



---

**Commission économique pour l'Europe****Comité des transports intérieurs****Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique****Soixante-cinquième session**

Genève, 19-21 octobre 2022

Point 3 a) de l'ordre du jour provisoire

**Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes : état de l'Accord****Projet de révision 7 – Texte récapitulatif de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes****Note du secrétariat**

On trouvera en annexe du présent document un projet de révision 7 du texte récapitulatif de l'Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC), établi par le secrétariat.

Il comprend le texte de l'Accord, y compris le procès-verbal de rectification tel que notifié dans la notification dépositaire C.N.347.1992.TREATIES-7 en date du 30 décembre 1992, ainsi que les modifications suivantes de l'Accord :

- 1) Notifications dépositaires C.N.345.1997.TREATIES-2 et C.N.91.1998.TREATIES-1.  
Entrés en vigueur le 25 juin 1998 ;
- 2) Notifications dépositaires C.N.230.2000.TREATIES-1 et C.N.983.2000.TREATIES-2.  
Entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> février 2001 ;
- 3) Notifications dépositaires C.N.18.2001.TREATIES-1 et C.N.877.2001.TREATIES-2.  
Entrés en vigueur le 18 décembre 2001 ;
- 4) Notifications dépositaires C.N.749.2003.TREATIES-1 et C.N.39.2004.TREATIES-1.  
Entrés en vigueur le 16 avril 2004 ;
- 5) Notifications dépositaires C.N.724.2004.TREATIES-1 et C.N.6.2005.TREATIES-1.  
Entrés en vigueur le 7 avril 2005 ;
- 6) Notifications dépositaires C.N. 646.2005.TREATIES-1 et C.N.153.2006.TREATIES-1.  
Entrés en vigueur le 20 mai 2006 ;
- 7) Notifications dépositaires C.N.594.2008.TREATIES-3 et C.N.76.2009.TREATIES-1.  
Entrés en vigueur le 23 mai 2009 ;



8) Notifications dépositaires C.N.623.2008.TREATIES-4 et C.N.544.2009.TREATIES-2.

Entrés en vigueur le 10 décembre 2009 ;

9) Notifications dépositaires C.N.270.2015.TREATIES-XI.E.2 et C.N.599.2015.TREATIES-XI.E.2.

Entrés en vigueur le 13 février 2016 ;

10) Notifications dépositaires C.N.86.2016.TREATIES-XI.E.2 et C.N.711.2016.TREATIES-XI.E.

Entrés en vigueur le 29 décembre 2016 ;

11) Notifications dépositaires C.N.99.2016.TREATIES-XI.E.2 et C.N.712.2016.TREATIES-XI.E.2.

Entrés en vigueur le 29 décembre 2016 ;

12) Notifications dépositaires C.N.560.2018.TREATIES-XI.E.2 et C.N.216.2019.TREATIES-XI.E.2.

Entrés en vigueur le 22 août 2019 ;

13) Notifications dépositaires C.N.68.2020.TREATIES-XI.E.2 et C.N.366.2020.TREATIES-XI.E.2.

Entrés en vigueur le 28 novembre 2020 ;

14) Notifications dépositaires C.N.59.2021.TREATIES-XI.E.2 et C.N.269.2021.TREATIES-XI.E.2.

Entrés en vigueur le 9 décembre 2021 ;

15) Notification dépositaire C.N.157.2022.TREATIES-XI.E.2 et  
Entrée en vigueur prévue le 22 mars 2023 (*ces amendements sont indiqués [entre crochets]*).

Les textes susvisés sont récapitulés dans le texte ci-après, mais seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'Accord.

Dans le texte récapitulatif ci-après sont également intégrées les observations du secrétariat sur des points qui ont été estimés incohérents et nécessitant des éclaircissements supplémentaires.

Le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24) est invité à examiner cette nouvelle version récapitulative. Le Groupe de travail souhaitera peut-être demander au secrétariat de la publier en 2022.

## Annexe

### Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes

*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'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***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 14.

## 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 États qui sont soit membres de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe soit admis à la Commission à titre consultatif conformément aux paragraphes 8 et 11 du mandat de la Commission, du 1<sup>er</sup> avril 1991 au 31 mars 1992.

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

#### 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 État visé au paragraphe 1 de l'article 7 à partir du 1<sup>er</sup> avril 1991.

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

#### Article 10

##### *Entrée en vigueur*

1. Le présent Accord entrera en vigueur quatre-vingt-dix jours après la date à laquelle les gouvernements de huit États 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 États.

2. Si cette condition n'est pas remplie, l'Accord entrera en vigueur quatre-vingt-dix 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 État qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de quatre-vingt-dix jours spécifié aux paragraphes 1 et 2 du présent article, l'Accord entrera en vigueur quatre-vingt-dix 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 État pourra, au moment où il signera le présent Accord ou son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, notifier au dépositaire qu'il ne se considère pas lié par l'article 12 du présent Accord.

**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. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
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 État 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. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes I et II proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
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. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement des annexes III et IV proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
3. S'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation à toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
4. Toute proposition d'amendement communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 du présent article sera réputée acceptée à moins que dans le délai de six mois suivant la date de sa communication un cinquième ou plus des Parties contractantes aient notifié leur objection à l'amendement au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies.
5. Tout amendement accepté conformément au paragraphe 4 du présent article sera communiqué par le Secrétaire général à toutes les Parties contractantes et entrera en vigueur trois mois après la date de sa communication pour toutes les Parties contractantes à

l'exception de celles qui, avant la date de son entrée en vigueur, auront notifié au Secrétaire général leur refus d'accepter l'amendement proposé.

6. Si un cinquième ou plus des Parties contractantes ont notifié une objection à l'amendement proposé conformément au paragraphe 4 ci-dessus, l'amendement sera réputé ne pas être accepté et n'aura absolument aucun effet.

{ECE/TRANS/88/Corr.1, introduit le 20 septembre 1992}

## **Article 17**

### *Clause de sauvegarde*

Les dispositions du présent Accord ne peuvent prévaloir contre celles que certains États 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 États 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 État 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.

## Annexe I

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

(1) Portugal\*

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

(2) Espagne\*

C-E 05	(Hendaye–) Irún–Burgos–Medina del Campo–Fuentes de Oñoro (–Vilar Formoso)
C-E 07	(Hendaye–) Irún–Burgos– $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ –Madrid
C-E 053	Madrid–Córdoba–Bobadilla–Algeciras
C-E 90	(Marvão–) Valencia de Alcántara–Madrid–Barcelona–Portbou (–Cerbère)
C 90/1	Valencia–Barcelona

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

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

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

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

\* Symboles utilisés :

( ) =	Gares se trouvant hors du pays considéré [notamment : (Hendaye-)].
— =	Autres itinéraires (notamment : $\frac{\text{Avila}}{\text{Aranda de Duero}}$ )
----- =	Partie d'une ligne AGC importante pour le transport international combiné (concerne les lignes C-E seulement).
..... =	Partie d'une ligne importante pour le transport combiné, mais ne faisant pas partie de la ligne AGC pertinente (concerne les lignes C-E seulement).

(3) Irlande\*

C-E 03	(Larne–Belfast–) Dublin
--------	-------------------------

\* Pour la note générale, l'explication des numéros d'ordre des lignes et les symboles utilisés, voir page 9.



