



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

Vu la proposition du DFTCE du 17 octobre 1991

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

d é c i d é

1. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport combiné et les installations connexes (AGTC) y compris les annexes jointes, est approuvé.
2. M. Adolf Ogi, Conseiller fédéral, Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (respectivement, en cas d'empêchement, un remplaçant désigné par ses soins), est autorisé à signer l'accord, au nom du Conseil fédéral, à l'occasion de la Conférence paneuropéenne sur les transports qui se tiendra à Prague du 29 au 31 octobre 1991.

Si, pour une raison quelconque, l'Accord AGTC ne devait être signé à Prague, mais au siège de la CEE/ONU à Genève, M. l'Ambassadeur W. Rossier, Chef de la Délégation Suisse près l'AELE, l'ECE/ONU et le GATT, ou son suppléant, serait autorisé à signer.

3. La Chancellerie fédérale est chargée de préparer les pleins pouvoirs correspondants.

Pour extrait conforme:

Jaume Murat

Protokollauszug an:			
Name / <input type="checkbox"/> mit Beilage			
z.K.	Dep.	Anz.	Akten
x	EDA	8	-
x	EDI	5	-
x	EJPD	5	-
	EMD		
x	EFD	7	-
x	EVD	5	-
	EVED	10	-
x	BK	3	-
	EFK		
	Fin.Del.		



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Berne, le 17 octobre 1991

Résumé

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

Cet Accord, élaboré sous l'égide de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU), a pour but principal une utilisation accrue du transport combiné international, en améliorant la qualité des infrastructures utilisées, ainsi que les conditions d'exploitation de ces services.

Pour réaliser cet objectif, l'Accord définit un réseau européen d'axes ferroviaires et de terminaux importants pour le transport combiné international. Les normes applicables à la construction de telles infrastructures devront être rendues conformes aux paramètres techniques prescrits dans l'Accord. Cela se fera dans le cadre des programmes nationaux d'amélioration.

Il est à noter que les lignes du réseau AGTC situées sur notre territoire correspondent déjà aux grands axes de transport combiné actuellement en service en Suisse. Ainsi, en signant l'Accord AGTC, notre pays n'aura pas à construire de lignes nouvelles.

De plus, la signature d'un tel accord n'entraînera pas de conséquences financières pour la Suisse et ne nécessitera pas de personnel supplémentaire.

La Suisse, qui a toujours affirmé son rôle de pionnier et de pays-test pour le transport combiné, se doit de signer cet instrument international qui va dans la droite ligne des objectifs qu'elle s'est fixée en matière de politique des transports. En outre, la ratification ultérieure de l'Accord AGTC sera soumise à l'approbation du Parlement.

Le Chef du DFTCE, Monsieur le Conseiller fédéral Adolf Ogi, doit obtenir les pleins pouvoirs du Conseil fédéral pour procéder à la signature de l'Accord, à l'occasion de la Conférence paneuropéenne sur les transports qui se tiendra à Prague du 29 au 31 octobre 1991.

Deutscher Text siehe Rückseite



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Bern, 17. Oktober

Uebersicht

Unterzeichnung des Europäischen Abkommens über wichtige internationale Verkehrslinien und zugehörige Einrichtungen für kombinierte Transporte (AGTC)

Dieses Abkommen, das im Rahmen der Genfer UNO-Wirtschaftskommission für Europa (ECE/UNO) ausgearbeitet worden ist, zielt grundsätzlich auf eine vermehrte Benutzung des internationalen kombinierten Verkehrs, indem die Qualität der benutzten Infrastrukturen und die Betriebsbedingungen dieser Dienste verbessert werden.

Um dieses Ziel zu verwirklichen, wurde ein europäisches Netz festgelegt, das die wichtigsten Schienenachsen und Terminals für den internationalen kombinierten Verkehr umfasst. Die Normen, die für den Ausbau solcher Infrastrukturen anwendbar sind, werden mit den im Abkommen vorgeschriebenen technischen Parametern übereinstimmen müssen. Dies wird im Rahmen nationaler Verbesserungsprogramme erfolgen.

Bemerkenswert ist, dass die Linien des AGTC-Netzes auf unserem Territorium schon heute in Betrieb stehenden Achsen des kombinierten Verkehrs entsprechen. Demgemäss erübrigt sich auch mit einer Unterzeichnung des AGTC-Abkommens den Bau neuer Linien in unserem Land.

Ferner wird die Unterzeichnung dieses Abkommens weder finanzielle Konsequenzen, noch Personalbedarf, für die Schweiz auslösen.

Die Schweiz, die ihre Pionier- und Testlandrolle für den kombinierten Verkehr schon immer kräftig vertreten hat, sieht sich verpflichtet, dieses internationale Instrument zu unterzeichnen. Es liegt in der Linie ihrer verkehrspolitischen Ziele.

Ausserdem unterliegt die spätere Ratifizierung des AGTC-Abkommens der Genehmigung des Parlaments.

Der Chef des EVED, Herr Bundesrat Adolf Ogi, ist vom Bundesrat zu bevollmächtigen, das Abkommen, anlässlich der Paneuropäischen Verkehrskonferenz vom 29 bis 31 Oktober 1991 in Prag, zu unterzeichnen.

