



**Conseil économique  
et social**

Distr.  
GÉNÉRALE

ECE/TRANS/WP.24/111  
3 mai 2006

FRANÇAIS  
Original: ANGLAIS

---

**COMMISSION ÉCONOMIQUE POUR L'EUROPE**

**COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS**

Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport  
intermodal et la logistique<sup>1</sup>

Groupe de travail du transport intermodal et  
de la logistique de la CEE

**RAPPORT ET RÉSUMÉ DES DÉCISIONS PRISES PAR LE GROUPE DE TRAVAIL  
À SA QUARANTE-CINQUIÈME SESSION  
(Genève, 30 mars 2006)**

**PARTICIPATION**

1. Ont participé à la session des représentants des pays suivants: Allemagne, Autriche, Belgique, Fédération de Russie, France, Grèce, Hongrie, Lettonie, Lituanie, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Suisse, Turquie et Ukraine. La Commission européenne (CE) était aussi représentée. Un représentant de la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) a assisté à la session. Les organisations non gouvernementales ci-après étaient représentées: Groupe des gestionnaires européens de l'infrastructure ferroviaire (EIM); Groupement européen du transport combiné (GETC); Bureau international des conteneurs (BIC); Fédération internationale des associations de transitaires (FIATA); Association internationale du transport multimodal (IMTA); Organisation internationale de normalisation (ISO); Comité international des transports ferroviaires (CIT); Union internationale des compagnies de transport combiné route/rail (UIRR); Union internationale des chemins de fer (UIC).

---

<sup>1</sup> La CEE et la CEMT coopèrent dans le cadre du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sur le transport intermodal et la logistique, qui est constitué d'un organe de la CEMT et d'un organe de la CEE, en l'occurrence le Groupe de travail du transport intermodal et de la logistique (WP.24).

## **ADOPTION DE L'ORDRE DU JOUR**

2. Le Groupe de travail a adopté l'ordre du jour provisoire établi par le secrétariat ([ECE/TRANS/WP.24/110](#)), auquel a été ajouté le point suivant:

- 8 d) Inventaire électronique des normes et paramètres figurant dans l'AGTC (version électronique du Livre jaune).

## **COMITÉ DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (CTI)**

3. Le Groupe de travail a été informé des résultats de la soixante-huitième session du Comité des transports intérieurs (CTI) (7-9 février 2006) et de ceux de la soixante et unième session de la CEE (21-23 février 2006). Le CTI avait approuvé les activités menées par le Groupe de travail en 2005 et entériné une recommandation sur les plans d'action et les accords de partenariat «types», qui avait déjà été approuvée par le Conseil des ministres de la CEMT (ECE/TRANS/166). La CEE avait adopté un plan de travail sur sa réforme, qui créait une nouvelle structure de gouvernance et établissait de nouvelles priorités dans son programme de travail afin de renforcer le sous-programme des transports, en particulier en ce qui concerne le franchissement des frontières et les aspects environnementaux du transport (E/ECE/1434/Rev.1).

## **FAITS NOUVEAUX INTERVENUS DANS LE SECTEUR DU TRANSPORT INTERMODAL**

4. Le Groupe de travail a été informé par les représentants de l'Allemagne, de l'Autriche, de la Hongrie, de la Serbie-et-Monténégro, du CIT, de l'ISO, de l'UIC et de l'UIRR des faits nouveaux intervenus dans le secteur du transport intermodal en Europe ainsi que des recherches entreprises et des conférences internationales tenues dans ce secteur (ECE/TRANS/WP.24/2006/3; documents informels 2 et 5 (2006)).

## **SUIVI DU SÉMINAIRE CEMT/CEE SUR LE TRANSPORT INTERMODAL ENTRE L'EUROPE ET L'ASIE (KIEV, 27 ET 28 SEPTEMBRE 2004)**

5. Les activités menées pour donner suite au Séminaire de Kiev ont été examinées par la composante CEMT du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE, le 29 mars 2006, compte tenu des débats qu'avait tenus le Groupe de travail à ses sessions de mars et septembre 2005 ([TRANS/WP.24/2005/1](#); [TRANS/WP.24/107](#), par. 4 à 6; [TRANS/WP.24/109](#), par. 4 à 12) ainsi que du plan-cadre d'action pour la promotion du transport intermodal et des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie adopté par le Conseil des ministres de la CEMT en 2005.

