} mars	2007 A	30 mai	2007
Lituanie	8 février	2008 A	8 mai	2008
Luxembourg	13 juillet	1994	11 octobre	1994
Moldova	10 octobre	2002 A	8 janvier	2003
Monténégro*	23 octobre	2006 S	3 juin	2006
Norvège	30 avril	1992	20 octobre	1993
Pays-Bas* ^a	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
Serbie*	6 octobre	2005 A	4 janvier	2006
Slovaquie	16 août	1994 S	14 novembre	1994
Slovénie	1 ^{er} novembre	1994 A	30 janvier	1995
Suisse	11 février	1993	20 octobre	1993
Turquie	4 septembre	1996	3 décembre	1996
Ukraine*	23 décembre	2005 A	23 mars	2006

* 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.

^a Pour le Royaume en Europe.

⁷ Une version du champ d'application mise à jour est publiée sur le site web du DFAE (<http://www.dfae.admin.ch/traites>).