- C 16 Rotterdam–Tilburg–Venlo (–Mönchengladbach)
- C–E 35 Amsterdam–Utrecht–Arnhem (–Emmerich)
- 
- (7) Belgique\*
- C–E 10 (Dover–) Oostende–Bruxelles–Liège (–Aachen)
- C–E 20
- C–E 15 (Roosendaal–) Antwerpen–Bruxelles–Quévy (–Feignies)  
Charleroi–Erquelines (–Jeumont)
- C 15 Charleroi–Namur–Liège
- C 20 (Tourcoing–) Mouscron–Liège–Montzen (–Aachen)
- C–E 22 (Harwich–) Zeebrugge–Brugge
- C–E 25 Bruxelles–Arlon–Steppenich (–Kleinbettingen)
- 
- (8) Luxembourg\*
- C–E 25 (Steppenich–) Kleinbettingen–Luxembourg–Bettembourg  
(–Thionville)
- 
- (9) Allemagne\*
- C–E 10 (Liège–) Aachen–Köln–Düsseldorf–Dortmund–Münster–Osnabrück–  
Bremen–Hamburg–Lübeck (–Hanko)
- C 10/1 (Hengelo–) Bad Bentheim–Osnabrück
- C 16 (Venlo–) Mönchengladbach–Köln
- C–E 18 Hamburg–Büchen–Berlin/Seddin
- C–E 20 (Liège–) Aachen–Köln–Duisburg–Dortmund–Hannover–Helmstedt–  
Berlin/Seddin–Frankfurt (O) (–Kunowice)
- C 25 (Apach–) Perl–Trier–Koblenz
- C 30 Leipzig–Hoyerswerda–Horka (–Węgliniec)
- C–E 32 Frankfurt (M)–Hanau–Erfurt–Leipzig–Dresden
- C–E 35 (Arnhem–) Emmerich–Duisburg–Düsseldorf–Köln–Mainz–  
Düsseldorf–Neuss–Mannheim–Karlsruhe (–Basel)
- 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 43 Frankfurt (M)–Heidelberg–Bruchsal–Stuttgart–Ulm–Augsburg–  
Mannheim–München–Freilassing (–Salzburg)
- C–E 45 (Rødby–) Puttgarden–Hamburg–Hannover–Würzburg–Nürnberg–  
Ingolstadt–München (–Kufstein)
- C–E 451 (Gedser–) Rostock–Berlin–Halle–Erfurt–Nürnberg–Passau (–Wels)  
Leipzig
- C 45/1 (Padborg–) Flensburg–Hamburg

- |                  |  |
|------------------|--|
| C 45/2           | Bremerhaven–Bremen–Hannover  |
| C 45/3           | Travemünde–Lübeck  |
| C–E 46           | Mainz–Frankfurt (M)  |
| C–E 55<br>C–E 61 | (Trelleborg–) Sassnitz Hafen–Stralsund– <u>Pasewalk</u><br><u>Neustrelitz</u><br>Berlin/Seddin–Dresden–Bad Schandau (–Děčín) |
- 
- (10) Suisse\*
- |        |   |
|--------|---|
| C–E 23 | (Dijon–) <u>Vallorbe–Lausanne–Brig</u>  |
| C–E 25 | (Mulhouse–) Basel–Olten–Bern–Brig (–Domodossola)  |
| C–E 35 | (Karlsruhe–) Basel–Olten–Chiasso (–Milano)  |
| C 35   | (Karlsruhe–) Basel–Brugg–Immensee–Bellinzona– <u>(–Luino)</u><br><u>Chiasso (–Milano)</u> |
| C–E 50 | (Culoz–) <u>Genève–Lausanne–Bern–Zürich–Buchs (–Innsbruck)</u>                            |
- 
- (11) Italie\*
- |        |   |
|--------|---|
| C–E 25 | (Brig–) Domodossola–Novara–Milano–Genova  |
| C–E 35 | <u>(Chiasso–) Milano–Bologna–Firenze–Roma–Napoli–Salerno</u><br><u>–Villa S. Giovanni–Messina</u> |
| C 35   | (Bellinzona–) Luino–Gallarate–Rho–Milano  |
| C–E 45 | (Innsbruck–) Brennero–Verona–Bologna–Ancona–Foggia–Bari– <u>Brindisi</u><br><u>.....</u>          |
| C–E 55 | (Arnoldstein–) Tarvisio–Udine– <u>Venezia–Bologna</u><br><u>Trieste</u><br><u>.....</u>           |
| C–E 70 | (Modane–) Torino–Rho–Milano–Verona–Trieste–Villa Opicina<br>(–Sežana)                             |
| C–E 72 | Torino–Genova   |
| C–E 90 | <u>(Menton–) Ventimiglia–Genova</u><br><u>–Pisa–Livorno–Roma</u>                                  |
| C 90/1 | La Spezia–Fidenza–Parma   |
| C 90/2 | Livorno–Pisa–Firenze  |
- 
- (12) Norvège\*
- |        |                                  |
|--------|----------------------------------|
| C–E 45 | Oslo (–Kornsjø)                  |
| C 47   | Narvik (–Vassijaure)             |
| C 48   | Trondheim–Hell (–Storlien)       |
| C 61   | Oslo (–Charlottenberg–Stockholm) |
- 
- (13) Suède\*
- |        |  |
|--------|--|
| C 10/2 | Stockholm (–Turku)                     |
| C–E 45 | (Kornsjø–) Göteborg–Malmö (–København) |

---

C 45/1	Göteborg (–Frederikshavn)
C 45/3	Malmö (–Travemünde)
C 47	(Narvik–) Vassijaure–Gällivåre–Boden–Ånge–Hallsberg
C 48	(Hell–) Storlien–Östersund–Ånge
C–E 53	Helsingborg–Hässleholm
C–E 55 C–E 61	Stockholm–Hässleholm–Malmö–Trelleborg (–Sassnitz Hafen)
C 55	Hallsberg–Göteborg
[C–E 59	Malmö–Ystad (–Świnoujście)]
C 61	(Oslo–) Charlottenberg–Karlstad–Hallsberg–Stockholm

---

## (14) Danemark\*

C–E 45	(Malmö–) København–Nykøbing–Rødby (–Puttgarden)
C 45/1	<u>(Göteborg–) Frederikshavn–Arhus</u> København–Fredericia–Padborg (–Flensburg)
C–E 451	Nykøbing–Gedser (–Rostock)

---

## (15) Autriche\*

C–E 43	(Freilassing–) Salzburg
C–E 45	(München–) Kufstein–Wörgl–Innsbruck (–Brennero)
C–E 451	(Passau–) Wels
C–E 50	(Buchs–) Innsbruck–Wörgl– <u>Kufstein(–Rosenheim–Freilassing)</u> Schwarzach St. Veit Salzburg–Wels–Linz–Wien– <u>(–Hegyeshalom)<sup>1</sup></u> <u>Ebenfurth (–Sopron)<sup>2</sup></u> .....
	<sup>1</sup> MAV.
	<sup>2</sup> GYSEV/MAV.
C–E 52	Wien–Marchegg (–Devínska Nová Ves) .....
C–E 55	(Horní Dvořiště–) Summerau–Linz–Salzburg–Schwarzach St. Veit– Villach–Arnoldstein (–Tarvisio)
C–E 551	Linz–Selzthal–St. Michael
C–E 63	(Bratislava–) Kittsee–Parndorf–Wien .....
C–E 65	(Břeclav–) Bernhardsthal–Wien–Semmering–Bruck a. d. Mur– Klagenfurt–Villach–Rosenbach (–Jesenice)
C–E 67	Bruck a.d. Mur–Graz–Spielfeld Strass (–Šentilj)

