

**ACCORD SUR UN RÉSEAU FERROVIAIRE INTERNATIONAL
DANS LE MASHREQ ARABE**



**NATIONS UNIES
2003**

Les Parties contractantes, conscientes des caractéristiques particulières des chemins de fer quant aux coûts de construction et de mise en service, à la vitesse, à la sécurité, à la régularité, au confort personnel et à la protection de l'environnement, et persuadées de l'importance et de la nécessité d'assurer une liaison ferroviaire entre les pays de la région suivant un plan bien élaboré pour la construction et le développement d'un réseau ferroviaire international répondant aux besoins futurs en matière de transport et tenant compte des aspects écologiques, afin de faciliter la circulation des marchandises et des passagers et de favoriser ainsi les échanges commerciaux et touristiques dans le Mashreq arabe, ce qui contribuera considérablement à l'intégration régionale arabe, ont convenu de ce qui suit :

Article premier

Adoption du réseau ferroviaire international

Les Parties contractantes adoptent le réseau ferroviaire international dénommé « Réseau ferroviaire international du Mashreq arabe » décrit à l'annexe I du présent Accord en tant que plan d'aménagement et de construction de lignes de chemins de fer présentant un grand intérêt international pour le Mashreq arabe auquel on accordera la priorité lors de l'élaboration des plans nationaux relatifs à la construction, à l'entretien et au développement des réseaux ferroviaires tout en faisant en sorte que les axes et les lignes qui n'existent pas encore soient conçus conformément aux études de faisabilité effectuées par les États intéressés.

Article 2

Orientation des axes du réseau ferroviaire international

Le Réseau ferroviaire international du Mashreq arabe décrit à l'annexe I du présent Accord est constitué de grands axes nord-sud et est-ouest auxquels d'autres axes et d'autres lignes pourraient être ajoutés à l'avenir, conformément aux dispositions du présent Accord.

Article 3

Caractéristiques techniques

Dans un délai aussi bref que possible, toutes les lignes de chemin de fer actuellement en service mentionnées à l'annexe I du présent Accord seront adaptées aux caractéristiques techniques concernant les lignes existantes définies à l'annexe II du présent Accord, alors que les lignes nouvelles qui seront construites après l'entrée en vigueur de l'Accord seront conçues conformément aux caractéristiques techniques relatives aux lignes nouvelles indiquées à l'annexe II de l'Accord.

Article 4
Signature, ratification, acceptation, approbation et adhésion

1. Le présent Accord sera ouvert à la signature des États membres de la Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale (CESAO) à la Maison des Nations Unies à Beyrouth du 14 au 17 avril 2003 et, par la suite, au Siège des Nations Unies à New York jusqu'au 31 décembre 2004.
2. Ces États pourront devenir Parties au présent Accord par :
 - (a) Signature ne nécessitant ni ratification, ni acceptation, ni approbation (signature définitive);
 - (b) Signature suivie de ratification, d'acceptation ou d'approbation;
ou
 - (c) 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 dépositaire.
4. Les États qui ne sont pas membres de la CESAO peuvent adhérer au présent Accord par dépôt de l'instrument d'adhésion auprès du dépositaire, sous réserve de l'approbation de tous les États membres de la CESAO Parties à l'Accord. Le secrétariat du Comité des transports (le « secrétariat ») distribuera les demandes d'adhésion des États qui ne sont pas membres de la CESAO aux États membres pour approbation. Une fois que les notifications approuvant la demande en question ont été reçues de tous les États membres de la CESAO Parties à l'Accord, la demande d'adhésion sera considérée comme approuvée.

