

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1998-1999

6 NOVEMBRE 1998

Projet de loi portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), et aux Annexes I et II, faits à Genève le 31 mai 1985

SOMMAIRE

	Pages
Exposé des motifs	2
Projet de loi	5
Accord européen sur les grandes lignes de chemin de fer (AGC)	6
Annexe I	12
Annexe II	21
Avant-projet de loi	26
Avis du Conseil d'État	27

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1998-1999

6 NOVEMBER 1998

Wetsontwerp houdende instemming met de Europese Overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC), en met de Bijlagen I en II, gedaan te Genève op 31 mei 1985

INHOUD

	Blz.
Memorie van toelichting	2
Wetsontwerp	5
Europese overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC)	6
Bijlage I	12
Bijlage II	21
Voorontwerp van wet	26
Advies van de Raad van State	27

EXPOSÉ DES MOTIFS

La Commission économique des Nations unies pour l'Europe (CEE-ONU) créée le 28 mars 1947 par le Conseil économique et social des Nations unies (ECOSOC) et réunissant aujourd'hui 53 pays membres a reçu comme mandat, notamment, de «prendre des mesures et participer à leur exécution, en vue de maintenir et de renforcer les relations économiques des pays d'Europe, tant entre eux qu'avec les autres pays du monde».

Pour renforcer les relations entre les pays européens, la CEE-ONU a estimé essentiel que le transport, tant des voyageurs que des marchandises, dans chacun de ses modes, puisse s'organiser de manière harmonieuse et efficace. Il s'est avéré nécessaire de prévoir des plans coordonnés, tant d'aménagement que de construction de grands axes internationaux irriguant toute l'Europe.

La CEE-ONU a donné cette mission à son Comité des Transports intérieurs (CTI) qui a lui-même décidé d'étudier les modalités de mise au point de réseaux ainsi que des paramètres spécifiques à chaque mode: route, rail et voies navigables. Des groupes de travail spécialisés ont été mandatés à cet effet.

Ainsi, une première étape de ce programme a été franchie par la mise à la signature le 15 novembre 1975 à Genève de l'Accord européen sur les grandes routes de trafic international (AGR). La Belgique en est devenue partie prenante le 15 avril 1985.

Le réseau ferroviaire a été confié au Groupe de travail principal des transports par chemin de fer (SC2).

Il s'est attaché à mettre au point les normes de références pour harmoniser et faciliter le recours à la technique ferroviaire et à déterminer les axes principaux à retenir dans le cadre d'un Accord général. Le résultat a été traduit dans l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de Chemin de fer, appelé AGC, qui a été présenté le 31 mai 1985 et soumis à la signature des États le 1^{er} septembre 1985.

Plus récemment, le groupe de travail principal des transports par voies navigables (SC 3) a également mis en chantier un accord du même type visant également à soutenir un développement harmonieux du réseau européen des voies navigables, en abrégé l'AGN.

Parallèlement à ces démarches, mandat a été donné à un groupe spécialisé qui a pris le nom de Groupe de travail du transport combiné, le WP 24. Cette initiative du CTI s'est fondée sur l'arrivée en Europe de conteneurs provenant des pays d'Amérique du Nord,

MEMORIE VAN TOELICHTING

De Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (ECE-UNO) opgericht op 28 maart 1947 door de Economische en Sociale Raad van de Verenigde Naties (ECOSOC) en die thans 53 lidstaten telt, heeft onder meer als mandaat gekregen «maatregelen te treffen en aan hun uitvoering deel te nemen met het oog op het behoud en versterking van de economische banden tussen de landen van Europa zelf alsook tussen hen en de andere landen van de wereld».

Om de banden tussen de Europese landen te versterken, heeft de ECE-UNO het essentieel geacht dat het vervoer, zowel van reizigers als van goederen, met alle vervoerswijzen, zich zo harmonieus als doeltreffend mogelijk zou kunnen organiseren. Het is dan ook noodzakelijk gebleken te voorzien in gecoördineerde plannen voor zowel de aanpassing als de aanleg van grote internationale assen die geheel Europa aandoen.

De ECE-UNO heeft deze opdracht toevertrouwd aan haar Comité des Transports intérieurs (CTI) dat op zijn beurt beslist heeft de modaliteiten te onderzoeken voor de ontwikkeling van netten alsook van specifieke parameters voor elke vervoerswijze: weg, spoor en waterweg. Gespecialiseerde werkgroepen werden daartoe gemandateerd.

Aldus werd een eerste stap in dit programma gezet door het ter ondertekening stellen te Genève op 15 november 1975 van het «Accord européen sur les grandes routes de trafic International» (AGR). België is er op 15 april 1985 partij van geworden.

Het spoorwegnet werd toevertrouwd aan de Groupe de travail principal des transports par chemin de fer (SC2).

Deze heeft gezorgd voor de uitwerking van referentienormen voor de harmonisering van de spoorwegtechniek en de vergemakkelijking van het beroep doen op deze vervoerswijze, alsook voor het bepalen van de hoofdassen die in het kader van een Algemene overeenkomst in aanmerking moeten genomen worden. Het resultaat hiervan werd omgezet in de Europese overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen, afgekort als AGC, die op 31 mei 1985 werd voorgesteld en op 1 september 1985 ter ondertekening aan de Staten werd voorgelegd.

Meer recent nog heeft de Groupe de travail principal des transports par voie navigable (SC3) eveneens de redactie gestart van een overeenkomst van hetzelfde type die eveneens strekt tot de harmonische ontwikkeling van het Europees net van de waterwegen. Deze overeenkomst wordt afgekort als AGN.

Parallel hiermee werd een mandaat verleend aan een gespecialiseerde werkgroep, genaamd Groupe de travail du transport combiné, de WP 24. Dit initiatief van het CTI heeft haar oorsprong gevonden in de aankomst in Europa van containers afkomstig uit landen

nécessitant la mise au point de normes relatives aux différents modes concernés et aux conditions même du transport (sécurité, formalités,...).

La nécessité de déterminer les normes de références qui concernent à la fois les véhicules et les infrastructures a débouché le 1^{er} février 1991 sur la présentation d'un Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC).

Revenant à l'AGC, le SC 2 s'est attaché l'étroite collaboration de l'Union internationale des Chemins de fer (UIC) et de l'Organisation pour la coopération des Chemins de fer (OSJD), organisations coordonnant les réseaux ferroviaires, respectivement, d'une part, d'Europe occidentale et, d'autre part, d'Europe centrale et orientale.

Par ailleurs, l'introduction de la grande vitesse dans les offres commerciales a nécessité de prévoir le développement de normes en correspondance avec les performances nouvelles.

Le SC 2 a approfondi le projet d'accord en relation à la fois avec les autres groupes cités ci-avant, au sein de la CEE-ONU, mais aussi avec les instances intergouvernementales de l'Union européenne (UE) à Bruxelles et de la Conférence européenne des ministres des Transports (CEMT) à Paris où des groupes spécialisés en transport ferroviaire ont été constitués.

Le devoir d'une stricte cohérence a été respecté par tous les partenaires qui ont travaillé dans un esprit de complémentarité.

Dans un premier temps, l'AGC n'a pu recevoir la signature de la Belgique, eu égard au caractère jugé obligatoire de certains éléments relatifs aux paramètres et à l'inclusion de certaines parties du réseau belge. Étant donné la reprise de ceux-ci dans l'AGTC, la Belgique a prolongé son temps d'examen des deux accords.

Vu les éclaircissements obtenus au point de vue de l'interprétation de l'application progressive des normes et une entente sur les itinéraires repris, la Belgique informait officiellement qu'elle préparait son adhésion à l'AGC et la ratification de l'AGTC, lors de la première Conférence européenne des transports qui s'est tenue à Prague du 29 au 31 octobre 1991.

L'AGC est entré en vigueur le 27 avril 1989, c'est-à-dire dès que huit États ont déposé leur instrument de ratification respectif.

Actuellement les pays suivants sont parties prenantes de l'AGC Allemagne, Belarus, Bulgarie, Croatie (succession), ex-République yougoslave de Macédoine (succession), Fédération de Russie, France, Hongrie, Italie, Pologne, République tchèque, Slovaquie (succession), Slovénie (succession), Turquie, Ukraine, Yougoslavie. Il y a lieu de noter que le

van Noord Amerika, waardoor het uitwerken van normen voor de verschillende vervoerswijzen en voor de vervoersvoorwaarden zelf (veiligheid, formaliteiten,...) noodzakelijk werd.

De noodzaak om referentienormen vast te leggen die zowel op de voertuigen als op de infrastructuur betrekking hebben, heeft geleid tot de voorstelling op 1 februari 1991 van een Europese overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en de bijbehorende voorzieningen (AGTC).

Voor wat de AGC betreft, heeft de SC2 nauw samengewerkt met de Internationale spoorwegunie (UIC) en met de Organisatie voor de samenwerking tussen de spoorwegen (OSJD), organisaties die respectievelijk in West- en in Oost-Europa de spoorwegnetten coördineren.

De invoering van de hoge snelheid in het commercieel aanbod heeft geleid tot de noodzaak om normen te ontwikkelen die met de nieuwe prestaties overeenstemmen.

De SC2 heeft het ontwerp van overeenkomst diepgaander uitgewerkt in samenwerking met zowel de bovenvermelde werkgroepen van de ECE-UNO, als de intergouvernementele instanties van de Europese Unie (EU) te Brussel en de Europese Conferentie van de ministers van Vervoer (ECMV) te Parijs in de schoot waarvan werkgroepen gespecialiseerd in spoorvervoer werden opgericht.

Alle partners hebben een strikte coherentie gehuldigd en in een geest van complementariteit samengewerkt.

In den beginne heeft België de AGC niet kunnen ondertekenen omdat bepaalde elementen m.b.t. de parameters en de inlassing van bepaalde delen van het Belgische net als verplichtend geacht werden. Aangezien dit eveneens het geval was voor de AGTC, heeft België meer tijd gevraagd voor het onderzoek van beide overeenkomsten.

Gelet op de verduidelijkingen die verkregen werden i.v.m. de interpretatie en de geleidelijke toepassing van de normen, alsook op een akkoord over de opgenomen routes, heeft ons land meegedeeld dat het de toetreding tot het AGC en de ratificatie van het AGTC voorbereidt tijdens de eerste Europese conferentie over het vervoer die van 29 tot 31 oktober 1991 in Praag heeft plaatsgehad.

De AGC is op 27 april 1989 van kracht geworden, met name van zodra acht Staten hun respectieve akte van bekrachtiging hebben neergelegd.