---

## (16) Pologne\*

C–E 20	(Frankfurt (O)–) Kunowice–Poznań–Lowicz– <u>Warszawa</u> <u>Skierniewice</u> –Lukow– Terespol (–Brest)
C 28	Warszawa–Lublin–Dorohusk (–Izov)

C-E 30	Zgorzelec– <u>Wrocław–Katowice–Kraków</u> –Przemysł–Medyka (–Mostiska)
C 30	(Horka–) Węgliniec
C 30/1	Kraków–Nowy Sacz–Muszyna (–Plaveč)
[C-E 59	(Ystad–) Świnoujście–Szczecin– <u>Poznań</u> –Wrocław– <u>Kostrzyn–Zielona Góra</u> – <u>Jelcz – Laskowice</u> – <u>Opole–Chalupki</u> (–Bohumín)] <u>Brzeg</u>
C 59/1	Zielona Góra–Żary–Węgliniec–Zgorzelec–Zawidów (–Frýdlant)
C 59/2	Wrocław–Miedzylesie (–Lichkov)
C 63	Czechowice–Dziedzice–Żywiec–Zwardoń (–Skalite)
C-E 65	Gdynia–Gdańsk–Tczew– <u>Warszawa</u> –Katowice–Zebrzydowice <u>Bydgoszcz</u> – (–Petrovice u Karviné)
C 65/1	Zduńska Wola Karsznice–Łódź Olechów–Skierniewice
C 65/2	Chorzew Siemkowice–Czestochowa–Zawiercie–Jaworzno Szczakowa– Czechowice–Dziedzice
C 65/3	Herby Nowe–Paczyna–Kedzierzyn Koźle Azoty
C-E 75	Warszawa–Białystok–Sokółka–Suwalki–Trakiszki (–Mockava)

## (17) République tchèque\*

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

## (18) Slovaquie\*

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

## (19) Hongrie\*

- C 30/1 (Čaña–) Hidasnémeti–Miskolc  
 C–E 50 (Wien–) Hegyeshalom  
 (Ebenfurth–) Sopron<sup>2</sup> Győr–Budapest–Miskolc–Nyíregyháza–  
 Záhony (–Chop)

<sup>1</sup> MAV.<sup>2</sup> GYSEV/MAV.

- C–E 52 (Štúrovo–) Szob–Budapest–Cegléd–Szolnok–Debrecen–Nyíregyháza  
 C 54/1 (Episcopia Bihor–) Biharkeresztes–Berettyóújfalu–Püspökladany  
 C–E 56 Budapest–Rákos–Ujszász–Szolnok–Lökösháza (–Curtici)  
 C–E 61 (Bratislava–Komárno–)  
 Hegyeshalom– Komárom–Budapest  
 C–E 69 Budapest–Székesfehérvár– Boba (–Hodoš)  
 Murakeresztúr (–Kotoriba)  
 C–E 691 Murakeresztúr–Gyékényes  
 C–E 71 Budapest–Dombóvár–Gyékényes (–Botovo–Koprivnica)  
 C 773 Budapest–Dombóvár–Pécs–Magyarbóly (–Beli Manastir)  
 C–E 85 Budapest–Kelebia (–Subotica)

## (20) Slovénie\*

- C–E 65 (Rosenbach–) Jesenice–Ljubljana–Ilirska Bistrica (–Šapjane)  
 C–E 67 (Spielfeld Strass–) Šentilj–Maribor–Zidani Most  
 C–E 69 Hodoš–Murska Sobota  
 (Čakovec–) Središče–Ormož–Pragersko–Zidani Most–Ljubljana–  
 Divača–Koper  
 C–E 70 (Villa Opicina–) Sežana–Ljubljana–Zidani Most–Dobova (–Savski Marof)

## (21) Croatie\*

- C–E 65 (Ilirska Bistrica–) Šapjane–Rijeka  
 C–E 69 (Murakeresztúr–) Kotoriba–Čakovec (–Središče)  
 C–E 70 (Dobova–) Savski Marof–Zagreb–Strizivojna Vrpolje–Vinkovci–  
 Tovarnik (–Šid)  
 C–E 71 (Gyékényes–) Botovo–Koprivnica–Zagreb–Karlovac–Oštarije–Rijeka  
 [C–E 702 (Središče–) Čakovec–Varaždin–Koprivnica–Osijek–Erdut (–Bogojevo)]  
 C–E 751 Zagreb–Sunja–Volinja (–Dobrljin–Bihać–Ripač–) Strmica–Knin–Split  
 Šibenik  
 C–E 753 Zagreb–Karlovac–Oštarije–Gospić–Knin–Zadar  
 C–E 771 (Bogojevo–) Erdut–Vinkovci–Strizivojna Vrpolje–Slavonski Šamac  
 (–Bosanski Šamac–Sarajevo–Čapljina–) Metković–Ploče  
 C 773 (Magyarbóly–) Beli Manastir–Osijek–Strizivojna Vrpolje

## (22) Bosnie-Herzégovine\*

- C-E 751 (Volinja-) Dobrljin-Bihac-Ripač (-Strmica)  
 C-E 771 (Slavonski Šamac-) Bosanski Šamac-Sarajevo-Čapljina (-Metković)
- 

## (23) Serbie\*

- C-E 66 Beograd-Vršac (-Stamora Moravița)  
 C-E 70 (Tovarnik-) Šid-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)  
 C-E 79 Beograd-Prijepolje/Vrbnica (-Bijelo Polje, Bar)  
 C-E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš-Preševo (-Tabanovci)  
 Kraljevo-Đeneral Janković (-Volkovo)  
 C-E 771 Subotica-Bogojevo (-Erdut)
- 

## (24) Ex-République yougoslave de Macédoine\*

*Commentaire : Le nom du pays doit être actualisé en République de Macédoine du Nord. Ce commentaire est également valable pour l'annexe II.*

- C-E 85 (Preševo-) Tabanovci-Skopje-Gevgelia (-Idomeni)  
 (Đeneral Janković-) Volkovo
- 

## (25) Grèce\*

- C 70/2 Strymonas-Alexandroupolis-Pythion (-Uzunköprü)  
 Dikea (-Svilengrad)  
 C-E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai  
 C-E 853 Larissa-Volos [-Latakia (Syrian Arab Republic)]  
 C-E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki  
 C 85/1 Thessaloniki-Florina-Kristallopigi (-.....)  
 C 85/2 Thessaloniki-Amindeo-Mesonisi-Kafkasos (-Kremenica)  
 C 85/3 Igoumenitsa-Kalabaka-Palaiofarsalos-Larissa-Volos [-Latakia (Syrian Arab Republic)]  
 C 85/4 Athinai-Patras
- 

## (26) Roumanie\*

- C-E 54 Arad-Deva-Teiuș-Vînători-Brașov-București  
 C 54 (Deakovo-) Halmeu-Satu Mare-Dej-Cluj-Coșlariu  
 C 54/1 Pascani-Suceava-Salva-Dej-Cluj Napoca-Oradea-Episcopia Bihor  
 (-Biharkeresztes)  
 C-E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timișoara-Craiova-București  
 C-E 560 Buzău-Galați (-Giurgiuilești)  
 C-E 562 București-Constanța  
 C-E 66 Halmeu-Satu Mare-Carei-Oradea-Arad-Timișoara-Stamora Moravița  
 (-Vršac)  
 C-E 851 (Vadul Siret-) Vicșani -Suceava-Pășcani

