

SENATO DELLA REPUBBLICA

X LEGISLATURA

N. 1229

DISEGNO DI LEGGE

presentato dal Ministro degli Affari Esteri

(ANDREOTTI)

di concerto col Ministro del Tesoro

(AMATO)

col Ministro dei Lavori Pubblici

(DE ROSE)

col Ministro dei Trasporti

(MANNINO)

e col Ministro delle Partecipazioni Statali

(GRANELLI)

(V. Stampato Camera n. 2031)

approvato dalla Camera dei deputati nella seduta del 20 luglio 1988

*Trasmesso dal Presidente della Camera dei deputati alla Presidenza
il 22 luglio 1988*

Ratifica ed esecuzione dell'accordo europeo sulle grandi
reti internazionali ferroviarie (AGC), concluso a Ginevra il
31 maggio 1985

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Il Presidente della Repubblica è autorizzato a ratificare l'accordo europeo sulle grandi reti internazionali ferroviarie (AGC), concluso a Ginevra il 31 maggio 1985.

Art. 2.

1. Piena ed intera esecuzione è data all'accordo di cui all'articolo 1 a decorrere dalla sua entrata in vigore in conformità a quanto disposto dall'articolo 6 dell'accordo stesso.

Art. 3.

1. La presente legge entra in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale*.

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES INTERNATIONALES
DE CHEMIN DE FER (AGC)



NATIONS UNIES

1985

PER COPIA CONFORME



ACCORD EUROPEEN 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,

CONSIDERANT 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

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

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.

Définition et adoption du réseau ferroviaire international "E"

Construction
et aménagement
des lignes du
réseau ferro-
viaire inter-
national "E"

Article 3

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.

Désignation
du dépositaire

Article 4

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

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

Article 5

1. Le présent Accord sera ouvert à la signature des Etats 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 1er septembre 1985 au 1er septembre 1986.
2. Ces Etats 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.

Entrée en
vigueur de
l'Accord

Article 6

1. Le présent Accord entrera en vigueur 90 jours après la date à laquelle les gouvernements de huit Etats auront déposé un instrument de ratification, 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 Etats. 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 Etat qui déposera un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à partir de laquelle court le délai de 90 jours spécifié au paragraphe 1 du présent article, l'Accord entrera en vigueur 90 jours après la date dudit dépôt.

Limites à
l'application
de l'Accord

Article 7

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.

Règlement de
différends

Article 8

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

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

Déclaration
relative à
l'article 8

Article 9

Tout Etat 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.

Procédure
d'amendement
du texte
principal

Article 10

1. Le texte principal du présent Accord pourra être amendé suivant l'une des procédures définies dans le présent article.
2. a) A 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. A la demande d'un tiers au moins des Parties contractantes, une conférence, à laquelle seront invités les Etats 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.

Procédure
d'amendement
de l'annexe I

Article 11

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

Procédure
l'amendement
de l'annexe II

Article 12

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

Notification
de l'adresse
de l'adminis-
tration à
laquelle
doivent être
communiquées
les propo-
sitions
d'amendement
des annexes
de l'Accord

Article 13

Au moment où il signera, ratifiera, acceptera ou approuvera le présent Accord ou y adhérera, chaque Etat 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.

Dénonciation
de l'Accord
et suspension
de sa
validité

Article 14

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

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.

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.

Annexe ILIGNES DE CHEMIN DE FER QUI SONT TRES IMPORTANTES
DU POINT DE VUE INTERNATIONALNumérotation 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 européenneNord-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 -Madrid
Aranda de Duero
- E 051 Calais-Paris
- E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Roosendaal-Antwerpen-Bruxelles-Quévy-Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon -Lyon-Avignon-Tarascon-Marseille
Le Creusot
- 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-Olten-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)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Mannheim
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 Dvoriste-Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyń-Góra-Wroclaw-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-Wien-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-Split
Sibenik
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd-Niš^v-Skopje-Gevgelia-Idomeni-
Kraljevo
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

Quest-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-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-
Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad
Tatry-Košice-Cierna-n.T.-Čop-Lvov
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-
Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Wörgl-
Kufstein (Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-Wien-Hegyeshalom-Budapest-
Schwarzach St. Veit
Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stürovo-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 Buzău-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-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpaşa-Ankara
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 702 Ankara-Kapıköy-[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)

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

2. Espagne

- E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñoro (-Vilar Formoso)
- E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-Avila _____ -Madrid
Aranda de Duero
- 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-Folkestone-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 _____ -Lyon-Avignon-Tarascon-
Le Creusot
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-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
- E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-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)

6. Pays-Bas

- E 15 Amsterdam-Den Haag-Rotterdam-Rosendaal (-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 (Rosendaal-) 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-Augsburg-München-
Mannheim
Freilassing (-Salzburg)
E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-
München-Kufstein (-Wörgl)
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)
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-Dvůrka-) 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-Schwarzach St. Veit
Linz-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)

- 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-Wroclaw-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-Wroclaw-Katowice-Krakow-Przemysl-Medyka (-Mostiska)

18. Tchécoslovaquie

- E 55 (Bad Schandau-) Dečín-Praha
- E 551 Praha-Horni Dvoriste (-Summerau)
- E 61 (Bad Schandau-) Dečín-Nymburk-Kolin-Brno-Břeclav-Bratislava-Komárno-Komaróm)
- 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) Komaróm-Budapest
- E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
- E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
- E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

- E 50 (Wien) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (Čop)
E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-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 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perkovic-Split
Sibenik
E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
E 79 Beograd-Bar
E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš -Skopje-Gevgelia-(-Idomeni)
Kraljevo
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-Costanta

E 66 (Vršač-) Stamura 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-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)

