

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

RS 0.740.81; RO 1993 2838

---

*Texte original*

I

## **Amendement des articles 14, 15 et 16 de l'Accord**

Adopté le 18 mars 2008<sup>1</sup>

Entré en vigueur pour la Suisse le 10 décembre 2009

*Le chiffre 2 des art. 14, 15 et 16 est modifié comme suit:*

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

«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 intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.»

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

«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 intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.»

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

«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 intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.»

<sup>1</sup> Amendement adopté le 18 mars 2008 lors de la 49<sup>e</sup> session du Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe. L'amendement est entré en vigueur pour les Parties contractantes le 10 décembre 2009.

## II

### **Annexes I, II, III et IV de l'Accord telles qu'amendées<sup>2</sup>**

*(Version consolidée)*

<sup>2</sup> Amendements adoptés le 18 mars 2008 lors de la 49<sup>e</sup> 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 23 mai 2009.

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

### 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  $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$  -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)

#### (1) Portugal\*

C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-  $\frac{\text{Coimbra-Lisboa}}{\text{Porto}}$

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-  $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$  -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

#### (3) Irlande\*

C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

\* 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

(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 (–Irún)
- C-E 15 (Quévy–) Feignies–Aulnoye–Paris–Dijon–Lyon–Avignon–  
(Erquelines–) 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
- C 51 (Dover–) Calais–Lille–Paris
- 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 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–Erquelinnes (–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–Appenweier–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 (–Decín)
- 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 (~~Monton-~~) 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-Gällivare-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)<sup>1</sup>  
Ebenfurt (-Sopron)<sup>2</sup>

<sup>1</sup> MAV.

<sup>2</sup> 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-) Bernhardthal-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 -Lukow-  
Skierniewice  
Terespol (-Brest)

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

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

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

C-E 75 Warszawa-Białystok-Sokolka-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 Nova Ves–Bratislava–Nové Zámky–Štúrovo  
(–Szob)  
C–E 61 (Lanžhot–) Kúty–Bratislava– Komárno (–Komárom)  
Rusovce (–Hegyeshalom)  
C–E 63 (Zwardoń–) Skalite–Čadca–Žilina–Leopoldov– Bratislava -  
Galanta  
C 30/1 (Muszyna–) Plaveč–Prešov–Kysak–Košice–Čaña (–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–) Hegyeshalom<sup>1</sup>  
(Ebenfurt–) Sopron<sup>2</sup>–Győr–Budapest–Miskolc–Nyiregyháza–  
Záhony (–Chop)

<sup>1</sup> MAV.

<sup>2</sup> 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  
(Čakovec–) Središče–Ormož–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–  
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–Erdu (–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– $\frac{\text{Split}}{\text{Šibenik}}$
- 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–Bihać–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  $\frac{(-\text{Ancona})}{(-\text{Bari})}$
- C-E 85 (Kelebia–) Subotica–Beograd– $\frac{\text{Niš–Preševo (–Tabanovci)}}{\text{Kraljevo–Đeneral Janković (–Volkovo)}}$
- C-E 771 Subotica–Bogojevo (–Erdut)
- (24) **Ex-République yougoslave de Macédoine\***
- C-E 85  $\frac{(\text{Preševo–}) \text{Tabanovci}}{(\text{Đeneral Janković–}) \text{Volkovo}}$  –Skopje–Gevgelia (–Idomeni)
- (25) **Grèce\***
- C-E 85 (Gevgelia–) Idomeni–Thessaloniki–Athinaï
- C-E 853 Larissa–Volos [–Latakia (République arabe syrienne)]
- C-E 855 (Kulata–) Promachon–Thessaloniki
- C 70/2 Strymonas–Alexandroupolis–Pythion  $\frac{(-\text{Uzunköprü})}{\text{Dikea (–Svilengrad)}}$
- C 85/1 Thessaloniki–Florina–Kristallopigi (–.....)
- C 85/2 Igoumenitsa–Kalabaka–Palaiofarsalos–Volos [–Latakia (République arabe syrienne)]
- C 85/3 Athinaï–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-Vinători-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 (-Kapikule)  
C-E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna Oriahovitza-Dimitrovgrad  
C-E 660 Ruse-Kaspichan  
C-E 680 Sofija-Mezdra-Gorna Oriahovitza-Kaspican-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 14 (Indra-) Bigosovo-Polak-Vibesck