C-E 95	(Ungheni-) Iași-Pășcani-Buzău-Ploiești-București-Videle-Giurgiu (-Ruse)
C 95	Craiova-Calafat (-Vidin)

## (27) Bulgarie\*

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

## (28) Finlande\*

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

## (29) Bélarus\*

C-E 20	(Terespol-) Brest-Minsk-Orsha (-Krasnoye)
C 14	(Indra-) Bigosovo-Polak-Vicebsk
C 20/3	(Kena-) Gudagai-Maladzečna-Minsk
[C 95/2	<u>(Zaverezhe-) Ezjarysca-Vicebsk-Orsha</u> - <u>Žlobin-Slovechno</u> (-Berezhest)] Minsk

## (30) Ukraine\*

C-E 30	(Medyka-) Mostiska 2-Lvov-Rovno-Berdichev-Kazatin-Kyiv-Kharkiv-Kupyansk-Topoli-(Valuiki)
C-E 40	(Čierna nad Tisou-) Čop-Lvov
C-E 50	(Záhony-) Chop-Lvov-Fastov-Dnipropetrovsk-Krasnoarmeisk-Yasinovataya-Debaltsevo-Lugansk-Krasnaya Mogila (-Gukovo)
C-E 95	(Novosavyske-) Kuchurgan-Razdelnaya-Kazatin-Kyiv-Khutor Mikhailovsky-Zernovo (-Suzemka)
C-E 391	Dnipropetrovsk-Lozovaya-Krasny Liman-Kharkov
C-E 593	Yasinovataya-Kvashino (-Uspenskaya)
C-E 851	Lvov-Vadul Siret (-Vicșani)
C 28	(Dorohusk-) Izov-Kovel-Sarni-Korosten-Kyiv
C 54	Chop-Deakovo (-Halmeu)

- C 95/1 Odessa–Usatovo–Razdelnaya  
 C 95/2 Kazatin–Berdichev–Korosten–Berezhest (–Slovechno)

## (31) République de Moldova\*

- C–E 95 (Iași–) Ungeny–Chișinău–Bendery–Novosavyske (–Kuchurgan)  
 C–E 560 (Galați–) Giurgiulești (–Reni–) Etulia–Greceni (–Bolgrad–) Taraclia–  
 Basarabeasca (–Carabuteni–) Cimislia–Bendery

*Commentaire : Il semblerait logique que la ligne C-E 560 soit également prise en compte à la rubrique de l'Ukraine étant donné qu'elle traverse les territoires des deux pays.*

## (32) Fédération de Russie\*

- C–E 10 (Vainikkala–) Buslovskaya–St. Petersburg–Moskva–Rostov-na-Donu–  
 Novorossiysk  
 [C–E 20 (Orsha–) Krasnoye–Smolensk–Moskva–Nizhniy Novgorod–Ekaterinburg–  
 Tyumen  
 Kurgan–Petukhovo–Mamlyutka–Petropavlovsk–Kara Guga–Isilkul–Omsk–  
 Novosibirsk–Krasnoyarsk–Tayshet–Irkutsk–Ulan–Ude–  
 Zaudinsky– Karimskaya  
 Naushki (– Sukhe–Bator) Zabaikalsk (– Manchzhuria)–Khabarovsk –  
 Baranovsky  
 Hasan (–Tumangan)–Nakhodka–Vostochnaya–Ussuriysk–Grodokovo  
 (–Suifenhe)]  
 C–E 24 Moskva–Ryazan–Ruzaevka–Samara–Ufa–Chelyabinsk–Kurgan–Zauralie  
 (–Presnogorskovskaya)  
 [C–E 30 (Topoli–) Valuiki–Liski–Rtischevo–Sizran–Samara–Orenburg–Kanisay  
 (–Iletsk I)]  
 [C–E 50 (Krasnaya Mogila–) Gukovo–Likhaya–Volgograd–Aksaraiskaya  
 (–Diny Nurpeisovoi)]  
 C–E 95 (Zernovo–) Suzemka–Bryansk–Moskva  
 [C–E 99 Ryazan–Kochetovka I–Gryazi–Krasnodar–Veseloe (–Gantiadi)  
 Novorossiysk–Kavkaz]  
 [C–E 593 (Kvashino–) Uspenskaya–Rostov na Donu]  
 C 12 (Zilupe–) Raz. Posin–Novosokol'niki–Ržev–Moskva  
 C 20/1 St. Petersburg–Vologda–Kotelnich  
 C 20/2 Moskva–Kazan–Ekaterinburg  
 C 20/3 Kaliningrad–Chernyakhovsk–Nesterov (–Kybartai)  
 C 20/4 (Braniewo–) Mamonovo–Dzerzhinskaya Novaya–  
 Sovetsk (–Pagėgiai)  
 Chernyshevskoe (–Kybartai)  
 C 20/5 (Skandawa–) Zheleznodorozhny–Chernyakhovsk–  
 Sovetsk (–Pagėgiai)  
 Chernyshevskoe (–Kybartai)  
 C 75/1 (Narva–) Ivangorod–Gatčina–St. Petersburg  
 [C 95/2 St. Petersburg–Dno–Novosokol'niki–Zaverezhe (–Ezjarysca)]

## (33) Türkiye\*

*Commentaire : Le nom du pays devrait être actualisé en Türkiye. Ce commentaire est également valable pour l'annexe II.*

- C-E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpaşa-Ankara-Boğazköprü-Kalin-  
Kapiköy [-Razi (Iran, Islamic Republic of)]  
Malatya-Nusaybin [-Kamishli (Syrian Arab Republic)]
- C-E 74 Bandırma Balıkesir-Kütahya-Alayunt-Afyon Konya-Ulukisla  
Izmir-Manisa Eskisehir Usak-Manisa
- C-E 97 Samsun-Kalin-Boğazköprü-Ulukisla-Yenice-Adana Toprakkale-  
Mersin  
Fevzipaşa Islahiye-Hudut [-Meydan Ekbez (Syrian Arab Republic)]  
Iskenderun
- C-E 690 Kars (-Akhalkalaki)
- C-E 692 Cetinkaya-Erzurum-Kars-Doğukapı (-Akhuryan)
- C 70/2 Pehlivan köy-Uzunköprü (-Pythion)

## (34) Lituanie\*

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

## (35) Arménie\*

- [C-E 692 (Sadakhlo-) Ayrum-Gyumri-Akhuryan (-Doğukapı)]

## (36) Azerbaïdjan\*

- C-E 60 (Gardabani-) Beyuk-Kyasik-Baku (-Turkmenbashi)

## (37) Géorgie\*

- [C-E 60 Batumi Tbilisi-Gardabani (-Beyuk-Kyasik)  
Poti]
- [C-E 690 (Kars-) Akhalkalaki-Tbilisi]
- [C-E 692 (Ayrum-) Sadakhlo-Tbilisi]

## (38) Kazakhstan\*

- C-E 24 (Zauralie-) Presnogorkovskaya-Kökshetaú-Astana-Zharyk-Moiynty-  
Dostyk (-Alashankou)
- [C-E 30 (Kanisay-) Iletsk I-Kandyagash]
- C-E 50 (Aksaraiskaya-) Diny Nurpeisovoi-Atyraú-Makat-Kandyagash-  
Saksaulskaya -Arys I-Alma-Ata-Aqtogai
- C-E 60 (Salar-) Sary-Agach-Arys I

