

**Message
relatif à l'accord européen sur les grandes lignes
de transport international combiné
et les installations connexes (AGTC)**

du 13 mai 1992

Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs,

Nous avons l'honneur de soumettre à votre approbation l'arrêté fédéral concernant l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies (CEE/ONU).

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, Madame la Présidente, Mesdames et Messieurs, les assurances de notre haute considération.

13 mai 1992

Au nom du Conseil fédéral suisse:

Le président de la Confédération, Felber

Le chancelier de la Confédération, Couchepin

Condensé

La Commission économique pour l'Europe des Nations Unies a adopté le 1^{er} février 1991, à Genève, un accord sur les grandes lignes internationales de transport combiné et les installations connexes (AGTC). La Suisse a signé cet instrument international le 31 octobre 1991, sous réserve de ratification.

Le but principal de cet accord est de créer un cadre juridique propre à favoriser 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, les Parties contractantes s'engagent à rendre conforme le réseau ferroviaire et de terminaux de l'AGTC aux paramètres techniques consignés dans les annexes de l'accord. Cela se fera dans le cadre des programmes nationaux de construction et d'aménagement.

L'accord prévoit en outre diverses mesures améliorant les conditions d'exploitation des services de transport combiné, notamment dans le domaine de la facilitation des passages aux frontières. Ainsi, la rapidité d'acheminement des marchandises par ce mode de transport augmentera, ce qui améliorera encore son attractivité.

Cet instrument international crée les conditions nécessaires pour permettre un transfert plus important des marchandises de la route au rail dans l'ensemble de l'Europe. Cet objectif va dans la droite ligne de notre politique des transports. Dans ce sens, la Suisse se doit de ratifier l'accord AGTC, qui complète judicieusement l'accord sur le transit conclu avec la CE.

Message

1 Partie générale

11 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, qui regroupe l'ensemble des pays européens, s'est employée à définir, tant pour les infrastructures spécifiquement ferroviaires que routières, 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 planification 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 grande vitesse (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 lignes importantes pour le transport international combiné et c'est le 1^{er} 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 1^{er} avril 1991 au 31 mars 1992.

A la fin de mars 1992, 16 pays avaient signé l'accord AGTC. Il s'agit de l'Autriche, de la Belgique, de la Bulgarie, du Danemark, de la Finlande, de la France, de la Grèce, de la Hongrie, de l'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, de la RFA, de la Roumanie, de la République Tchèque et Slovaque, de la Suisse et de la Turquie. La Suisse a signé l'accord AGTC le 31 octobre 1991 à Prague, lors de la Conférence paneuropéenne sur les transports, à laquelle la CEE/ONU était associée. Le Danemark a déjà ratifié cet instrument international.

L'accord AGTC entrera en vigueur lorsque huit gouvernements l'auront ratifié, à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau AGTC relient de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant déposé un instrument de ratification.

12 Objectifs 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.

2 Partie spéciale

21 Explication des dispositions de l'accord et position de la Suisse

L'accord AGTC comprend, outre le préambule, 21 articles et 4 annexes qui font partie intégrante de l'accord.

211 Préambule

Le préambule de l'accord souligne le rôle que doit jouer le transport combiné pour désengorger le réseau routier européen et pour réduire les nuisances environnementales, en particulier dans l'Arc alpin. Il rappelle également que pour rendre ce type de transport plus efficace, il est indispensable d'établir, au niveau européen, un plan de développement des services de transport combiné et des infrastructures qu'il utilise.

212 Dispositions générales

La partie I (art. 1 à 5) contient les dispositions générales de l'accord. Celles-ci comprennent les définitions utilisées, la désignation du réseau AGTC, ainsi que les prescriptions relatives aux caractéristiques techniques et de performance.

Article premier Définitions

L'article premier définit les principaux termes utilisés dans l'accord et notamment le concept de réseau de grandes lignes de transport international combiné. Ce réseau comprend non seulement les lignes de chemin de fer déjà couramment

utilisées en transport combiné international et les lignes d'apport importantes, mais également les axes qui pourraient devenir importants dans un proche avenir.