Texte français au verso



EIDGENÖSSISCHES VERKEHRS- UND ENERGIEWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS, DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DEI TRASPORTI, DELLE COMUNICAZIONI E DELLE ENERGIE
 DEPARTAMENT FEDERAL DA TRAFFIC ED ENERGIA

3003 Berne, le 17 octobre 1991

Ne va pas à la presse

Au Conseil fédéral

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

1. Historique

Au cours des deux dernières décennies, le trafic international a considérablement augmenté et le besoin s'est fait sentir de mieux coordonner, à l'échelon européen, la construction de nouvelles infrastructures de transports, ainsi que d'améliorer les tracés existants. La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU) à Genève s'est employée à définir, pour chacun des modes de transports, un réseau de grands axes importants pour le trafic international. Ces réseaux doivent avant tout servir de guides, lorsque les responsables nationaux en matière de planifications d'infrastructures de transports décident des investissements à entreprendre.

Dans ce cadre, la CEE/ONU a tout d'abord adopté, le 15 novembre 1975, l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR) que la Suisse a ratifié le 5 août 1988 (RS 0.725.11). Le 31 mai 1985, a été adopté l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC). Les spécifications techniques contenues dans cet Accord reposent sur une philosophie de transports ferroviaires à grandes vitesses (plus de 250 km/h) et ne sont dès lors guère adaptées à nos reliefs alpins. C'est pourquoi, à ce jour, la Suisse n'a pas été en mesure d'adhérer à ce texte.

Vu le développement rapide du transport combiné en Europe, la CEE/ONU a commencé en 1987 à élaborer un plan directeur des grandes lignes de transport international combiné et c'est le 1er février 1991 que l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (ci-après accord AGTC) a vu le jour. Cet accord a été ouvert à la signature des Etats du 1er avril 1991 au 31 mars 1992.

La France et l'Allemagne ont déjà signé ce texte. En outre, la République fédérale tchèque et slovaque, les Pays-Bas, la

Yougoslavie, la Hongrie, la Suède, la Norvège et la Finlande ont annoncé leur intention de signer l'Accord d'ici à la fin de 1991.

2. Portée de l'accord

L'accord AGTC doit être avant tout considéré comme l'expression de la volonté commune des gouvernements de créer les conditions nécessaires et favorables au développement du trafic combiné international.

Ses objectifs sont donc principalement:

- de créer un cadre juridique au sein duquel les services de transport combiné international, en particulier le transport rail/route, puissent devenir compétitifs;
- d'améliorer la coopération et la coordination internationales en planifiant et en établissant des priorités pour la mise au point d'un système homogène européen de transport combiné.

Afin d'atteindre ces objectifs, l'accord AGTC

- désigne toutes les lignes de chemin de fer européennes importantes utilisées au cours du transport combiné international;
- identifie tous les terminaux et les points de franchissement des frontières qui sont importants pour le transport combiné international;
- établit des normes pour les infrastructures utilisées par les services de transport combiné.

3. Aspects essentiels de l'accord AGTC

L'accord AGTC comprend 21 articles et 4 annexes faisant partie intégrante de l'accord.

Les aspects essentiels de cet accord AGTC sont les suivants:

3.1 Désignation du "Réseau de grandes lignes de transport international combiné" (art. 2; annexes I et II).

Par "réseau de grandes lignes de transport international combiné", on entend non seulement les lignes de chemin de fer couramment utilisées en transport combiné international et les lignes d'apport importantes, mais également les axes qui deviendront importants dans un proche avenir.

L'ensemble des lignes de chemins de fer importantes pour le transport international combiné sont mentionnées dans l'annexe I, les terminaux et autres installations importantes faisant l'objet de l'annexe II.

Toutes les lignes de chemins de fer figurant dans l'annexe I à l'accord obtiennent un numéro d'ordre, précédé par un

"C". Certaines de ces lignes, qui figuraient déjà dans l'Accord AGC, sont précédées de la mention "C-E". Les lignes orientées nord-sud reçoivent des numéros se terminant par 5, alors que celles orientées ouest-est reçoivent des numéros se terminant par 0. Les lignes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs compris entre les numéros de lignes repères entre lesquelles elles se trouvent.

Chaque itinéraire est défini par les gares importantes et par les terminaux de transbordement rail/route ou rail/voies navigables (dits "installations connexes"), ainsi qu'éventuellement par les gares situées au franchissement des frontières.

On a délibérément renoncé à une description très précise des itinéraires, de manière à laisser aux gouvernements une certaine liberté dans le choix des variantes locales.

3.2 Paramètres techniques pour les infrastructures (article 3; annexe III).

L'annexe III comprend toute une série de normes techniques applicables à la construction et à l'aménagement de lignes ferroviaires existantes et de lignes nouvelles (à construire) mentionnées dans l'accord.

Les normes techniques (paramètres d'infrastructure) correspondent aux impératifs d'une offre de transport combiné moderne et doivent donc être considérées comme des exigences minimales. Elles ne doivent en aucune manière freiner le progrès technique et les réseaux de chemin de fer peuvent retenir des normes plus ambitieuses s'ils l'estiment utile.

L'accord prévoit des normes minimales différentes selon qu'il s'agit de lignes nouvelles (à construire) ou de lignes existantes. Pour ces dernières, il est en effet souvent difficile et parfois impossible de modifier leurs caractéristiques: les exigences à leur égard sont donc modérées. Pour les lignes nouvelles, les exigences sont par contre plus élevées, puisque l'on peut, entre certaines limites d'ordre économique, choisir librement leurs caractéristiques.

Il est à noter que l'Accord AGTC ne cherche pas à susciter des investissements supplémentaires, mais plutôt à modifier la répartition d'un volume donné de ressources financières, en accordant la priorité aux investissements dans les itinéraires d'importance internationale inscrits dans l'accord. En améliorant la qualité de ces lignes, le trafic devrait augmenter, ce qui contribuera à renforcer la compétitivité et partant la viabilité du transport combiné.