Voor het ogenblik zijn de volgende landen partij bij de AGC: Duitsland, Wit-Rusland, Bulgarije, Kroatië (successie), de voormalige Joegoslavische republiek Macedonië (successie), de Russische Federatie, Frankrijk, Hongarije, Italië, Polen, de Tsjechische Republiek, Slowakije (successie), Slovenië (successie), Turkije, Oekraïne, Joegoslavië. Er moet worden

Royaume-Uni a signifié d'emblée qu'il ne peut approuver un tel accord jugé trop contraignant.

Étant donné les précisions physiques notamment du réseau, les annexes de l'AGC font l'objet de dépôts incessants d'amendements mais qui ne portent pas sur ses éléments constitutifs. Le texte de l'AGC reste strictement conforme au texte ouvert à la signature. Le SC2 est convenu, et cela a été approuvé par le CTI, que les modifications se limiteraient aux seules adaptations des réseaux.

L'AGC constitue un accord de référence qui s'inscrit parfaitement dans la logique des réseaux transeuropéens initiés par la CEMT et développés par l'Union européenne.

Par ailleurs, il a été tenu compte des observations d'ordre légistique du Conseil d'État. Le texte du projet de loi a été adapté en conséquence.

Il est pris également acte du fait que les Gouvernements des Régions ne devaient pas être associés à la négociation de l'Accord AGC, celui-ci ayant été signé le 31 mai 1985, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de l'article 6, § 4, 3°, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qui prévoit cette formalité.

Le fait que les trois Régions aient approuvé l'Accord, moyennant un certain nombre d'amendements relatifs à des installations créées ou développées depuis 1985, ne prête dès lors pas à conséquence dans le cadre du présent projet de loi.

Ces amendements seront d'ailleurs introduits en temps voulu auprès de la CEE/ONU.

Le ministre des Affaires étrangères,

Erik DERYCKE.

Le ministre des Transports,

Michel DAERDEN.

opgemerkt dat het Verenigd Koninkrijk van meet af aan laten weten heeft dat het dergelijke, naar zijn mening veel te bindende, overeenkomst niet kan goedkeuren.

Gelet op de fysische details, waaronder het netwerk, opgenomen in de bijlagen van de AGC, zijn deze onophoudend het voorwerp van de neerlegging van amendementen die evenwel geen betrekking hebben op de grond van de overeenkomst. De tekst van de AGC blijft strikt conform de ter ondertekening voorgelegde tekst. De SC2 heeft overeengekomen dat de aanpassingen enkel tot de aanpassing van het netwerk zouden beperkt blijven, hetgeen door het CTI werd goedgekeurd.

De AGC is een referentie-overeenkomst die perfect past in de logica van de transeuropese netwerken die door de ECMV en de Europese Unie worden uitgewerkt.

Er is bovendien rekening gehouden met de wetgevingstechnische opmerkingen van de Raad van State. Het wetsontwerp is hieraan aangepast.

Er wordt ook in aanmerking genomen dat de gewestregeringen niet bij de AGC-onderhandelingen hoefden betrokken te worden; deze overeenkomst werd op 31 mei 1985 ondertekend, het is vóór de inwerkingtreding van artikel 6, § 4, 3°, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen dat in deze vormvereiste voorziet.

De goedkeuring van de overeenkomst door de Gewesten door middel van een aantal wijzigingen aan sedert 1985 opgerichte of verder ontwikkelde voorzieningen heeft hierop geen invloed.

Deze wijzigingen zullen ten gepaste tijde aan de ECE/VN worden voorgelegd.

De minister van Buitenlandse Zaken,

Erik DERYCKE.

De minister van Vervoer,

Michel DAERDEN.

PROJET DE LOI

ALBERT II,

Roi des Belges,

À tous, présents et à venir,
SALUT.

Sur la proposition de Notre ministre des Affaires étrangères et de Notre ministre des Transports,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Notre ministre des Affaires étrangères et Notre ministre des Transports sont chargés de présenter, en Notre nom, aux Chambres législatives et de déposer au Sénat, le projet de loi dont la teneur suit :

Article premier

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

Sous réserve d'adhésion au nom de la Belgique, l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC) et les Annexes I et II, faits à Genève le 31 mai 1985, sortiront leur plein et entier effet.

Donné à Bruxelles, le 21 octobre 1998.

ALBERT

Par le Roi :

Le ministre des Affaires étrangères,

Eric DERYCKE.

Le ministre des Transports,

Michel DAERDEN.

WETSONTWERP

ALBERT II,

Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen,
ONZE GROET.

Op de voordracht van Onze minister van Buitenlandse Zaken en van Onze minister van Vervoer,

HEBBEN WIJ BESLOTEN EN BESLUITEN WIJ :

Onze minister van Buitenlandse Zaken en Onze minister van Vervoer zijn gelast het ontwerp van wet, waarvan de tekst hierna volgt, in Onze naam aan de Wetgevende Kamers voor te leggen en bij de Senaat in te dienen :

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

Onder voorbehoud van toetreding namens België, zullen de Europese Overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC) en de Bijlagen I en II, gedaan te Genève op 31 mei 1985, volkomen gevolg hebben.

Gegeven te Brussel, 21 oktober 1998.

ALBERT

Van Koningswege :

De minister van Buitenlandse Zaken,

Erik DERYCKE.

De minister van Vervoer,

Michel DAERDEN.

ACCORD EUROPÉEN
sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC)

LES PARTIES CONTRACTANTES,

CONSCIENTES de la nécessité de faciliter et de développer en Europe le trafic ferroviaire international,

CONSIDÉRANT que, pour renforcer les relations entre pays européens, il est essentiel de prévoir un plan coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer adaptées aux besoins futurs du trafic international,

SONT CONVENUES de ce qui suit:

Article premier

Adoption du réseau ferroviaire international «E»

Les Parties contractantes adoptent le projet de réseau ferroviaire ci-après dénommé «Réseau ferroviaire international 'E' et décrit à l'annexe I du présent Accord, à titre de plan coordonné d'aménagement et de construction de lignes de chemin de fer présentant un grand intérêt international, qu'elles se proposent d'entreprendre dans le cadre des programmes nationaux conformément à leurs législations respectives.

Article 2

Définition du réseau ferroviaire international «E»

Le réseau ferroviaire international «E» est constitué d'un système de lignes principales et de lignes complémentaires, les lignes principales étant les «grandes magistrales» ferroviaires qui assurent un trafic international déjà très important ou qui devrait le devenir prochainement et les lignes complémentaires celles qui, tout en complétant dès à présent le réseau des lignes principales, n'assureront un trafic ferroviaire international très important que dans un avenir plus lointain.

Article 3

*Construction et aménagement des lignes
du réseau ferroviaire international «E»*

Le réseau ferroviaire international «E» de grandes magistrales visé à l'article 2 est conforme aux caractéristiques techniques énoncées à l'annexe II du présent Accord ou sera rendu conforme aux dispositions de cette annexe lors de travaux d'amélioration exécutés en application de programmes nationaux.

Article 4

Désignation du dépositaire

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

(VERTALING)

EUROPESE OVEREENKOMST
inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC)

DE OVEREENKOMSTSLUITENDE PARTIJEN,

BEWUST van de noodzaak om in Europa het internationale spoorverkeer te vergemakkelijken en te bevorderen,

OVERWEGENDE dat het, om de verbindingen tussen de Europese landen te versterken, noodzakelijk is te voorzien in een gecoördineerd plan voor de inrichting en de bouw van spoorlijnen die aangepast zijn aan de toekomstige behoeften van het internationale verkeer,

ZIJN OVEREENGEEKOMEN wat volgt:

Artikel 1

Aanneming van het internationale spoorwegnet «E»

De Overeenkomstsluitende Partijen nemen het ontwerp van spoorwegnet, dat hierna «Internationaal spoorwegnet 'E' genoemd wordt en in bijlage I bij deze Overeenkomst omschreven is, aan als een gecoördineerd plan voor de inrichting en de bouw van spoorlijnen met een groot internationaal belang dat zij voornemens zijn uit te voeren binnen het kader van de nationale programma's conform hun respectieve wetgevingen.

Artikel 2

Omschrijving van het internationaal spoorwegnet «E»

Het internationaal spoorwegnet «E» bestaat uit een systeem van hoofdlijnen en bijkomende lijnen, waarbij de hoofdlijnen de «grote spoorwegmagistralen zijn» die een internationaal verkeer dragen dat reeds belangrijk is of dit eerlang zal worden en de bijkomende lijnen deze zijn die nu al een aanvulling voor het net van hoofdlijnen zijn maar slechts op langere termijn een omvangrijk spoorverkeer zullen dragen.

Artikel 3

*Bouw en inrichting van de lijnen
van het internationaal spoorwegnet «E»*

Het internationaal spoorwegnet «E» bestaande uit grote magistralen zoals bedoeld in artikel 2 beantwoordt aan de technische specificaties opgenomen in bijlage II bij deze Overeenkomst of zal in overeenstemming met deze bijlage worden gebracht ter gelegenheid van verbeteringswerken ter uitvoering van nationale programma's.

Artikel 4

Aanwijzing van de depositaris

De Secretaris-generaal van de Verenigde Naties is de depositaris van deze Overeenkomst.

Article 5

*Procédure pour la signature de l'Accord
et pour devenir partie*

1. Le présent Accord sera ouvert à la signature des États qui sont soit membres de la Commission économique pour l'Europe des Nations Unies, soit admis à la Commission à titre consultatif conformément au paragraphe 8 du Mandat de la Commission, à Genève du 1^{er} septembre 1985 au 1^{er} septembre 1986.

2. Ces États pourront devenir parties au présent Accord par

a) signature, suivie de ratification, acceptation ou approbation; ou

b) adhésion.

3. La ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion s'effectueront par le dépôt d'un instrument en bonne et due forme auprès du Secrétaire général de l'Organisation des Nations unies.

Article 6

Entrée en vigueur de l'Accord

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit États auront déposé un instrument de ratification, acceptation, approbation ou adhésion, à condition qu'une ou plusieurs lignes du réseau ferroviaire international «E» relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins quatre desdits États. 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.

2. 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 90 jours spécifié au paragraphe 1^{er} du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Article 7

Limites à l'application de l'Accord

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. Ces mesures, qui doivent être temporaires, seront immédiatement notifiées au dépositaire en précisant leur nature.

Article 8

Règlement de différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord, que

Artikel 5

*Procedure voor de ondertekening van de Overeenkomst
en om partij te worden*

1. Deze Overeenkomst staat van 1 september 1985 tot 1 september 1986 te Genève open voor ondertekening door Staten die hetzij lid zijn van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, hetzij in een adviserende hoedanigheid tot de Commissie zijn toegelaten overeenkomstig de paragraaf 8 van het Mandaat van de Commissie.