\* 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 20/3 (Kena–) Gudagai–Maladzečna–Minsk
- C–95/2 (Lobok–) Ezjarysca–Vicebsk–Orsha –Žlobin–Slovechno (–Berezhest)  
Minsk
- (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–Novosavytskoe (–Kuchurgan)
- C–E 560 (Galați–) Giurgiulesti (–Reni–) Etulia–Greceni (–Bolgrad–) Taraclia–Basarabasca (–Carabuteni–) Cimislia–Bendery
- (32) **Fédération de Russie\***
- C–E 10 (Vainikkala–) Buslovskaya–St.-Petersburg–Moskva
- C–E 20 (Orsha–) Krasnoye–Smolensk–Moskva–Nizhniy Novgorod–Ekaterinburg–  
Tyumen
- 
- Kourgan–Petoukhovo (–Mamlyoutka–Petropavlovsk–Kara–Gouga–) Isilkoul–  
Omsk–Novosibirsk–Krasnoyarsk–Taychet–Irkoutsk–  
Oulan–Oude– Zaoudinsky– – Karimskaya  
Naouchki (–Soukhe–Bator) – Zabailkalsk (–Mandchoulia)
- Khabarovsk– Baranovsky– –Nakhodka–Vostotchnaya  
Hașan (–Toumangan)
- C–E 24 Moskva–Ryazan–Rouzaevka–Samara–Oufa–Tchelyabinsk–Kourgan–  
Zaouralie (–Presnogorskovskaya)

\* 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 30 (Topoli–) Valouiki–Liski–Rtichevo–Sizran–Samara–Orenbourg  
(–Iletsk I)
- C–E 50 (Krasnaya Mogila–) Goukovo–Likhaya–Volgograd–Astrakhan  
(–Aksaraiskaya II)
- C–E 95 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva
- C–E 99 Ryazan–Kochetovka I–Gryazi–Krasnodar–Veseloe (–Gantiadi)  
Novorossiysk
- C–E 593 (Kvashin–) Uspenskaya–Rostov na Donu
- C 12 (Zilupe–) Raz.Posin– Novosokol'niki–Ržev–Moskva
- C 20/1 Saint-Petersbourg–Vologda–Kotelnitch
- C 20/2 Moskva–Kazan–Ekaterinbourg
- C 20/3 Kaliningrad–Tcherniakhovs–Nesterov (–Kibartai)
- C 75/1 (Narva–) Ivangorod–Gatčina–Saint-Pétersbourg
- C 95/2 Saint-Pétersbourg–Dno–Novosokol'niki–Lobok (–Ezjarysca)

(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 –İslahiye [–Meydan Ekbez (République arabe syrienne)],  
Iskenderun
- C–E 692 Cetinkaya–Erzerum–Kars–Doğu Kapi (–Akuryan)  
(–Akhalkalaki)
- C 70/2 Pehlivan köy–Uzunköprü (–Pythion)

(34) **Lituanie\***

- C–E 75 (Trakiszi–) Mockava–Šeštokai–Kazlų Rūda–Kaunas–Radviliškis–  
Šiauliai–Joniškis (–Meitene)
- C 14 Radviliskis–Panvezys–Rokiskis–Obeliai (–Eglaine)
- C 20/3 (Nesterov–) Kybartai–Kazlų Rūda–Kaunas –Kaišiadorys–Vilnius–Kena  
(Mukran (Sassnitz) –) Draugyste (–Gudagai)  
(Klaipėda)–Šiauliai–Radviliškis

\* 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\***

C–E 60 (Gardabani–) Beyuk–Kyasik–Baku (–Turmenbashi)

(37) **Géorgie\***

(38) **Kazakhstan\***

C–E 20 (Petukhovo–) Mamlyutka–Petrovlovsk–Kara Guga (–Isikul)

C–E 24 (Zauralie–) Presnogorkovskaya–Kökshetaú–Aqmola–Mointy–Druzhba (–Alashankou)