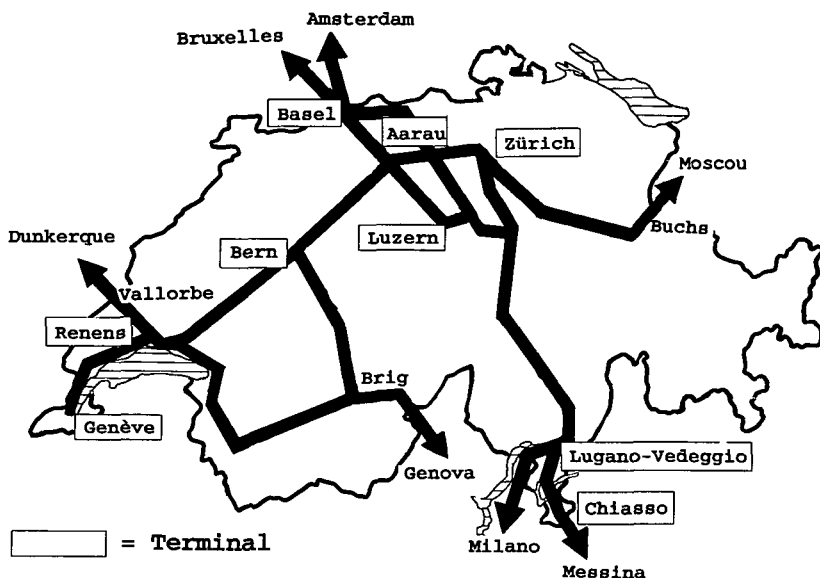
Article 2 Désignation du réseau

Au terme de l'article 2, les Parties contractantes adoptent l'accord AGTC sous la forme d'un plan international coordonné de création et d'exploitation d'un réseau de lignes importantes pour le transport international combiné qu'elles se proposent de réaliser dans le cadre de leurs programmes nationaux d'infrastructures. Ce réseau est constitué par les lignes de chemins de fer contenues dans l'annexe I et par les terminaux et les points de franchissement des frontières mentionnés à l'annexe II.

Chaque ligne de chemin de fer est définie par les gares importantes, les terminaux de transbordement rail/route ou rail/voie navigable (dits «installations connexes»), ainsi que par les points frontière qu'elle franchit. L'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.

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 axes orientés nord-sud reçoivent des numéros se terminant par 5, alors que ceux orientés ouest-est reçoivent des numéros se terminant par 0.

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-Zurich-Buchs-Moscou
- c. Ligne intermédiaire:
 - C-E 23: Dunkerque-Vallorbe-Lausanne-Brigue.

En ce qui concerne les terminaux situés sur territoire suisse, l'accord AGTC considère les installations de transbordement suivantes comme d'importance internationale:

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

Evaluation du point de vue suisse

Le réseau des lignes ferroviaires et de terminaux situés sur territoire suisse, tel qu'il est défini dans l'AGTC, correspond déjà dans une large mesure aux lignes aujourd'hui utilisées en transport international par ferroutage et par conteneur. L'accord AGTC introduit une planification coordonnée à l'échelon européen du développement des lignes de transport combiné et, pour la Suisse, il est fondamental d'être intégrée dans un tel concept.

Compte tenu du fait que les services de trafic combiné en provenance de Singen à destination de l'Italie ont pris une certaine ampleur, la délégation suisse à la CEE/ONU s'efforcera de faire intégrer cette ligne dans le réseau. Il n'est cependant pas certain que l'Allemagne, directement concernée par cette procédure, accepte l'inscription de ce tronçon du fait de son importance encore limitée sur le plan international.

En outre, il convient de relever que la ligne C-E 50 Genève-Buchs-Moscou ne se prolonge pas sur le territoire français. Ce pays estime en effet que les marchandises acheminées par transport combiné de Paris vers l'Italie doivent plutôt passer par Modane. 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. Bien qu'il soit vrai que les flux de transport combiné tant sur la ligne Genève-Buchs que sur la ligne Vallorbe-Brigue soient pour l'instant très faibles, le gouvernement suisse, comme les CFF, estime à ce stade nécessaire de maintenir ces lignes dans l'AGTC, car elles pourraient devenir importantes à l'avenir compte tenu de la croissance attendue du trafic est/ouest.

En fait, le réseau de lignes AGTC ne doit en aucun cas être considéré comme immuable. Il est le résultat de négociations internationales qui reposent sur une conception du trafic valable en 1988/1989.

Les exemples qui précèdent démontrent que la Suisse, comme d'autres Etats signataires, devra éventuellement, à l'avenir, demander quelques adaptations de ce réseau. Ceci pourra se faire dans le cadre de la procédure classique d'amendement de l'annexe I, prévue à l'article 15 de l'accord.