2. Deze Staten kunnen Partij worden bij deze Overeenkomst door

a) ondertekening, gevolgd door bekrachtiging, aanvaarding of goedkeuring; of

b) toetreding.

3. De bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding geschiedt door nederlegging van een akte in de gepaste vorm bij de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties.

Artikel 6

Inwerkingtreding van de Overeenkomst

1. Deze Overeenkomst treedt in werking 90 dagen na de datum waarop de regeringen van acht Staten een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding hebben nedergelegd, mits één of meer lijnen van het internationale spoorwegnet «E» als doorlopende lijn de grondgebieden verbinden van ten minste vier van bedoelde Staten. Indien aan bovenstaande voorwaarde niet wordt voldaan, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van de akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding waardoor aan genoemde voorwaarde zal zijn voldaan.

2. Ten aanzien van elke Staat die een akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding nederlegt na het begin van de in het eerste lid van dit artikel genoemde termijn van 90 dagen, treedt de Overeenkomst in werking 90 dagen na de datum van nederlegging van die akte.

Artikel 7

Beperking van de toepassing van de Overeenkomst

Niets in deze Overeenkomst mag zodanig worden uitgelegd dat een Overeenkomstsluitende Partij daardoor wordt belet de maatregelen te nemen die verenigbaar zijn met de bepalingen van het Handvest van de Verenigde Naties en beperkt blijven tot de vereisten van de omstandigheden en die zij noodzakelijk acht voor haar buitenlandse of binnenlandse veiligheid. De maatregelen, die tijdelijk dienen te zijn, worden onmiddellijk aan de depositaris meegedeeld met aanduiding van hun aard.

Artikel 8

Beslechting van geschillen

1. Elk geschil tussen twee of meer Overeenkomstsluitende Partijen dat betrekking heeft op de uitlegging of toepassing van

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 arbitrages 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^{er} ci-dessus sera obligatoire pour les Parties contractantes en litige.

Article 9

Déclaration relative à l'article 8

Tout État pourra, au moment où il signera le présent Accord ou déposera son instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, déclarer qu'il ne se considère pas lié par son article 8.

Article 10

Procédure d'amendement du texte principal

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé suivant l'une des procédures définies dans le présent article.

2. a) À la demande d'une Partie contractante, tout amendement du texte principal du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.

b) S'il est adopté à la majorité des deux tiers des membres présents et votants, et si cette majorité comprend une 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.

c) Si l'amendement est accepté par les deux tiers des Parties contractantes, le Secrétaire général le notifiera à toutes les Parties contractantes et l'amendement entrera en vigueur douze mois après la date de cette notification. L'amendement entrera en vigueur pour toutes les Parties contractantes à l'exception de celles qui, avant son entrée en vigueur, auront déclaré ne pas l'accepter.

3. À la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les États visés à l'article 5, sera convoquée par le Secrétaire général. La procédure indiquée aux alinéas a) et b) du paragraphe 2 ci-dessus sera appliquée à l'égard de tout amendement soumis à l'examen d'une telle conférence.

deze Overeenkomst en dat door de Partijen bij het geschil niet met onderhandelingen of andere middelen kan worden opgelost, wordt onderworpen aan arbitrage, indien één van de bij het geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen zulks verzoekt, en wordt hiertoe voorgelegd aan één of meer scheidsmannen, gekozen in onderlinge overeenstemming tussen de Partijen bij het geschil. Indien de Partijen bij het geschil niet binnen drie maanden na het verzoek om arbitrage tot overeenstemming kunnen komen over de keuze van één of meer scheidsmannen, kan elk van die Partijen de Secretaris-generaal van de Verenigde Naties verzoeken één enkele scheidsman te benoemen aan wie het geschil ter beslissing zal worden voorgelegd.

2. De uitspraak van de overeenkomstig het eerste lid van dit artikel benoemde scheidsman of scheidsmannen is bindend voor de bij een geschil betrokken Overeenkomstsluitende Partijen.

Artikel 9

Verklaring met betrekking tot artikel 8

Elke Staat kan bij de ondertekening van deze Overeenkomst of bij de nederlegging van zijn akte van bekrachtiging, aanvaarding, goedkeuring of toetreding aan de depositaris mededelen dat hij zich niet gebonden acht door artikel 8 van deze Overeenkomst.

Artikel 10

Procedure voor de wijziging van de hoofdttekst

1. De hoofdttekst van deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig één van de in dit artikel beschreven procedures.

2. a) Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van deze Overeenkomst onderzocht door de Werkgroep spoorvervoer van de Economische Commissie voor Europa.

b) Indien zij wordt aangenomen met een tweederde meerderheid van de aanwezige leden die hun stem uitbrengen en indien deze meerderheid een tweederde meerderheid omvat van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal mededeling van de wijziging aan alle Overeenkomstsluitende Partijen voor aanvaarding ervan.

c) Indien de wijziging door twee derde van de Overeenkomstsluitende Partijen aanvaard wordt, doet de Secretaris-generaal er mededeling van aan alle Overeenkomstsluitende Partijen en de wijziging wordt van kracht twaalf maanden na de datum van deze mededeling. De wijziging wordt van kracht voor al de Overeenkomstsluitende Partijen, met uitzondering van deze die vóór het van kracht worden ervan meegedeeld hebben dat zij ze niet aanvaarden.

3. Op verzoek van ten minste één derde van de Overeenkomstsluitende Partijen roept de Secretaris-generaal een conferentie bijeen waarop de Staten bedoeld in artikel 5 zullen uitgenodigd worden. De procedure omschreven in de leden a) en b) van voorgaand 2e lid zal toegepast worden op elke wijziging die voor onderzoek aan dergelijke conferentie wordt voorgelegd.

Article 11

Procédure d'amendement de l'annexe I

1. L'annexe I du présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article.

2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe I du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission économique pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué par le Secrétaire général aux administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées. Sont considérées comme Parties contractantes directement intéressées :

a) s'il s'agit d'inclure une ligne principale nouvelle ou de modifier une ligne principale existante, toute Partie contractante sur le territoire de laquelle passe la ligne en question;

b) s'il s'agit d'inclure une ligne complémentaire nouvelle ou de modifier une ligne complémentaire existante, toute Partie contractante limitrophe du pays demandeur sur le territoire de laquelle passe(nt) la (ou les) ligne(s) internationale(s) principale(s) à laquelle (auxquelles) la ligne complémentaire, nouvelle ou à modifier, est reliée. Seront également considérées limitrophes au sens du présent alinéa deux Parties contractantes sur le territoire desquelles se trouvent les points terminaux d'une liaison par ferry-boat prévue sur le tracé de la (ou des) ligne(s) principale(s) spécifiée(s) ci-dessus.

4. Toute proposition d'amendement qui aura été communiquée conformément aux dispositions du paragraphe 3 ci-dessus sera acceptée si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, aucune des administrations compétentes des Parties contractantes directement intéressées ne notifie au Secrétaire général son objection à l'amendement. Si l'administration d'une Partie contractante déclare que son droit national l'oblige à subordonner son accord à une autorisation spéciale ou à l'approbation d'un organe législatif, son consentement à l'amendement de l'annexe I du présent Accord ne sera considéré comme donné, et la proposition d'amendement ne sera acceptée, qu'au moment où elle aura notifié au Secrétaire général que l'autorisation ou l'approbation requises ont été obtenues. Si cette notification n'est pas faite dans le délai de dix-huit mois suivant la date à laquelle la proposition d'amendement lui a été communiquée, ou si, dans le délai de six mois spécifié ci-dessus, l'administration compétente d'une Partie contractante directement intéressée formule une objection contre l'amendement proposé, cet amendement sera réputé ne pas être accepté.

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

Artikel 11

Procedure voor de wijziging van bijlage I

1. Bijlage I van deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van bijlage I bij deze Overeenkomst onderzocht door de Werkgroep spoorvervoer van de Economische Commissie voor Europa.

3. Indien zij wordt aangenomen door de meerderheid van de aanwezige leden die hun stem uitbrengen en indien deze meerderheid de meerderheid omvat van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal mededeling van de wijziging aan de bevoegde administraties van de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen. Worden als rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen beschouwd :

a) wanneer het gaat om de inlassing van een nieuwe hoofdlijn of om de wijziging van een bestaande hoofdlijn : elke Overeenkomstsluitende Partij over wiens grondgebied de kwestieuze lijn komt;

b) wanneer het gaat om de inlassing van een nieuwe bijkomende lijn of om de wijziging van een bestaande bijkomende lijn : elke Overeenkomstsluitende Partij die een buurland is van de verzoekende partij en op wiens grondgebied de internationale hoofdlijn(en) komt/komen waarop de nieuwe of te wijzigen bijkomende lijn aansluit. Worden eveneens als buurland in de zin van dit lid beschouwd, twee Overeenkomstsluitende Partijen op wier grondgebied zich de eindpunten bevinden van een veerbootverbinding die opgenomen is op het traject van voormelde hoofdlijn(en).

4. Elke voorgestelde wijziging die overeenkomstig voorgaand 3e lid is meegedeeld, wordt aanvaard indien, binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van deze kennisgeving, geen van de bevoegde administraties van de rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-generaal in kennis heeft gesteld van haar bezwaar tegen de wijziging. Indien de administratie van een Overeenkomstsluitende Partij verklaart dat haar nationaal recht haar verplicht om haar akkoord afhankelijk te stellen van een bijzondere toelating of van de goedkeuring door een wetgevend orgaan, wordt pas aangenomen dat zij met de wijziging van bijlage I van deze Overeenkomst heeft ingestemd en zal het voorstel van wijziging pas aanvaard zijn wanneer zij aan de Secretaris-generaal zal hebben meegedeeld dat de vereiste toelating of goedkeuring werd bekomen. Zo deze kennisgeving niet heeft plaatsgevonden binnen een termijn van achttien maanden na de datum waarop het wijzigingsvoorstel haar werd meegedeeld, of zo, binnen de voormelde termijn van zes maanden, de bevoegde administratie van een rechtstreeks betrokken Overeenkomstsluitende Partij bezwaar aantekent tegen de voorgestelde wijziging, wordt deze wijziging als niet aanvaard beschouwd.

5. Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-generaal aan alle Overeenkomstsluitende Partijen meegedeeld en wordt voor al de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht drie maanden na de datum van deze kennisgeving.

Article 12

Procédure d'amendement de l'annexe II

1. L'annexe II du présent Accord pourra être amendé suivant la procédure définie dans le présent article.

2. À la demande d'une Partie contractante, tout amendement de l'annexe II du présent Accord proposé par cette Partie sera examiné par le Groupe de travail des transports par chemin de fer de la Commission pour l'Europe.