E 720 Plovdiv-Zimniza-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 (-Vicșani)

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 syrienne)-Tel Kotchek (Iraq)]
-

Annexe IICARACTERISTIQUES TECHNIQUES DES GRANDES LIGNES
INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FERRemarques 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

PARAMETRES D'INFRASTRUCTURE DES GRANDES LIGNES
INTERNATIONALES DE CHEMIN DE FER

	A Lignes existantes répondant aux conditions d'infrastructure et lignes à améliorer ou à reconstruire	B Lignes nouvelles	
		B ₁ Destinées exclusivement au transport de voyageurs	B ₂ Destinées au transport de voyageurs et de marchandises
1. Nombre de voies	-	2	2
2. Gabarit des véhicules	UIC*/ B	UIC C1	UIC C1
3. Entraxe minimal des voies	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Vitesse minimale de définition	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Masse autorisée par essieu :			
Locomotive (\leq 200 km/h)	22,5 t	-	22,5 t
Automotrices et rames auto- motrices (\leq 300 km/h)	17 t	17 t	17 t
Voitures	16 t	-	16 t
Wagons \leq 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	8 t	-	8 t
7. Train type pour le calcul des ponts	UIC 71	-	UIC 71
8. Déclivité maximale	-	35 mm/m	12,5 mm/m
9. Longueur minimale des quais des grandes gares	400 m	400 m	400 m
10. Longueur utile minimale des voies d'évitement	750 m	-	750 m
11. Passage à niveau	aucun	aucun	aucun

*/ UIC = Union internationale des chemins de fer.

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;
- 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.

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.

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 adoptés 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.

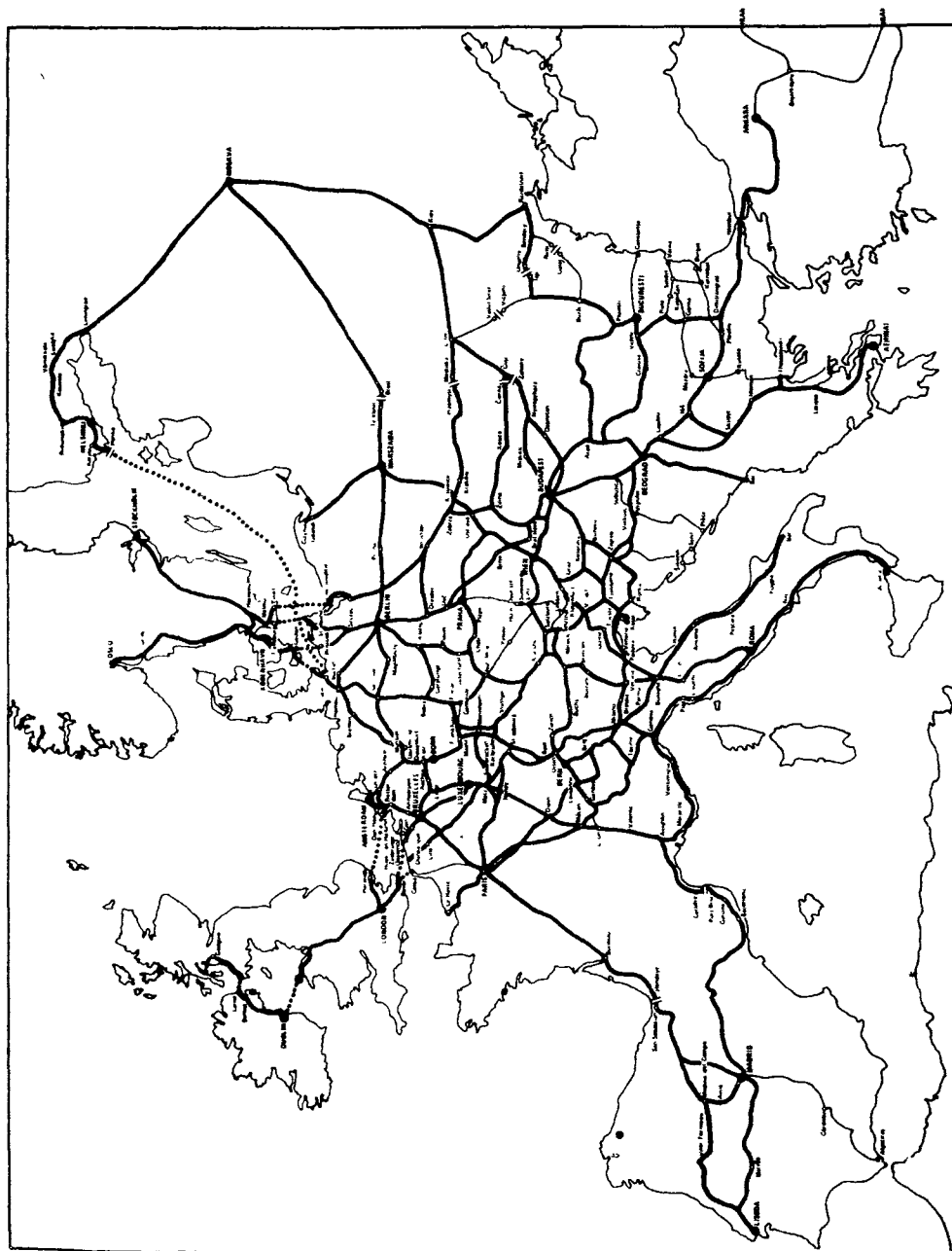
CARTE DES LIGNES DE CHEMIN DE FER FAISANT PARTIE
DU RESEAU EUROPEEN

Cette carte constitue, à titre documentaire seulement, une illustration géographique des itinéraires suivis par les lignes ferroviaires définies à l'annexe I de l'Accord, tels que ces itinéraires existent au moment de l'établissement dudit Accord.