Article 3 Caractéristiques techniques du réseau

L'article 3 précise que les lignes de chemins de fer définies dans le réseau AGTC devront être conformes aux caractéristiques techniques énoncées à l'annexe III ou alignées sur les dispositions de cette annexe lors des travaux d'amélioration qui devront être effectués conformément aux programmes nationaux. Ces paramètres techniques fixent des minimas essentiellement en matière de vitesse des trains, d'entraxe des voies, de masse par essieu et de gabarits de chargement des wagons. Ils précisent également la déclivité maximale admissible des lignes ferroviaires.

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.

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 chemins de fer peuvent retenir des normes plus ambitieuses s'ils l'estiment utiles.

En appliquant ces paramètres, la qualité du réseau sera améliorée. Ceci devrait conduire à une augmentation de son utilisation et, partant, à une rentabilité accrue des services de 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.

Evaluation du point de vue suisse

Les normes techniques appliquées en Suisse satisfont dans une large mesure auxdits paramètres:

- La vitesse de définition sur les lignes existantes correspond déjà aujourd'hui dans une large mesure à l'objectif fixé en la matière dans l'AGTC. Seules certaines sections de lignes dans les régions montagneuses impliquent une circulation à moins de 100 km/h. Les réalisations prévues dans le cadre du programme «Transit alpin» viendront améliorer cette situation, puisqu'il est prévu d'atteindre 140 km/h sur les tronçons à ciel ouvert et 120 à 140 km/h dans les tunnels.
- Seules environ 10 pour cent des lignes existantes ont une déclivité supérieure à 15 pour mille. La plupart des sections à forte déclivité étant situées au Gothard/Lötschberg, la construction des nouveaux tunnels de base sous ces massifs, dont la pente maximale sera de 13 pour mille, permettra là encore de réaliser pleinement le paramètre prévu en la matière dans l'annexe III de l'AGTC.
- En ce qui concerne le gabarit de chargement sur les lignes existantes, les travaux prévus dans le cadre de la solution transitoire permettront d'acheminer des camions en «chaussée roulante» d'une hauteur de 4 m à travers le Lötschberg et de 3,80 m à travers le St-Gothard. En trafic non accompagné, des semi-

remorques de 4 m pourront emprunter ce dernier axe. Le Lötschberg/Simplon correspondra à un profil B + de l'Union Internationale des Chemins de fer (UIC) qui est supérieur au profil B requis dans l'AGTC. Pour les nouveaux tunnels de base, le profil C (possibilité de transporter des véhicules routiers d'une hauteur de 4 m) de l'UIC a été retenu.

- En ce qui concerne la distance minimale entre les voies (entraxe), il convient de signaler que celle-ci a été fixée dans l'AGTC à 4,0 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 (nouvelle transversale ferroviaire et Rail 2000), alors qu'il est souvent inférieur à 4,0 m (généralement 3,8 m) pour les lignes existantes. Cet état de fait ne saurait cependant faire obstacle à la ratification de cet accord par la Suisse.

En effet, le texte de l'annexe III 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 4 m est compatible 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.

Article 4 Objectifs opérationnels

L'article 4 et plus particulièrement l'annexe IV définissent un certain nombre de paramètres supplémentaires portant sur les performances des trains et installations connexes utilisés en transport combiné, alors que les paramètres de l'annexe III précisent essentiellement les critères des seules infrastructures.

Le but de cette annexe est de rendre l'offre de transport combiné plus conforme aux exigences du marché. Les critères retenus sont donc aussi énoncés en termes plus qualitatifs que quantitatifs. Il est notamment demandé:

- D'améliorer la ponctualité des trains et de multiplier les trains directs qui ne nécessitent pas de longues opérations de réassemblage des convois.
- D'augmenter le nombre de trains de nuit, pour délivrer les marchandises le matin tôt comme le désire la clientèle.
- De diminuer le nombre et la durée des arrêts des convois en cours de route, afin d'augmenter la vitesse moyenne de circulation. Dans ce sens, il s'agira autant que possible, d'une part, de grouper les contrôles ferroviaires et douaniers en un même endroit et à l'intérieur du pays et, d'autre part, de supprimer les arrêts aux frontières ou au moins de garantir que ceux-ci ne dépassent pas 30 minutes.
- De réduire si possible à une heure le temps d'attente entre le dernier délai fixé pour l'acceptation des marchandises et le départ du train ou entre l'arrivée du convoi et le déchargement. Dans ce sens, une augmentation de la capacité des terminaux, qui est le préalable à une accélération des opérations de transbordement, est recommandée.