C–E 30 (Orenburg–) Ilets I–Kandagachg

C–E 50 (Astrakhan–) Aksaraiskaya II–Atyrau–Makat–Kandagach–Arys–Almaty–Aqtogay

C–E 60 (Salar–) Chengeldy–Arys

C–E 592 Beyneu–Shetpe–Aqtau

C–E 597 Makat–Beyneu (–Kungrad)

(39) **Turkménistan\***

(40) **Ouzbékistan\***

C–E 60 (Chardzev–) Bukhara–Tashkent–Salar (–Chengeldy)

C–E 597 (Beyneu–) Kungrad–Nukus (–Dashhowuz–) Urganch (–Chardzhev)

C–E 695 Bukhara–Karshi–Termiz–Galaba (–Khairaton)

C–E 696 Tashkent–Khavast–Andizhan (–Osh)

(41) **Kirghizistan\***

C–E 696 (Andizhan–) Jalalabad–Osh

(42) **Estonie\***

C 75/1 Tapa–Narva (–Ivangorod)

C–E 75 Tallin–Tapa–Tartu–Valga (–Lugaži)

\* 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

(43) **Lettonie\***

C-E 85 Ventspils –Jelgava–Krustpils–Zilupe (–Raz. Posinj)

Liepāja

C-E 85 Rīga–Krustpils –Daugavpils–Indra (–Bigosovo)

(Obelīai–) Eglaine

C-E 75 (Valga–) Lugazi–Rīg–Jelgava–Meitene (–Sarkiai)

(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**

#### *Autriche*

Linz-Stadthafen  
Graz Süd/Werndorf  
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering  
Villach Süd  
Wels Vbf  
Wien Freudenua Hafen  
Wien Nordwestbahnhof

#### *Azerbaïdjan*

Baku (Keshla)

#### *Bélarus*

Brest  
Minsk

#### *Belgique*

Antwerpen  
Athus  
Bressoux-Renory (Liège)  
Bruxelles  
Genk (Hasselt)  
Muizen (Mechelen)  
Zeebrugge

#### *Bosnie et Herzégovine*

Sarajevo

#### *Bulgarie*

Burgas  
Dimitrovgrad Sever  
Filipovo  
Gorna Oriahovitza  
Kaspichan  
Ruse  
Sofija  
Stara Zagora  
Svilengrad  
Varna

#### *Croatie*

Rijeka  
Slavonski Brod  
Split  
Zagreb

#### *République tchèque*

Brno  
Lovosice  
Melnik  
Praha Uhřetíněves  
Praha Žižkov

#### *Danemark*

Arhus  
Glostrup  
København  
Padborg

#### *Finlande*

Helsinki-Pasila

#### *France*

Avignon-Courtine  
Bordeaux-Bastide  
Dunkerque  
Hendaye  
Le Havre  
Lille-St.Sauveur  
Lyon-Venissieux  
Marseille-Canet  
Paris-La Chapelle  
Paris-Noisy-Le-Sec  
Paris-Pompadour  
Paris-Rungis  
Paris-Valenton  
Perpignan  
Rouen-Sotteville  
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

*Estonie*

Tallin  
Tapa  
Tartu  
Valga

*Grèce*

Aghii Anargyri (Athinaï)  
Alexandroupolis  
Igoumenitsa  
Patras  
Thessaloniki  
Volos

*Hongrie*

BILK Kombiterminál Budapest  
Budapest Kikötő  
Debrecen  
Miskolc-Gömöri  
Sopron  
Szegecd-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.