*Commentaire : Le point de passage frontalier fait référence à Sary-Agach (KTZ) – Keles (UZ) après la dernière modification. En outre, les points de référence entre la ligne C-E 60 au Kazakhstan et en Ouzbékistan ne correspondent pas, ce qui pourrait nécessiter une rectification.*

C-E 592 Beyneu–Shetpe–Aqtau–Port

C-E 597 Makat–Beyneu–Oazis (–Kungrad)

*Commentaire : Le point de référence « Oazis » sur la ligne C-E 597 est omis en Ouzbékistan.*

Alma-Ata–Zhetygen–Altynkol (–Khorgos)

Zharyk–Zhezkazgan–Saksaulskaya–Shalkar–Beyneu

Astana–Yesil–Tobol–Altynsarin–Khromtau–Nikeltau–Kandyagash–Ilets I

Beyneu–Uzen–Bolashak (–Serhetyaka)

Yesil–Arkalyk–Shubarkol–Kyzylzhar–Zhezkazgan

*Commentaire : Les lignes ajoutées sans symbole C-E doivent se voir attribuer ces symboles au moyen d'un amendement approprié.*

---

(39) Turkménistan\*

---

(40) Ouzbékistan\*

C-E 60 (Chardzhev–) Bukhara–Tashkent–Salar (–Chengeldy)

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

*Commentaire : La ligne C-E 696 mentionne Jalalabad entre Andizhan et Osh. Les points de référence devraient peut-être correspondre.*

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

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

---

(41) Kirghizistan\*

C-E 696 (Andizhan–) Jalalabad–Osh

---

(42) Estonie\*

C 75/1 Tapa–Narva (–Ivangorod)

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

---

(43) Lettonie\*

C 12 Ventspils–Jelgava–Krustpils–Zilupe (–Raz. Posinj)  
Liepaja

C 14 Riga–Krustpils–Daugavpils–Indra (–Bigosovo)  
(Obeliai–) Eglaine

C-E 75 (Valga–) Lugaži–Riga–Jelgava–Meitene (–Sarkiai)

*Commentaire : La ligne C-E 75 mentionne Joniškis (–Meitene) à la rubrique Lituanie. Les points de référence devraient peut-être correspondre.*

---

(44) Iran (République islamique d')\*

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

---

*Commentaire : L'Albanie et le Monténégro ne figurent pas dans les annexes I et II. Les deux pays sont Parties contractantes à l'Accord.*

## Annexe II

### Installations importantes pour le transport international combiné

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

##### Arménie

##### Autriche

Linz-Stadthafen	Wels Vbf
Graz Süd/Werndorf	Wien Freudenau Hafen
Salzburg Hauptbahnhof/Liefering	Güterzentrum Wien Süd
Villach Süd	

##### Azerbaïdjan

Baku (Keshla)

##### Bélarus

Brest

Minsk

##### Belgique

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

##### Bosnie-Herzégovine

Sarajevo

##### Bulgarie

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

##### Croatie

Rijeka	Split
Slavonski Brod	Zagreb

##### République tchèque

Brno	Paskov
Česká Třebová	Přerov
Havířov	Praha Uhřetěves

Lovosice	Ústí nad Labem
Mělník	
<b>Danemark</b>	
Arhus	København
Glostrup	Padborg
<b>Estonie</b>	
Tallin	Tartu
Tapa	Valga
<b>Finlande</b>	
Helsinki-Pasila	
<b>France</b>	
Avignon-Courtine	Paris-Noisy-le-Sec
Bordeaux-Bastide	Paris-Pompadour
Dunkerque	Paris-Rungis
Hendaye	Paris-Valenton
Le Havre	Perpignan
Lille-St-Sauveur	Rouen-Sotteville
Lyon-Vénissieux	Strasbourg
Marseille-Canet	Toulouse
Paris-La Chapelle	
<b>Géorgie</b>	
[Akhalkalaki	Poti
Batumi	Tbilisi – Junction]
<b>Allemagne</b>	
Augsburg-Oberhausen	Karlsruhe HBF
Basel Bad GBF	Kiel HGBF
Berlin	Köln Eifeltor
Bielefeld Ost	Leipzig
Bochum-Langendreer	Lübeck HBF
Bremen-Grolland Roland	Ludwigsburg
Bremerhaven-Nordhafen	Mainz Gustavsburg
Dresden	Mannheim RBF
Duisburg-Ruhrort Hafen	München HBF
Düsseldorf-Bilk	Neuss
Frankfurt (Main) Ost	Neu Ulm
Freiburg (Breisgau) GBF	Nürnberg HGBF
Hagen HBF	Offenburg
Hamburg-Rothenburgsort	Regensburg

Hamburg-Süd	Rheine
Hamburg-Waltershof	Rostock
Hamburg-Wilhelmsburg	Saarbrücken HGBF
Hannover-Linden	Schweinfurt HBF
Ingoldstadt Nord	Wuppertal-Langefeld
<b>Grèce</b>	
Alexandroupolis	Thessaloniki
Ikonio	Centre de fret de Thriassio
Igoumenitsa	Volos
Patras (terminal important pour le transport international combiné en ce qui concerne le transport multimodal de marchandises et le transport maritime à destination et en provenance de l'Italie)	
<b>Hongrie</b>	
BILK Kombiterminál Budapest	Sopron
Budapest Kikötő	Szeged-Kiskundorozsma
Debrecen	Szolnok
Miskolc-Gömöri	Záhony
<b>Irlande</b>	
Dublin-North Wall	
<b>Italie</b>	
Bari-Lamasinata	Napoli Traccia
Bologna-Interporto	Novara
Brindisi	Padova-Interporto
Busto Arsizio	Pescara-P.N.
Livorno	Pomezia-S.P.
Milano Greco Pirelli	Rivalta Scrivia
Milano-Rogoredo	Torino-Orbassano
Modena	Trieste
Napoli-Granili	Verona-Q.E
<b>Kazakhstan</b>	
Arys I	Tyuratam
Karaganda-Sortirovochnaya	Turkestan
Semipalatinsk	Zhezkazgan
Dostyk	Altynkol
Astana (Sorokovaya)	Chimkent
<b>Kirghizistan</b>	
Osh	

**Lettonie**

Riga	Rezekne
Ventspils	Daugavpils
Liepāja	

**Lituanie**

Draugystė (Klaipėda)	Kaunas
Klaipėda	Šeštokai
Paneriai (Vilnius)	

**Luxembourg**

Bettembourg

**Pays-Bas**

Ede	Rotterdam-Noord
Rotterdam-Haven	Venlo

**Norvège**

Narvik	Trondheim
Oslo-Alnabru	

**Pologne**

Gdańsk	Pruszków
Gdynia	Sosnowiec
Gliwice	Świnoujście
Kraków	Szczecin
Łódź	Warszawa
Małaszewicze	Wrocław
Poznań	

**Portugal**

Alcântara (Lisboa)	Lisboa-Bobadela
Leixões	

**République de Moldova**

Ungeny	Chişinău
--------	----------

**Roumanie**

Bucureşti	Craiova
Constanţa	Oradea

**Fédération de Russie**

Batareinaya (Irkutsk)	Moskva-Tovarnaya-Paveletskaya
Bazaikha (Krasnoyarsk)	Moskva-Tovarnaya-Smolenskaya
Blochnaya (Perm)	Nakhodka-Vostochnaya
Bryansk-Lgovskiy (Bryansk)	Novorossiysk-Port