Article 5
Entrée en vigueur

1. Le présent Accord entrera en vigueur quatre-vingt-dix (90) jours après la date à laquelle quatre (4) États membres de la CESAO l'auront signé définitivement, ou déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion.
2. Pour chacun des membres de la CESAO visés au premier paragraphe de l'article 4, signant définitivement l'Accord ou déposant l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion après la date à laquelle quatre (4) États de la CESAO l'auront signé définitivement, ou déposé un instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion, l'Accord entrera en vigueur quatre-vingt-dix (90) jours après la date à laquelle l'État membre en question aura signé définitivement l'Accord ou déposé l'instrument de ratification, d'acceptation, d'approbation ou d'adhésion. Pour chaque État qui n'est pas membre de

la CESAO déposant l'instrument d'adhésion, l'entrée en vigueur de l'Accord aura lieu quatre-vingt-dix (90) jours après la date dudit dépôt.

Article 6

Amendement

1. Après l'entrée en vigueur de l'Accord, toute Partie contractante pourra proposer d'en amender le texte principal, ainsi que les annexes.
2. Tout amendement proposé sera examiné par le Comité des transports relevant de la CESAO.
3. Le texte principal de l'Accord pourra être amendé s'il est adopté à la majorité des deux tiers des Parties contractantes présentes à une réunion convoquée à cet effet. L'annexe I pourra être amendée si elle est adoptée à la majorité des deux tiers des membres et si cette majorité comprend les Parties directement intéressées par l'amendement proposé.
4. Dans un délai de quarante-cinq (45) jours, le Comité des transports de la CESAO informera le dépositaire de tout amendement approuvé en vertu du paragraphe 3 ci-dessus.
5. Le dépositaire notifiera les amendements ainsi adoptés à toutes les Parties contractantes et ces amendements prendront effet trois (3) mois après la date de la notification pour toutes les Parties contractantes, sauf si, dans ce délai, plus d'un tiers des Parties contractantes notifient au dépositaire leur objection aux amendements.
6. L'Accord ne pourra faire l'objet d'aucun amendement durant la période indiquée à l'article 7 ci-dessous si, à la suite de la dénonciation d'une des Parties contractantes, le nombre des Parties est inférieur à quatre (4) à la fin de ladite période.

Article 7

Dénonciation

Toute Partie contractante pourra dénoncer le présent Accord par une notification écrite adressée au dépositaire. La dénonciation prendra effet douze (12) mois après la date de déposition de la notification si cette dernière n'est pas révoquée par la Partie contractante avant l'expiration du délai de douze (12) mois.

Article 8

Suspension

L'application du présent Accord sera suspendue si le nombre des Parties contractantes est inférieur à quatre (4) pendant une période quelconque de douze (12) mois consécutifs.

Article 9

Règlement de différends

1. Tout différend entre deux ou plusieurs Parties contractantes touchant l'interprétation ou l'application du présent Accord que les Parties en litige n'auraient pas pu régler par voie de négociation ou d'autre manière sera soumis à l'arbitrage si l'une quelconque des Parties contractantes le demande. Le différend sera renvoyé à une commission d'arbitrage dont chacune des Parties aura désigné un membre. Les membres de la commission choisiront d'un commun accord un président qui ne sera pas l'un d'entre eux. Si, dans les trois (3) mois à dater de la demande d'arbitrage, les Parties en litige n'arrivent pas à s'entendre sur le choix d'un président, l'une quelconque de ces Parties pourra demander au Secrétaire général des Nations Unies de désigner un président de la commission, auquel le différend sera renvoyé pour décision.

2. Les Parties en litige se conformeront à la décision de constituer la commission d'arbitrage, selon les dispositions du paragraphe 1 ci-dessus, ainsi qu'à toutes les décisions émanant de la commission. Les Parties en litige s'engageront en outre à régler les frais de l'arbitrage.

Article 10

Limites à l'application de l'Accord

Aucune disposition du présent Accord ne sera interprétée comme interdisant à une Partie contractante de prendre toute mesure compatible avec les dispositions de la Charte des Nations Unies qu'elle estime nécessaire pour sa sécurité intérieure ou extérieure ou pour ses intérêts.

Article 11

Dépositaire

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

Article 12

Annexes

La liste des termes techniques utilisés et les annexes font partie intégrante de l'Accord.