S'agissant de la réalisation de ces paramètres dans le temps, le texte de l'accord AGTC ne fixe aucune limite, les travaux d'amélioration devant être effectués dans le cadre des programmes nationaux.

3.3 Paramètres de performances des trains (art. 4; annexe IV)

L'annexe IV définit un certain nombre de paramètres d'efficacité supplémentaires que les services de transport combiné doivent respecter en matière de délais et de fréquence (notamment réduction de la durée des arrêts techniques et aux frontières, vitesse de transport élevée, augmentation des trains directs et de nuit, etc.).

Selon l'accord AGTC les paramètres de performance des trains proprement dits devraient, quant à eux, "approximativement être atteints d'ici l'an 2000".

3.4 Dispositions finales (art. 6 à 21)

Les dispositions finales s'inspirent largement de celles introduites dans les autres accords européens adoptés par la CEE/ONU. Il convient de donner à leur propos les précisions suivantes:

- la signature de l'accord AGTC est soumise à ratification, acceptation ou approbation (art. 7).
- L'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 AGTC relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant signé l'accord ou ayant déposé un tel instrument (art. 10)
- L'article 18 règle la dénonciation de l'accord. Toute Partie contractante pourra dénoncer l'accord par notification écrite adressée au Secrétaire général des Nations Unies. La dénonciation prendra effet un an après la date à laquelle le Secrétaire général en aura reçu notification.

4. Position de la Suisse au regard de l'accord et de ses annexes

La promotion du transport combiné rail/route représente l'un des éléments principaux de la politique suisse des transports et est considérée comme l'un des atouts essentiels mis à notre disposition pour résoudre le problème du transit des marchandises à travers la Suisse. Notre pays entend oeuvrer pour une politique des transports, allant dans le sens d'un développement de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que d'un rapprochement des conditions-cadres juridiques et politiques de la réglementation des transports. Or c'est précisément cet objectif que vise l'accord AGTC en créant un cadre juridique au sein duquel les services de transport combiné international, en particulier le transport rail/route, puissent devenir compétitifs.

S'agissant des dispositions mêmes de l'accord et de ses annexes, il convient de relever ce qui suit:

4.1 Les tracés

Le réseau de lignes d'importance internationale défini dans l'accord quadrille la Suisse de la façon suivante:

a) Direction nord-sud:

C-E 25: Bruxelles - Bâle - Olten - Berne - Brigue - Gênes

C-E 35: Amsterdam - Karlsruhe - Bâle - Olten - Chiasso - Messine

C 35: Karlsruhe - Bâle - Brugg - Immensee - Bellinzona - Luino ou Chiasso - Milan

b) Direction ouest - est

C-E 50: (Culoz) - Genève - Lausanne - Berne - Zürich - Buchs - Moscou

c) Ligne intermédiaire

C-E 23: Dunkerque - Vallorbe - Lausanne - Brigue.

Il convient de relever que la ligne C-E 50 Genève-Buchs-Moscou ne se prolonge pas sur territoire français. Ce pays estime en effet que les marchandises acheminées par transport combiné de Paris vers l'Italie doivent plutôt passer par Modane et le Mont-Cenis. Le Gouvernement français considère que, du point de vue du volume du transport combiné, l'amélioration du tronçon Culoz-Genève n'a pas un degré de priorité suffisant pour justifier son inscription dans l'AGTC.

La délégation suisse ayant participé à l'élaboration de cet accord n'a pas exclu une modification de la position française et a estimé que la ligne E 50 devait être maintenue dans l'AGTC, au moins pour sa portion suisse.

4.2 Les terminaux

Sur territoire suisse, les terminaux suivants sont considérés comme d'importance pour le transport international combiné:

Aarau-Birrfeld, Bâle CFF, Berne, Chiasso, Genève, Lugano-Vedeggio, Lucerne, Renens, Zurich.

4.3 Les paramètres infrastructurels

Les normes techniques appliquées en Suisse satisfont pour l'essentiel auxdits paramètres.

A ce propos, il convient de signaler que, dans l'accord AGTC, la distance minimale entre les voies (entraxe) a été fixée à 4,00 m pour les lignes existantes et à 4,2 m pour les lignes nouvelles. En Suisse, l'entraxe de 4,2 m est

assuré pour les lignes nouvelles, alors qu'il est souvent inférieur à 4,0 m (généralement 3,8 m) pour les lignes existantes. Faut-il y voir un obstacle à la signature de l'accord AGTC ? Un examen de l'annexe III nous permet de répondre par la négative à cette question.

En effet, le texte de l'annexe spécifie clairement qu'il est parfois difficile, voire impossible de modifier les caractéristiques techniques de certaines lignes existantes, lors de travaux d'amélioration ou de reconstruction. De plus, le paramètre de l'entraxe est assorti d'une clause de souplesse précisant "qu'il ne concerne pas particulièrement le transport combiné, mais qu'il est recommandé pour un transport combiné international efficace".

Dans ces circonstances, le fait que la Suisse ne dispose pas partout d'un entraxe de 4m. n'est pas incompatible avec la lettre et l'esprit de l'accord. Souhaitant ne pas s'opposer à une optimisation du déroulement du transport combiné international, notre pays s'efforcera de toute manière de réaliser l'objectif fixé dans l'annexe III en matière d'entraxe, lors de chaque projet d'amélioration de lignes existantes. Enfin, de par sa position géographique, la Suisse a tout intérêt à soutenir l'harmonisation technique recherchée par cet accord.