6. Conformément à ce plan d'action et compte tenu d'un document établi par le Président (ECE/TRANS/WP.24/2006/1), le Groupe de travail conjoint s'est félicité que l'Ukraine se soit offerte à jouer le rôle d'observatoire pour les lignes de transport intermodal Nord-Sud et Est-Ouest qui font partie des corridors de transport Europe-Asie et qui font l'objet de l'annexe 1 du présent rapport.

7. L'observatoire servira de centre d'information pour les opérations de transport intermodal menées le long de ces deux corridors, ainsi que de lieu d'échange de vues entre transporteurs et gouvernements en ce qui concerne ces corridors et permettra, si nécessaire, la mise en place de

mesures correctives inspirées des meilleures pratiques applicables ailleurs et des plans d'action et accords de partenariat «types» établis par le Groupe de travail.

8. Les modalités de fonctionnement de l'observatoire, ainsi qu'un premier inventaire des bonnes pratiques, des plans de développement actuels et futurs, des infrastructures et des paramètres de service applicables aux deux corridors seront élaborés par l'Ukraine en coopération avec les secrétariats de la CEMT et de la CEE et les présidents du Groupe de travail conjoint. On a estimé qu'un groupe d'experts devrait aider l'observatoire à analyser les informations recueillies. Ce groupe pourrait se composer de représentants des gouvernements intéressés et des organisations internationales compétentes, qui, en principe, communiqueraient par des moyens électroniques.

9. Un premier rapport sur les expériences réalisées et les résultats obtenus devrait être transmis au Groupe de travail conjoint CEMT/CEE pour examen à sa session de l'automne 2007 (date limite de soumission des documents: 30 juin 2007).

10. Pour plus de détails sur les vues du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE relatives à cette question, prière de se reporter au rapport de la composante CEMT du Groupe de travail conjoint ([www.cemt.org](http://www.cemt.org)).

#### **PROCÉDURES DE FACILITATION DU PASSAGE DES FRONTIÈRES RELATIVES AUX OPÉRATIONS DE TRANSPORT INTERMODAL AU NIVEAU PANEUROPÉEN**

11. Le Groupe de travail a rappelé que le Séminaire de la CEMT/CEE, qui s'était tenu à Kiev, avait signalé que les problèmes persistants que posait le passage des frontières, notamment dans le transport ferroviaire, étaient un des principaux obstacles au développement efficace des liaisons de transport entre l'Europe et l'Asie ([TRANS/WP.24/2005/1](#)). C'est pourquoi le Conseil des ministres de la CEMT a indiqué, dans son plan d'action, que la priorité devait être donnée à la facilitation du passage des frontières, toutes questions et tous modes confondus, mais l'accent étant mis sur le transport ferroviaire.

12. Conformément à cette décision, le Groupe de travail a adopté, à sa dernière session, trois éléments de stratégie qui devraient constituer, à long terme, les principaux axes des activités internationales dans ce domaine. Dans ce cadre, le Groupe de travail avait recommandé que les instances internationales compétentes s'attelle immédiatement à un certain nombre de tâches jugées prioritaires ([TRANS/WP.24/109](#), par. 18):

a) Régime juridique ferroviaire unique, qui résoudrait le problème actuellement posé par la séparation des régimes de la COTIF et de la SMGS

Le Groupe de travail a noté que la lettre de voiture commune CIM/SGMS, que le CIT et l'OSJD appelaient de leurs vœux, avait été mise au point. Les parties prenantes (expéditeur, destinataire, chemins de fer, douanes) ayant reçu une formation, la nouvelle lettre de voiture, qui reprend les termes des deux contrats CIM et SGMS de transport ferroviaire, serait utilisée à partir du 1<sup>er</sup> septembre 2006, à titre facultatif et, dans un premier temps, dans quelques corridors de transport seulement. Des conditions normalisées en matière de responsabilité et des contrats harmonisés étaient en cours d'élaboration.

b) Régime de transit douanier ferroviaire unifié

Le Groupe de travail a noté que, le 9 février 2006, le Comité des transports intérieurs avait adopté la Convention relative à un régime de transit douanier international pour les marchandises transportées par chemin de fer sous le couvert de lettres de voiture SMGS, qui dispose que la lettre de voiture SMGS doit être acceptée comme document douanier dans les pays membres de la SMGS qui ont ratifié la Convention. La nouvelle Convention sera ouverte à la signature à compter du 1<sup>er</sup> juin 2006.

c) Annexe à la Convention internationale sur l'harmonisation des contrôles des marchandises aux frontières (1982), relative au transport ferroviaire international

Le Groupe de travail a noté que le Comité des transports intérieurs avait décidé, le 9 février 2006, que le Groupe de travail des problèmes douaniers intéressant les transports (WP.30) élaborerait cette annexe à titre prioritaire. Afin de mettre la dernière main à ses dispositions et avant de la transmettre, pour adoption, au Comité de gestion de la Convention sur l'«harmonisation», il faudrait organiser une réunion à laquelle participeraient les différents groupes de pression et organes intergouvernementaux intéressés, notamment le Groupe de travail, l'OTIF et l'OSJD.