Selon l'accord AGTC, ces paramètres dits de performance devraient, quant à eux, «approximativement être atteints d'ici l'an 2000».

Evaluation du point de vue suisse

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. En effet, les efforts de nos compagnies de chemins de fer et des instances douanières vont déjà depuis plusieurs années dans ce sens.

213 Dispositions finales

Le chapitre II (art. 6 à 21) comprend les dispositions finales réglant notamment la procédure de signature, de ratification et d'amendement de l'accord, ainsi que sa dénonciation.

L'article 6 désigne le Secrétaire général de l'ONU comme dépositaire de l'accord.

Les *articles 7 à 9* règlent la procédure de signature, de ratification ou d'adhésion à l'accord.

L'article 10 établit que l'accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau AGTC relient de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre des Etats ayant déposé un tel instrument.

Les Parties contractantes ont la possibilité de prendre les mesures nécessaires à leur sécurité intérieure ou extérieure, pour autant que ces mesures soient temporaires et compatibles avec la Charte des Nations Unies (*art. 11*). L'on entend par là qu'il est possible, en cas de crise majeure (guerre, etc.), de surseoir temporairement aux dispositions de l'accord.

Selon l'*article 12*, les différends feront l'objet d'un règlement par arbitrage. La sentence de l'arbitre est obligatoire pour les Parties contractantes.

L'article 13 précise que tout Etat pourra, lors de la signature ou de la ratification de l'accord, se déclarer non lié par l'article 12. La Suisse accepte la procédure d'arbitrage choisie dans le cadre de l'AGTC, qui correspond à une formule permanente prévue dans des accords interétatiques de même nature. Notre pays n'entend donc pas utiliser la possibilité de réserve fournie par cet article.

Les *articles 14 à 16* règlent la procédure d'amendement du texte principal et des annexes de l'accord. Les propositions d'amendements sont élaborées par le groupe de travail principal des transports combinés de la CEE/ONU et communiquées pour approbation aux Parties contractantes.

Un amendement sera réputé accepté et entrera en vigueur pour autant qu'aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée par l'une quelconque des Parties contractantes pour le texte de l'accord ni par une Partie contractante directement concernée lors d'une proposition d'amendement aux annexes I et II.

Une proposition d'amendement aux annexes III et IV entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes, à l'exception de celles ayant notifié leur refus d'acceptation, pour autant que les 4/5 des Parties contractantes ne s'y soient pas

opposées. Seul le Conseil fédéral est habilité à accepter ou refuser les modifications des annexes I à IV. Vu le bref délai imparti pour s'opposer à des amendements à ces annexes (6 mois), le Parlement n'a presque aucune possibilité de se prononcer sur leur acceptation ou leur refus.

L'article 17 indique que les dispositions de l'accord AGTC ne peuvent prévaloir contre celles prises en application d'autres traités multilatéraux.

Conformément à *l'article 18*, 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.

L'article 19 précise que l'accord cessera d'être en vigueur si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

L'article 20 indique que les notifications et communications aux Parties contractantes seront effectuées par le Secrétaire général de l'ONU, dépositaire de l'accord.

22 Conclusions

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 œuvrer pour une politique de transports allant dans le sens d'un développement de l'infrastructure ferroviaire, ainsi que d'un rapprochement des conditions-cadres légales et politiques de la réglementation des transports. Or, c'est précisément cet objectif que vise l'accord AGTC en créant un cadre légal au sein duquel les services de transport combiné international, en particulier le transport rail/route, puissent devenir compétitifs.

Vu ce qui précède, force est de constater qu'aucun obstacle majeur n'est de nature à empêcher la Suisse de ratifier l'accord AGTC. Bien plus, la ratification 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 ratifier l'accord AGTC, alors qu'elle s'est toujours exprimée en faveur de mesures et d'instruments visant à améliorer l'utilisation du transport combiné. La crédibilité de notre politique des transports sur le plan international serait directement affectée par une telle attitude.

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 notre pays.