4.4 Les paramètres de performance pour les trains

Ces normes constituent les objectifs à atteindre pour fournir un service de transport international combiné efficace. Dans le cadre de sa politique visant à favoriser le développement du transport combiné, notre pays ne devrait pas avoir de difficultés à satisfaire aux paramètres fixés dans l'annexe IV.

Vu ce qui précède, force est de constater qu'aucun obstacle majeur n'est de nature à empêcher la Suisse de signer, sous réserve de ratification, l'accord AGTC. Bien plus, la signature de cet accord constituera une manifestation de la volonté politique de notre pays d'améliorer la coopération et la coordination internationales dans le domaine du transport combiné. Il serait en effet difficile d'expliquer à l'Europe les raisons pour lesquelles la Suisse refuserait de signer l'accord AGTC alors qu'elle s'est toujours exprimée en faveur de mesures et d'instruments visant à améliorer la qualité de l'infrastructure ferroviaire et plus particulièrement la compétitivité du transport combiné. La crédibilité de notre politique des transports sur le plan international serait directement affectée par une telle attitude.

Par ailleurs, l'accord AGTC n'est pas de nature à entraîner des modifications de la législation interne.

En effet, le seul point sur lequel notre législation pourrait diverger du contenu de l'accord est l'entraxe minimal des voies existantes. Celui-ci est défini dans les dispositions d'exécution de l'Ordonnance sur la construction et l'exploitation des chemins de fer (DE-OCF) élaborées

par le DFTCE et, comme indiqué sous point 4.3, il est inférieur à la norme prévue dans l'accord.

Sachant que la Suisse s'efforcera de toute manière de réaliser la norme prescrite dans le cadre des travaux d'amélioration des lignes existantes et compte tenu de la souplesse que laisse l'accord AGTC par rapport à la réalisation de ce paramètre technique, il ne sera pas nécessaire de procéder à la modification de cette norme dans les dispositions susmentionnées.

Les autres objectifs de l'accord devraient tous pouvoir être réalisés à moyen et long termes dans le cadre de la législation suisse actuelle.

L'adhésion de la Suisse à l'accord AGTC n'entraînera pas de conséquences financières pour notre pays et ne nécessitera pas non plus l'engagement de personnel supplémentaire. Ce constat s'applique aussi aux grands projets ferroviaires suisses, tels "Transit alpin" et "Rail 2000", puisque les normes applicables à la construction de ces infrastructures correspondent déjà, ou vont même au-delà des paramètres fixés dans l'accord.

Il convient encore de préciser que la Direction générale des CFF, ainsi que la Direction du BLS, ont eu l'occasion d'examiner l'accord AGTC et elles ne voient aucun inconvénient à ce que la Suisse signe un tel instrument.

5. Relations avec la négociation Suisse/CE sur le transit

Il faut souligner que l'accord AGTC va dans le sens de l'objectif principal de cette négociation, à savoir qu'il vise à accroître l'utilisation du transport combiné dans toute l'Europe, en améliorant la qualité des services offerts par ce mode de transport.

En outre, toutes les lignes étrangères d'apport, reliant les infrastructures suisses prévues dans le cadre du programme "Transit alpin", sont inscrites dans le réseau défini par l'accord AGTC. Cela constitue une garantie supplémentaire que des investissements seront effectués sur ces lignes dans le futur, comme le souhaite la Suisse dans le cadre de la négociation sur le transit.

6. Procédure

L'accord AGTC est soumis à ratification, acceptation ou approbation (art. 8). Il 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 de réseau international de transport combiné relient de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.

La ratification ultérieure de l'accord AGTC par la Suisse sera soumise à l'approbation du Parlement.

Il convient de signaler à ce stade déjà que l'accord AGTC n'est pas sujet au référendum facultatif sur les traités internationaux selon l'article 89, 3e alinéa de la constitution. En effet, il est dénonçable (art. 18) et il n'entraîne ni l'adhésion de la Suisse à une organisation internationale ni une unification multilatérale du droit.

7. Signature de l'accord AGTC

L'accord AGTC peut être signé du 1er avril 1991 au 31 mars 1992.

Etant donné l'importance de cet accord, le secrétaire exécutif de la CEE/ONU souhaite accélérer le processus de signature et se propose d'organiser une cérémonie de signature à l'occasion de la Conférence paneuropéenne sur les transports qui se tiendra à Prague du 29 au 31 octobre 1991.

Monsieur le Conseiller fédéral Adolf Ogi, Chef du DFTCE, a assuré de sa présence les organisateurs de la conférence susmentionnée. Aussi, nous vous proposons de le munir des pleins pouvoirs (respectivement, en cas d'empêchement, un remplaçant désigné par ses soins), afin qu'il puisse, à cette occasion, signer l'accord AGTC au nom du Conseil fédéral et sous réserve de ratification.

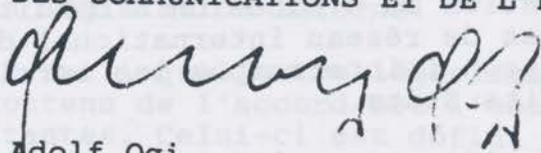
Si, pour une raison quelconque, l'Accord AGTC ne devait être signé à Prague, mais au siège de la CEE/ONU à Genève, M. B. de Riedmatten, Chef de la Mission permanente de la Suisse près les organisations internationales, ou son suppléant, serait autorisé à le signer.