Chernyakhovsk (terminal et centre logistique de Chernyakhovsk)	Omsk-Vostochnyi
Chita I	Rostov-Tovarnyi (Rostov-na-Donu)
Dzerzhinskaya Novaya (terminal et centre logistique de Kaliningrad)	Smolensk
Khabarovsk II	Port de St. Petersburg
Kirov-Kotlasskiy (Kirov)	St. Petersburg-Tovarnyi-Vitebskiy
[Kleschikha (Novosibirsk) ]	Sverdlovsk-Passagirskiy (Ekaterinburg)
Kostarikha (Nizhniy Novgorod)	Taltsy (Ulan-Ude)
Kuntsevo II (Moskva)	Voinovka (Tyumen)
Kutum (Astrakhan)	Volzhskiy (Volgograd)
Mikhailo-Chesnokovskaya (Belogorsk)	Vorsino (terminal et centre logistique "Vorsino")
Moskva-Kievskaya	Ussuriysk
Moskva-Tovarnaya-Oktyabrskaya	
<b>Serbie</b>	
Beograd - ZIT Beograd	Sremska Mitrovica - Port de Sremska Mitrovica
Beograd - NELT	Novi Sad - Port de Novi Sad
Beograd - Port de Beograd	Sabac - Port de Šabac
Smederevo - Port de Smederevo	Pancevo - Port de Pancevo
Prahovo - Port de Prahovo	Port de Bogojevo
Senta - Port de Senta	
<b>Slovaquie</b>	
Bratislava	Košice
Čierna nad Tisou	Žilina
<b>Slovénie</b>	
Koper	Ljubljana
<b>Espagne</b>	
Algeciras	Portbou
Barcelona	Tarragona
Irún	Valencia(-Silla)
Madrid	
<b>Suède</b>	
Göteborg	Malmö
Helsingborg	Stockholm-Årsta
<b>Suisse</b>	
Aarau-Birrfeld	Lugano-Vedeggio
Basel SBB	Luzern
Berne	Renens
Chiasso	Zürich

Genève

**Ex-République yougoslave de Macédoine**

Skopje

**Türkiye**

Bandirma

Izmir

Derince

Mersin

Iskenderun

Samsun

Istanbul

**Turkménistan**

**Ukraine**

Chop

Kharkov Chervonozavodskoy

Dnepropetrovsk Gruzovoy

Lvov

Kyïv

Lugansk Gruzovoy

Kyïv-Lisky

Usatovo

**Royaume-Uni**

Belfast

Ipswich

Birmingham

Leeds

Bristol

Liverpool-Garston

Cardiff

London-Stratford

Cleveland

London-Willesden

Coatbridge (Glasgow)

Manchester-Trafford Park

Glasgow

Southampton

Harwich

Tilbury

Holyhead

**Ouzbékistan**

Andizhan (Nord)

Sergeli

Bukhara-2

Tashkent

Chukursai

Termez

Margilan

Ulugbek

## B. Points de franchissement des frontières importants pour le transport international combiné<sup>1</sup>

Vilar Formoso (CP)	–	Fuentes de Oñoro (RENFE)
Marvão (CP)	–	Valencia de Alcántara (RENFE)
Irún (RENFE)	–	Hendaye (SNCF)
Portbou (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)	–	Rørcierna Rødby (DSB)
Passau (DB/ÖBB)		
Salzburg (DB/ÖBB)		
Kufstein (DB/ÖBB)		
Buchs (SBB-CFF/ÖBB)		
Luino (SBB-CFF/FS)		
Chiasso (SBB-CFF/FS)		
Brennero (FS/ÖBB)		
Tarvisio (FS)	–	Arnoldstein (ÖBB)
Charlottenberg (NSB/SJ)	–	
Kornsjö (NSB/SJ)		
Vassijaure (JBV/Banverket)		
Storlien (JBV/Banverket)		

<sup>1</sup> L'administration ferroviaire concernée qui utilise la gare est indiquée entre parenthèses après chaque point de passage de frontières. Si une seule gare est indiquée, elle est utilisée conjointement par les deux administrations ferroviaires.

Malmö (SJ)	–	København (DSB)
Trelleborg (SJ)	–	Sassnitz (DB)
Ystad (SJ)	–	Świnoujście (PKP)
Gedser (DSB)	–	Rostock (DB)
Göteborg (SJ)	–	Frederikshavn (DSB)
Malmö (SJ)	–	Travemünde (DB)
Frankfurt/O. (DB)	–	Kunowice (PKP)
Ebenfurth (ÖBB)	–	Sopron (GYSEV/MAV)
Nickelsdorf (ÖBB)	–	Hegyeshalom (MAV)
Horka (DB)	–	Węgliniec (PKP)
Kelebia (MAV)	–	Subotica (IŽS)
Lökösháza (MAV)	–	Curtici (CFR)
Preševo (IŽS)	–	Tabanovci (CFARYM)
Đeneral Janković (UNMIK Railways)	–	Volkovo (CFARYM)
Dimitrovgrad (IŽS)	–	Dragoman (BDZ)
Prijepolje/Vrbnica (IŽS)	–	Bijelo Polje (ŽICG)
Episcopia Bihor (CFR)	–	Biharkeresztes (MAV)
Giurgiu (CFR)	–	Ruse (BDZ)
Svilengrad (BDZ)	–	Kapikule (TCDD)
Vidin (BDZ)	–	Calafat (CFR)
Kulata (BDZ)	–	Promachon (OSE)
Turku (VR)	–	Stockholm (SJ)
Kapiköy (TCDD)	–	Razi (RAI)
Nusaybin (TCDD)	–	Kamishli (CFS)
Marchegg (ÖBB)	–	Devínska Nová Ves (ŽSR)
Kittsee (ÖBB)	–	Bratislava (ŽSR)
Gdynia (PKP)	–	Ystad, Stockholm (SJ)/Helsinki (VR)
Schirnding (DB)	–	Cheb (SZCZ)
Chalupki (PKP)	–	Bohumín (SZCZ)
Bad Schandau (DB)	–	Děčín (SZCZ)
Zawidów (PKP)	–	Frydlant v Čechách (SZCZ)
Lúky pod Makytou (ŽSR)	–	Horní Lideč (SZCZ)
Bernhardsthal (ÖBB)	–	Břeclav (SZCZ)
Summerau (ÖBB)	–	Horní Dvořiště (SZCZ)
Vainikkala (VR)	–	Buslovskaya (RZD)
Joniškis (LG)	–	Meitene (LDZ)
Kybartai (LG)	–	Nesterov (RZD) <i>Commentaire : Ce point de passage est-il valable compte tenu du point de passage de Chernyshevskoe à Kybartai ?</i>
Chernyshevskoe (RZD)	–	Kybartai (LG)
Sovetsk (RZD)	–	Pagėgiai (LG)
Braniewo (PKP)	–	Mamonovo (RZD)
Skandawa (PKP)	–	Zheleznodorozhny (RZD)
Obeliai (LG)	–	Eglaine (LDZ)
Kena (LG)	–	Gudogai (BC)
Orsha (BC)	–	Krasnoye (RZD)
Indra (LDZ)	–	Bigosovo (BC)