Finalement, l'accord AGTC vient en quelque sorte compléter l'accord sur le transit entre la Suisse et la CE, dans la mesure où il prône également une amélioration de la qualité des services de transport combiné, ainsi qu'une

collaboration accrue en la matière, mais ceci sur une échelle géographique plus large qu'entre les seuls pays de la CE et la Suisse. En garantissant des paramètres techniques et de performance identiques dans toute l'Europe, l'accord AGTC devrait encourager les utilisateurs à recourir au transport combiné sur de plus longues distances qu'actuellement. Or, plus la distance parcourue par rail augmente, plus le transport combiné devient compétitif par rapport au transport routier. Cette compétitivité accrue devrait permettre de réaliser l'objectif essentiel de l'AGTC, à savoir une utilisation accrue du transport combiné.

En outre, il était particulièrement nécessaire d'intégrer les pays d'Europe orientale dans un programme de développement du transport combiné, car si la part du rail dans le marché des transports de ces pays est aujourd'hui encore importante, l'effort d'investissement pourrait porter sur les infrastructures routières. L'AGTC offre une certaine garantie que la qualité et surtout la quantité des services de transport combiné seront améliorées en parallèle. Dès lors, l'on peut s'attendre à ce que les flux de transport combiné en provenance de ces pays vers l'ouest de l'Europe et notamment vers la Suisse augmentent, ce qui améliorera le taux de rentabilité de nos services. La collaboration bilatérale entre notre pays et les Etats d'Europe orientale en matière de transport combiné devrait également s'en trouver facilitée.

3 Conséquences financières et effets sur l'état du personnel

Les investissements découlant de la réalisation de la solution transitoire, de la NLFA et de Rail 2000 contribueront à faire respecter les paramètres techniques fixés pour les infrastructures dans l'accord. Hormis ces investissements, qui ont été décidés par les autorités suisses indépendamment de l'AGTC, 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.

A ce propos, il convient une fois encore de rappeler que, selon l'article 3, les caractéristiques des lignes de l'AGTC seront alignées sur les paramètres de l'annexe III dans le cadre des programmes nationaux d'amélioration. L'accord AGTC ne cherche donc pas à susciter des investissements supplémentaires spécifiques en matière de transport combiné.

4 Programme de la législation

L'accord AGTC a été annoncé dans le programme de la législation 1991-1995.

5 Rapport avec le droit européen

La législation communautaire en matière de transport combiné est pour l'instant encore relativement restreinte. Les directives de la Communauté européenne ont en effet surtout porté jusqu'à présent sur la suppression des restrictions quantitatives (contingent) qui affectaient les parcours routiers initiaux et terminaux de transport combiné et sur la réduction de la fiscalité qui freinaient le développement de ces services.

Suite à la résolution du Conseil des Ministres «transports» de la CE du 30 octobre 1990, la Commission a mis en place un groupe à haut niveau, auquel sont également associées la Suisse et l'Autriche, dont la tâche est de proposer à l'attention du Conseil des CE une série de mesures d'ordre économique et technique qui devraient conduire à une utilisation accrue des services de transports combinés en Europe.

En ce qui concerne les mesures techniques, le but de cette étude est avant tout de définir un programme d'investissements communautaires, dont la plus grande partie sera destinée à augmenter les gabarits des lignes et les capacités des terminaux utilisés en transport combiné, afin d'améliorer la qualité de ces services en termes de temps et de capacité de transport.

Le réseau de transport combiné retenu pour cette analyse correspond dans une très large mesure à celui défini dans l'AGTC.

6 Constitutionnalité

Le projet d'arrêté fédéral concernant l'approbation de l'accord européen sur les grandes lignes internationales de transport combiné et les installations connexes repose sur l'article 8 de la constitution fédérale (cst) qui donne compétence à la Confédération de conclure des accords internationaux. La compétence de l'Assemblée fédérale pour approuver l'accord lui est conférée par l'article 85, chiffre 5, cst.

L'arrêté relatif à l'approbation de l'accord AGTC n'est pas sujet au référendum facultatif défini à l'article 89, 3^e alinéa, cst. En effet, l'article 18 de l'AGTC précise que cet accord est dénonçable en tous temps. De plus, il n'entraînera pas l'adhésion de la Suisse à une organisation internationale et ne prévoit pas d'unification multilatérale du droit (art. 89, 3^e al., let. c, cst).