8. Consultations

Dans la mesure où elle s'effectuera sous réserve de ratification, la Direction du droit international public du DFAE, le Bureau de l'intégration DFAE/DFEP, l'Office fédéral de la police, l'Office fédéral de la justice, l'Administration fédérale des finances, la Direction générale des douanes, l'Office fédéral des affaires économiques extérieures, l'Office fédéral de l'environnement, des forêts et du paysage, ainsi que la Chancellerie fédérale, ont donné leur approbation en vue de la signature de l'accord AGTC.

Nous vous proposons donc de prendre la décision ci-jointe.

DEPARTEMENT FEDERAL DES TRANSPORTS,
DES COMMUNICATIONS ET DE L'ENERGIE



Adolf Ogi

Annexes:

- Projet de décision du Conseil fédéral
- Accord AGTC et annexes

Pour co-rapport à:

- DFAE
- DFJP
- DFF
- DFEP
- DFI

Extrait du procès-verbal

- | | |
|-------------------------|-------------------------|
| - Chancellerie fédérale | 5 ex. pour exécution |
| - DFAE | 5 ex. pour connaissance |
| - DFJP | 5 ex. pour connaissance |
| - DFF | 5 ex. pour connaissance |
| - DFI | 5 ex. pour connaissance |
| - DFEP | 5 ex. pour connaissance |
| - DFTCE | 10 ex. pour exécution |

Si, pour une raison quelconque, l'Accord AGTC ne devait être signé à Prague, mais au siège de la CER/CNU à Genève, M. B. de Richmatten, Chef de la Mission permanente de la Suisse près les organisations internationales, ou son suppléant, serait autorisé à le signer.

La Chancellerie fédérale est chargée de préparer les pleins pouvoirs correspondants.

Pour extrait conforme:

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE

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

Vu la proposition du DFTCE du 17 octobre 1991

Vu les résultats de la procédure de co-rapport, il est

d é c i d é

1. L'Accord européen sur les grandes lignes de transport combiné et les installations connexes (AGTC) y compris les annexes jointes, est approuvé.
2. M. Adolf Ogi, Conseiller fédéral, Chef du Département fédéral des transports, des communications et de l'énergie (respectivement, en cas d'empêchement, un remplaçant désigné par ses soins), est autorisé à signer l'accord, au nom du Conseil fédéral, à l'occasion de la Conférence paneuropéenne sur les transports qui se tiendra à Prague du 29 au 31 octobre 1991.

Si, pour une raison quelconque, l'Accord AGTC ne devait être signé à Prague, mais au siège de la CEE/ONU à Genève, M. B. de Riedmatten, Chef de la Mission permanente de la Suisse près les organisations internationales, ou son suppléant, serait autorisé à le signer.

3. La Chancellerie fédérale est chargée de préparer les pleins pouvoirs correspondants.

Pour extrait conforme:



ECE/TRANS/88

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

ECONOMIC COMMISSION FOR EUROPE
INLAND TRANSPORT COMMITTEE

DESIRANT que le transport international des marchandises devienne
plus efficace et contribue à l'amélioration des échanges internationaux,

CONSCIENTES des conséquences négatives qu'une telle dévolution pourrait
avoir sur l'environnement,

RECONNAISSANT l'importance du rôle de transport combiné pour ce qui est
du développement durable et de la protection de l'environnement,

**EUROPEAN AGREEMENT ON IMPORTANT INTERNATIONAL COMBINED
TRANSPORT LINES AND RELATED INSTALLATIONS (AGTC)**

DONE AT GENEVA ON 1 FEBRUARY 1991

**ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)**

EN DATE, A GENÈVE, AU 1er FÉVRIER 1991

**ЕВРОПЕЙСКОЕ СОГЛАШЕНИЕ О ВАЖНЕЙШИХ ЛИНИЯХ МЕЖДУНАРОДНЫХ
КОМБИНИРОВАННЫХ ПЕРЕВОЗОК И СООТВЕТСТВУЮЩИХ ОБЪЕКТАХ (СЛКП)**

СОВЕРШЕНО В ЖЕИЕВЕ 1 ФЕВРАДЯ 1991 ГОДА

UNITED NATIONS



NATIONS UNIES

ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ

ACCORD EUROPEEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT
INTERNATIONAL COMBINE ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

DESIREUSES 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

GENERALITES

Article premier

DEFINITIONS

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 :

- 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.

Article 2

DESIGNATION DU RESEAU

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.

Article 3

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU

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.

Article 4

OBJECTIFS OPERATIONNELS

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.

Article 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 12.

CHAPITRE II

DISPOSITIONS FINALES

Article 6

DESIGNATION DU DEPOSITAIRE

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

Article 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 1er avril 1991 au 31 mars 1992.
2. Ces signatures seront soumises à ratification, acceptation ou approbation.

Article 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.

Article 9

ADHESION

1. Le présent Accord sera ouvert à l'adhésion de tout Etat visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1er avril 1991.
2. L'adhésion s'effectuera par le dépôt d'un instrument auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

Article 10

ENTREE 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 relient 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.

Article 11

LIMITES A L'APPLICATION DE L'ACCORD

1. Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre les mesures compatibles avec les dispositions de la Charte des Nations Unies 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.

Article 12

REGLEMENT DES DIFFERENDS

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.

Article 13

RESERVES

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 le dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 12 du présent Accord.

Article 14

PROCEDURE D'AMENDEMENT DU PRESENT 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 Secrétaire 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.

Article 15

PROCEDURE 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 intéressée 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.

Article 16

PROCEDURE 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 entrera en vigueur au terme des six mois suivant la date de sa communication sauf si un cinquième des Parties contractantes ont notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Sinon, l'amendement entrera en vigueur 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.