3. S'il est adopté à la majorité des membres présents et votants, et si cette majorité comprend la majorité des Parties contractantes présentes et votantes, l'amendement sera communiqué pour acceptation aux administrations compétentes de toutes les Parties contractantes par le Secrétaire général.

4. L'amendement sera accepté si, dans le délai de six mois suivant la date de cette communication, moins du tiers des administrations compétentes des Parties contractantes notifient au Secrétaire général leur objection à l'amendement.

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 cette notification.

Article 13

Notification de l'adresse de l'administration à laquelle doivent être communiquées les propositions d'amendement des annexes de l'Accord

Au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhèrera, chaque État notifiera au Secrétaire général le nom et l'adresse de son administration à laquelle doivent être communiquées, conformément aux dispositions des articles 11 et 12 ci-dessus, les propositions d'amendement des annexes de l'Accord.

Article 14

Dénonciation de l'Accord

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par notification écrite adressée au Secrétaire général. La dénonciation prendra effet un an après la date de réception de cette notification par le Secrétaire général.

Article 15

Suspension de la validité de l'Accord

L'application du présent Accord sera suspendue si le nombre des Parties contractantes est inférieur à huit pendant une période quelconque de douze mois consécutifs.

Artikel 12

Procedure voor de wijziging van bijlage II

1. Bijlage II van deze Overeenkomst kan worden gewijzigd overeenkomstig de in dit artikel beschreven procedure.

2. Op verzoek van een Overeenkomstsluitende Partij wordt elke door haar voorgestelde wijziging van bijlage II bij deze Overeenkomst onderzocht door de Werkgroep spoorvervoer van de Economische Commissie voor Europa.

3. Indien zij wordt aangenomen door de meerderheid van de aanwezige leden die hun stem uitbrengen en indien deze meerderheid de meerderheid omvat van de aanwezige Overeenkomstsluitende Partijen die hun stem uitbrengen, doet de Secretaris-generaal mededeling van de wijziging aan de bevoegde administraties van al de Overeenkomstsluitende Partijen voor aanvaarding ervan.

4. De wijziging wordt aanvaard, indien binnen een termijn van zes maanden vanaf de datum van deze kennisgeving, minder dan één derde van de bevoegde administraties van de Overeenkomstsluitende Partijen de Secretaris-generaal in kennis heeft gesteld van haar bezwaar tegen de wijziging.

5. Elke aanvaarde wijziging wordt door de Secretaris-generaal aan alle Overeenkomstsluitende Partijen meegedeeld en wordt voor al de Overeenkomstsluitende Partijen van kracht drie maanden na de datum van deze kennisgeving.

Artikel 13

Kennisgeving van het adres van de administratie waaraan de voorstellen van wijziging van de bijlagen van de Overeenkomst moeten worden meegedeeld

Op het ogenblik dat hij deze Overeenkomst ondertekent, bekrachtigt, aanvaardt of goedkeurt of ertoe toetreedt, deelt elke Staat aan de Secretaris generaal de naam en het adres mee van zijn administratie waaraan, conform de bepalingen van bovenvermelde artikelen 11 en 12, de voorstellen tot wijziging van de bijlagen van de Overeenkomst moeten worden meegedeeld.

Artikel 14

Opzegging van de Overeenkomst

Elke Overeenkomstsluitende Partij kan deze Overeenkomst opzeggen door middel van een tot de Secretaris-generaal gerichte schriftelijke kennisgeving. De opzegging wordt van kracht één jaar na de datum van ontvangst van deze kennisgeving door de Secretaris-generaal.

Artikel 15

Schorsing van de geldigheid van de Overeenkomst

De toepassing van deze Overeenkomst wordt geschorst indien het aantal Overeenkomstsluitende Partijen lager is dan acht gedurende om het even welke periode van twaalf opeenvolgende maanden.

EN FOI DE QUOI, les plénipotentiaires dûment autorisés à cet effet ont signé le présent Accord.

FAIT à Genève, le trente et unième jour de mai mil neuf cent quatre-vingt cinq, en un seul exemplaire, en langues anglaise, française et russe, les trois textes faisant également foi.

TEN BLIJKE WAARVAN, de volmachthebbers, daartoe naar behoren gemachtigd, deze Overeenkomst hebben ondertekend.

GEDAAN te Genève op de eenendertigste dag van mei negentienhonderd vijfentachtig, in één enkel exemplaar in het Engels, het Frans en het Russisch, gelijkelijk authentiek.

ANNEXE I

LIGNES DE CHEMIN DE FER QUI SONT TRÈS IMPORTANTES DU POINT DE VUE INTERNATIONAL

Numérotation des lignes qui sont très importantes du point de vue international

1. Les lignes principales, comprenant des lignes repères et des lignes intermédiaires, dites de catégorie A, sont numérotées à deux chiffres; les lignes complémentaires, dites de catégorie B, sont numérotées à trois chiffres.

2. Les lignes repères orientées nord-sud reçoivent des numéros impairs à deux chiffres se terminant par 5, croissant de l'ouest vers l'est. Les lignes repères orientées ouest-est reçoivent des numéros pairs à deux chiffres se terminant par 0, croissant du nord au sud. Les lignes intermédiaires reçoivent respectivement des numéros impairs et pairs à deux chiffres compris entre les numéros des lignes repères entre lesquelles elles se trouvent.

3. Les lignes de catégorie B reçoivent des numéros à trois chiffres dont le premier est celui de la ligne repère la plus proche située au nord de la ligne B considérée et le deuxième, celui de la ligne repère la plus proche située à l'ouest de la ligne B considérée, le troisième chiffre étant un numéro d'ordre.

LISTE DES LIGNES FERROVIAIRES

I. Numérotation des lignes à l'échelle européenne

Nord-Sud

E 03	Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover
E 05	Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Medina del Campo-Burgos-Irún-Bordeaux-Paris
E 07	Paris-Bordeaux-Hendaye-Irún-Burgos- Avila Aranda de Duero -Madrid
E 051	Calais-Paris
E 053	Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
E 15	Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Rosendaal-Antwerpen-Bruxelles-Quévy-Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon -Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille Le Creysot
E 23	Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig
E 25	Bruxelles-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Oltén-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova

(VERTALING)

BIJLAGE I

SPOORLIJNEN DIE ZEER BELANGRIJK ZIJN VANUIT INTERNATIONAL OOGPUNT

Nummering van de lijnen die zeer belangrijk zijn vanuit internationaal oogpunt

1. De hoofdlijnen, die richtlijnen en tussenlijnen omvatten, zogenaamd van categorie A, worden met twee cijfers genummerd; de bijkomende lijnen, zogenaamd van categorie B, worden met drie cijfers genummerd.

2. De richtlijnen van Noord naar Zuid worden onpaar genummerd met twee cijfers. De nummering eindigt op het cijfer 5 en neemt toe van West naar Oost. De richtlijnen van West naar Oost worden paar genummerd met twee cijfers. De nummering eindigt op een 0 en neemt toe van Noord naar Zuid. De tussenlijnen krijgen respectievelijk onpaar en paar nummers met twee cijfers begrepen tussen de nummers van de richtlijnen waartussen zij gelegen zijn.

3. De lijnen van categorie B worden met drie cijfers genummerd, waarvan het eerste, datgene is van de richtlijn die zich het dichtst bij ten Noorden van de beschouwde B-lijn bevindt en het tweede, dat van de richtlijn die zich het dichtst bij ten Westen van de beschouwde B-lijnen bevindt. Het derde cijfer is een rangnummer.

LIJST VAN DE SPOORWEGLIJNEN

I. Nummering van de lijnen op Europees niveau

Noord-Zuid

E 03	Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Dublin-Holyhead-Crewe-London-Folkestone-Dover
E 05	Lisboa-Coimbra-Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro-Medina del Campo-Burgos-Irún-Bordeaux-Paris
E 07	Paris-Bordeaux-Hendaye-Irún-Burgos- Avila Aranda de Duero -Madrid
E 051	Calais-Paris
E 053	Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
E 15	Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Rosendaal-Antwerpen-Bruxelles-Quévy-Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon -Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille Le Creysot
E 23	Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon-Vallorbe-Lausanne-Brig
E 25	Bruxelles-Arlon-Sterpenich-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg-Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse-Basel-Oltén-Bern-Brig-Domodossola-Rho-Milano-Genova

E 27 Liège-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg

E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina

E 43 Frankfurt(M)- $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing-Salzburg

E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari

E 451 Nürnberg-Passau-Wels

E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfürst-Hof-Nürnberg

E 53 Helsingborg-Hässleholm

E 530 Nykøbing-Gedser

E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Praha-Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna

E 551 Praha-Horní Dvůr-Dvůr-Sommerau-Linz-Selzthal-St. Michael

E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Góra-Wrocław-Chalupki

E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno-Komaróm-Budapest

E 63 Zilina-Bratislava

E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karviné-Ostrava-Breclav-Bernhardstahl-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most

E 69 Budapest-Murakeresztur-Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper

E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković- $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$

E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo

E 79 Beograd-Bar

E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia-Idomeni-Thessaloniki-Athinai

E 851 Lvov-Vadul Siret-Vicsani-Pascani

E 853 Larissa-Volos

E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki

E 95 Moskva-Kiev-Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-Dimitrovgrad

E 951 Sindel-Karnobat

E 27 Liège-Gouvy-Troisvierges-Luxembourg

E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem-Emmerich-Duisbourg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe-Basel-Olten-Chiasso-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina

E 43 Frankfurt(M)- $\frac{\text{Heidelberg}}{\text{Mannheim}}$ -Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Freilassing-Salzburg

E 45 Oslo-Kornsjø-Göteborg-Helsingborg-Helsingør-København-Nykøbing-Rødby-Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein-Wörgl-Innsbruck-Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari

E 451 Nürnberg-Passau-Wels

E 51 Gedser-Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen-Gutenfürst-Hof-Nürnberg

E 53 Helsingborg-Hässleholm

E 530 Nykøbing-Gedser

E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Praha-Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein-Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna

E 551 Praha-Horní Dvůr-Dvůr-Sommerau-Linz-Selzthal-St. Michael

E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Góra-Wrocław-Chalupki

E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg-Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau-Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Breclav-Bratislava-Komárno-Komaróm-Budapest

E 63 Zilina-Bratislava

E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice-Petrovice u Karviné-Ostrava-Breclav-Bernhardstahl-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach-Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka

E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass-Maribor-Zidani Most

E 69 Budapest-Murakeresztur-Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper

E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković- $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$

E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo

E 79 Beograd-Bar

E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia-Idomeni-Thessaloniki-Athinai