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

Fait à Beyrouth, en ce quatorzième jour du mois d'avril deux mil trois, en langues anglaise, arabe et française, les trois textes faisant également foi

Termes techniques en anglais, en français et en arabe
(classés suivant l’ordre alphabétique arabe)

Anglais	Français	Arabe
Loading Gauge	Gabarit de chargement	
Exit Signal	Signal de sortie	
Tail Signal	Signal de queue	
Distance between Centers of Tracks	Entraxe des voies	
Level Crossing	Passage à niveau	
Authorized Mass per Linear Metre	Masse autorisée par mètre linéaire	
Authorized Mass per Axle	Masse autorisée par essieu	
Mountain Railway	Ligne de montagne	
Level Line	Ligne de plaine	
Platform	Quai	
Nominal Minimum Speed	Vitesse minimale de définition	
Approach Track	Voie d’accès	
Passing Siding	Voie de dépassement	
Allocation Track	Voie d’affectation	
Secondary Track	Voie secondaire	
Narrow Gauge Line	Voie étroite	
Curved Track	Voie en courbe	
Standard Gauge Line	Voie normale	
Double Track	Voie double	
Downgrade Track	Voie décline	
Inbound Track	Voie d’arrivée	
Reversible Track	Voie banalisée	
Minimal Platform Length in Principal Stations	Longueur minimale des quais des gares principales	
Track Mileage	Longueur de voie développée	
Minimal Useful Siding Length	Longueur utile minimale des voies d’évitement	
Sleeper	Traverse	
Concrete Sleeper	Traverse en béton	
Wooden Sleeper	Traverse en bois	
Intermediate Sleeper	Traverse intermédiaire	
Wagon	Wagon	
Silo Wagon	Wagon-silo	
Standard Wagon	Wagon standard	
Gantry Wagon	Wagon portique	
Tank Wagon	Wagon réservoir	

Anglais	Français	Arabe
Carriage/Coach	Voiture à voyageurs	
Locomotive	Locomotive	
Test Train for Bridge Testing	Train-type pour le calcul des ponts	
Speed Restriction Board	Tableau de délimitation de vitesse	
Station	Gare	
Trailer	Remorque	
Maximum Gradient	Déclivité maximale	
Cant of Track	Variation de dévers	
Cant of Rail	Variation du rail	

Pour la définition de ces termes et de ceux qui sont contenus dans le texte de l’Accord et de ses annexes, se référer à l’Union internationale des chemins de fer (UIC).

Annexe I

LE RÉSEAU FERROVIAIRE INTERNATIONAL DU MASHREQ ARABE

A. AXES NORD-SUD

1. R05 : Iraq-Est de la péninsule Arabique

Point de passage de Yaaroubia (Syrie/Iraq)- Point de passage de Rabieyyah (Iraq/Syrie)- Mosul- Baghdad-Samawah- Nasiriyah- Basrah- Umm Qasr- Koweït- Point de passage de Nuwayseeb (Koweït/Arabie saoudite)- Point de passage de Khafji (Arabie saoudite/Koweït)- Abu Hadriyah- Dammam- Salwa- Point de passage de Batha'a (Arabie saoudite/Émirats arabes unis)- Point de passage Al Ghweifat (Émirats arabes unis/Arabie saoudite)- Abu Dhabi- Dubai- Sharja-Fujairah- Point de passage Kalba (Émirats arabes unis/Oman)- Point de passage Khatmat Malahat (Oman/Émirats arabes unis)- Sohar- Muscat- Thumrayt- Salalah.

2. R15 : Centre de la péninsule Arabique

Zarqa'- Al Azraq- Point de passage Omari (Jordanie/Arabie saoudite)- Point de passage Hadithah (Arabie saoudite/Jordanie)- Quoryat- Dawmat al-Jandal- Ha'il- Buraydah- Riyadh- Al Kharj- Harad- Batha'a.