5. Tout amendement accepté sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication.

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

Article 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.

Article 18

DENONCIATION

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.

Article 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.

Article 20

NOTIFICATIONS ET COMMUNICATIONS DU DEPOSITAIRE

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

Article 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.

Annexe ILIGNES DE CHEMIN DE FER IMPORTANTES
POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE-----
1) Portugal */C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
Porto

C-E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

2) Espagne */C-E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro
(-Vilar Formoso)C-E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos- Avila -Madrid
Aranda de Duero

C-E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras

C-E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou
(-Cerbère)

C 90/1 Valencia-Barcelona

3) Irlande */

C-E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

Note générale et explication des numéros d'ordre des lignes

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

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

Le numéro d'ordre E a été indiqué pour faciliter le renvoi aux lignes figurant dans l'AGC et la comparaison avec celles-ci. Il n'indique en aucune manière si les 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)

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

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

 4) Royaume-Uni */

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

 5) France */

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

 */ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 8.

 9) Allemagne (suite)

- C 45/2 Bremerhaven-Bremen-Hannover
- C 45/3 Travemünde-Lübeck
- C-E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
- C-E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Hof-Nürnberg
- C-E 55) (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Pasewalk- Berlin/Seddin-
 C-E 61) Neustrelitz
 Dresden-Bad Schandau (-Decin)
- C-E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-
 Hamburg-Lübeck (-Hanko)
- C 10/1 (Hengelo-) Bad Bentheim-Osnabrück
- C-E 18 Hamburg-Büchen-Berlin/Seddin
- C-E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-
 Berlin/Seddin-Frankfurt(0)(-Kunowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt(M)-Hanau-Flieden-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-
 Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
 Offenburg
- C-E 46 Mainz-Frankfurt(M)

 10) Suisse */

- C-E 23 (Dijon-) Vallorbe-Lausanne-Brig
- C-E 25 (Mulhouse-) Basel-Olten-Bern-Brig (-Domodossola)
- C-E 35 (Karlsruhe-) Basel-Olten-Chiasso (-Milano)
- C 35 (Karlsruhe-) Basel-Brugg-Immensee-Bellinzona- (Luino)
 Chiasso. (-Milano)
- C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)

 */ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 8.

 11) Italie */

- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-
Villa S. Giovanni-Messina
- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-Brindisi
.....
- C-E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
Trieste
.....
- C-E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
- C-E 72 Torino-Genova
- C-E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma
- C 90/1 La Spezia-Fidenza-Parma
- C 90/2 Livorno-Pisa-Firenze

 12) Norvège */

- C-E 45 Oslo-(Kornsjø)
- C 61 Oslo (-Charlottenberg-Stockholm)

 13) Suède */

- C 10/2 Stockholm (-Turku)
- C-E 45 (Kornsjø-) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
- C 45/1 Göteborg (-Frederikshavn)
- C 45/3 Malmö (-Travemünde)
- C-E 53 Helsingborg-Hässleholm
- C-E 55) Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
C-E 61)
- C 55 Hallsberg-Göteborg
- C-E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
- C 61 (Oslo-) Charlottenberg-Karlstad-Hallsberg-Stockholm

*/ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 8.

 14) Danemark */

- C-E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby
(-Puttgarden)
- C 45/1 (Göteborg-) Frederikshavn-Arhus-Fredericia (-Flensburg)
København
- C-E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)
-

 15) Autriche */

- C-E 43 (Freilassing-) Salzburg
- C-E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
- C-E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
- C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
- C-E 551 (Horni-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- 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 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-
Schwarzach St. Veit
Linz-Wien- (-Hegyeshalom)
Ebenfurt (-Sopron)
.....
-

 16) Pologne */

- C-E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Zielona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
- C 59 Wrocław-Miedzylesie (-Lichkov)
- C-E 65 Gdynia-Gdańsk-Tczew-Warszawa -Katowice-Zebrzydowice
Bydgoszcz
.....
(-Petrovice U. Karviné)
- C 65 Nowa Sol-Zagan-Wegliniec-Zawidow (-Frydlant)
-

*/ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 8.

 16) Pologne (suite)

- C-E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-
Skierniewice
.....
Terespol (-Brest)
- C-E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka
(-Mostiska)

 17) République fédérative tchèque et slovaque */

- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
- C-E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
- C 59 (Miedzylesie-) Lichkov-C.Trebova
- C-E 61 (Bad Schandau-) Decin-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-
Komarno-(-Komarom)
Rusovce (-Hegyeshalom)
.....
- C-E 63 Zilina-Bratislava
- C-E 65 (Zebrzydovice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardtstahl)
- C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha
- C-E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Hranicie na Morave-Ostrava-
Puchov
Zilina-Poprad Tatry-Kosice-Čierna nad Tisou (-Čop)
- C-E 52 Bratislava-N.Zamky-Sturovo (-Szob)

 18) Hongrie */

- C-E 61 (Bratislava-Komarno-) -Komarom-Budapest
Hegyeshalom
.....
- C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

*/ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 8.

 18) Hongrie (suite) */

- C-E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (-Čop)
Sopron
.....
- C-E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- C-E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Cürtici)

 19) Yougoslavie */

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

 20) Grèce */

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

 21) Roumanie */

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

*/ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 8.

 22) Bulgarie */

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

 23) Finlande */

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

 24) Union des Républiques socialistes soviétiques */

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

 25) Turquie */

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

*/ Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 8.