E 851 Lvov-Vadul Siret-Vicsani-Pascani

E 853 Larissa-Volos

E 855 Sofia-Kulata-Promachon-Thessaloniki

E 95 Moskva-Kiev-Benderi-Ungeni-Iasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu-Ruse-Gorna-Dimitrovgrad

E 951 Sindel-Karnobat

Ouest-Est

- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 16 London-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
- E 18 Hamburg-Büchen-Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérerville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemunden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Košice-Cierna-n.T.-Cop-Lvov
- E 400 Frankfurt(M)-Gemünden
- E 42 Paris-Lérerville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-^{Karlsruhe}Offenburg-Münhlacker-Stuttgart
- E 46 Mainz-Frankfurt(M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Worgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-Schwarzach St. Veit
Wien-Hegyeshalom-Budapest-Miskolo-Nyiregyhaza-Zahony-Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stúrovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzáu-Galati-Reni Benderi
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara
- E 660 Ruse-Kaspican
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
- E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad-Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
- E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino-Genova

West-Oost

- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück Bremen-Hamburg-Lübeck-Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala-Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 16 London-Harwich-Hoek Van Holland-Rotterdam-Utrecht
- E 18 Hamburg-Büchen-Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 Oostende-Bruxelles-Liège-Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt-Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O)-Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol-Brest-Moskva
- E 22 Zeebrugge-Brugge
- E 30 Dresden-Görlitz-Zgorzelec-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka-Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérerville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemunden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad Tatry-Košice-Cierna-n.T.-Cop-Lvov
- E 400 Frankfurt(M)-Gemünden
- E 42 Paris-Lérerville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-^{Karlsruhe}Offenburg-Münhlacker-Stuttgart
- E 46 Mainz-Frankfurt(M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Worgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-Schwarzach St. Veit
Wien-Hegyeshalom-Budapest-Miskolo-Nyiregyhaza-Zahony-Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stúrovo-Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyhaza
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 Budapest-Rakos-Ujszasz-Szolnok-Lökösháza-Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzáu-Galati-Reni Benderi
- E 562 Bucuresti-Costanta
- E 66 Beograd-Vrsac-Stamora Moravita-Timisoara
- E 660 Ruse-Kaspican
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspican-Sindel-Varna
- E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane-Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina-Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad-Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
- E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]
- E 72 Torino-Genova

E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
 E 90 Lisboa-Entrocamento-Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

II. Numérotation des lignes à l'échelle nationale (*)

1. Portugal

E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa
 E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

2. Espagne

E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
 E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-^{Avila}
Aranda de Duero-Madrid
 E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
 E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)

3. Irlande

E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

4. Royaume-Uni

E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Holyhead-Crewe-London-Folkstone-Dover
 E 16 London-Harwich (-Hoek van Holland)

5. France

E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 E 051 Calais-Paris
 E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris-^{Dijon}
Le Creusot
Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
 E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
 E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel)
 E 40 Le Havre-Paris-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
 E 42 Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
 E 50 Paris-Culoz (-Genève)
 E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
 E 700 Lyon-Ambérieu
 E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)

(*) Dans la liste ci-après, les gares indiquées entre parenthèses se trouvent sur d'autres itinéraires ou en dehors du pays en cause.

E 720 Plovdiv-Zimnitsa-Karnobat-Burgas
 E 90 Lisboa-Entrocamento-Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou-Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton-Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

II. Nummering van de lijnen op nationaal niveau (*)

1. Portugal

E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa
 E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvao (-Valencia de Alcántara)

2. Spanje

E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
 E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-^{Avila}
Aranda de Duero-Madrid
 E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
 E 90 (Marvao-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)

3. Ierland

E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

4. Verenigd Koninkrijk

E 03 Glasgow-Stranraer-Larne-Belfast-Holyhead-Crewe-London-Folkstone-Dover
 E 16 London-Harwich (-Hoek van Holland)

5. Frankrijk

E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 E 051 Calais-Paris
 E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
 E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris-^{Dijon}
Le Creusot
Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
 E 23 Dunkerque-Aulnoye-Thionville-Metz-Frouard-Toul-Culmont-Chalindrey-Dijon (-Vallorbe)
 E 25 (Bettembourg-) Thionville-Metz-Strasbourg-Mulhouse (-Basel)
 E 40 Le Havre-Paris-Lérrouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
 E 42 Paris-Lérrouville-Nancy-Sarrebouurg-Réding-Strasbourg (-Kehl)
 E 50 Paris-Culoz (-Genève)
 E 70 Paris-Mâcon-Ambérieu-Culoz-Modane (-Torino)
 E 700 Lyon-Ambérieu
 E 90 (Port Bou-) Cerbère-Narbonne-Tarascon-Marseille-Menton (-Ventimiglia)

(*) In de hierna volgende lijst bevinden de stations die tussen haakjes vermeld zijn zich op andere trajecten of buiten het kwestieus land.

6. Pays-Bas

- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
 E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
 E 16 (Harwich-) Hoek van Holland-Rotterdam-Utrecht

7. Belgique

- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
 E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
 E 25 Bruxelles-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
 E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
 E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
 E 22 Zeebrugge-Brugge

8. Luxembourg

- E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
 E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg

9. République fédérale d'Allemagne

- E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Mannheim
 Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg)
 E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Worgl)
 E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
 E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
 E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
 E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)
 E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra (-Gerstungen)
 E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
 E 400 Frankfurt(M)-Gemünden
 E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
 E 46 Mainz-Frankfurt(M)

10. Suisse

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

6. Nederland

- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal (-Antwerpen)
 E 35 Amsterdam-Utrecht-Arnhem (-Emmerich)
 E 16 (Harwich-) Hoek van Holland-Rotterdam-Utrecht

7. België

- E 10 Oostende-Brussel-Liège (-Aachen)
 E 15 (Roosendaal-) Antwerpen-Bruxelles-Quévy (-Feignies)
 E 25 Brussel-Arlon-Sterpenich (-Kleinbettingen)
 E 27 Liège-Gouvy (-Troisvierges)
 E 20 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
 E 22 Zeebrugge-Brugge

8. Luxemburg

- E 25 (Sterpenich)-Kleinbettingen-Luxembourg-Bettembourg (-Thionville)
 E 27 (Gouvy-) Troisvierges-Luxembourg

9. Bondsrepubliek Duitsland

- E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
 E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Mannheim
 Augsburg-München-Freilassing (-Salzburg)
 E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Worgl)
 E 451 Nürnberg-Passau (-Wels)
 E 51 (Gutenfürst-) Hof-Nürnberg
 E 10 (Liège-) Aachen-Köln-Düsseldorf-Dortmund-Münster-Osnabrück-Bremen-Hamburg-Lübeck (-Hanko)
 E 18 Hamburg-Büchen (-Schwanheide)
 E 20 (Liège-) Aachen-Köln-Duisburg-Dortmund-Hannover-Helmstedt (-Marienborn)
 E 32 Frankfurt-Hanau-Fliesen-Bebra (-Gerstungen)
 E 40 (Forbach-) Saarbrücken-Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt(M)-Gemünden-Nürnberg-Schirnding (-Cheb)
 E 400 Frankfurt(M)-Gemünden
 E 42 (Strasbourg-) Kehl-Appenweier-Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
 E 46 Mainz-Frankfurt(M)

10. Zwitserland

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

11. *Italie*

- E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova
 E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
 E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
 E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
 E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
 E 72 Torino-Genova
 E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

12. *Norvège*

- E 45 Oslo-(Kornsjø)

13. *Suède*

- E 45 (Kornsjø) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
 E 53 Helsingborg-Hässleholm
 E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
 E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
 E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

14. *Danemark*

- E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)
 E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

15. *Autriche*

- E 43 (Freilassing-) Salzburg
 E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
 E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
 E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 E 551 (Horní-Dvůr) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 E 65 (Břeclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
 E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
 E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-Schwarzach St. Veit Wien (-Hegyeshalom)
 E 502 Bischofshofen-Selzthal

16. *République démocratique allemande*

- E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
 E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)

11. *Italië*

- E 25 (Brig-) Domodossola-Rho-Milano-Genova
 E 35 (Chiasso-) Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno-Messina
 E 45 (Innsbruck-) Brennero-Verona-Bologna-Ancona-Foggia-Bari
 E 55 (Arnoldstein-) Tarvisio-Udine-Venezia-Bologna
 E 70 (Modane-) Torino-Rho-Milano-Verona-Trieste-Villa Opicina (-Sezana)
 E 72 Torino-Genova
 E 90 (Menton-) Ventimiglia-Genova-Pisa-Livorno-Roma

12. *Noorwegen*

- E 45 Oslo-(Kornsjø)

13. *Zweden*

- E 45 (Kornsjø) Göteborg-Helsingborg (-Helsingør)
 E 53 Helsingborg-Hässleholm
 E 55 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)
 E 59 Malmö-Ystad (-Szczecin)
 E 61 Stockholm-Hässleholm-Malmö-Trelleborg (-Sassnitz Hafen)

14. *Denemarken*

- E 45 (Helsingborg-) Helsingør-København-Nykøbing-Rødby (-Puttgarden)
 E 530 Nykøbing-Gedser (-Rostock)

15. *Oostenrijk*

- E 43 (Freilassing-) Salzburg
 E 45 (München-) Kufstein-Wörgl-Innsbruck (-Brennero)
 E 451 (Nürnberg-Passau-) Wels
 E 55 Linz-Salzburg-Schwarzach St. Veit-Villach-Arnoldstein (-Tarvisio)
 E 551 (Horní-Dvůr) Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
 E 65 (Břeclav-) Bernhardthal-Wien-Semmering-Bruck a.d. Mur-Klagenfurt-Villach-Rosenbach (-Jesenice)
 E 67 Bruck a.d. Mur-Graz-Spielfeld Strass (-Sentilj)
 E 50 (Buchs-) Innsbruck-Wörgl-Kufstein (-Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-Schwarzach St. Veit Wien (-Hegyeshalom)
 E 502 Bischofshofen-Selzthal

16. *Duitse Democratische Republiek*

- E 51 (Gedser-) Rostock-Berlin/Seddin-Leipzig-Plauen Gutenfürst (-Hof)
 E 55 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)

- E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)
- E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
- E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig

17. Pologne

- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Ziecona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
- E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)
- E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

18. Tchécoslavaquie

- E 55 (Bad Schandau-) Dečín-Praha
- E 551 Praha-Horní Dvůr (-Summerau)
- E 61 (Bad Schandau-)Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno- (-Komárom)
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)
- E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Žilina-Poprad Tatry-Košice-Čierna N. Tis. (-Čop)
- E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)