13. Le Groupe de travail s'est félicité des progrès réalisés en ce qui concerne les trois éléments de stratégie susmentionnés. Il a demandé au secrétariat de continuer à suivre de près l'évolution de la situation dans ce domaine et de faire tout son possible pour faciliter la solution des problèmes en suspens. Le Groupe de travail a également invité le nouvel observatoire (voir par. 6) à rendre compte des actions réalisées dans ce domaine, en particulier en ce qui concerne l'utilisation de la lettre de voiture commune CIM/SGMS.

## **RAPPROCHEMENT ET HARMONISATION DES RÉGIMES DE RESPONSABILITÉ CIVILE RÉGISSANT LE TRANSPORT INTERMODAL**

14. Le Groupe de travail a rappelé qu'après avoir organisé deux séries d'audition avec des groupes industriels intéressés (TRANS/WP.24/2000/3) il avait examiné, en 2002, des mesures concrètes visant à rapprocher et à harmoniser les régimes de responsabilité civile régissant le transport intermodal en Europe, qui divergent sur de nombreux points (TRANS/WP.24/95, par. 46 à 53; TRANS/WP.24/2002/5, 6 et 7). En 2005, passant en revue les travaux préparatoires de la Commission des Nations Unies pour le droit commercial international (CNUDCI) relatifs à un projet d'instrument sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer, le CTI avait souhaité instaurer un régime de responsabilité civile applicable au transport intermodal européen, englobant les transports par route, par chemin de fer, par voie de navigation intérieure ainsi que le transport maritime à courte distance seulement. Il avait demandé au Groupe de travail d'élaborer, selon qu'il conviendra, des propositions de solutions paneuropéennes (TRANS/WP.24/107, par. 23 à 25; [ECE/TRANS/162, par. 104](#); TRANS/WP.24/101, par. 24 à 28).

15. C'est dans ce contexte que le Groupe de travail a pris note d'une étude qui avait été réalisée à la demande de la Commission européenne, dans le cadre d'un processus de consultation, et qui, de ce fait, ne représentait pas nécessairement les vues de la Commission européenne (document informel n° 1 (2006)). Cette étude contenait un avant-projet de règles

uniformes relatives à la responsabilité dans le domaine du transport intermodal, qui fait supporter l'essentiel du risque à une seule partie, à savoir le transporteur contractuel (l'opérateur intermodal), qui doit assumer pleinement la responsabilité objective de tous les types de dommages (détérioration, perte, retard), où qu'ils se produisent dans la chaîne intermodale et quelle qu'en soit la cause.

16. Lors de l'examen de l'étude par le Groupe de travail, il a été dit que les règles relatives à la responsabilité dans le domaine du transport intermodal qui y figuraient semblaient être un pas dans la bonne direction dans la mesure où elles constituaient un régime de responsabilité simple, transparent, homogène et objectif, en vertu duquel un seul opérateur de transport intermodal était responsable. On a estimé qu'un certain nombre de questions telles que le projet de clause d'exemption ou le niveau de la limite de responsabilité devraient encore être examinées plus en détail à la lumière de la situation du marché, des différentes solutions contractuelles immédiatement disponibles (UIRR, FIATA, CNUCED/CCI) ainsi que des objectifs et des politiques des gouvernements concernant le transport intermodal en Europe. Il faudrait aussi examiner attentivement la question du champ d'application géographique d'un tel régime dans la mesure où les opérations de transport intermodal européen dépassaient pour une large part le cadre des frontières de l'Union européenne.

17. Rappelant le mandat précis que lui a donné le CTI (ECE/TRANS/162, par. 4), le Groupe de travail a estimé que le moment était peut-être venu de prendre des mesures concrètes en vue de l'élaboration d'un régime de responsabilité civile applicable au transport intermodal européen et couvrant le transport routier, ferroviaire et par voie navigable et le transport maritime à courte distance. À cette fin et avant de donner une suite concrète à ce projet, le secrétariat a été prié de suivre de près les travaux menés par la Commission européenne dans ce domaine et de coopérer avec ses services.