Légende :

La distinction entre lignes principales et lignes complémentaires pour tout le réseau européen a été décidée par le GREN (TRANS/SC2/GREN/2, par. 4 et 5).

- I. Trait épais continu : ligne principale dont l'itinéraire a été proposé par les gouvernements.
- II. Trait fin continu : ligne complémentaire dont l'itinéraire a été proposé par les gouvernements.
- III. Pointillé : liaisons par ferry.



чи всей европейской сети прове-
жные линии, предложенные
знодорожные линии, предложенные

TRADUZIONE NON UFFICIALE

ACCORDO EUROPEO SULLE PRINCIPALI LINEE FERROVIARIE INTERNAZIONALI (AGC)

Le Parti Contraenti,

consapevoli della necessità di agevolare e di sviluppare il traffico ferroviario internazionale in Europa;

considerando che, al fine di consolidare le relazioni tra i Paesi europei, sia essenziale prevedere un piano coordinato di assetto e di costruzione delle linee ferroviarie internazionali, adeguate alle future esigenze del traffico internazionale,

hanno convenuto quanto segue:

Articolo Primo

Definizione e adozione della rete ferroviaria internazionale "E".

Le Parti contraenti adottano il progetto di rete ferroviaria qui di seguito denominato "Rete ferroviaria internazionale E" illustrato all'allegato I del presente Accordo, a titolo di Piano coordinato di assetto e di costruzione di linee ferroviarie di notevole interesse internazionale che esse si propongono di avviare nell'ambito dei programmi nazionali in conformità alle loro rispettive legislazioni.

Articolo 2

La rete ferroviaria internazionale "E" è costituita da un sistema di linee principali e di linee complementari, intendendo per linee principali le "grandi magistrali", linee ferroviarie che assicurano un traffico internazionale già considerevole o che dovrebbe divenire tale prossimamente, e per linee complementari quelle che, pur completando sin d'ora la rete delle linee principali, assicureranno un traffico ferroviario internazionale di grande rilevanza solo in un futuro più remoto,

Articolo 3

Costruzione ed assetto delle linee della rete ferroviaria internazionale "E"

La rete ferroviaria internazionale "E" delle linee grandi magistrali di cui all'Art. 2, è conforme ai requisiti tecnici enunciati all'Allegato II del presente Accordo o sarà resa conforme alle misure previste dal suddetto allegato al momento dei lavori di miglioria eseguiti in applicazione dei programmi nazionali.

Articolo 4

Designazione del depositario Il Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite è il depositario dell'Accordo.

Articolo 5

Procedura per la firma dell'Accordo e per divenirne parte.

1. Il presente Accordo sarà aperto alla firma degli Stati che sono sia membri della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, sia ammessi in Commissione a titolo consultivo, in base al paragrafo 8 del mandato della Commissione, a Ginevra dal 1° settembre 1985 al 1° settembre 1986.

2. Detti Stati potranno divenire Parti al presente Accordo mediante:-

a) firma, seguita da ratifica, accettazione o approvazione: o

b) adesione.

3. La ratifica, l'accettazione, l'approvazione o l'adesione saranno effettuate mediante il deposito di uno strumento in buona e debita forma, presso il Segretario generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite.

Articolo 6

Entrata in vigore dell'Accordo.

1. Il presente Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo la data in cui i Governi di otto Stati avranno depositato uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, a condizione che una o più linee della rete ferroviaria internazionale "E" colleghino ininterrottamente i territori di almeno 4 dei suddetti Stati. Se tale condizione non è soddisfatta, l'Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo la data del deposito dello strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione che permetterà di soddisfare a detta condizione.

2. Per ogni Stato che depositerà uno strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione dopo la data a partire dalla quale decorre il termine di 90 giorni specificato al paragrafo 1 del presente Articolo, l'Accordo entrerà in vigore 90 giorni dopo la data di detto deposito.

Articolo 7

Limiti alla attuazione dell'Accordo.

Nessuna norma del presente Accordo sarà interpretata nel senso di vietare ad una Parte contraente di adottare le misure compatibili con le disposizioni della Carta delle Nazioni Unite e limitate alle esigenze della situazione, che essa ritiene necessarie per la sua sicurezza esterna o interna. Dette misure, che dovranno essere provvisorie saranno immediatamente notificate al depositario, specificando la loro natura.

Articolo 8

Composizione del
le controversie.

1. Qualsiasi controversia tra due o più Parti contraenti relativa all'interpretazione o all'applicazione del presente Accordo, che le Parti in conflitto non abbiano potuto risolvere per le vie negoziali o in altro modo, sarà sottoposta ad arbitrato qualora una qualsiasi delle Parti Contraenti in conflitto lo richieda, e sarà, di conseguenza, rinviata a uno o più arbitri scelti di comune accordo tra le Parti in conflitto.

Se le Parti in conflitto nei tre mesi a decorrere dalla data di richiesta di arbitrato, non riescono ad intendersi sulla scelta di un arbitro o degli arbitri, una qualsiasi di dette Parti potrà domandare al Segretario Generale dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, di designare un arbitro unico al quale la controversia sarà rinviata per la decisione.

2. La sentenza dell'arbitro o degli arbitri designati in conformità al paragrafo 1 di cui sopra sarà vincolante per le Parti contraenti in conflitto.

Articolo 9

Dichiarazione
relativa al-
l'art. 8

Ogni Stato potrà, al momento in cui firmerà il presente Accordo, o depositerà il proprio strumento di ratifica, di accettazione, di approvazione o di adesione, dichiarare che non si considera vincolato dall'articolo 8.

Articolo 10

Procedura di
emendamento del
testo principale.