Meitene (LDZ)	–	Šarkiai (LG) <i>Commentaire : Ce passage est-il valable compte tenu du point de passage de Joniškis à Meitene ?</i>
Zernovo (UZ)	–	Suzemka (RZD)
Ivangorod (RZD)	–	Narva (EVR)
Valga (EVR)	–	Lugaži (LDZ)
Lobok (RZD)	–	Ezjarysca (BC)
Raz. Posin (RZD)	–	Zilupe (LDZ)
Valuiki (RZD)	–	Topoli (UZ)
Gukovo (RZD)	–	Krasnaya Mogila (UZ)
Zauralie (RZD)	–	Presnogorkovskaya (KTZ)
Aksaraiskaya (RZD)	–	Diny Nurpeisovoi (KTZ)
[Kanisay (RZD) ]	–	Ilets I (KTZ)
Naushki (RZD)	–	Sukhe-Bator (Chemins de fer mongols)
Zabaikalsk (RZD)	–	Manchzhuria (CR)
Hasan (RZD)	–	Tumangan (Chemins de fer de la République populaire démocratique de Corée)
Veseloe (RZD)	–	Gantiadi [ (JSC Chemins de fer géorgiens)]
[Canbaz (TCDD) ]	–	[ Kartsakhi (JSC Chemins de fer géorgiens)]
Dostyk (KTZ)	–	Alashankou (CR)
Doğukapı (TCDD)	–	Akhuryan (ARM)
Trakiszki (PKP)	–	Mockava (LG)
Dorohusk (PKP)	–	Izov (UZ)
Zwardoń (PKP)	–	Skalite (ŽSR)
Zebrzydowice (PKP)	–	Petrovice u Karviné (SZCZ)
Miedzylesie (PKP)	–	Lichkov (SZCZ)
Čadca (ŽSR)	–	Mosty u Jablunkova (SZCZ)
Kúty (ŽSR)	–	Lanžhot (SZCZ)
Čierna nad Tisou (ŽSR)	–	Chop (UZ)
Komárno (ŽSR)	–	Komárom (MAV)
Štúrovo (ŽSR)	–	Szob (MAV)
Rusovce (ŽSR)	–	Rajka (MAV)
Čaña (ŽSR)	–	Hidasnémeti (MAV)
Plaveč (ŽSR)	–	Muszyna (PKP)
Magyarbóly (MAV)	–	Beli Manastir (HZ)
Gevgelia (CFARYM)	–	Idomeni (OSE)
Dikea (OSE)	–	Svilengrad (BDZ)
Kristallopigi (OSE)	–	..... (HSH)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Brindisi (FS)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Trieste (FS)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Ancona (FS)
Patras/Igoumenitsa (OSE)	–	Bari (FS)
Volos (OSE)	–	Latakia (CFS)
Kafkasos (OSE)	–	Kremenica (CFARYM)
[Port de Poti (JSC Chemins de fer géorgiens)	–	Port de Varna (BDZ)]
[Port de Batumi (JSC Chemins de fer géorgiens)	–	Port de Varna (BDZ)]

[Port de Poti (JSC Chemins de fer géorgiens)	–	Port Kavkaz (RZD) ]
Stamora Moravița (CFR)	–	Vršac (IŽS)
Halmeu (CFR)	–	Deakovo (UZ)
Vicșani (CFR)	–	Vadul Siret (UZ)
Pythion (OSE)	–	Uzunköprü (TCDD)
Islahiye (TCDD)	–	Meydan Ekbez (CFS)
Doğukapı (TCDD)	–	Ahuryan (ARM)
Kotoriba (HZ)	–	Murakeresztúr (MAV)
Koprivnica (HZ)	–	Gyékényes (MAV)
Čakovec (HZ)	–	Središće (SZ)
Savski Marof (HZ)	–	Dobova (SZ)
Erdut (HZ)	–	Bogojevo (IŽS)
Tovarnik (HZ)	–	Sid (IŽS)
Slavonski Šamac (HZ)	–	Bosanski Šamac (ZBH)
Metković (HZ)	–	Čapljina (ZBH)
Volinja (HZ)	–	Dobrljin (ZBH)
Strmica (HZ)	–	Ripač (ZBH)
Šapjane (HZ)	–	Ilirska Bistrica (SZ)
Lupoglav (HZ)	–	Podoorje (SZ)
Rosenbach (ÖBB)	–	Jesenice (SZ)
Spielfeld Strass (ÖBB)	–	Šentilj (SZ)
Središće (SZ)	–	Čakovec (HZ)
Hodoš (SZ/MAV)		
Villa Opicina (FS)	–	Sežana (SZ)
Terespol (PKP)	–	Brest (BC)
Medyka (PKP)	–	Mostiska (UZ)
Záhony (MAV)	–	Chop (UZ)
Ungheni (CFM)		Iași (CFR)
Kvashino (UZ)	–	Uspenskaya (RDZ)
Berezhest (UZ)	–	Slovechno (BC)
Giurgiulești (CFM)	–	Galați (CFR)
Novosavyske (CFM)	–	Kuchurgan (UZ)
[ Gardabani (JSC Chemins de fer géorgiens)	–	Beyuk –Kyasik (Chemins de fer azerbaïdjanais CJSC)]
[Port de Poti (JSC Chemins de fer géorgiens)	–	Port de mer de Chornomorsk (UZ)]
[Port de Batumi (JSC Chemins de fer géorgiens)	–	Port de mer de Chornomorsk (UZ)]
Baku (AZ)	–	Turkmenbashi (TRK)
Sarakhs (RAI)	–	Serahs (TRK)
Sary-Agach (KTZ)	–	Keles (UR)
Beyneu (KTZ)	–	Kungrad (UR)
Oazis (KTZ)	–	Karakalpakstan (UR)
Altynkol (KTZ)		Khorgos (CR)
Alat (UR)	–	Chardzhev (TRK)
Andizhan (UR)	–	Jalalabad (Chemins de fer kirghizes)

- |  |  |
|--|--|
| Andizhan (UR)  | – Osh (Chemins de fer kirghizes)<br><i>Commentaire : Ce point de passage est-il valide compte tenu du point de passage entre Andizhan et Jalalabad ?</i> |
| Galaba (UR)  | – Khairaton (Chemins de fer afghans)   |
| Termis (UR)  | – Karshi (UR)  |
| [Sadakhlo (JSC Chemins de fer géorgiens)<br>Bolashak (KTZ) | – Ayrum (CJSC Chemins de fer du Caucase du Sud]<br>Serhetyaka (TRK)  |

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

Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents	Pays intéressés	Technique de changement appliquée	
		Changement d'essieux/bogies de wagon	Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention
<u>Irún</u> – Hendaye	Espagne – France	X	X
<u>Portbou</u> – Cerbère	Espagne – France	X	X
<u>Hanko</u>	Finlande	X	
Čierna nad Tisou – Chop	Slovaquie – Ukraine		X
Záhony – Chop	Hongrie – Ukraine	X X	X X
Iași – Ungheni	Roumanie – République de Moldova	X	X X
Galați – Giurgiulești	Roumanie – République de Moldova	X	X
Vicșani – Vadul Siret	Roumanie – Ukraine	X X	X X
Halmeu** – Deakovo	Roumanie – Ukraine	X	X X
Varna	Bulgarie	X	X
Małaszewicze*** – Brest	Pologne – Bélarus	X	X X
Medyka – Mostiska	Pologne – Ukraine	X X	X X
Esen	Ukraine – Hongrie	X	
Šeštokai**** – Mockava	Lituanie	–	X
Trakiszki	Lituanie	X	X
	Pologne	–	–
[Akhalkalak***	Géorgie – République de Türkiye	X	X]
Zabaikalsk – Manchzhuria	Fédération de Russie – Chine	X X	X X

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

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

\*\*\* Point de transbordement sans franchissement de frontière.