18. Dans ce contexte, le Groupe de travail a également examiné les travaux les plus récents menés par la CNUDCI dans le cadre de l'élaboration d'un projet d'instrument sur le transport de marchandises effectué entièrement ou partiellement par mer. Il a estimé que le projet d'instrument actuel, outre son extrême complexité, constituerait une nouvelle strate du droit du transport maritime international et, dans une large mesure, ne répondait pas aux préoccupations des opérateurs européens de transport intermodal et de leurs clients. Sous sa forme actuelle, le texte risquait aussi d'entrer en conflit avec le droit européen du transport terrestre en vigueur et avec des pratiques commerciales bien établies (Critères européens: CMR, COTIF/CIM et SMGS). On a également estimé que le nouveau projet de régime ne répondait pas aux préoccupations des gouvernements européens, désireux de promouvoir un régime européen de responsabilité uniforme et transparent pour les opérations de transport intermodal, qui garantisse des chances égales à tous les modes utilisés.

## **RÔLE DU TRANSPORT INTERMODAL SUR LES MARCHÉS EUROPÉENS DU FRET ET DES COLIS EXPRESS**

19. Suite aux débats qui ont eu lieu à sa dernière session concernant le rôle que le transport intermodal pourrait jouer sur les marchés en plein essor du fret et des colis express, le représentant du Groupement européen du transport combiné (GETC) a présenté au Groupe de travail les résultats d'une enquête sur cette question (document informel n° 4 (2006)).

20. Cette enquête a montré que les normes élevées en matière de qualité et de logistique requises sur ces marchés, qu'il s'agisse de la vitesse, de la fiabilité ou de la traçabilité, ne pourraient être respectées que si les services de transport ferroviaire nationaux et internationaux amélioreraient considérablement et sans relâche leurs normes de performance. Pour l'heure, tel n'était généralement pas le cas, sauf pour quelques corridors de transport Nord-Sud à forts volumes de trafic. Toutefois, étant donné que le transport express de marchandises, qui se fait souvent la nuit entre les principaux centres européens, devrait connaître un essor considérable dans les années à venir, des services efficaces de transport intermodal devraient, en principe, jouer un rôle important sur ce marché, en particulier sur les grandes lignes.

## **ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)**

### **a) État de l'AGTC**

21. Le Groupe de travail a noté qu'avec l'adhésion de la Serbie-et-Monténégro et de l'Ukraine, respectivement le 4 janvier 2006 et le 23 mars 2006, l'AGTC comptait désormais 28 Parties contractantes<sup>2</sup>.

22. La version actualisée du texte de synthèse de l'AGTC est publiée sous la cote ECE/TRANS/88/Rev.3 et est disponible sur le site Web du Groupe de travail, en anglais, français et russe ([www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html](http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html))<sup>3</sup>.

### **b) État des propositions d'amendement adoptées par le Groupe de travail**

23. Le Groupe de travail a été informé qu'un grand nombre de propositions d'amendement ([TRANS/WP.24/2005/6](#)) qu'il avait adoptées le 8 mars 2005 ([TRANS/WP.24/107](#), par. 11) avaient été publiées le 19 août 2005 sous le couvert de la Notification dépositaire [C.N.646.2005.TREATIES-1](#). Si, à l'expiration d'un délai de six mois, aucune objection n'a été émise par une Partie contractante directement intéressée, lesdits amendements devraient entrer en vigueur à la fin du mois de mai 2006. Le secrétariat publiera ensuite une version actualisée du texte de synthèse de l'AGTC sous la cote ECE/TRANS/88/Rev.4.

### **c) Nouvelles propositions d'amendement**

24. Rappelant les propositions d'amendement soumises par la Pologne et la Slovaquie à sa précédente session ([TRANS/WP.24/109](#), par. 28), le Groupe de travail a, sur la base du document ECE/TRANS/WP.24/2006/2, réexaminé ces propositions, qui portent sur les annexes I et II de l'AGTC. Les Parties contractantes présentes et votantes ont adopté à l'unanimité ces propositions, qui sont reproduites à l'[annexe 2](#) du présent rapport. Le secrétariat a été prié de

---

<sup>2</sup> Allemagne, Autriche, Bélarus, Belgique, Bulgarie, Croatie, Danemark, Fédération de Russie, France, Géorgie, Grèce, Hongrie, Italie, Kazakhstan, Luxembourg, Norvège, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Moldova, République tchèque, Roumanie, Serbie-et-Monténégro, Slovaquie, Slovénie, Suisse, Turquie et Ukraine.