3. R25 : Syrie-Jordanie- Arabie saoudite-Yémen

Midan Ikbis- Alep- Homs- Maheen- Damas- Point de passage Dara'a (Syrie/Jordanie)- Point de passage Jaber (Jordanie/Syrie)- Amman- Ma'an- Point de passage Al Mudawara (Jordanie/Arabie saoudite)- Point de passage Halat Ammar (Arabie saoudite/Jordanie)- Tabuk- Médine- Yanbu- Rabigh- Djedda- Darb- Point de passage Al Tuwal (Arabie saoudite/Yémen)- Point de passage Harad (Yémen/Arabie saoudite)- Hodeidah- Al Mukha- Bab al-Mandab.

4. R27 : Homs-Riyaq

Homs- Al Qusayr-Riyaq.

5. R35 : Est de la Méditerranée

Lattakia- Tartous- Akkary- Point de passage Dabbousieh (Syrie/Liban)- Point de passage Abboudieh (Liban/Syrie)- Tripoli- Beyrouth- Tyr.

6. R45 : Vallée du Nil

Tanta- Le Caire- Qena- Aswan- Wadi Halfa.

B. AXES EST-OUEST

1. R10 : Iraq-Est de la Méditerranée

Khanaqin- Baghdad- Haklania- Point de passage Al-Qua'im (Iraq/Syrie)- Point de passage Bou Kamal (Syrie/Iraq)- Deir Ez-Zor- Alep- Lattakia.

2. R20 : Centre de la Syrie

Point de passage Yaaroubiah (Syrie/Iraq)- Kamishli- Hasaka- Deir Ez-Zor- Tadmur (Palmyre)- Maheen- Homs- Akkary.

3. R30 : Damas-Beyrouth

Damas-Beyrouth.

4. R40 : Ouest de l'Iraq-Jordanie

Haklania- Point de passage Tarabil (Iraq/Jordanie)- Point de passage Karamah (Jordanie/Iraq)- Safawy- Zarqa'- Amman.

5. R50 : Littoral méridional de la Méditerranée-Delta du Nil

Gaza- Point de passage Rafah (Territoires palestiniens occupés/Égypte)- Arish- Pont de Verdun- Ismaïlia- Tanta- Alexandrie- Salloum.

6. R60 : Ma'an-Verdun

Ma'an- Aqaba- Nuweiba- Nakhl- Pont de Verdun.

7. R70 : Safaga-Al Kharja

Safaga- Qena- Al Kharja.

8. R80 : Jubail-Jeddah

Jubail- Dammam- Riyadh- Mecque- Jeddah.

9. R82 : Doha

Doha- Salwah.

10. R90 : Sud de la péninsule Arabique

Thumrayt- Point de passage Mazyounah (Oman/Yémen)- Point de passage Shahan (Yémen/Oman)- Gheizah- Mukalla- Aden- Bab al-Mandab.

Annexe II

TABLEAU DES CARACTERISTIQUES TECHNIQUES DU RESEAU FERROVIAIRE

Numéro de série	Caractéristique technique	Lignes existantes	Lignes nouvelles	
			Transport de passagers seulement	Transport de passagers et de marchandises
1	Largeur de la voie	Normale (1 435 mm)	Normale (1 435 mm)	Normale (1 435 mm)
2	Gabarit de chargement des véhicules	UIC/B*	UIC/B*	UIC/B*
3	Entraxe des voies	4 m	4 m	4 m
4	Vitesse minimale de définition	120 km/h	120 km/h	120 km/h
5	Masse autorisée par essieu Locomotives (= 200 km/h) Wagons (= 120 km/h) (= 140 km/h)	22,5 tonnes 20 tonnes 18 tonnes	– – – –	22,5 tonnes 20 tonnes 18 tonnes
6	Masse autorisée par mètre linéaire	8 tonnes	–	8 tonnes
7	Train type pour le calcul des ponts	UIC 71	–	UIC 71
8	Longueur minimale des quais des gares principales	250 m	250 m	250 m
9	Longueur utile minimale des voies d’évitement	500 m	–	500 m
10	Voltage	–	Conformément aux spécifications adoptées par l’UIC et aux caractéristiques du Réseau transeuropéen	

* Spécifications de l’UIC concernant les gabarits de chargement (précisées dans la figure I ci-jointe).