1. Il testo principale del presente Accordo potrà essere emendato secondo una delle procedure definite nel presente Articolo.

2. a) A domanda di una Parte contraente, ogni emendamento del testo principale del presente Accordo proposto da detta Parte sarà esaminato dal Gruppo di lavoro dei trasporti ferroviari della Commissione Economica per l'Europa.

b) Se è adottata alla maggioranza dei due terzi dei membri presenti e votanti, e se detta maggioranza include una maggioranza di due terzi delle Parti contraenti presenti e che hanno espresso il voto, l'emendamento sarà comunicato per accettazione a tutte le Parti contraenti dal Segretario Generale.

c) Se l'emendamento è accettato dai due terzi delle Parti contraenti, il Segretario Generale lo notificherà a tutte le Parti contraenti e l'emendamento entrerà in vigore dodici mesi dopo la data di detta notifica. L'emendamento entrerà in vigore per tutte le Parti contraenti ad eccezione di quelle che, prima della sua entrata in vigore, avranno dichiarato di non accettarlo.

3. Su domanda di un terzo almeno delle Parti Contraenti sarà convocata dal Segretario Generale una Conferenza alla quale saranno invitati gli Stati di cui all'art. 5. La procedura indicata ai commi a) e b) del paragrafo 2 di cui sopra, sarà applicata ad ogni emendamento sottoposto all'esame di detta Conferenza.

Articolo 11

Procedura di emendamento dell'Allegato 1.

1. L'Allegato I del presente Accordo potrà essere emendato secondo la procedura definita nel presente articolo.

2. A domanda di una Parte Contraente, ogni emendamento all'Allegato I del presente Accordo proposto da detta Parte sarà esaminato dal Gruppo di lavoro dei trasporti ferroviari della Commissione Economica per l'Europa.

3. Qualora venga adottato alla maggioranza dei membri presenti e che hanno espresso il voto, e se detta maggioranza comprende la maggioranza delle Parti contraenti presenti e votanti, l'emendamento sarà comunicato dal Segretario Generale alle Amministrazioni competenti delle Parti contraenti direttamente interessate. Sono considerate Parti contraenti direttamente interessate:

a) qualora si tratti di includere una linea principale nuova o di modificare una linea principale esistente, ogni Parte contraente il cui territorio sia attraversato dalla linea in questione;

b) qualora si tratti di includere una nuova linea complementare o di modificare una linea complementare esistente, ogni Parte contraente limitrofa al Paese richiedente sul cui territorio passa(no) la ó (le) linea(e) internazionale(i) principale(i) a cui è collegata la linea complementare nuova o da modificare. Saranno altresì considerate limitrofe, secondo il presente comma, due Parti contraenti sul cui territorio si trovano i punti terminali di un collegamento mediante ferry-boat previsto sul tracciato della (o delle) linea (e) principale(i) sopra specificata(e).

4. Ogni proposta di emendamento che è stata comunicata in conformità alle norme del paragrafo 3 di cui sopra, sarà accettata se, entro un termine di sei mesi successivo alla data di detta comunicazione, nessuna delle Amministrazioni competenti delle Parti contraenti direttamente interessate notifica al Segretario Generale la propria obiezione all'emendamento. Se l'Amministrazione di una Parte contraente dichiara che il suo diritto nazionale la obbliga a subordinare il suo accordo ad una autorizzazione speciale o all'approvazione di un organo legislativo, il suo consenso all'emendamento dell'Allegato I del presente

Accordo sarà considerato come dato e la proposta di emendamento sarà accettata, solo nel momento in cui avrà notificato al Segretario generale l'avvenuto ottenimento dell'autorizzazione o dell'approvazione necessaria. Se detta notifica non avviene entro un termine di 18 mesi successivo alla data alla quale la proposta di emendamento le è stata comunicata o se, nel termine di sei mesi sopra specificato, l'Amministrazione competente di una Parte contraente direttamente interessata formula una obiezione contro l'emendamento proposto, tale emendamento sarà considerato come non accettato.

5. Ogni emendamento accettato sarà comunicato dal Segretario Generale a tutte le Parti contraenti ed entrerà in vigore per tutte le Parti contraenti tre mesi dopo la data di tale notifica.

Articolo 12

- Procedura di emendamento dell'Allegato II.
1. L'allegato II del presente Accordo potrà essere emendato secondo la procedura definita nel presente articolo.
 2. Su domanda di una Parte contraente, ogni emendamento dell'Allegato II del presente Accordo proposto da detta Parte sarà esaminato dal Gruppo di lavoro dei trasporti ferroviari della Commissione economica per l'Europa.
 3. Se è adottato dalla maggioranza dei membri presenti e che hanno espresso il voto, e se tale maggioranza comprende la maggioranza delle Parti contraenti presenti e che hanno espresso il voto, l'emendamento sarà comunicato per l'accettazione alle Amministrazioni competenti di tutte le Parti contraenti da parte del Segretario Generale.
 4. L'emendamento sarà accettato se, in un termine di sei mesi successivo alla data della suddetta comunicazione, meno di un terzo delle Amministrazioni competenti delle Parti contraenti notifica al Segretario generale la propria obiezione all'emendamento.
 5. Ogni emendamento accettato sarà comunicato dal Segretario Generale a tutte le Parti contraenti ed entrerà in vigore tre mesi dopo la data di detta notifica.

Articolo 13

Notifica dell'indirizzo dell'Amministrazione cui devono essere comunicate le proposte di emendamento degli allegati dell'Accordo.