*Kazakhstan*

Arys  
Karaganda  
Semipalatinsk  
Tura-Tam

Turkestan	Krakow
Zhezkazgan	Lodz
<i>Kirghizistan</i>	Malaszewicze
Osh	Poznan
<i>Lettonie</i>	Pruszkow
Riga	Sosnowiec
Ventspils	Swinoujscie
Liepaja	Szczecin
Rezekne	Warszawa
Daugavpils	Wroclaw
<i>Lituanie</i>	<i>Portugal</i>
Draugystė (Klaipėda)	Alcântara (Lisboa)
Klaipėda	Leixões
Paneriai (Vilnius)	Lisboa-Bobadela
Kaunas	<i>République de Moldova</i>
Šeštokai	Ungeny
<i>Luxembourg</i>	Chişinău
Bettembourg	<i>Roumanie</i>
<i>Ouzbékistan</i>	Bucureşti
Andijan (North)	Constanţa
Bukhara-2	Craiova
Chukursai	Oradea
Margilan	<i>Fédération de Russie</i>
Sergeli	Batareinaya (Irkoutsk)
Tashkent	Bazaikha (Krasnoyarsk)
Termez	Blochnaya (Perm)
Ulugbek	Brjansk-Lgovskiy (Brjansk)
<i>Pays-Bas</i>	Khabarovsk II
Ede	Kirov-Kotlasskiy (Kirov)
Rotterdam-Haven	Kleschtchikha (Novosibirsk)
Rotterdam-Noord	Kostarikha (Nizhniy Novgorod)
Venlo	Kuntsevo II (Moskva)
<i>Norvège</i>	Kutum (Astrakhan)
Narvik	Mikhailo-Tchesnokovskaya (Belogorsk)
Oslo-Alnabru	Moskva-Kievskaya
Trondheim	Moskva-Tovarnaya-Oktyabrskaya
<i>Pologne</i>	Moskva-Tovarnaya-Paveletskaya
Gdansk	Moskva-Tovarnaya-Smolenskaya
Gdynia	Nakhodka-Vostochnaya
Gliwice	Novorossiysk-Port
	Omsk-Vostochnyi
	Oussourisk
	Rostov-Tovarnyi (Rostov-na-Donu)

Smolensk	Luzern
St. Petersbourg -Port	Renens
St. Petersbourg-Tovarnyi-Vitebskiy	Zürich
Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)	<i>Ex-République yougoslave de Macédoine</i>
Taltsay (oulan-Oude)	Skopje
Tchita I	
Voinovka (Tyoumen)	<i>Turquie</i>
Volzhskiy (Volgograd)	Bandirma
<i>Serbie</i>	Derince
Beograd	Iskenderun
Bar	Istanbul
<i>Slovaquie</i>	Izmir
Bratislava	Mersin
Čierna nad Tisou	Samsun
Košice	<i>Ukraine</i>
Žilina	Chop
<i>Slovénie</i>	Dnepropetrovsk Gruzovoy
Koper	Kiev
Ljubljana	Kiev-Lisky
<i>Espagne</i>	Kharkov Chervonozavodskoy
Algeciras	Lugansk Gruzovoy
Barcelona	Lvov
Irún	Usatovo
Madrid	<i>Royaume-Uni</i>
Port-Bou	Belfast
Tarragona	Birmingham
Valencia (-Silla)	Bristol
<i>Suède</i>	Cardiff
Göteborg	Cleveland
Helsingborg	Coatbridge (Glasgow)
Malmö	Glasgow
Stockholm-Årsta	Harwich
<i>Suisse</i>	Holyhead
Aarau-Birrfeld	Ipswich
Basel SBB	Leeds
Berne	Liverpool-Garston
Chiasso	London-Stratford
Genève	London-Willesden
Lugano-Vedeggio	Manchester-Trafford Park
	Southampton
	Tilbury

## **B. Points de franchissement des frontières importants pour le trafic international combiné<sup>3</sup>**

Vilar Formoso (CP)–Fuentes de Onoro (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) J  
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)–Rodby (DSB)

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

<sup>3</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.

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 (ÖBB)–Sopron (GYSEV/MAV)  
Nickelsdorf (ÖBB)–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)  
Episcopia Bihor (CFR)–Biharkeresztes (MAV)  
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 (ÖBB)–Devínska Nová Ves (ŽSR)  
Kittsee (ÖBB)–Bratislava (ČSR)  
Gdynia (PKP)–Ystad, Stockholm (SJ)/Helsinki (VR)  
Chalupki (PKP)–Bohumín (ČD)  
Zwardoń (PKP)–Skalite (ŽSR)

Schirnding (DB)–Cheb (ČD)  
Bad Schandau (DB)–Děčín (ČD)  
Bernhardsthal (ÖBB)–Břeclav (ČD)  
Summerau (ÖBB)–Horní Dvořiště (ČD)