Annex: II

INSTALLATIONS IMPORTANTES POUR LE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE

A. Terminaux importants pour le transport international combiné

AUTRICHE

Graz-Messendorf
Linz
Salzburg
Villach-Fürnitz
Wels
Wien

BELGIQUE

Antwerpen
Bressoux (Liège)
Bruxelles
Châtelet
Lauwe LAR
Zeebrugge

BULGARIE

Burgas
Dimitrovgrad Sever
Gorna Oriahovitza
Filipovo
Ruse
Sofija
Stara Zagora
Varna

REPUBLIQUE FEDERATIVE TCHEQUE ET SLOVAQUE

Bratislava
Brno
Ceske Budejovice
Cheb
Cierna n. Tisou
Decin
Jihlava
Kolin
Kosice
Lovosice
Ostrava
Plzen
Praha Zizkov
Prerov
Zilina

DANEMARK

Arhus
Glostrup
Kobenhavn
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
Strasbourg
Rouen-Sotteville
Toulouse

ALLEMAGNE

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

*) Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et symboles utilisés, voir page 2.

ALLEMAGNE (suite)

Ingoldstadt Nord
 Karlsruhe HBF
 Kiel HGBF
 Köln Eifeltor
 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

GRECE

Aghii Anargyri (Athinai)
 Thessaloniki

HONGRIE

Budapest
 Sopron
 Záhony
 Szeged
 Debrecen

IRLANDE

Dublin-North Wall

ITALIE

Bari-Lamasinata
 Bologna-Interporto
 Busto-Arsizio
 Brindisi
 Livorno
 Milano-G. Pirelli
 Milano-Rogoredo
 Modena
 Napoli-Granili
 Napoli-Traccia
 Novara
 Padova-Interporto

ITALIE (suite)

- Pescara-P.N.
- Pomezia-S.P.
- Rivalta Scrivia
- Torino-Orbassano
- Trieste
- Verona-Q.E.

LUXEMBOURG

- Bettembourg

PAYS-BAS

- Rotterdam-Haven
- Rotterdam-Noord
- Venlo
- Ede

NORVEGE

- Oslo-Alnabru

POLOGNE

- Gdansk
- Gdynia
- Krakow
- Lodz
- Malaszewicze
- Poznan
- Sosnowiec
- Szczecin
- Swinoujscie
- Warszawa
- Wroclaw

PORTUGAL

- Alcantara (Lisboa)
- Espinho
- Leixoes
- Lisboa-Beirolas

ROUMANIE

- Bucuresti
- Constanta
- Craiova
- Oradea

ESPAGNE

Algeciras

Barcelona

Irún

Madrid

Port-Bou

Tarragona

Valencia(-Silla)

SUEDE

Göteborg

Helsingborg

Malmö

Stockholm-Årsta

SUISSE

Aarau-Birrfeld

Basel SBB

Berne

Chiasso

Genève

Lugano-Vedeggio

Luzern

Renens

Zürich

TURQUIE

Bandirma

Derince

Iskenderun

Istanbul

Mersin

Samsun

UNION DES REPUBLIQUES SOCIALISTES SOVIETIQUES

Brest

Čop

Kiev

Moskva-Lvov

1/ Le nom de chaque point de franchissement d'une frontière est suivi entre parenthèses du sigle de la compagnie de chemin de fer exploitant le 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.

ROYAUME-UNI

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

YUGOSLAVIE

- Beograd
- Koper
- Ljubljana
- Rijeka
- Zagreb

PORTUGAL

- Alcochete (Lisboa)
- Beja
- Lisboa
- Lisboa-Beira-Mar

ROUMANIE

- Bucarest
- Constanta
- Galati
- Oradea

B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné 1/

- Vilar Formoso (CP) - Fuentes de Onoro (RENFE)
 Marvao (CP) - Valencia de Alcantara (RENFE)
 Irun (RENFE) - Hendaye (SNCF)
 Port Bou (RENFE) - Cerbère (SNCF)
 Dublin (CIE) - Holyhead (BR)
- Dundalk (CIE) - Newry (NIR)
 Dover (BR) - Calais (SNCF)
 - Dunkerque (SNCF)
 - Oostende (SNCB)
 Harwich (BR) - Zeebrugge (SNCB)
 Menton (SNCF) - Ventimiglia (FS)
 Modane (SNCF) - Bardonecchia (FS)
- Brig (SBB-CFF) - Domodossola (FS)
 Bâle (SNCF) - Basel (SBB-CFF)
 Strasbourg (SNCF) - Kehl (DB)
 Forbach (SNCF) - Saarbrücken (DB)
 Apach (SNCF) - Perl (DB)
- Thionville (SNCF) - Bettembourg (CFL)
 Feignies (SNCF) - Quévy (SNCB)
 Jeumont (SNCF) - 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) - Rødby (DSB)
 Schirnding (DB) - Cheb (CSD)
 Passau (DB/OBB)
- Salzburg (DB/OBB)
 Kufstein (DB/OBB)
 Buchs (SBB-CFF/OBB)
 Luino (SBB-CFF/FS)
 Chiasso (SBB-CFF/FS)

1/ 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.