\*\*\*\* N'est pas un point de franchissement des frontières.

<i>Gares situées entre des réseaux ferroviaires à écartements différents</i>	<i>Pays intéressés</i>	<i>Technique de changement appliquée</i>	
		<i>Changement d'essieux/bogies de wagon</i>	<i>Transbordement des unités de chargement par grue ou autre matériel de manutention</i>
Hasan – Tumangan	Fédération de Russie – République populaire démocratique de Corée	X	X X
Dostyk – Alashankou	Kazakhstan – Chine	X	X
Altynkol – Khorgos	Kazakhstan – Chine		

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

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

Holyhead	– Dublin	(Royaume-Uni – Irlande)
Calais	– Dover	(France – Royaume-Uni)
Oostende	– Dover	(Belgique – Royaume-Uni)
Dunkerque	– Dover	(France – Royaume-Uni)
Stanrear	– Larne	(Royaume-Uni)
Zeebrugge	– Harwich	(Belgique – Royaume-Uni)
Zeebrugge	– Dover	(Belgique – Royaume-Uni)
Puttgarden	– Rødby	(Allemagne – Danemark)
Lübeck-Travemünde	– Hanko	(Allemagne – Finlande)
Gedser	– Rostock (Warnemünde)	(Danemark – Allemagne)
Göteborg	– Frederikshavn	(Suède – Danemark)
Malmö	– Travemünde	(Suède – Allemagne)
Trelleborg	– Sassnitz	(Suède – Allemagne)
Ystad	– Świnoujście	(Suède – Pologne)
Helsinki	– Gdynia	(Finlande – Pologne)
Helsinki	– Stockholm	(Finlande – Suède)
Turku	– Stockholm	(Finlande – Suède)
Samsoun	– Constanța	(Turquie – Roumanie)
Mersin	– Venezia	(Turquie – Italie)
Gdynia	– Ystad	(Pologne – Suède)
Gdynia	– Stockholm	(Pologne – Suède)
Gdynia	– Helsinki	(Pologne – Finlande)
Patras/Igoumenitsa	– Brindisi	(Grèce – Italie)

Patras/Igoumenitsa	– Trieste	(Grèce – Italie)
Patras/Igoumenitsa	– Ancona	(Grèce – Italie)
Patras/Igoumenitsa	– Bari	(Grèce – Italie)
Bar	– Bari	(Serbie – Italie) <i>Commentaire : Cette ligne de navires transbordeurs joint Bar au Monténégro et Bari en Italie. Elle devrait être actualisée au moyen d'un amendement approprié.</i>
Bar	– Ancona	(Serbie – Italie) <i>Commentaire : Comme ci-dessus.</i>
Volos	– Latakia	(Grèce – République arabe syrienne)
Calafat	– Vidin	(Roumanie – Bulgarie)
Kaliningrad	– Lübeck	(Fédération de Russie – Allemagne)
Baltyisk	– Lübeck	(Fédération de Russie – Allemagne)
Nakhodka	– Yokohama	(Fédération de Russie – Japon)
Vostochnyi	– Poussan	(Fédération de Russie – République de Corée)
Draugystė (Klaipėda)	– Mukran (Sassnitz)	(Lituanie – Allemagne)
Sassnitz	– Baltiysk	(Allemagne – Fédération de Russie)
Varna	– Odessa	(Bulgarie – Ukraine)
Varna	– Novorossiysk	(Bulgarie – Fédération de Russie)
Varna	– Poti/Batumi	(Bulgarie – Géorgie)
Burgas (port)	– Novorossiysk	(Bulgarie – Fédération de Russie)
Burgas (port)	– Poti	(Bulgarie – Géorgie)
Odessa		(Ukraine – .....)
Illichivsk		(Ukraine – .....)
Mariupol		(Ukraine – .....)
[Batumi	– Chornomorsk	(Géorgie – Ukraine)]
[Poti	– Kavkaz	(Géorgie – Fédération de Russie)]
[Kavkaz	– Samsun	(Fédération de Russie – Türkiye)]
[Kavkaz	– Varna	(Fédération de Russie – Bulgarie)]
Bakou	– Turkmenbashi	(Azerbaïdjan – Turkménistan)
Aqtau-Port	– Alyat	(Kazakhstan – Azerbaïdjan)
Kuryk-Port	– Alyat	(Kazakhstan – Azerbaïdjan)

*Note : À l'exception des liaisons Stanrear Larné et Messina Villa S. Giovanni, les liaisons par navires transbordeurs correspondent aussi à des points de franchissement des frontières.  
Commentaire : Messina-Villa S. Giovanni n'est pas mentionné dans la liste.*

## Annexe III

### 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 navires transbordeurs qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

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

		A		B			
		<i>Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire</i>		<i>Lignes nouvelles</i>			
		<i>Actuellement</i>	<i>Objectif</i>				
1.	Nombre de voies	(non spécifié)	(non spécifié)	2			
2.	Gabarit de chargement des véhicules	UIC B <sup>2</sup>		UIC C <sup>2</sup>			
3.	Extrase minimal des voies <sup>1</sup>	4,0 m		4,2 m			
		100 km/h		F1	120	F1	120
				F2	120	F2	120
				F3	100	F3	100
				F4	n.a.	F4	n.a.
				F1520	120	F1520	120
				F1600	100	F1600	100
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 <sup>1</sup>	(non spécifiée)	(non spécifiée)	12,5 mm/m			

		<i>A</i>		<i>B</i>
		<i>Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire</i>		<i>Lignes nouvelles</i>
		<i>Actuellement</i>	<i>Objectif</i>	
7.	Longueur utile minimale des voies d'évitement	600 m	750 m	750 m

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

<sup>2</sup> UIC : Union internationale des chemins de fer.

<sup>3</sup> 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 minime d'investissement, ce qui permet de retenir le gabarit C de l'UIC.

Le gabarit C permet notamment :

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

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

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

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

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

### 4. Vitesse minimale de définition

La vitesse minimale de définition détermine le choix des caractéristiques géométriques du tracé (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (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

### 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) Capacité de 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 à :

a) Une vitesse de transport élevée (mesurée du point de départ au lieu de destination, y compris 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) 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) Des installations et capacités d'infrastructure adéquates et suffisantes (par exemple, gabarits de chargement appropriés) ;

d) Des 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) Des 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 :

<i>Normes minimales</i>	<i>Actuellement</i>	<i>Objectifs*</i>
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.

### **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.

\* Ces chiffres devraient être atteints approximativement d'ici à 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.

## E. Normes minimales applicables aux gares intermédiaires

12. Des arrêts en cours de route, qui peuvent être nécessaires pour les trains servant au transport combiné du fait de raisons techniques ou opérationnelles, par exemple aux points d'échange de groupes de wagons ou de changement d'écartement, serviront en même temps pour effectuer des tâches qui exigeraient autrement d'autres arrêts (par exemple, contrôles aux frontières, changement de locomotive).

Les prescriptions auxquelles l'infrastructure de ces postes intermédiaires devra satisfaire sont les suivantes :

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

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

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

### b) Points de franchissement des frontières

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

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

**c) Points de changement d'écartement**

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