S'agissant de ce dernier point, il convient de relever que l'accord lui-même prévoit un plan coordonné pour la construction et l'aménagement des lignes de transport combiné et des installations connexes d'importance internationale. Les caractéristiques techniques de ces infrastructures, que l'on trouve mentionnées aux annexes III et IV, ne constituent cependant que des objectifs qui laissent à chaque Etat une certaine marge de manœuvre dans l'établissement des directives auxquelles ces infrastructures devront se conformer. En conséquence, ni l'accord ni ses annexes ne sont générateurs d'un droit uniforme remplaçant le droit interne, qui pourrait être appliqué immédiatement par l'administration de l'Etat et lierait directement l'individu.

**Arrêté fédéral
concernant l'accord européen sur les grandes lignes
de transport international combiné
et les installations connexes (AGTC)**

Projet

du

*L'Assemblée fédérale de la Confédération suisse,
vu l'article 8 de la constitution;
vu le message du Conseil fédéral du 13 mai 1992¹⁾,
arrête:*

Article premier

¹ L'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), signé le 31 octobre 1991, y compris ses annexes I à IV, est approuvé.

² Le Conseil fédéral est autorisé à ratifier l'accord.

Art. 2

Le présent arrêté n'est pas sujet au référendum en matière de traités internationaux.

35260

¹⁾ FF 1992 III 1060

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

Texte original

Les Parties contractantes,

désireuses de faciliter le transport international des marchandises,

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

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

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

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

sont convenues de ce qui suit:

Chapitre I Généralités

Article premier Définitions

Aux fins du présent Accord:

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

tuent 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 Désignation du réseau

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

Article 3 Caractéristiques techniques du réseau

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

Article 4 Objectifs opérationnels

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

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 Désignation du dépositaire

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 1^{er} 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 Adhésion

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

Article 10 Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau international de transport combiné relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits Etats.
2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date du dépôt de l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion qui permettra de satisfaire à ladite condition.
3. Pour chaque Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 11 Limites à l'application de l'Accord

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

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

2. La sentence de l'arbitre ou des arbitres désignés conformément au paragraphe 1 ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 13 Réserves

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

Article 14 Procédure d'amendement du présent Accord

1. Le présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article, sous réserve des dispositions des articles 15 et 16.

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

3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes trois mois après l'expiration d'une période de douze mois suivant la date de sa communication, à condition qu'au cours de cette période de douze mois aucune objection à la proposition d'amendement n'aura été notifiée au 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 Procédure d'amendement des annexes I et II

1. Les annexes I et II du présent Accord pourront être amendées suivant la procédure stipulée dans le présent article.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. Si elle est adoptée par la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, la proposition d'amendement sera communiquée pour acceptation aux Parties contractantes directement intéressées par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies. Aux fins du présent article, une Partie contractante sera considérée comme étant directement intéressée si, dans le cas de l'inclusion d'une nouvelle ligne, d'un terminal important, d'un point de franchissement de la frontière, d'un poste de changement d'écartement, d'un port ou d'une liaison par navire transbordeur ou dans le cas de la modification de ces installations, son territoire est franchi par cette ligne ou est directement relié au terminal important ou si le terminal important, le point de franchissement de la frontière, le poste de changement d'écartement ou le point terminal du port ou de la liaison par navire transbordeur envisagés sont situés sur ledit territoire.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions des paragraphes 2 et 3 du présent article sera réputée acceptée si, dans les six mois suivant la date de sa communication par le dépositaire, aucune des Parties contractantes directement 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 Procédure d'amendement des annexes III et IV

1. Les annexes III et IV du présent Accord pourront être amendées conformément à la procédure définie dans le présent article.
2. A la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport combiné de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article 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 Dénonciation

1. Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.

2. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de ladite notification par le Secrétaire général.

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 dépositaire

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

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.

Suivent les signatures

35260

Lignes de chemin de fer importantes pour le transport international combiné

1) Portugal^{*)}

C-E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Pampilhosa-Coimbra-Lisboa
Porto

C-E 90 Lisboa-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-

Carlisle

London-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-

(Erquelines-) 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-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach
(Saarbrücken)

C 40 Paris-Le Mans-Nantes

Rennes

C-E 42 Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebourg-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 (-Venti-
miglia)

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.