Notes relatives aux caractéristiques techniques, suivant la numérotation adoptée dans le tableau :

1. Largeur de la voie

La largeur normale retenue, à savoir 1435 mm, est adoptée sur la majorité des parties du réseau existant dans la région.

2. Gabarit de chargement

Il s'agit du gabarit minimum sur les lignes internationales (voir fig. I pour les spécifications de l'UIC), car l'agrandissement du gabarit B au gabarit C1 de l'UIC nécessite des investissements importants. D'ailleurs, les spécifications adoptées dans le cadre de l'Accord permettent le transport de conteneurs ISO de 2,9 m de haut et de 2,44 m de large sur les wagons plats porte-conteneurs dont le chargement se trouve à une hauteur de 1,18 m au-dessus du niveau du rail; le transport de chargements de 2,5 m de large et de 2,6 m de haut sur les wagons plats ordinaires (hauteur de chargement de 1,246 m); et le transport de semi-remorques par des wagons-poches.

3. Entraxe des voies

Il s'agit de la distance séparant les deux axes des lignes à deux voies en dehors des gares. Il est évident que l'augmentation de cette distance présente de nombreux avantages, notamment la réduction de la pression aérodynamique lors du croisement de deux trains, avantage qui s'accroît proportionnellement à la vitesse; l'allègement des sujétions imposées par le transport de charges exceptionnelles; et la possibilité d'utiliser des équipements mécaniques puissants pour l'entretien des voies.

4. Vitesse minimale de définition

Cette vitesse détermine le choix des caractéristiques géométriques des sections (rayon de courbe et dévers), des installations de sécurité (distances de freinage) et des coefficients de freinage du matériel roulant.

5. Masse autorisée par essieu

Il s'agit de la masse autorisée par essieu sur les grandes lignes internationales. Il convient de noter que la masse maximale par essieu pour les locomotives (22,5 tonnes) est légèrement supérieure à celle des wagons (20 tonnes) en raison du fait que le nombre d'essieux de locomotive par rapport au nombre total d'essieux est normalement très petit et que la suspension d'une locomotive provoque une usure moindre que celle d'un wagon.

Pour ce qui concerne les wagons, les masses par essieu indiquées valent pour des diamètres égaux ou supérieurs à 840 mm, conformément à la réglementation de l'UIC.

6. Masse autorisée par mètre linéaire

Elle a été fixée à 8 tonnes par mètre linéaire, conformément aux spécifications de l'UIC¹.

¹ Code UIC, 9e éd., 1/7/87, fiche 700-0 concernant la « Classification des lignes et des masses autorisées pour les wagons ».

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 conformément aux spécifications de l'UIC².

8. Longueur minimale des quais des grandes gares

La longueur retenue (250 m) est inférieure à celle qui est adoptée par l'Union internationale des chemins de fer (400 m pouvant accueillir une locomotive et 13 voitures à voyageurs de 27,5 m de long ou une locomotive et 14 voitures de 26,4 m de long).

9. Longueur utile minimale des voies d'évitement

La longueur de 500 m retenue est inférieure à celle qui est adoptée par l'UIC (750 m permettant la circulation d'un train d'une masse totale de 5 000 tonnes).

10. Voltage électrique

Les caractéristiques techniques à adopter à l'avenir pour les locomotives électriques devraient être conformes aux spécifications de l'UIC et du Réseau ferroviaire transeuropéen.

² Code UIC, 2e éd., 1/1/74, fiche 702-0 concernant la « Forme de chargement à prendre en compte pour le calcul des structures supportant les rails sur les lignes internationales ».

Figure I.
Spécifications du gabarit de chargement de l’UIC (UIC/B)