Al momento della firma, ratifica, accettazione o approvazione del presente Accordo o della propria adesione, ogni Stato notificherà al Segretario Generale il nome e l'indirizzo della propria Amministrazione alla quale dovranno essere comunicate, secondo le disposizioni degli articoli 11 e 12 di cui sopra, le proposte di emendamento degli Allegati dell'Accordo.

Articolo 14

Denuncia dell'Accordo e sospensione della sua validità.

Ogni Parte contraente potrà denunciare il presente Accordo mediante notifica scritta inviata al Segretario Generale. La denuncia avrà effetto un anno dopo la data in cui il Segretario Generale avrà ricevuto tale notifica.

Articolo 15

L'applicazione del presente Accordo sarà sospesa qualora il numero delle Parti contraenti sia inferiore a otto in un periodo qualsiasi di dodici mesi consecutivi.

In fede di che, i plenipotenziari, a tal fine debitamente autorizzati, hanno firmato il presente Accordo.

Fatto a Ginevra il 31 maggio 1985, in un solo esemplare, in lingua francese, inglese e russa. I tre testi fanno ugualmente fede.

ALLEGATO I

LINEE FERROVIARIE DI GRANDE RILEVANZA DAL PUNTO DI VISTA INTERNAZIONALENumerazione delle linee di grande rilevanza dal punto di vista internazionale

1. Le linee principali che comprendono linee capisaldi e linee intermedie dette di categoria A, sono numerate con numeri a due cifre; le linee complementari, dette di categoria B, sono numerate con numeri a tre cifre.
2. Alle linee capisaldi orientate Nord-Sud sono attribuiti numeri dispari di due cifre terminanti in 5, che aumentano da ovest verso est. Le linee capisaldi orientate Ovest-Est ricevono rispettivamente numeri pari di due cifre terminanti in 0 che aumentano da Nord a Sud. Le linee intermedie ricevono rispettivamente numeri dispari e pari di due cifre, compresi tra i numeri delle linee capisaldi entro cui si trovano.
3. Alle linee di categoria B sono attribuiti numeri di tre cifre di cui la prima è quella della linea caposaldo più vicina situata a Nord della linea B considerata, e la seconda quella della linea caposaldo più vicina situata ad ovest della linea B considerata, l'ultima cifra è un numero d'ordine.

ELENCO DELLE LINEE FERROVIARIE

I. Numerazione delle linee su scala europeaNord-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 _____ -Madrid
Aranda de Duero
- 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 Creusot
- 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-Olten-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)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Mannheim
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-Horni Dvoriste-Summerau-Linz-Selzthal-St. Michael
- E 59 Malmö-Ystad-Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Góra-Wroclaw-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-Bernhardtstahl-Wien-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-Divča-
Koper
- E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes-Botovo-Koprivnica-Zagreb-Karlovac-Rijeka
- E 751 Zagreb-Sunja-Knin-Perković-Split
Sibenik
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 Budapest-Kelebia-Subotica-Beograd-Nis^V-Skopje-Gevgelia-Idomeni-
Kraljevo
Thessaloniki-Athinaí
- 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

Ovest- 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-Przenysl-Medyka-
Mostiska-Lvov-Kiev-Moskva
- E 32 Frankfurt-Hanau-Flieden-Bebra-Gerstungen-Leipzig
- E 40 Le Havre-Paris-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach-Saarbrücken-
Ludwigshafen-Mannheim-Frankfurt (M)
Gemünden-Nürnberg-Schirnding-Cheb-Plzeň-Praha-Kolin-Ostrava-Zilina-Propad
Tatry-Košice-Cierna-n.T.-Čop-Lvov
- E 400 Frankfurt (M)-Gemünden
- E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-Réding-Strasbourg-Kehl-Appenweier-
Karlsruhe-Mühlacker-Stuttgart
Offenburg
- E 46 Mainz-Frankfurt (M)
- E 50 Paris-Culoz-Genève-Lausanne-Bern-Zürich-Buchs-Innsbruck-Wörgl-
Kufstein (Rosenheim-Freilassing)-Salzburg-Linz-Wien-Hegyeshalom-Budapest-
Schwarzach St. Veit
Miskolc-Nyiregyhaza-Zahony-Čop-Lvov-Kiev-Moskva
- E 502 Bischofshofen-Selzthal
- E 52 Bratislava-N Zámky-Stürovo-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 Buzău-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-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad-Kapikule-Istanbul-Haydarpaşa-Ankara
- E 700 Lyon-Ambérieu
- E 702 Ankara-Kapıköy-[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. Numerazione delle linee su scala nazionale*
1. Portogallo.
- E 05 (Fuentes de Oñoro-) Vilar Formoso-Coimbra-Lisboa
- E 90 Lisboa-Entrocamento-Marvão-(-Valencia de Alcántara)

*/ Nel seguente elenco, le stazioni indicate tra parentesi sono situate su altri itinerari o all'esterno del paese in questione.

2. Spagna

- E 05 (Hendaye-) Irún-Burgos-Medina del Campo-Fuentes de Oñore (-Vilar Formoso)
E 07 (Hendaye-) Irún-Burgos-Avila _____ -Madrid
Aranda de Duero
E 053 Madrid-Córdoba-Bobadilla-Algeciras
E 90 (Marvão-) Valencia de Alcántara-Madrid-Barcelona-Port Bou (-Cerbère)

3. Irlanda.

- E 03 (Larne-Belfast)-Dublin

4. Regno Unito di Gran Bretagna

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

5. Francia

- E 05 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
E 051 Calais-Paris
E 07 Paris-Bordeaux-Hendaye (-Irún)
E 15 (Quévy-) Feignies-Aulnoye-Paris-Dijon _____ -Lyon-Avignon-Tarascon-
Le Creusot
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-Lérouville-Onville-Metz-Rémilly-Forbach (-Saarbrücken)
E 42 Paris-Lérouville-Nancy-Sarrebourg-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)