- 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 (O) (-Kunowice)
- C-E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- C-E 32 Frankfurt (M)-Hanau-Fliesen-Bebra-Leipzig
- C-E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M) -
Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
- C-E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweiler-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- C-E 46 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-Immenensee-Bellinzona- (Luino)
Chiasso (-Milano)
- C-E 50 (Culoz-) Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs (-Innsbruck)
- 11) Italie *)
- C-E 25 (Brig-) Domodossola-Novara-Milano-Genova
- C-E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-
Villa S. Giovanni-Messina
- C 35 (Bellinzona-) Luino-Gallarate-Rho-Milano
- C-E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari-
Brindisi
.....

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

C-E 55 (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

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)

^{*)} 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 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
 C-E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 C-E 551 (Horní-Dvoriste-) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 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 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-
 Schwarzach St. Veit
 Salzburg-Linz-Wien- (-Hegyeshalom)
 Ebenfurt (-Sopron)

16) Pologne*)

- C-E 59 Swinoujcie-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)
 C-E 20 (Frankfurt (O)-) Kunowice-Poznan-Lowicz- Warszawa -Lukow-
 Skierniewice
 Terespol (-Brest)
 C-E 30 (Görlitz-) Zgórzelec Wrocław-Katowice-Kraków-Przemysl-Medyka
 (-Mostiska)

17) République fédérative tchèque et slovaque*)

- C-E 55 (Bad Schandau-) Decin-Praha
 C-E 551 Praha-Horní 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

*) 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 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karvine-Ostrava-Breclav (-Bernhardstahl)

C 65 (Zawidow-) Frydlant-Turnov-Praha

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

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

18) Hongrie *)

C-E 61 (Bratislava-Komarno-) Komarom-Budapest

Hegyesalom
.....

C-E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)

C-E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)

C-E 85 Budapest-Kelebia (-Subótica)

C-E 50 (Wien-) Hegyesalom-Győr-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza (-Čop)

Sopron
.....

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

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

19) Yougoslavie *)

C-E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

C-E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most

C-E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divaca-Koper

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

C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- 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

*) 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.

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

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

^{*)} 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.

25) **Turquie** *)

C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara

C-E 702 Ankara -Kapiköy-[Razi-(Iran)]

Bandirma-Anmara

C-E 702 Samsun-Sivas-Malatya-Kapiköy-[Razi (Iran)]

C-E 704 Ankara -Nusaybin-[Kamishli (Syria)-

Mersin-Adana-Iskenderun

Tel Kotchet (Iraq)]

35260

*) 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

Graz-Messendorf

Linz

Salzburg

Villach-Fürnitz

Wels

Wien

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

Bulgarie

Burgas

Dimitrovgrad Sever

Gorna Oriahovitza

Filipovo

Ruse

Sofija

Stara Zagora

Varna

République fédérative tchèque et slovaque

Bratislava

Brno

Ceske Budejovice

Cheb

Cierna n. Tisou

Decin

Jihlava

Kolin

Kosice

Lovosice

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
 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-Langfeld

Grèce

Aghii Anargyri (Athinai)
 Thessaloniki

Hongrie

Budapest
 Sopron
 Záhony

Szeged
 Debrecen

Irlande

Dublin-North Wall

Italie

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

Luxembourg

Bettembourg

Pays-Bas

Rotterdam-Haven
 Rotterdam-Noord
 Venlo
 Ede

Norvège

Oslo-Alnabru

Pologne

Gdansk
 Gdynia
 Krakow
 Lodz
 Malaszewicze

Poznan
 Sosnowiec
 Szczecin
 Swinoujscie
 Warszawa
 Wrocław

Portugal

Alcantara (Lisboa)
 Espinho
 Leixoes
 Lisboa-Beirolas

Roumanie

Bucuresti
 Constanta
 Craiova
 Oradea

Espagne

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

Suède

Göteborg
 Helsingborg
 Malmö
 Stockholm-Årsta

Suisse

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

Renens
 Zürich

Turquie

Bandirma
 Derince
 Iskenderun
 Istanbul
 Mersin
 Samsun

*Union des Républiques socialistes
 soviétiques*

Brest
 Čop
 Kiev
 Moskva-Lvov

Royaume-Uni

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

Yougoslavie

Beograd
 Koper
 Ljubljana
 Rijeka
 Zagreb

B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné¹⁾

Vilar Formoso (CP) – Fuentes de Oñoro (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) – Erquelinnes (SNCB)

Tourcoing (SNCF)–Mouscron (SNCB)

Roosendaal (NS) – Essen (SNCB)

Emmerich (DB/NS)

Venlo (NS/DB)

Bad Bentheim (DB/NS)

Montzen (SNCB) – Aachen (DB)

Sterpenich (SNCB) – Kleinbettingen (CFL)

Basel (DB/SBB-CFF)

Flensburg (DB) – Padborg (DSB)

Puttgarden (DB) – Rødby (DSB)

Schirnding (DB) – Cheb (CSD)

Passau (DB/OBB)

Salzburg (DB/OBB)

Kufstein (DB/OBB)

Buchs (SBB-CFF/OBB)

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.