<sup>3</sup> Il convient de noter que seul fait foi le texte conservé par le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC.

transmettre ces propositions, en temps voulu, au Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies en sa qualité de dépositaire de l'AGTC, aux fins de publication des notifications dépositaires correspondantes.

25. Le Groupe de travail a aussi examiné à titre provisoire les propositions d'amendement aux annexes I et II de l'Accord soumises par la Lettonie (document informel n° 3 (2006)). Après avoir consulté, comme il le devait, les pays et les Parties contractantes directement concernés par ces amendements, le Groupe de travail a décidé de réexaminer ces propositions à l'une de ses prochaines sessions, éventuellement à l'occasion de l'examen des lignes et des installations importantes de transport combiné au Bélarus, en Estonie, en Fédération de Russie et en Lituanie qui ont un rapport avec ces propositions.

26. Le Groupe de travail a également pris note des progrès réalisés en ce qui concerne l'établissement d'une autre série de propositions d'amendement visant à étendre le réseau AGTC à l'Asie centrale et au Caucase ([TRANS/WP.24/2005/2](#)).

**d) Inventaire électronique des normes et paramètres figurant dans l'AGTC (version électronique du Livre jaune)**

27. Le Groupe de travail a été informé des progrès réalisés dans la mise sur pied d'un site Web permettant d'accéder en ligne à l'inventaire des normes et paramètres figurant dans l'AGTC et l'AGC, qui était publié auparavant dans ce qu'il est convenu d'appeler le «Livre jaune». Le nouveau système permettra d'accéder à plus de 40 normes et paramètres d'infrastructure et de service couvrant toutes les lignes de chemin de fer figurant dans les Accords AGC et AGTC. Ultérieurement, on pourrait faire figurer sur ce site des données sur les séries chronologiques ainsi que des données sur les autres accords relatifs aux infrastructures administrés par la CEE, tels que les accords AGR (routes E) et AGN (voies navigables).

28. Le Groupe de travail a accueilli avec satisfaction cette initiative du secrétariat. En effet, ce portail Web permettra non seulement d'accéder instantanément à une grande quantité d'informations sur les infrastructures de transport en Europe, mais aussi de surveiller efficacement l'application des accords de la CEE relatifs aux infrastructures.

**PROTOCOLE À L'AGTC CONCERNANT LE TRANSPORT COMBINÉ PAR VOIE NAVIGABLE**

29. Le Protocole à l'AGTC a été signé par 15 pays et ratifié par 7 d'entre eux<sup>4</sup>, mais n'est pas encore entré en vigueur. Le texte du Protocole figure dans les documents ECE/TRANS/122 et Corr.1 et 2 (<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>).

30. Le Groupe de travail a accueilli favorablement les déclarations des représentants de la Hongrie et de la Slovaquie, par lesquelles ces deux pays ont indiqué qu'ils adhèreraient prochainement au Protocole. Celui-ci entrerait alors en vigueur car d'après son article 9 la condition à remplir pour qu'il entre en vigueur est qu'une ou plusieurs voies navigables visées par le Protocole relie de façon ininterrompue les territoires d'au moins trois des Parties

---

<sup>4</sup> Bulgarie, Danemark, Luxembourg, Pays-Bas, République tchèque, Roumanie et Suisse.

contractantes. Tel sera le cas puisque grâce à l'adhésion de la Hongrie et de la Slovaquie, le Danube (C-E 80) reliera de façon ininterrompue les territoires de quatre pays, à savoir la Bulgarie, la Hongrie, la Roumanie et la Slovaquie.

31. Le Groupe de travail a aussi rappelé que le Comité des transports intérieurs avait demandé que soit entreprise une analyse des raisons pour lesquelles un certain nombre d'instruments juridiques internationaux, notamment le Protocole à l'AGTC, avaient été rejetés ([ECE/TRANS/156, para. 29](#)). À cette fin, le secrétariat avait envoyé, à l'automne 2005, une communication aux États membres de la CEE qui avaient signé le Protocole mais ne l'avaient pas encore ratifié ou n'y avaient pas encore adhéré, à savoir l'Allemagne, l'Autriche, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Italie, le Portugal et la Slovaquie.