6. Paesi Bassi

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

7. Belgio

- E 10 Oostende-Bruxelles-Liège (-Aachen)
E 15 (Rosendaal-) 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. Lussemburgo

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

9. Repubblica Federale di Germania

- E 35 (Arnhem-) Emmerich-Duisburg-Düsseldorf-Köln-Mainz-Mannheim-Karlsruhe (-Basel)
E 43 Frankfurt(M)-Heidelberg-Bruchsal-Stuttgart-Ulm-Augsburg-München-Mannheim Freilassing (-Salzburg)
E 45 (Rødby-) Puttgarden-Hamburg-Hannover-Bebra-Gemünden-Nürnberg-Augsburg-München-Kufstein (-Wörgl)
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-Flieden-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. Svizzera
- 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. Italia
- 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. Norvegia
- E 45 Oslo-(-Kornsjø)

13. Svezia

- E 45 (Kornsjø)-Göteborg-Helsingborg (-Helsingör)
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. Danimarca

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

15. Austria

- 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-Dvůrské-) 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-Schwarzach St. Veit
Linz-Wien (-Hegyeshalom)
E 502 Bischofshofen-Selzthal

16. Repubblica democratica tedesca

- 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 (Helmsedt-) Marienborn-Berlin/Seddin-Frankfurt(O) (-Kunowice)
E 30 Dresden-Görlitz (-Zgorzelec)
E 32 (Bebra-) Gerstungen-Leipzig

17. Polonia

- E 59 Swinoujście-Szczecin-Kostrzyn-Ziecona Góra-Wrocław-Opole-Chalupki
E 65 Gdynia-Gdańsk-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. Cecoslovacchia

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

19. Ungheria

- E 61 (Komárno) Komaróm-Budapest
E 69 Budapest-Murakeresztur (-Kotoriba)
E 71 Budapest-Murakeresztur-Gyékényes (-Botovo-Koprivnica)
E 85 Budapest-Kelebia (-Subotica)

- E 50 (Wien) Hegyeshalom-Budapest-Miskolc-Nyiregyháza-Zahony (Čop)
- E 52 (Stúrovo-) Szob-Budapest-Cegléd-Szolnok-Debrecen-Nyiregyháza
- E 56 Budapest-Rákos-Ujszász-Szolnok-Lökösháza (-Curtici)
20. Iugoslavia
- 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-Perkovic-Split
Sibenik
- E 771 Subotica-Vinkovci-Strizivojna-Vrpolje-Sarajevo-Kardeljevo
- E 79 Beograd-Bar
- E 85 (Kelebia-) Subotica-Beograd-Niš^V-Skopje-Gevgelia-(-Idomeni)
Kraljevo
- E 66 Beograd-Vršač (-Stamora Moravita)
- E 70 (Villa Opicina-) Sezana-Ljubljana-Zidani Most-Zagreb-Beograd-Niš^V-
Dimitrovgrad (-Dragoman)
21. Grecia
- E 85 (Gevgelia-) Idomeni-Thessaloniki-Athinai
- E 853 Larissa-Volos
- E 855 (Kulata-) Promachon-Thessaloniki
22. Romania
- E 851 (Vadul Siret-) Vicsani-Pacsani
- E 95 (Ungeni-) Lasii-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-Costanta

E 66 (Vrsac-) Stamura Moravita-Timisoara

23. Bulgaria

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-Sofija-Plovdiv-Dimitrovgrad-Svilengrad (-Kapikule)

E 720 Plovdiv-Zimniza-Karnobat-Burgas

E 855 Sofia-Kulata (-Promachon)

24. Finlandia

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

25. Unione delle Repubbliche Socialiste Sovietiche.

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. Turchia.

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

ALLEGATO IICARATTERISTICHE TECNICHE DELLE PRINCIPALI LINEE INTERNAZIONALI FERROVIARIEOsservazioni preliminari

I parametri sono riassunti nella tabella 1.

I valori indicati nella colonna A della tabella 1 debbono essere considerati come obiettivi principali da realizzare secondo i piani nazionali di sviluppo ferroviario, ed ogni scarto rispetto a detti valori dovrà essere considerato come un'eccezione.

Si distinguono due grandi categorie di linee:

a) le linee esistenti, suscettibili di miglioramenti ove necessario; è spesso difficile e a volte impossibile modificare le loro caratteristiche, quelle geometriche in particolare; le esigenze per quanto le riguarda sono dunque moderate.

b) le linee nuove, da costruire; entro determinati limiti di natura economica è possibile scegliere liberamente le loro caratteristiche, in particolare quelle geometriche; è stato necessario distinguere due sotto-categorie:

i) le linee adibite unicamente al trasporto di viaggiatori (ad esclusione dei trasporti merci).

ii) le linee a traffico misto o eterogeneo adibite ai trasporti di viaggiatori e di merci.

I parametri prescelti non sono in alcuna maniera di freno al progresso tecnico. Si tratta di esigenze minime. Una rete ferroviaria può adottare parametri più ambiziosi qualora lo ritenga utile.

Analogamente, le specifiche di cui alla tabella 1 sono anche applicabili, in caso di necessità, ai servizi di traghetti ferroviari che sono parte integrante della rete ferroviaria.

X LEGISLATURA - DISEGNI DI LEGGE E RELAZIONI - DOCUMENTI

TABELLA 1

PARAMETRI D'INFRASTRUTTURA DELLE PRINCIPALI LINEE
FERROVIARIE INTERNAZIONALI.