19. Hongrie

- E 61 (Komárno-) Komárom-Budapest
- E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
- E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Zahony (-Čop)
- E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza
- E 56 Budapest-Rákosszentimre-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

20. Yougoslavie

- E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
- E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

- E 61 (Trelleborg-) Sassnitz Hafen-Stralsund-Berlin/Seddin-Dresden-Bad Schandau (-Dečín)
- E 18 (Büchen-) Schwanheide-Berlin/Seddin
- E 20 (Helmstedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
- E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
- E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig

17. Polen

- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Ziecona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
- E 65 Gdynia-Gdansk-Warszawa-Katowice-Zebrzydowice (-Petrovice U. Karviné)
- E 20 (Frankfurt(O)-) Kunowice-Poznan-Warszawa-Terespol (-Brest)
- E 30 (Görlitz-) Zgorzelec Wrocław-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

18. Tschechoslowakije

- E 55 (Bad Schandau-) Dečín-Praha
- E 551 Praha-Horní Dvůr (-Summerau)
- E 61 (Bad Schandau-)Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno- (-Komárom)
- E 63 Zilina-Bratislava
- E 65 (Zebrzydowice-) Petrovice u. Karviné-Ostrava-Břeclav (-Bernhardstahl)
- E 40 (Schirnding-) Cheb-Plzen-Praha-Kolin-Ostrava-Žilina-Poprad Tatry-Košice-Čierna N. Tis. (-Čop)
- E 52 Bratislava-N. Zámky-Stúrovo (-Szob)

19. Hongarije

- E 61 (Komárno-) Komárom-Budapest
- E 69 Budapest-Murakeresztúr (-Kotoriba)
- E 71 Budapest-Murakeresztúr-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)
- E 50 (Wien-) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyíregyháza-Zahony (-Čop)
- E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyíregyháza
- E 56 Budapest-Rákosszentimre-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)

20. Joegoslavië

- E 65 (Rosenbach-) Jesenice-Ljubljana-Pivka-Rijeka
- E 67 (Spielfeld Strass-) Sentilj-Maribor-Zidani Most
- E 69 (Murakeresztúr-) Kotoriba-Pragersko-Zidani Most-Ljubljana-Divača-Koper
- E 71 (Gyékényes-) Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka

- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković- $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljjevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
- E 66 Beograd-Vršač (-Stamora Moravita)
- E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

21. Grèce

- E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

22. Roumanie

- E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani
- E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
- E 562 Bucuresti-Constanta
- E 66 (Vršač-) Stamora Moravita-Timisoara

23. Bulgarie

- E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat
- E 660 Ruse-Kaspičan
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspičan-Sindel-Varna
- E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)
- E 720 Plovdiv-Zimnitza-Karnobat-Burgas
- E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)

24. Finlande

- E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

25. Union des Républiques socialistes soviétiques

- E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicsani)
- E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
- E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
- E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov

- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković- $\frac{\text{Split}}{\text{Sibenik}}$
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljjevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd- $\frac{\text{Niš}}{\text{Kraljevo}}$ -Skopje-Gevgelia (-Idomeni)
- E 66 Beograd-Vršač (-Stamora Moravita)
- E 70 (Villa Opicina-) Sezena-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš-Dimitrovgrad (-Dragoman)

21. Giekenland

- E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki

22. Roemenië

- E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani
- E 95 (Ungeni-) Lasi-Pascani-Buzau-Ploiesti-Bucuresti-Videle-Giurgiu (-Ruse)
- E 54 Arad-Deva-Teius-Vinatori-Brasov-Bucuresti
- E 56 (Lökösháza-) Curtici-Arad-Timisoara-Craiova-Bucuresti
- E 560 Buzau-Galati (-Reni-Benderi)
- E 562 Bucuresti-Constanta
- E 66 (Vršač-) Stamora Moravita-Timisoara

23. Bulgarije

- E 95 (Giurgiu-) Ruse-Gorna-Dimitrovgrad
- E 951 Sindel-Karnobat
- E 660 Ruse-Kaspičan
- E 680 Sofia-Mezdra-Gorna-Kaspičan-Sindel-Varna
- E 70 (Dimitrovgrad-) Dragoman-Sofia-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)
- E 720 Plovdiv-Zimnitza-Karnobat-Burgas
- E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)

24. Finland

- E 10 Hanko-Helsinki-Riihimäki-Kouvola-Vainikkala (-Luzhaika)

25. Unie van de Socialistische Sowjetrepublieken

- E 851 Lvov-Vadul Siret (-Vicsani)
- E 95 (Iasi-) Ungeni-Kichinev-Benderi-Kiev-Moskva
- E 10 (Vainikkala-) Luzhaika-Leningrad-Moskva
- E 20 (Terespol-) Brest-Moskva
- E 30 (Medyka-) Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 40 (Čierna N. Tis-) Čop-Lvov

E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva
E 560 (Galati-) Reni-Benderi

26. *Turquie*

E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe sy-
rienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

E 50 (Zahony-) Čop-Lvov-Kiev-Moskva
E 560 (Galati-) Reni-Benderi

26. *Turkije*

E 70 (Svilengrad-) Kapikule-Istanbul-Haydarpasa-Ankara
E 702 Ankara-Kapiköy-[Razi (Iran)]
E 704 Ankara-Nusaybin-[Kamichli (République arabe sy-
rienne)-Tel Kotchek (Iraq)]

ANNEXE II

BIJLAGE II

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES DES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER

TECHNISCHE KENMERKEN VAN DE GROTE INTERNATIONALE SPOORLIJNEN

Remarques préliminaires

Les paramètres sont résumés dans le tableau 1.

Les valeurs indiquées dans la colonne A du tableau 1 doivent être considérées comme des objectifs importants, à atteindre conformément aux plans nationaux de développement des chemins de fer, et 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; entre certaines limites d'ordre économique, on peut choisir librement leurs caractéristiques notamment géométriques; il a été nécessaire de distinguer deux sous-catégories :

i) les lignes destinées uniquement au transport des voyageurs (à l'exclusion des transports de marchandises);

ii) les lignes à trafic mixte ou mélangé, destinées aux transports de voyageurs et de marchandises.

Les paramètres retenus ne freinent en aucune manière le progrès technique. Ce sont des exigences minimales. Un réseau de chemin de fer peut retenir des paramètres plus ambitieux s'il l'estime utile.

Par analogie, les spécifications indiquées au tableau 1 sont aussi applicables, le cas échéant, aux services de ferry-boat qui font partie intégrante du réseau ferroviaire.

TABLEAU 1

Paramètres d'infrastructure des grandes lignes internationales de chemin de fer

Inleidende opmerkingen

De parameters zijn samengevat in tabel 1.

De waarden aangegeven in kolom A van tabel 1 dienen te worden beschouwd als belangrijke doeleinden, die dienen te worden bereikt in overeenstemming met de nationale plannen voor de ontwikkeling van de spoorwegen. Elke afwijking van deze waarden dient als uitzondering te worden beschouwd.

Er zijn twee grote categorieën van lijnen :

a) de bestaande lijnen die desgevallend kunnen verbeterd worden; het is vaak moeilijk en soms onmogelijk om inzonderheid hun geometrische kenmerken te wijzigen; voor deze lijnen dienen de vereisten te worden versoepeld;

b) de nieuw aan te leggen lijnen; binnen bepaalde economische perken mag men vrijelijk hun kenmerken, inzonderheid de geometrische, kiezen; het is nodig geweest twee subcategorieën te onderscheiden :

i) de lijnen die enkel voor het vervoer van reizigers bestemd zijn (met uitsluiting van het vervoer van goederen);

ii) de lijnen voor gemengd vervoer die bestemd zijn voor het vervoer van reizigers en van goederen.

De aangenomen parameters zijn geenszins een rem op de technische vooruitgang. Het zijn minimumeisen. Zo zij het nuttig acht, kan een spoorwegmaatschappij vooruitstrevender parameters in acht nemen.

Naar analogie zijn de specificaties van tabel 1 ook van toepassing, waar passend, op de veerbootdiensten die in het spoorweganet geïntegreerd zijn.

TABEL 1

Parameters voor de infrastructuur van de grote internationale spoorlijnen

	A Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire — Bestaande lijnen die aan de infrastructuurvoorwaarden beantwoorden en te verbeteren of opnieuw aan te leggen lijnen	B	
		B1 Destinées exclusivement au transport de voyageurs — Uitsluitend bestemd voor het vervoer van reizigers	B2 Destinées au transport de voyageurs et de marchandises — Bestemd voor het vervoer van reizigers en van goederen
1. Nombre de voies. — <i>Aantal sporen</i>	—	2	2
2. Gabarit des véhicules. — <i>Laadprofiel van de voertuigen</i>	UIC(1)/B	UIC C1	UIC C1
3. Entraxe minimal des voies. — <i>Minimum hartafstand tussen de sporen</i>	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition. — <i>Nominale minimumsnelheid</i>	160 km/h	300 km/h	250 km/h

	A Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire — <i>Bestaande lijnen die aan de infrastructuurvoorwaarden beantwoorden en te verbeteren of opnieuw aan te leggen lijnen</i>	B	
		B1 Destinées exclusivement au transport de voyageurs — <i>Uitsluitend bestemd voor het vervoer van reizigers</i>	B2 Destinées au transport de voyageurs et de marchandises — <i>Bestemd voor het vervoer van reizigers en van goederen</i>
5. Masse autorisée par essieu: — <i>Toegelaten massa per as:</i>			
Locomotive (≤ 200 km/h). — <i>Lokomotief (≤ 200 km/h)</i> . . .	22,5 t	—	22,5 t
Automotrices et rames automotrices (≤ 300 km/h). — <i>Motorrijtuigen en motorstellen (≤ 300 km/h)</i>	17 t	17 t	17 t
Voitures. — <i>Rijtuigen</i>	16 t		16 t
Wagons: — <i>Wagens:</i> ≤ 100 km/h	20 t	—	22,5 t
120 km/h	20 t	—	20 t
140 km/h	18 t	—	18 t
6. Masse autorisée par mètre linéaire. — <i>Toegelaten massa per lopende meter</i>	8 t	—	8 t
7. Train type pour le calcul des ponts. — <i>Type-trein voor de berekening van de bruggen</i>	UIC 71	—	UIC 71
8. Déclivité maximale. — <i>Maximumhelling</i>	—	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Longueur minimale des quais des grandes gares. — <i>Minimumlengte van de perrons van de grote stations</i>	400 m	400 m	400 m
10. Longueur utile minimale des voies d'évitement. — <i>Minimale bruikbare lengte van de uitwijksporen</i>	750 m	—	750 m
11. Passage à niveau. — <i>Overwegen</i>	aucun/geen	aucun/geen	aucun/geen

(1) UIC = Union internationale des chemins de fer.