32. En passant en revue les réponses à cette communication sur la base du document du secrétariat ECE/TRANS/WP.24/2006/4, le Groupe de travail a relevé que selon plusieurs pays certaines des normes relatives aux infrastructures figurant dans le Protocole étaient peut-être trop ambitieuses et ne pourraient pas être respectées avant longtemps. C'est pourquoi il sera peut-être nécessaire d'apporter certaines modifications au Protocole afin de l'aligner sur les politiques nationales respectives dans le domaine des transports.

33. Le Groupe de travail a décidé d'examiner ces modifications en même temps que d'autres propositions d'amendement soumises précédemment par la Bulgarie, la France, la Hongrie et la Roumanie (TRANS/WP.24/97, par. 23) lorsque le Protocole sera entré en vigueur.

#### **DATES DES PROCHAINES SESSIONS**

34. Comme convenu précédemment, la session d'automne du Groupe de travail conjoint CEMT/CEE sera accueillie par la CEMT et est prévue du 2 au 4 octobre 2006 à Paris. La composante CEE se réunira les 3 et 4 octobre 2006.

35. Les dates de la session de printemps de 2007 ont été provisoirement fixées aux 8 et 9 février 2007.

#### **RAPPORT ET RÉSUMÉ DES DÉCISIONS**

36. Comme convenu et conformément à la décision du Comité des transports intérieurs ([ECE/TRANS/156, par. 6](#)), le secrétariat de la CEE, en coopération avec le Président, a établi le présent résumé des décisions prises par le Groupe de travail aux fins d'adoption officielle à sa session d'automne.

Annexe 1

## CORRIDORS DE TRANSPORT EUROPE-ASIE

Grandes lignes de transport intermodal

Observatoire: Ukraine

Est-Ouest	Ligne de transport intermodal***
C-E 30* PETC III**	Dresden-( <u>Görlitz-Zgorzelec</u> )-Wroclaw-Katowice- Allemagne-Pologne  ( <u>Medyka-Mostiska</u> )-Lvov-Kiev Pologne-Ukraine
Nord-Sud	Ligne de transport intermodal***
C-E 10* C-E 95 C-E 70 C 70/2 PETC IX et IV**	Helsinki-( <u>Vainikkala-Buslovskaja</u> )-St. Petersburg-Moskva- Finlande-Fédération de Russie  <u>Suzemka-Zernovo</u> )-Kiev-( <u>Kuchurgan-Novosavyska</u> )-Chisinau- Fédération de Russie-Ukraine Ukraine-République de Moldova  ( <u>Ungheni-Iasi</u> )-Bucuresti-( <u>Giurgiu-Ruse</u> )-Dimitrovgrad- République de Moldova-Roumanie Roumanie-Bulgarie  ( <u>Svilengrad-Kapikule</u> )- <u>Istanbul</u> <u>Dikea</u> )-Alexandroupolis  Bulgarie- <u>Turquie</u> Grèce

\* Accord européen sur les grandes lignes de transport international combiné et les installations connexes (AGTC) (ligne C-E et/ou C).

\*\* Corridor de transport paneuropéen (PETC).

\*\*\* (...) = gares frontière.

Annexe 2

ACCORD EUROPÉEN SUR LES GRANDES LIGNES DE TRANSPORT INTERNATIONAL  
COMBINÉ ET LES INSTALLATIONS CONNEXES (AGTC)

Propositions d'amendement par pays

(16) POLOGNE

Annexe I de l'AGTC

Ajouter la nouvelle ligne «C 63», désignée comme suit:

«C 63 Czechowice Dziedzice-Żywiec-Zwardoń (-Skalite)»

Parties contractantes directement concernées (AGTC; art. 15 3): Autriche, Pologne, Slovaquie.

Annexe II de l'AGTC

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

Ajouter le nouveau point de franchissement des frontières, désigné comme suit:

«Zwardoń (PKP) – Skalite (ŽSR)»

(18) SLOVAQUIE

Annexe I de l'AGTC

Prolonger la ligne «C-E 63 Zilina- Leopoldov-Bratislava (-Kittsee)  
Galanta

par la ligne suivante: «C 63 (Zwardoń-) Skalite-Čadca-Žilina»

Parties contractantes directement concernées (AGTC; art. 15 3): Allemagne, Autriche, Pologne.

Annexe II de l'AGTC

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

Ajouter le nouveau point de franchissement des frontières, désigné comme suit:

«Skalite (ŽSR) – Zwardoń (PKP)»

-----