Bad Schandau (DB)–Děčín (ČD)  
Bernhardsthal (ÖBB) - Břeclav (ČD)  
Summerau (ÖBB) - Horní Dvořiště (ČD)

Vainikkala (VR)–Buslovskaya (RZD)  
Orsha (BC)–Krasnoye (RZD)  
Joniškis (LG)–Meitene (LDZ)  
Indra (LDZ)–Bigosovo (BC)

Meitene (LDZ)–Šarkiai (LG)  
Kybartai (LG)–Nesterov (RŽD)  
Obeliai (LG)–Eglaine (LZD)  
Kena (LG)–Gudogai (BC)  
Mockava (LG)–Trakiszki (PKP)  
Gudagai (BC)–Kena (LG)  
Zernovo (UZ)–Suzemka (RZD)  
Ivangorod (RZD)–Narva (EVR)  
Valga (EVR)–Lugaži (LDZ)  
Raz. Posin (RZD)–Zilupe (LDZ)  
Nesterov (RZD)–Kibartai (chemins de fer lituaniens)

Lobok (RZD)–Ezjarysca (BC)  
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)–Iletsck I (chemins de fer kazakhs)  
Druzhba (KTZ)–Alashankou (CR)  
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)  
Metkovič (HZ)–Čapljina (ZBH)

Volinja (HZ)–Dobrljin (ZBH)  
Strmica (HZ)–Ripač (ZBH)  
Šapjane (HZ)–Ilirska Bistrica (SZ)  
Lupoglav (HZ)–Podoorje (SZ)

Rosenbach (ÖBB)–Jesenice (SZ)  
Spielfeld Strass (ÖBB)–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)

Giurgiulești (CFM)–Galați (CFR)

Novosavvyskoe (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)

Beyuk (AZ)–Gardabani (GR)

Baku (AZ)–Turkmenbashi (TRK)

Chengeldy (KTZ)–Salar (UR)

Beyneu (KTZ)–Kungrad (UR)

Alat (UR)–Chardzhev (TRK)

Salar (UR)–Chengeldy (KTZ)

Andizhan (UR)–Osh (Chemin de fer du Kirghizistan)

Galaba (UR)–Khairaton (Chemin de fer d’Afghanistan)

Chardzhev (TRK)–Alat (UR)

Termis (UR)–(Karshi) (UR)

Andizhan (UR)–Jalalabad (Chemin de fer du Kirghizistan)

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
<u>Irun</u> –Hendaye	Espagne–France	X	X
<u>Port Bou</u> –Cerbère	Espagne–France	X	X
<u>Hanko</u>	Finlande	X	
Čierna nad Tisou–Chop	Slovaquie–Ukraine		X
Záhony–Chop	Hongrie–Ukraine	X X	X X
Iași–Ungheni	Roumanie–Rép. de Moldova	X	X X
Galați–Giurgiulesti	Roumanie–Rép. de Moldova	X	X
Vicșani–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
Druzba Alashankou	Kazakhstan–Chine	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)
Puttgården–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)
Helsinki–Gdynia	(Finlande–Pologne)
Helsinki–Stockholm	(Finlande–Suède)
Turku–Stockholm	(Finlande–Suède)
Samsun–Constanța	(Turquie–Roumanie)

Mersin–Venezia	(Turquie–Italie)
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)
Draugystė (Klaipėda)–Mukran (Sassnitz)	(Lituanie–Allemagne)
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)
Odessa	(Ukraine–...)
Illichivsk	(Ukraine–...)
Mariupol	(Ukraine–...)
Baku–Turkmenbashi	(Azerbaïdjan–Turkménistan)

*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)	(non spécifié)	2
2. Gabarit de chargement des véhicules		UIC B*	UIC C*
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)	(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 C de l'UIC.

Le gabarit C 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 2,60 m et d'une hauteur de 2,90 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 C 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 2,60 m et d'une hauteur de 2,90 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 C).
- 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 ca-

pacités 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 par. 17 ci-dessous), les mesures ci-après seront mises en œuvre:

- application des conditions énumérées au par. 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.