	A Linee esistenti rispondenti alle condizioni di in- frastrutture e li- nee da migliorare e da ricostruire	B Linee nuove	
		B ₁ Adibite esclusivamen- te al tras- porto dei viag- giatori.	B ₂ Adibite al trasporto di viaggiatori e di merci
1. Numero dei binari	-	2	2
2. Sagoma dei veicoli	UIC*/B	UIC C	UIC C
3. Interasse minimo dei binari	4,0 m	4,2 m	4,2 m
4. Velocità minima di progetto	160 km/h	300 km/h	250 km/h
5. Massa autorizzata per asse			
- Locomotiva (\leq 200 km/h)	22,5 t	-	22,5 t
- Automotrici e convogli di automotrici (\leq 300 km/h.)	17 t	17 t	17 t
Carrozze	16 t	-	16 t
Carri \leq 100 km/h	20 t	-	22,5 t
120 km/h	20 t	-	20 t
140 km/h	18 t	-	18 t
6. Massa autorizzata per metro lineare	8 t	-	8 t
7. Treno tipo per il calcolo dei ponti	UIC 71	-	UIC 71
8. Pendenza massima	-	35 mm/m	12,5 mm.
9. Lunghezza minima dei marciapiedi di grandi stazioni	400 m	400 M	400 m
10. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza	750 m	-	750 m
11. Passaggio a livello	nessuno	nessuno	nessuno

*/ UIC = Unione internazionale delle Ferrovie.

1. Numero di binari

Le grandi linee internazionali devono offrire un'alta capacità ed una grande precisione di movimento.

In linea di massima, è possibile soddisfare queste due esigenze unicamente mediante linee ad almeno due binari.

2. Sagoma dei veicoli

Si tratta della sagoma minima sulle grandi linee internazionali. Sulle linee nuove l'adozione di una sagoma più ampia richiede di norma solo un costo marginale d'investimento limitato, il che consente di adottare la sagoma CL dell'UIC.

La sagoma CL consente in particolare:

- il trasporto di veicoli^e di automezzi adibiti ai trasporti di persone e merci (camion e rimorchi, veicoli articolati, trattori e semi-rimorchi) con sagoma stradale europea (altezza 4 m., larghezza m. 2.50) su carri speciali il cui piano di carico si trova a 60 cm. al di sopra del piano del ferro);
- il trasporto di semi-rimorchi stradali ordinari di larghezza di m. 2.50 e di altezza di 4 m. su carri-tasca equipaggiati con carrelli ferroviari normali;
- il trasporto di contenitori ISO di larghezza 2,44 m. e di altezza m. 2.90 su carri pianali comuni;
- il trasporto di casse mobili di larghezza 2.50 m. su carri pianali comuni.

Le linee esistenti che attraversano regioni montuose (Pirenei, Massiccio Centrale, Alpi, Giura, Appennini, Carpazi, ecc.) comportano numerose gallerie con sagoma dell'Unità Tecnica o con sagoma leggermente superiore in altezza in corrispondenza dell'asse del binario. In quasi tutti i casi l'ampliamento alla sagoma C dell'UIC è impossibile per ragioni economiche e finanziarie.

Per queste linee è dunque prescelta la sagoma ^B dell'UIC. Esso consente in particolare:

- il trasporto di contenitori ISO di larghezza 2,44 m. e di altezza 2,90 su carri piana porta-contenitori il cui piano di carico si trova ad un'altezza di 1,18 m. al di sopra del piano del ferro.
- il trasporto di casse mobili di larghezza 2,50 m. e di altezza m. 2,60 su carri piana normali (piano di carico di altezza 1,246 m.)
- il trasporto di semi-rimorchi mediante carri tasca.

La maggior parte delle grandi linee internazionali esistenti ha almeno la sagoma B dell'UIC.

Per le altre linee, l'adeguamento a detta sagoma non richiede di norma investimenti di rilievo.

3. Interasse minimo dei binari

Si tratta dell'interasse minimo sulle grandi linee a doppio binario al di fuori delle stazioni.

L'aumento dell'interasse presenta i vantaggi seguenti:

- diminuzione della pressione aerodinamica al momento dell'incrocio di due treni; detto vantaggio aumenta proporzionalmente alla velocità.

- alleggerimento delle limitazioni imposte al trasporto di carichi eccezionali eccedenti la sagoma;
- possibilità di utilizzare potenti attrezzature meccaniche per la manutenzione ed il rinnovamento dei binari.

Sulle linee esistenti a doppio binario, e al di fuori delle stazioni, l'interasse va da 3,50 m. a 4 m.. Si dovrà tendere ad aumentarlo al momento del rinnovamento/^{completo} dei binari per ottenere un minimo di 4 m.

Sulle nuove linee, la scelta di un largo interasse richiede di regola solamente un limitato investimento marginale, di perlomeno al di fuori delle gallerie e fino a 4,20 m. L'interasse minimo di 4,20 m. è dunque prescelto. Esso è sufficiente per le grandi velocità fino a 300 Km/h (come la nuova linea a grande velocità Parigi-Sud-Est tra Parigi e Lione).

4. Velocità minima di progetto

La velocità minima di progetto determina la scelta delle caratteristiche geometriche del tracciato (raggio di curva e sopraelevazione), degli impianti di sicurezza (distanze di frenatura) e dei coefficienti di frenatura del materiale rotabile.

Sulle linee esistenti, le velocità massime sono funzione del raggio delle curve. La velocità minima di progetto prescelta (160 Km./h) è di prammatica sulle selezioni a tracciato rettilineo e nelle curve a grande raggio. In alcuni casi il tracciato e la segnaletica possono essere migliorati senza investimenti eccessivamente rilevanti, al fine di permettere il raggiungimento di 160 Km./h in alcune tratte.