Brennero (FS/OBB)
 Villa Opicine (FS) - Sezana (JZ)
 Tarvisio (FS) - Arnoldstein (OBB)
 Charlottenberg (NSB/SJ)
 Kornsjö (NSB/SJ)

Helsingborg (SJ) - Kobnhavn (DSB)
 Trelleborg (SJ) - Sassnitz (DR)
 Ystad (SJ) - Swinoujscie (PKP)
 Göteborg (SJ) - Frederikshavn (DSB)
 Malmö (SJ) - Travemünde (DB)

Gedser (DSB) - Rostock (DR)
 Rosenbach (OBB) - Jesenice (JZ)
 Spielfeld-Strass (OBB) - Sentily (JZ)
 Ebenfurth (OBB) - Sopron (GYSEV/MAV)
 Nickelsdorf (OBB) - Hegyeshalom (MAV)

Bernhardsthal (OBB) - Breclav (CSD)
 Summerau (OBB) - Horni Dvoriste (CSD)
 Frankfurt/O. (DR) - Kunowice (PKP)
 Görlitz (DR) - Zgorzelec (PKP)
 Bad Schandau (DR) - Decin (CSD)

Terespól (PKP) - Brest (SZD)
 Medyka (PKP) - Mostiska (SZD)
 Zbrzydovice (PKP) - Petrovice (CSD)
 Zavidow (PKP) - Frydlant (CSD)
 Medzylesie (PKP) - Lichkov (CSD)

Cierna (CSD) - Cop (SZD)
 Komarno (CSD) - Komarom (MAV)
 Sturovo (CSD) - Szob (MAV)
 Rajka (MAV) - Rosovce (CSD)
 Murakeresztur (MAV) - Kotoriba (JZ)

Gyékényes (MAV) - Botovo (JZ)
 Keleba (MAV) - Subotica (JZ)
 Zahony (MAV) - Cop (SZD)
 Lökösháza (MAV) - Curtici (CFR)
 Dimitrovgrad (JZ) - Dragoman (BDZ)

Gevgelia (JZ) - Idomeni (CH)
 Iasy (CFR) - Ungeny (SZD)
 Giurgiu (CFR) - Ruse (BDZ)
 Svilengrad (BDZ) - Kapikule (TCDD)
 Vidin (BDZ) - Calafat (CFR)

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

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

<u>Irún</u>	- Hendaye	(Espagne - France)
<u>Port Bou</u>	- Cerbère	(Espagne - France)
<u>Hanko</u>		(Finlande)
<u>Terespol</u>	- Brest	(Pologne - URSS)
<u>Przemysl</u>	- Mostiska	(Pologne - URSS)
<u>Čierna</u>	- Čop	(République fédérative tchèque et slovaque - URSS)
<u>Zahony</u>	- Čop	(Hongrie - URSS)
<u>Iasi</u>	- Ungeny	(Roumanie - URSS)

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

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

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)
Kobenhavn	- 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	- Constanta	(Turquie - Roumanie)
Mersin	- Venezia	(Turquie - Italie)

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

Annexe III

CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU DES GRANDES LIGNES
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE

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.

**PARAMETRES D'INFRASTRUCTURE DU RESEAU DES GRANDES LIGNES
DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINE**

	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 ^{2/}	UIC C1 ^{2/}
3. Entraxe minimal des voies <u>1/</u>		4.0 m	4.2 m
4. Vitesse minimale de défini- tion	100 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}	120 km/h ^{3/}
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 <u>1/</u>	(non spécifiée)		12.5 mm/m
7. Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m

1/ Ne concerne pas particulièrement le transport combiné, mais recommandé pour un transport combiné international efficace.

2/ UIC = Union internationale des chemins de fer.

3/ 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 C1 de l'UIC.

Le gabarit C1 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 C1 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 (distances 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).

Annexe IV

PARAMETRES D'EFFICACITE 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 mètres	750 mètres
Poids des trains	1 200 tonnes	1 500 tonnes
Charge par essieu (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22,5 tonnes à une vitesse de 100 km/h)

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.

*/ 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.

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 oeuvre :

- 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 devant 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.



EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTSDEPARTEMENT
 DÉPARTEMENT FÉDÉRAL DE L'ÉCONOMIE PUBLIQUE
 DIPARTIMENTO FEDERALE DELL'ECONOMIA PUBBLICA
 DEPARTAMENT FEDERAL DA L'ECONOMIA PUBLICA

2510.18

Botschaft über den Nachtrag II zum Finanzvoranschlag
 der PTT-Betriebe für das Jahr 1991

Bern, 22. Oktober 1991

Aufgrund des Antrages des EVED vom 7. Oktober 1991

aufgrund der Ergebnisse des Mitberichtsverfahrens wird

An den Bundesrat

Mitbericht zum Antrag des EVED vom 17. Oktober 1991:

**Unterzeichnung des Europäischen Abkommens über wichtige internationale
 Verkehrslinien und zugehörige Einrichtungen für kombinierte Transporte (AGTC)**

Im Einvernehmen mit der Direktion für Völkerrecht des EDA beantragen wir:

1. Der vierte Absatz auf Seite 8 des Antrags sei wie folgt zu lesen:

"Si, pour une raison quelconque, l'Accord AGTC ne devait pas être signé à Prague, mais au siège de la CEE/ONU à Genève, M. l'Ambassadeur W. Rossier, Chef de la Délégation Suisse près l'AELE, l'ECE/ONU et le GATT, ou son suppléant, serait autorisé à signer."

2. Der zweite Absatz von Zff. 2 des Dispositiv laute wie folgt:

"Si, pour une raison quelconque, l'Accord AGTC ne devait pas être signé à Prague, mais au siège de la CEE/ONU à Genève, M. l'Ambassadeur W. Rossier, Chef de la Délégation Suisse près l'AELE, l'ECE/ONU et le GATT, ou son suppléant, serait autorisé à signer."

EIDGENÖSSISCHES VOLKSWIRTSCHAFTS-
 DEPARTEMENT

Blawie