(1) UIC = Internationale spoorwegunie.

1. Nombre de voies

Les grandes lignes internationales 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.

2. Gabarit des véhicules

Il s'agit du gabarit minimum sur les grandes lignes internationales.

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;

1. Aantal sporen

De grote internationale spoorlijnen moeten een grote capaciteit bieden en een grote nauwkeurigheid in de beweging toelaten.

Normaal gezien kan alleen met lijnen met ten minste twee sporen aan deze beginselen beantwoord worden.

2. Laadprofiel van de voertuigen

Het betreft hier het minimumlaadprofiel op de grote internationale lijnen.

Op de nieuwe lijnen leidt de keuze van een omvangrijk laadprofiel over het algemeen slechts tot een geringe marginale investeringskost zodat het laadprofiel C1 van de UIC kan aangenomen worden.

Dit laadprofiel C1 laat onder meer toe :

— het vervoer van wegvoertuigen voor goederenvervoer en vrachtwagencombinaties (vrachtwagen met aanhangwagen, geleed voertuig, trekker en oplegger) overeenkomstig het Europese laadprofiel in het wegvervoer (hoogte 4 m, breedte 2,50 m) op speciale wagons met een laadvlak dat 60 cm boven spoorstaafniveau ligt;

— het vervoer van gewone opleggers voor wegvervoer, 2,50 m breed en 4 m hoog, op «Taschenwagen» met normale draaistellen;

— het vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog op gewone platte wagons;

— le transport de caisses mobiles d'une largeur de 2,50 m sur des wagons plats ordinaires.

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.

La plupart des grandes lignes internationales 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.

3. Entraxe minimal des voies

Il s'agit de l'entraxe minimal sur les grandes lignes à double voie en dehors des gares.

L'augmentation de l'entraxe présente les avantages suivants :

— diminution de la pression aérodynamique lors du croisement de deux trains; cet avantage s'accroît proportionnellement à la vitesse;

— allègement des sujétions imposées par le transport de charges exceptionnelles dépassant le gabarit;

— possibilité d'utiliser des équipements mécaniques puissants pour l'entretien et le renouvellement des voies.

Sur les lignes existantes à double voie, et en dehors des gares, l'entraxe est de 3,50 m à 4 m. On doit s'efforcer de l'augmenter lors du renouvellement intégral des voies pour aboutir à un minimum de 4 m.

Sur les lignes nouvelles, le choix d'un entraxe large n'exige généralement qu'un investissement marginal limité, du moins hors des tunnels et jusqu'à 4,20 m. L'entraxe minimal de 4,20 m est donc retenu. Il est suffisant pour les grandes vitesses jusqu'à 300 km/h (cas de la ligne nouvelle à grande vitesse Paris-Sud-Est entre Paris et Lyon).

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.

Sur les lignes existantes, les vitesses maximales sont fonction du rayon des courbes. La vitesse minimale de définition retenue (160 km/h) est de règle sur les sections en tracé rectiligne et dans les courbes de grand rayon. Dans certains cas, le tracé et la signalisation peuvent être améliorés sans investissements trop importants pour permettre d'atteindre 160 km/h sur quelques sections.

— het vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed, op gewone platte wagens.

De bestaande lijnen door bergachtige gebieden (zoals de Pyreneeën, het Centraal Massief, de Alpen, de Jura, de Apennijnen, de Karpaten) hebben veel tunnels met een laadprofiel dat overeenstemt met dat bedoeld in het Verdrag inzake de Technische Eenheid, of een laadprofiel dat iets hoger is in het hart van het spoor. Het is in bijna alle gevallen economisch en financieel gezien onmogelijk dit te vergroten tot de UIC-norm C1.

Het laadprofiel B van de UIC wordt dan ook voor deze lijnen in aanmerking genomen. Dit laat onder meer toe :

— het vervoer van ISO-containers, 2,44 m breed en 2,90 m hoog op platte wagens voor het vervoer van containers met een laadvlak dat 1,18 m boven spoorstaafniveau ligt;

— het vervoer van wissellaadbakken, 2,50 m breed en 2,60 m hoog op gewone platte wagens (laadvlak op een hoogte van 1,246 m);

— het vervoer van opleggers met « Taschenwagen ».

De meeste bestaande grote internationale spoorlijnen hebben ten minste het laadprofiel B van UIC. Op de andere vereist de overgang naar dit laadprofiel doorgaans geen grote investeringen.

3. Minimum hartafstand tussen de sporen

Het betreft de minimum hartafstand op de grote dubbelsporige lijnen buiten de stations.

De verhoging van de hartafstand biedt de volgende voordelen :

— vermindering van de aérodynamische druk bij het kruisen van twee treinen; dit voordeel wordt groter naargelang de snelheid hoger wordt;

— verlichting van de opgelegde eisen bij het vervoer van uitzonderlijke lasten die buiten het laadprofiel vallen;

— mogelijkheid tot het gebruik van vermogende mechanische uitrustingen voor het onderhouden en vernieuwen van de sporen.

Op de bestaande dubbelsporige lijnen, buiten de stations, bedraagt de hartafstand 3,50 tot 4 m. Men moet de inspanning leveren bij de integrale vernieuwing van de sporen om een minimum van 4 m te bereiken.

Op de nieuwe lijnen leidt de keuze van een grote hartafstand doorgaans slechts tot een beperkte marginale investering, althans buiten de tunnels en tot 4,20 m. De minimum hartafstand van 4,20 m wordt dan ook aangenomen. Hij volstaat voor hoge snelheden tot 300 km/h (geval van de nieuwe hogesnelheidslijn Paris-Sud-Est tussen Parijs en Lyon).

4. Nominale minimumsnelheid

De nominale minimumsnelheid is bepalend bij de keuze van de geometrische kenmerken van het tracé (straal van de bochten en zijdelingse helling), van de veiligheidsinstallaties (remafstanden) en van de remcoëfficiënten van het rollend materieel.

Op de bestaande lijnen hangt de maximale snelheid af van de straal van de bochten. De in aanmerking genomen nominale minimumsnelheid (160 km/h) is van toepassing op de rechthoekige baanvakken en in de bochten met een grote straal. In bepaalde gevallen kunnen het tracé en de signalisatie zonder te grote investeringen verbeterd worden teneinde op enkele baanvakken 160 km/h te kunnen bereiken.

Sur les lignes nouvelles, on peut adopter des vitesses de définition beaucoup plus élevées. Les vitesses de définition retenues correspondent à celles des lignes nouvelles récemment construites, en construction ou en projet.

La vitesse de définition est distincte de la vitesse commerciale. La vitesse commerciale est le quotient de la distance entre l'origine et la destination d'un train par la durée du parcours y compris les arrêts intermédiaires.

5. Masse autorisée par essieu

Il s'agit de la masse autorisée par essieu que les grandes lignes internationales doivent pouvoir supporter.

Les grandes lignes internationales doivent pouvoir absorber le trafic du matériel le plus moderne, existant et futur, c'est-à-dire en particulier :

- des locomotives ayant une masse par essieu de 22,5 t; sur les lignes qui admettent en général une masse par essieu de 20 t, on tolère des locomotives ayant une masse par essieu un peu plus élevée, parce que le rapport du nombre d'essieux de locomotive au nombre total d'essieux est en général très faible et parce que la suspension d'une locomotive provoque une usure moindre que celle d'un wagon;

- des automotrices et des rames automotrices ayant une masse par essieu de 17 t (masse par essieu des rames TGV de la Société nationale des chemins de fer français);

- des voitures ayant une masse par essieu de 16 t (dans le parc banal, aucune voiture n'a ni n'aura une masse par essieu en charge supérieure à 16 t);

- des wagons ayant une masse par essieu de 20 t qui correspond à celle de la classe C de l'UIC; sur les lignes nouvelles à trafic mixte ou mélangé, 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 et à 18 t pour 140 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.

6. Masse autorisée par m linéaire

La masse autorisée par mètre de longueur hors tampons des véhicules que les grandes lignes internationales doivent pouvoir accepter est de 8 t, conformément à la catégorie C4 de l'UIC.

7. Train type pour le calcul des ponts

Il s'agit du «train type» minimum sur lequel doivent se fonder les calculs des ponts sur les grandes lignes internationales.

Sur les lignes nouvelles à trafic mélangé ou mixte, le train type dit UIC 71 est utilisé.

Sur les lignes nouvelles réservées aux transports de voyageurs, il n'est pas établi de norme internationale.

8. Déclivité maximale

Il s'agit de la déclivité maximale sur les grandes lignes internationales.

Op de nieuwe lijnen kunnen veel hogere nominale snelheden worden aangenomen. De aangenomen nominale snelheden stemmen overeen met deze van de nieuwe lijnen die recentelijk werden aangelegd, die aangelegd worden of die in projectvorm zijn.

De nominale snelheid verschilt van de commerciële snelheid. De commerciële snelheid is het quotiënt van de afstand tussen de herkomst en de bestemming van een trein en de duur van de rit, inclusief de tussenstops.

5. Toegelaten massa per as

Het betreft de toegelaten massa per as die de grote internationale spoorlijnen moeten kunnen dragen.

De grote internationale lijnen moeten het verkeer van het bestaande of toekomstige modernste materieel kunnen dragen, zoals inzonderheid :

- lokomotieven met een massa van 22,5 t per as; op de lijnen die doorgaans een asdruk van 20 t toelaten, worden lokomotieven toegelaten met een iets hogere massa per as, omdat de verhouding van het aantal assen van de lokomotief tot het totale aantal assen doorgaans zeer klein is en omdat de ophanging van een lokomotief minder slijtage veroorzaakt dan die van een wagen;

- motorrijtuigen en motorstellen met een massa van 17 t per as (massa per as van de HST-stellen van de Société nationale des chemins de fer français);

- rijtuigen met een massa van 16 t per as (in het gewone rijtuigenpark heeft geen enkel voertuig of zal geen enkel voertuig ooit een aslast van meer dan 16 t hebben);

- wagens met een massa van 20 t per as die overeenstemt met die van klasse C van de UIC; op de nieuwe lijnen met gemengd verkeer werd tot 100 km/h een massa per as van 22,5 t aangenomen conform de recente beslissingen van de UIC. De beperking van de massa per as tot 20 t bij 120 km/h en tot 18 t bij 140 km/h beantwoordt aan de UIC-reglementering.

De aangegeven massa's per as gelden voor wieldoormeters van 840 mm of meer conform de UIC-reglementering.