Sulle nuove linee, si possono adottare velocità di progetto ben maggiori. Le velocità di progetto prescelte corrispondono a quelle delle nuove linee di recente costruzione, in costruzione o in progetto.

La velocità di progetto è distinta dalla velocità commerciale. La velocità commerciale è il quoziente tra la distanza intercorrente fra l'origine e la destinazione di un treno e la durata del percorso ivi comprese le fermate intermedie.

5. Massa autorizzata per asse.

Si tratta della massa autorizzata per asse che le grandi linee internazionali devono poter sostenere.

Le grandi linee internazionali devono essere in grado di far fronte al traffico del materiale più moderno, esistente e futuro, ed in particolare:

- locomotive aventi una massa per asse di 22,5 tonn.; sulle linee che tollerano di regola una massa per asse di 20 tonn., sono ammesse locomotive con una massa per asse un poco più elevata, poichè il rapporto del numero di assi di locomotiva con il numero totale di assi è di regola assai basso e la sospensione di una locomotiva causa un logorio inferiore a quello di un carro;
- automatrici e convogli di automotrici con una massa per asse di 17 tonn. (massa per asse dei convogli TGV della Società Nazionale ferroviaria francese);
- carrozze aventi una massa per asse di 16 tonn. (nel parco ferroviario, nessuna carrozza ha e avrà una massa per asse con carico superiore a 16 tonn.);

- carri aventi una massa per asse di 20 tonn. che corrisponde a quella della classe C dell'UIC; sulle nuove linee a traffico misto ^{o eterogeneo,} è stata prescelta una massa per asse di 22,5 tonn. fino a 100 Km/h in base alle recenti decisioni dell'UIC. I limiti della massa per asse a 20 tonn. per 120 Km/h e a 18 tonn. per 140 km/h corrispondono al regolamento dell'UIC. Le masse per asse, sopra indicate valgono per diametri di ruota uguali o superiori a 840 mm, in base al regolamento dell'UIC.

6. Massa autorizzata per m. lineare

La massa autorizzata per metro di lunghezza fuori paraurti dei veicoli che le grandi linee internazionali devono poter accettare è di 8 tonn; in conformità alla categoria C4 dell'UIC.

7. Treno tipo per il calcolo dei ponti

Si tratta ~~del~~ un "treno tipo" minimo sul quale devono basarsi i calcoli dei ponti sulle grandi linee internazionali.

Sulle linee nuove a traffico misto ^{o eterogeneo} è utilizzato il treno tipo detto UIC 71.

Sulle linee nuove riservate al trasporto dei viaggiatori, non sono stabilite norme internazionali.

8. Pendenza massima

Si tratta della pendenza massima sulle grandi linee internazionali.

Sulle linee esistenti, la pendenza è un dato praticamente impossibile da modificare.

Sulle nuove linee riservate al trasporto di viaggiatori, è prescelta la valenza di 35 m.m. ~~mm~~ (norma utilizzata per la linea a grande velocità Parigi-Sud-Est tra Parigi e Lione).

Sulle nuove linee a traffico misto ^{o eterogeneo} è prescelta la valenza di 12,50 m.m. la più elevata tra tutte quelle delle attuali pianificazioni nazionali.

La pendenza è funzione della lunghezza della rampa; è tanto più bassa quanto più lunga è la rampa e viceversa.

9. Lunghezza minima dei marciapiedi delle grandi stazioni

E' prescelta la lunghezza di 400 m. adottata dall'UIC; in particolare, un marciapiede di 400 m. può accogliere:

- un treno composto da una locomotiva e da 13 carrozze di 27,50 m., o da una locomotiva e da 14 carrozze di 26,40 m.
- un treno composto da due convogli TVG del tipo Parigi-Sud-Est.

Non si prevede l'allungamento dei marciapiedi delle grandi stazioni oltre i 400 m. per due ragioni:

- la "distanza di rifiuto" del viaggiatore ^{appiedato} in particolare nelle stazioni di testa;
- un investimento troppo elevato, in particolare per quanto riguarda la trasformazione delle stazioni di testa esistenti.

10. Lunghezza utile minima dei binari di precedenza

La lunghezza utile minima dei binari di precedenza delle grandi

Linee internazionali ha rilevanza solo per i treni merci.

Viene prescelta la lunghezza di 750 m. adottata dall'UIC. Essa consente in particolar modo la circolazione ed il deposito di treni merci di una massa lorda rimorchiata di più di 5000 tonn. in categoria C4 (8 tonn. lorda al metro); per altro un treno di 1.500 tonn. lorde rimorchiate da convogliare su un binario di precedenza di 750 m. ha una massa appena superiore a 2 tonnellate al metro.

11. Passaggio a livello

Le nuove grandi linee internazionali devono essere costruite senza alcun attraversamento a raso con la rete stradale.

Sulle grandi linee internazionali esistenti, si prevede la sostituzione sistematica dei passaggi a livello con cavalcavia o sottovia, tranne che in casi eccezionali ove detta sostituzione sia materialmente impossibile.

Carta delle linee ferroviarie appartenenti alla rete europea

Detta carta costituisce, unicamente a titolo documentario, una illustrazione geografica degli itinerari seguiti dalle linee ferroviarie definite all'Allegato 1 dell'Accordo, in base all'esistenza di detti itinerari al momento della definizione di detto Accordo.

Didascalia:

La distinzione tra linee principali e linee complementari per tutta la rete europea è stata decisa dal GREM (TRANS/SC2/GREN/2 par. 4 e 5).

- I. Tratto spesso continuo: linea principale il cui itinerario è stato proposto dai Governi.
- II. Tratto fine continuo: linea complementare il cui itinerario è stato proposto dai Governi.
- III. Tratto punteggiato: collegamenti navi traghetto ferroviarie.