Luino (SBB-CFF/FS)
Chiasso (SBB-CFF/FS)
Brennero (FS/OBB)
Villa Opicine (FS) – Sezana (JZ)
Tarvisio (FS) – Arnoldstein (OBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)
Kornsjö (NSB/SJ)
Helsingborg (SJ) – København (DSB)
Trelleborg (SJ) – Sassnitz (DR)
Ystad (SJ) – 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)
Bernhardstahl (OBB) – Breclav (CSD)
Summerau (OBB) – Horni Dvoriste (CSD)
Frankfurt/O. (DR) – Kunowice (PKP)
Görlitz (DR) – Zgorzelec (PKP)
Bad Schandau (DR) – Decin (CSD)
Terespol (PKP) – Brest (SZD)
Medyka (PKP) – Mostiska (SZD)
Zebrzydowice (PKP) – Petrovice (CSD)
Zavidow (PKP) – Frydlant (CSD)
Medzylesie (PKP) – Lichkov (CSD)
Cierna (CSD) – Cop (SZD)
Komarno (CSD) – 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)
København	- Helsingborg	(Danemark - Suède)
Lübeck-Travemünde	- Hanko	(Allemagne - Finlande)
Gedser	- Rostock	(Danemark - Allemagne)
	(Warnemünde)	
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.

Caractéristiques techniques du réseau des grandes lignes de transport international combiné

Remarques préliminaires

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

On distingue deux grandes catégories de lignes:

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

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

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

	A		B
	Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire		Lignes nouvelles
	actuellement	objectif	
1. Nombre de voies	(non spécifié)		2
2. Gabarit de chargement des véhicules	UIC B ²⁾		UIC C1 ²⁾
3. Entraxe minimal des voies ¹⁾	4,0 m		4,2 m
4. Vitesse minimale de définition'	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 ¹⁾	(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 (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 ¹⁾
Vitesse minimale de définition	100 km/h	120 km/h
Longueur des trains	600 mètres	750 mètres
Poids des trains	1200 tonnes	1500 tonnes
Charge par essieu (wagons)	20 tonnes	20 tonnes (22,5 tonnes à une vitesse de 100 km/h)

¹⁾ Ces chiffres devraient être atteints approximativement d'ici l'an 2000. Ils n'excluent pas les normes plus élevées atteintes antérieurement, tant que ces normes n'entravent pas le développement international du transport combiné.

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

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

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

C. Normes minimales applicables aux lignes de chemin de fer

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

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

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

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

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

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

E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

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

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

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

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

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

b) *Points de franchissement des frontières*

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

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

c) *Points de changement d'écartement*

15. Il faudra mettre au point des méthodes à la fois rapides et économiques pour répondre aux besoins dans ce domaine. Lors du transbordement d'unités de

chargement sur des wagons d'un autre gabarit, il conviendra d'appliquer de la même façon les prescriptions énoncées ci-dessus pour les transbordements en gare. Les arrêts aux points de changement d'écartement devraient être aussi courts que possible. Les capacités disponibles pour effectuer ce changement d'écartement ou ce transbordement devront être suffisantes pour garantir la brièveté des arrêts.

d) *Liaisons par navires transbordeurs/ports*

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

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

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

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

Message relatif à l'accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) du 13 mai 1992

In	Bundesblatt
Dans	Feuille fédérale
In	Foglio federale
Jahr	1992
Année	
Anno	
Band	3
Volume	
Volume	
Heft	26
Cahier	
Numero	
Geschäftsnummer	92.048
Numéro d'affaire	
Numero dell'oggetto	
Datum	07.07.1992
Date	
Data	
Seite	1060-1103
Page	
Pagina	
Ref. No	10 107 036

Das Dokument wurde durch das Schweizerische Bundesarchiv digitalisiert.

Le document a été digitalisé par les Archives Fédérales Suisses.

Il documento è stato digitalizzato dell'Archivio federale svizzero.