6. Toegelaten massa per lopende meter

De toegelaten massa per lopende meter gemeten van buffer tot buffer die de grote internationale lijnen moeten toelaten bedraagt 8 t conform categorie 4 van de UIC.

7. Type-trein voor de berekening van de bruggen

Het betreft de minimale «type-trein» waarop de berekeningen van de bruggen op de grote internationale lijnen moeten gebaseerd zijn.

Op de nieuwe lijnen met gemengd verkeer wordt de type-trein UIC 71 gebruikt.

Op de nieuwe lijnen, voorbehouden voor reizigersvervoer bestaat er geen internationale norm.

8. Maximumhelling

Het betreft de maximumhelling op de grote internationale lijnen.

Sur les lignes existantes, la déclivité est une donnée qu'il est pratiquement impossible de modifier.

Sur les lignes nouvelles réservées aux transports de voyageurs, la valeur de 35 mm/m est retenue (norme utilisée sur la ligne à grande vitesse Paris-Sud-Est entre Paris et Lyon).

Sur les lignes nouvelles à trafic mixte ou mélangé, la valeur de 12,50 mm/m est retenue. C'est la valeur la plus élevée de toutes celles des planifications nationales actuelles.

La déclivité est fonction de la longueur de la rampe; elle est d'autant plus faible que la rampe est plus longue et vice versa.

9. Longueur minimale des quais des grandes gares

La longueur de 400 mètres adoptée par l'UIC est retenue. Un quai de 400 m accepte notamment :

- un train composé d'une locomotive et de 13 voitures de 27,50 m, ou d'une locomotive et de 14 voitures de 26,40 m;
- un train composé de deux rames TGV du type Paris-Sud-Est.

L'allongement des quais des grandes gares au-delà de 400 m n'est pas retenu pour deux raisons :

- la «distance de refus» du voyageur piéton, en particulier dans les gares en cul-de-sac;
- un investissement trop élevé, en particulier pour la transformation des gares en cul-de-sac existantes.

10. Longueur utile minimale des voies d'évitement

La longueur utile minimale des voies d'évitement des grandes lignes internationales n'a d'importance que pour les trains de marchandises.

La longueur de 750 m adoptée par l'UIC est retenue. Elle permet notamment la circulation et le garage de trains de marchandises d'une masse brute remorquée de plus de 5 000 t en catégorie C4 (8 tonnes brutes par mètre); par ailleurs, un train de 1 500 tonnes brutes remorquées à garer sur une voie d'évitement de 750 m a une masse à peine supérieure à 2 tonnes par mètre.

11. Passage à niveau

Les grandes lignes internationales nouvelles doivent être construites sans aucun croisement à niveau avec le réseau routier.

Sur les grandes lignes internationales existantes, on prévoit le remplacement systématique des passages à niveau par des passages supérieurs ou inférieurs, sauf dans les cas exceptionnels où ce remplacement est matériellement impossible.

Op de bestaande lijnen is de helling een gegeven dat haast onmogelijk kan worden gewijzigd.

Op de nieuwe lijnen voorbehouden aan het vervoer van reizigers wordt de waarde van 35 mm/m in aanmerking genomen (norm die gebruikt wordt op de hogesnelheidslijn Paris-Sud-Est tussen Parijs en Lyon).

Op de nieuwe lijnen voor gemengd vervoer wordt de waarde van 12,50 mm/m in aanmerking genomen. Het is de hoogste waarde van al degene die thans in de nationale plannen opgenomen zijn.

De helling hangt af van de lengte van het hellend baanvak; zij is des te kleiner naarmate het hellend baanvak lang is en omgekeerd.

9. Minimumlengte van de perrons van de grote stations

De door de UIC aangenomen lengte van 400 m wordt in aanmerking genomen. Een perron van 400 m kan onder meer :

- een trein ontvangen die bestaat uit een lokomotief en 13 rijtuigen van 27,50 m of een lokomotief en 14 rijtuigen van 26,40 m;
- een trein ontvangen die samengesteld is uit twee HST-stellen van het type Paris-Sud-Est.

De verlenging van de perrons van de grote stations boven de 400 m werd om twee redenen niet in aanmerking genomen :

- de «weigeringsafstand» van de reiziger-voetganger, inzonderheid in kopstations;
- een te hoge investering, inzonderheid voor de verbouwing van de bestaande kopstations.

10. Minimale bruikbare lengte van de uitwijksporen

De minimale bruikbare lengte van de uitwijksporen van de grote internationale spoorlijnen is slechts voor de goederentreinen van belang.

De door de UIC aangenomen lengte van 750 m wordt in aanmerking genomen. Zij laat onder meer het verkeer en het stationeren toe van goederentreinen met een bruto gesleepte massa van 5 000 t in categorie C4 (8 brutoton per meter); bovendien heeft een trein van 1 500 gesleepte brutoton die op een uitwijkspoor van 750 m moet gerangeerd worden een massa die amper hoger is dan 2 ton per meter.

11. Overweg

De nieuwe grote internationale lijnen moeten aangelegd worden zonder enige gelijkvloerse kruising met het wegennet.

Op de bestaande grote internationale lijnen voorziet men in de systematische vervanging van de overwegen door over- of onderbruggingen, behalve in uitzonderlijke gevallen waar deze vervanging materieel onmogelijk is.

AVANT-PROJET DE LOI

Avant-projet de loi portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), et Annexes I et II, faits à Genève le 31 mai 1985

Article 1^{er}

La présente loi règle une matière visée à l'article 77 de la Constitution.

Art. 2

L'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), et Annexes I et II, faits à Genève le 31 mai 1985, sortiront leur plein et entier effet.

VOORONTWERP VAN WET

Voorontwerp van wet houdende instemming met de Europese Overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC), en Bijlagen I en II, gedaan te Geneve op 31 mei 1985

Artikel 1

Deze wet regelt een aangelegenheid bedoeld in artikel 77 van de Grondwet.

Art. 2

De Europese Overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC), en Bijlagen I en II, gedaan te Geneve op 31 mei 1985 zullen volkomen gevolg hebben.

AVIS DU CONSEIL D'ÉTAT

Le CONSEIL D'ÉTAT, section de législation, quatrième chambre, saisi par le ministre des Affaires étrangères, le 29 janvier 1998, d'une demande d'avis, dans un délai ne dépassant pas un mois, sur un avant-projet de loi «portant assentiment à l'Accord européen sur les grandes lignes internationales de chemin de fer (AGC), et Annexes I et II, faits à Genève le 31 mai 1985», a donné le 11 mars 1998 l'avis suivant :

Observation préalable

Contrairement à l'Accord AGTC, dont l'avant-projet de loi d'assentiment fait l'objet de l'avis L.27.361/4 donné ce jour, les Gouvernements de Régions ne devaient pas être associés à la négociation de l'Accord AGC, celui-ci ayant été signé le 31 mai 1985, c'est-à-dire avant l'entrée en vigueur de l'article 6, § 4, 3, de la loi spéciale du 8 août 1980 de réformes institutionnelles qui prévoit cette formalité.

*
* *

L'avant-projet de loi appelle les deux observations d'ordre légistique suivantes :

1. Dans l'intitulé, il y a lieu d'écrire : «... et aux Annexes I et II, faits à Genève le...».

2. Compte tenu du fait que l'Accord AGC n'a pas encore été signé, il y a lieu de rédiger à l'article 2, comme suit :

«Art. 2. — Sous réserve d'adhésion au nom de la Belgique, l'Accord... et les Annexes I et II, faits à Genève ...».

La chambre était composée de :

M. R. ANDERSEN, président de chambre;

MM. C. WETTINCK, P. LIENARDY, conseillers d'État;

MM. F. DELPEREE, J.-M. FAVRESSE, assesseurs de la section de législation;

Mme M. PROOST, greffier.

Le rapport a été présenté par M. L. DETROUX, auditeur adjoint.

La note du Bureau de coordination a été rédigée et exposée par M. A. LEFEBVRE, référendaire adjoint.

La concordance entre la version française et la version néerlandaise a été vérifiée sous le contrôle de M. R. ANDERSEN.

Le Greffier,

M. PROOST.

Le Président,

R. ANDERSEN.

ADVIES VAN DE RAAD VAN STATE

De RAAD VAN STATE, afdeling wetgeving, vierde kamer, op 29 januari 1998 door de minister van Buitenlandse Zaken verzocht hem, binnen een termijn van ten hoogste een maand, van advies te dienen over een voorontwerp van wet «houdende instemming met de Europese Overeenkomst inzake de belangrijke internationale spoorlijnen (AGC), en Bijlagen I en II, gedaan te Geneve op 31 mei 1985», heeft op 11 maart 1998 het volgende advies gegeven :

Voorafgaande opmerking

In tegenstelling met wat bij de AGTC-overeenkomst het geval was — over het voorontwerp van wet houdende instemming met de Europese overeenkomst inzake belangrijke lijnen voor het internationaal gecombineerd vervoer en bijhorende voorzieningen (AGTC) en met de bijlagen I, II, III en IV, gedaan te Geneve op 1 februari 1991, is vandaag advies L.27.361/4 verstrekt — behoeften de Gewestregeringen niet te worden betrokken bij de onderhandelingen over de AGC-overeenkomst die ondertekend is op 31 mei 1985, dit wil zeggen, vóór de inwerkingtreding van artikel 6, § 4, 3^o, van de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming der instellingen die in dat vormvereiste voorziet.

*
* *

Bij het voorontwerp van wet zijn de volgende twee wetgevings-technische opmerkingen te maken :

1. In het opschrift behoort te worden geschreven : «... en met de Bijlagen I en II, gedaan te Geneve op...».

2. Aangezien de AGC-overeenkomst nog niet ondertekend is, behoort artikel 2 te worden gesteld als volgt :

«Art. 2. — Onder voorbehoud van toetreding namens België, zullen de Europese Overeenkomst... en de Bijlagen I en II, gedaan te Geneve op 31 mei 1985, volkomen gevolg hebben».

De kamer was samengesteld uit :

De heer R. ANDERSEN, kamervoorzitter;

De heren C. WETTINCK, P. LIENARDY, staatsraden;

De heren F. DELPEREE, J.-M. FAVRESSE, assessoren van de afdeling wetgeving;

Mevrouw M. PROOST, griffier.

Het verslag werd uitgebracht door de heer L. DETROUX, adjunct-auditeur.

De nota van het Coördinatiebureau werd opgesteld en toegelicht door de heer A. LEFEBVRE, adjunct referendaris.

De overeenstemming tussen de Franse en de Nederlandse tekst werd nagezien onder toezicht van de heer R. ANDERSEN.

De Griffier,

M. PROOST.

De Voorzitter,

R. ANDERSEN.